

50-летию 343-го экипажа атомной подводной лодки посвящается

Н. А. Красев    А. В. Утин

**ОДИН ИЗ МНОГИХ**



**ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ**

Санкт-Петербург  
2013

**Организационный комитет по подготовке и проведению встречи  
343-го экипажа атомной подводной лодки,  
посвященной 50-летию формирования экипажа**

**Н. А. Красев А. В. Утин**

# **ОДИН ИЗ МНОГИХ — ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ**

*В воспоминаниях адмиралов, офицеров, мичманов, старшин и матросов показан  
30-летний боевой путь 343-го экипажа атомной подводной лодки,  
сформированного в 1963 году в составе 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок  
Камчатской военной флотилии Тихоокеанского флота  
и расформированного в 1993 году в составе  
3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота.*

В книге опубликованы фотографии из личных архивов ветеранов экипажа:  
А. А. Елькина, В. В. Глинского, С. А. Свистунова, Н. А. Красева, А. Н. Крюкова,  
В. И. Боднарчука, И. М. Манакова, А. И. Чипуренко, И. В. Руденко, Д. Д. Смирнова,  
А. Е. Пищулина, В. С. Марченко, В. Н. Коломийца, М. Э. Домнича, В. Г. Оленина  
и других.

Санкт-Петербург  
2013

## О книге

Предложение организовать и провести встречу офицеров, мичманов, старшин и матросов, когда-либо проходивших службу в 343-м экипаже атомной подводной лодки, мне сделал ветеран экипажа капитан 1-го ранга Николай Алексеевич КРАСЕВ в конце октября 2012 года.

Николай Алексеевич предложил провести эту встречу 6 октября 2013 года — в день 50-летия формирования экипажа. В этом же году, только несколько раньше, исполнилось 20 лет с того дня, когда экипаж был расформирован и прекратил свое существование. Это были веские аргументы для того, чтобы в один день, в одном месте собрать людей различных поколений и возрастов, различных категорий и специальностей, различных интересов и взглядов. У нас у всех всё разное. У нас есть одно общее, объединяющее нас всех вместе: мы служили в 343-м экипаже.

Сделать предложение всегда проще, чем реализовать его. Оказалось, что над своим предложением Николай Алексеевич размышляет около полугода. Большой служебный и жизненный опыт, прекрасные организаторские способности, высочайшее чувство ответственности за порученное дело подсказали Николаю Алексеевичу, что работу по проведению встречи необходимо начинать немедленно, несмотря на то что впереди был почти год. Им уже был разработан предварительный план организационных и практических мероприятий по проведению встречи.

Основную работу по подготовке встречи Николай Алексеевич взял на себя. На первом этапе деятельности необходимо было решить две задачи.

*Первая:* установить контакты с как можно большим количеством офицеров, мичманов, стар-

шин и матросов, проходивших службу в экипаже на Тихоокеанском (1963–1970 годы) и на Северном (1971–1993 годы) флотах.

*Вторая:* подготовить информацию для оповещения о предстоящей встрече экипажа и произвести ее доведение. Сложностей было много. Общими усилиями всего состава Организационного комитета мы решили первую задачу, а стараниями и усилиями Николая Алексеевича была решена вторая — он разработал комплект документов по организационным и практическим вопросам встречи и систему доведения этой информации до заинтересованных лиц. Информация о встрече была доведена до 242 человек.

На этом инициатива Николая Алексеевича не закончилась. Чувствовалось и было заметно, что он вынашивает какую-то идею. Его идея удивила и поразила всех — издать книгу о 343-м экипаже. Это должна быть книга воспоминаний членов экипажа о своей службе в Военно-Морском флоте Советского Союза, Российской Федерации и Украины. В воспоминаниях офицеров, мичманов, старшин и матросов должна быть рассказана 30-летняя история экипажа. Особенностью книги является аудитория, на которую она рассчитана, — наши дети и внуки.

Сегодня кто только не говорит и не ругает всех за отсутствие в стране патриотического воспитания подрастающего поколения. Изданием этой книги мы совершаем небольшое по масштабу, но весомое по практическому вкладу действие, — мы рассказываем молодому поколению, нашим уже взрослым и только подрастающим детям и внукам, как их отцы и деды служили своей Родине, укрепляли ее оборонное могущество, защищали

ее интересы и рубежи на море. Защищать Родину — самая почетная обязанность во все времена. Мы были уверены, что на такое благородное начинание откликнутся все.

Получилось ли выполнить в книге всё задуманное, насколько она необходима и интересна юным читателям, — судить в том числе и вам, взрослым, тем, кто предоставил свои воспоминания и архивы. Пожалуйста, будьте объективны, сдержанны и корректны в своих оценках.

В подготовке материалов для книги участвовало много людей, в том числе те, кто никогда ранее не знал о существовании 343-го экипажа, но откликнулся на просьбу о помощи. Эти люди оказали неоценимую помощь в восстановлении истории нашего доблестного экипажа.

От имени Организационного комитета по подготовке встречи выражаю искреннюю признательность и благодарность:

БАДЕЕВУ Владимиру Бадмаевичу — начальнику мобилизационного отдела администрации Приморского края;

СОТНИКОВУ Вячеславу Тимофеевичу — заместителю начальника управления специальных

программ аппарата Правительства Мурманской области;

СТЕПЧЕНКОВУ Юрию Владимировичу — начальнику отдела по мобилизационной работе Министерства специальных программ и по делам казачества Камчатского края.

Неоценимую помощь в восстановлении исторических фактов боевого пути экипажа, поиске и установлении контактов с членами экипажа оказали многие из тех, кто проходил в нем службу. Среди этих людей капитаны 1-го ранга Александр Николаевич КРЮКОВ и Игорь Максимович МАНАКОВ, капитаны 2-го ранга Владимир Ильич БОДНАРЧУК и Виталий Георгиевич ОЛЕНИН, капитаны 3-го ранга Василий Сергеевич ЗАХАРОВ и Михаил Феликсович КАРАМЯНЦ, старшие мичманы Владимир Николаевич КОЛОМИЕЦ и Владимир Николаевич ГЕНЕРАЛОВ, главный старшина Владимир Аркадьевич ШКАРНИКОВ и старшина 1-й статьи Николай Николаевич МАЛАНИЧ.

Всем спасибо за помощь и содействие.

*Александр Вадимович Утин*

## К читателю

Дорогие друзья! Уважаемые сослуживцы!

Вам для ознакомления, обсуждения и соответствующего заключения адресован этот сборник воспоминаний тех, кто в разные годы служил в 343-м экипаже атомной подводной лодки. Да, это не книга в том понимании, к которому мы привыкли. Это действительно сборник воспоминаний о военной службе в составе 45-й дивизии Тихоокеанского флота и 3-й дивизии Северного флота.

В настоящее время оба соединения подводных лодок расформированы. К сожалению, опыт предшествующих поколений, наших родных и близких, друзей и товарищей не научил многих из нас бережному и трепетному отношению к сохранности нашей истории, достижений и успехов. Мы так же беспечно продолжаем относиться к тому, что было сделано во славу и для процветания России и флота российского.

Сегодня сложно найти документы, определяющие исторический путь экипажа длиной в 30 лет. За эти годы в экипаже сменилось 10 командиров. Мы постарались посредством изложения воспоминаний о службе в экипаже его командиров воспроизвести в хронологической последовательности 30-летнюю историю 343-го экипажа атомной подводной лодки. Воспоминания командиров могли и должны были дополниться рассказами непосредственных участников тех событий и действий в море и на берегу — нашими воспоминаниями. К сожалению, не все из тех, кого удалось разыскать, с кем удалось установить связь и проинформировать о предстоящей встрече экипажа, откликнулись на нашу просьбу предоставить

свои воспоминания и материалы своих домашних архивов, принять участие в подготовке и издании книги. Кто-то сослался на непомерную занятость на трудовом поприще, у кого-то возникли проблемы с памятью, а кто-то просто не захотел утруждать себя. Многие наши сослуживцы не поняли, для чего эти воспоминания необходимы. Или мы не смогли донести до них идею издания этого сборника воспоминаний и убедить их в том, что это наш коллективный труд.

Не будьте излишне строги и взыскательны в оценках нашего труда. Мы не профессионалы литературного слова. Мы, как и вы, — профессионалы-подводники. Мы искренне старались интересным и понятным любому человеку языком рассказать о нашем экипаже. Удалось ли нам это — судить вам. Вы первые читатели этого сборника воспоминаний, и только от вас зависит, насколько он станет востребованным в семьях офицеров, мичманов, старшин и матросов 343-го экипажа.

Свои отзывы о книге, обращения и пожелания в адрес конкретного человека каждый из вас может оставить на страницах раздела «Обращения и пожелания» в книге своего товарища. В разделе «Справочная информация о членах экипажа» вы можете вписать контактные данные для установления и поддержания связи с теми, с кем вы вместе служили, познакомились на этой встрече и имеете намерение продолжить отношения.

*С благодарностью  
Николай Алексеевич Красев*



**Ветеранам  
343 экипажа  
атомной подводной лодки**



**2013 год**

**Камчатка**

# Уважаемые моряки-подводники!

Командование и личный состав Краснознаменных Подводных Сил Тихоокеанского флота, горячо и сердечно поздравляют вас с 50-летним юбилеем экипажа, славная история боевого пути которого является неотъемлемой частью вековой истории российского подводного флота.

Моряков подводников всегда отличали высокое чувство долга, боевое мастерство и безграничная преданность своей Родине. Убедительным подтверждением этого служат подвиги экипажей подводных лодок «С-13», «С-51», «С-56», «К-21», атомоходов «К-3» «Ленинский комсомол», «К-115» и многих других.

Камчатка место формирования и начала боевого пути 343 экипажа. Ваш полувековой Юбилей – это наш общий профессиональный праздник, олицетворяющий силу традиций подводной службы и преемственность поколений в благородном деле защиты безопасности и благополучия родного края!

Одновременно это и добрая память о тех, кто создавал славное имя экипажа и о тех, кто уже никогда не сможет радоваться вместе с нами такому долголетию экипажа.

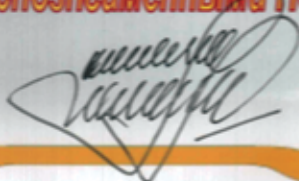
От всей души желаем вам, дорогие ветераны подводники, крепкого флотского здоровья, семейного благополучия, долгих лет жизни, оптимизма и удачи, простого человеческого счастья.

Пусть радостью свяжутся ваши глаза, а по жизни сопутствует удача, и исполняются заветные мечты.

С уважением,

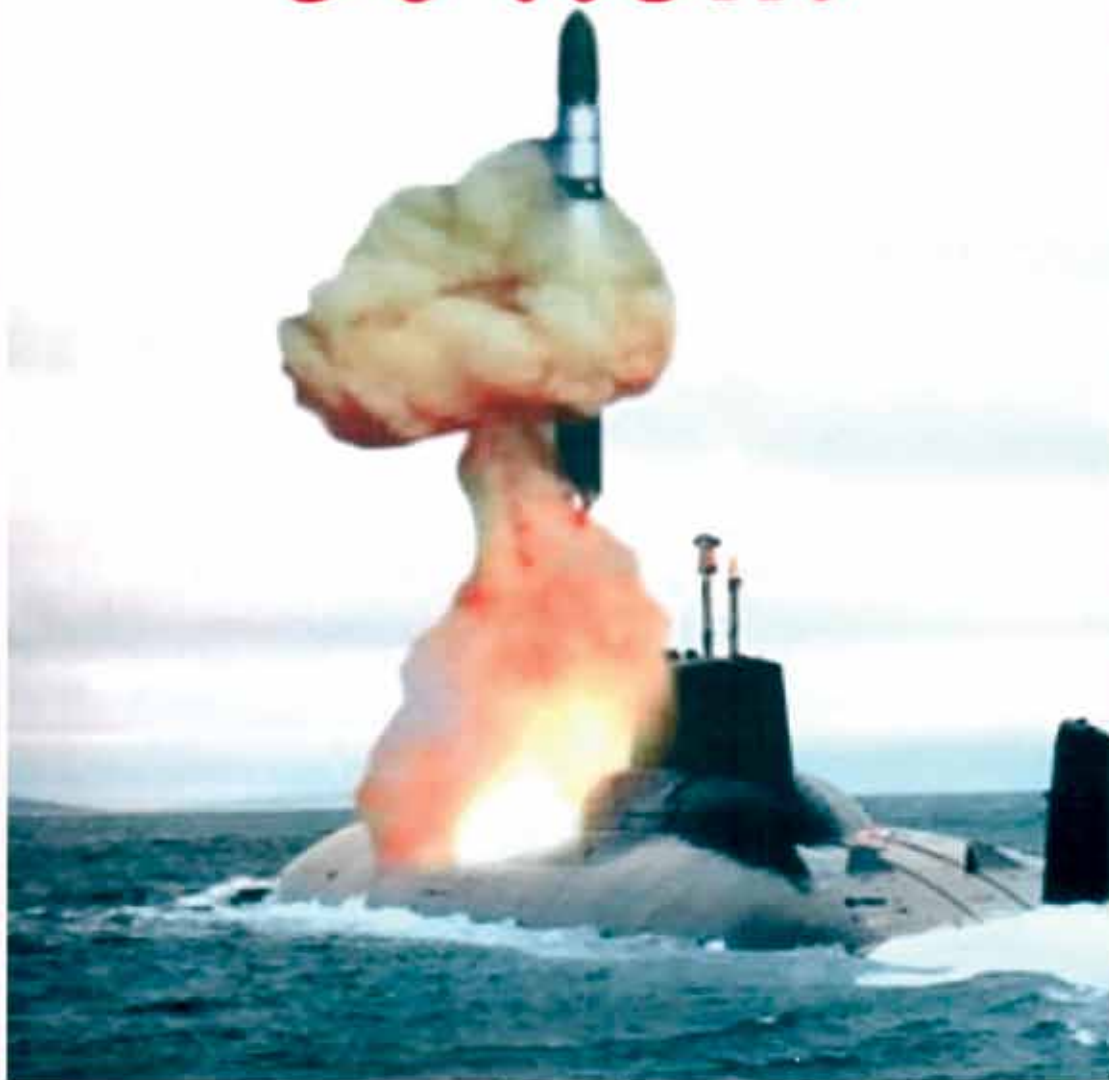
ВРИД Командующего Краснознаменными Подводными Силами ТОФ  
контр-адмирал

В. Кочемазов



343 экипажу  
атомного подводного флота

*50 лет*





## **Уважаемые ветераны – подводники 343 экипажа атомной подводной лодки!**

*С глубоким чувством признания и уважения поздравляю вас с 50-летием со дня образования одного из славных экипажей атомной подводной лодки Военно-Морского флота СССР и Российской Федерации!*

*343 экипаж за 30 лет своей истории совершил 9 дальних походов на боевую службу в различные районы Мирового океана, неоднократно принимал участие в учениях флота, успешно выполнял плановые и контрольные боевые упражнения. В многочисленном ряду славных дел экипажа особое место занимает поход к западному побережью США с задачей вскрытия тактики действия противолодочных сил ВМС США; боевая служба в Средиземное море на повышательную автономность; подледное плавание по обеспечению безопасности перехода атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс; выполнение контрольного боевого упражнения НТ-6 боевой торпедой в ходе Инспекции Минобороны СССР.*

*Все годы ваш экипаж отличала любовь к Родине и преданность интересам службы, дружба и сплоченность, доброта и отзывчивость, ответственность и взаимное уважение. Командование 3 дивизии Северного флота доверяло вам самые сложные и ответственные задачи и в море, и на берегу. Экипаж имел высокую профессиональную подготовку, отличную морскую выучку и крепкую воинскую дисциплину. Подразделения и специалисты экипажа неоднократно признавались лучшими по специальности на соединении, специалисты экипажа объявлялись лучшими по специальности, а корабельный боевой расчет долгие годы был одним из лучших на 1 и 11 ФлПЛ СФ.*

*Для многих подводников служба на экипаже стала началом карьерного роста. Из их числа 19 стали командирами атомных подводных лодок, 23 продолжили службу на руководящих должностях объединений и соединений подводных сил ВМФ; работали в НИИ Минобороны и Военно-Морских училищах. Сотни мичманов, старшин и матросов получили флотскую закалку, приобрели и укрепили мужские качества, определили жизненную позицию.*

*Около 70 членов экипажа за выполнение воинского долга и отличия в службе награждены государственными и ведомственными наградами.*

*Ваша встреча, проходящая в году 80-летия образования Северного флота, подтверждает силу и незыблемость флотских традиций, приоритеты жизненных ценностей, устойчивость и живучесть моральных принципов моряков-подводников всех поколений. С достоинством и честью ваши сыновья и внуки проходящие сегодня службу в гарнизонах Северного флота, честью преумножают дела и подвиги подводников старших поколений.*

*Уважаемые ветераны подводного флота России! Желаю вам крепкого здоровья и долголетия, благополучия в семьях, приятного радостного общения и удачи.*

С уважением,

**Командующий Северным флотом  
адмирал**



**В.И. Королев**



## Обращения и пожелания экипажу

Ф.И.О.	С о д е р ж а н и е
<p>Командир дивизиона живучести <b>Логинов Евгений Константинович</b>, капитан 1-го ранга</p>	<p>Служба в 343-м экипаже в течение шести лет запомнилась только с хорошей стороны, оставила добрые воспоминания. Я получил назначение в экипаж с твердыми традициями. Дивизион живучести был хорошо подготовлен технически. В первую очередь это было обеспечено безупречной службой старшины команды трюмных машинистов мичмана Тишина Михаила Дмитриевича, его знаниями и авторитетом. Командир группы КИП ОКС капитан-лейтенант Завадько Евгений Васильевич — специалист высочайшего уровня, был подготовлен к исполнению обязанностей командира дивизиона. Не помню ни одного случая отказа техники, находящейся в заведовании личного состава дивизиона, или ее нестабильной работы при выполнении задач боевой службы. Вспоминая об экипаже, всегда мысленно говорю спасибо за совместную службу и дружбу.</p>
<p>Командир БЧ-4, начальник РТС <b>Красев Николай Алексеевич</b>, капитан 1-го ранга</p>	<p>Уважаемые друзья! Мои дорогие сослуживцы! Искренне рад этой долгожданной встрече. Занимаясь подготовкой к ее проведению, общаясь со многими из вас, постоянно представлял себе, как это произойдет. Со многими из вас не виделся более 20 лет. В памяти сохранились многие события нашей совместной службы: полигоны и стрельбы, боевые службы и дежурства, будни и праздники, учебные центры и дома отдыха, семейные и экипажные торжества. Нам есть что вспомнить! Нам есть чем гордиться! Помню многие лица тех, с кем служил, для кого стал не только начальником, но и другом. К сожалению, не все присутствуют на встрече. Причины самые разные. Среди наших друзей есть те, кто навсегда покинул нас и ушел в мир иной. Давайте сегодня будем радоваться встрече, вспоминать былое, говорить о настоящем и мечтать о будущем. За ушедших товарищей и друзей наш третий тост и вечная память! С уважением и благодарностью за встречу.</p>
<p>Командир экипажа (1989–1993 годы) <b>Утин Александр Вадимович</b>, капитан 1-го ранга</p>	<p>Я горжусь дружбой с каждым человеком, с кем свела меня судьба в 343-м экипаже подводной лодки. В этой книге опубликованы мой адрес и телефон. Друзья мои, я всегда рад вам! Звоните, пишите, приезжайте! Буду рад встрече.</p>

Ф.И.О.	С о д е р ж а н и е
<p>Командир гидроакустической группы <b>Пинчук Николай Николаевич,</b> капитан 1-го ранга</p>	<p>Очень приятно вспоминать о своих первых наставниках, кто помогал мне при любом обращении. Это командир БЧ-5 капитан 2-го ранга А. Корецкий, командир БЧ-4, РТС старший лейтенант В. Павлов, командир БЧ-1 капитан-лейтенант В. Кулиев, командир дивизиона движения БЧ-5 капитан 3-го ранга С. Кротов, командир электротехнического дивизиона БЧ-5 капитан 3-го ранга И. Михайлик, командир дивизиона живучести БЧ-5 капитан-лейтенант Е. Логинов, начальник химической службы капитан-лейтенант М. Крошко, командиры групп капитан-лейтенанты В. Литвинов, О. Алещенко, Е. Завадько, В. Таран, старший лейтенант В. Наконечников. Моя особая благодарность моему первому командиру капитану 1-го ранга Коржеву Алексею Николаевичу. Огромное всем вам спасибо за оказанную помощь.</p> <p>Выражаю свою признательность и благодарность моим первым подчиненным, от которых существенно зависело мое становление как офицера — специалиста РТС: мичманам Владимиру Казанских, Владимиру Иванюку, Анатолию Ильюшко, старшине 2-й статьи В. Захаревичу и старшему матросу А. Першину.</p>
<p>Командир экипажа (1979–1981 годы) <b>Белоусов Владислав Григорьевич,</b> капитан 1-го ранга</p>	<p>Непродолжительная служба в 343-м экипаже дала большой заряд энергии. Память цепко держит офицеров, мичманов и матросов экипажа. Многому я научился у своих подчиненных. Рад, если и я своими действиями оставил у экипажа о себе память. Спасибо за совместную службу. За добросовестное исполнение своего воинского долга. За преданность экипажу. За уважение к живущим и за память об умерших и погибших.</p> <p>Благодарю за службу, товарищи офицеры, мичманы, старшины и матросы! С уважением и признательностью ваш командир Белоусов Владислав Григорьевич.</p>
<p>Командир экипажа (1986–1989 годы) <b>Крюков Александр Николаевич,</b> капитан 1-го ранга</p>	<p>Прошло более двадцати лет, но я с благодарностью вспоминаю службу в 343-м экипаже. Из пятнадцати лет моей корабельной службы добрая половина прошла в данном коллективе, и я горжусь тем, что в историческом журнале экипажа есть несколько страничек летописи, написанных при моем непосредственном участии. Жаль, что не могу назвать весь личный состав экипажа поименно (сказывается неотвратимое свойство памяти забывать), но со многими до сих пор поддерживаю связь. Все они опытные и отважные подводники, которые поддерживали имеющиеся и создавали новые традиции экипажа.</p>

Ф.И.О.	Содержание

Ф.И.О.	Содержание

Ф.И.О.	Содержание

I

Николай КРАСЕВ

**БОЕВОЙ ПУТЬ 343-го ЭКИПАЖА  
АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ**



## Необходимость создания атомного подводного флота

Опыт второй мировой войны показал, что в результате развития противолодочных сил подводные лодки могут эффективно действовать, только находясь в подводном положении. При этом они должны развивать высокую подводную скорость (до 20 узлов и выше), позволяющую занимать выгодную позицию при атаке и уклоняться от преследования противолодочных кораблей. Учитывая, что электрические энергетические установки, традиционно использовавшиеся для подводного хода, имеют ограниченные возможности, конструкторы подводных лодок приступили к работам по использованию тепловых двигателей новых типов.

В первые послевоенные годы ведущие морские державы провели ряд экспериментов с парогазотурбинными установками, работающими на концентрированной перекиси водорода. Однако недостаточная надежность таких установок, значительные расходы перекиси водорода на больших скоростях и ограниченные энергетические ресурсы этого двигателя предопределили предпочтительность использования принципиально новых энергетических установок — атомных. Являясь независимыми от атмосферного воздуха, атомные энергетические установки (АЭУ) позволяли получать значительную мощность и обеспечивать движение подводной лодки в подводном положении с высокими скоростями в течение продолжительного времени.

В Соединенных Штатах Америки программу создания атомных подводных лодок разработали в декабре 1945 года. С 1946 года работы по ее

реализации пошли ускоренными темпами. В 1948 году был закончен проект АЭУ. В июне 1952 года состоялась закладка первой в мире атомной подводной лодки «Наутилус», в сентябре 1955 года она вошла в состав ВМС США. Американцы постоянно форсировали строительство и ввод в боевой состав флота атомных субмарин.

Примерно в тот же период к созданию атомного подводного флота приступили и в Советском Союзе. 9 сентября 1952 года в Москве сформировали две группы специалистов: одну — для выполнения проектных проработок атомной подводной лодки, другую — для проработок ее энергетической установки.

Страна в ту пору утверждала  
Глобальный свой авторитет,  
Ударной мощью подтверждала  
С заморской силой паритет.  
Для флота — новые заботы:  
Прикрыть высокие широты,  
Прорваться в дальний океан  
В обход недружественных стран.  
Армадой атомных подлодок  
Грозил Союзу Вашингтон,  
И множил цели Пентагон  
Для ядерных боеголовок!  
Ответ был скор и адекватен,  
Подводный атомный проект  
Был дерзок, прост и элегантен,  
Служил Отчизне тридцать лет.

*Юрий Некрасов*



## Формирование 3-й дивизии подводных лодок Северного флота

В сентябре 1954 года Управление кадров ВМФ начало отбор кандидатов для формирования двух экипажей атомной подводной лодки (ПЛА) проекта 627. В конце 1955 года в Ленинграде были сформированы экипаж ПЛА **К-3** проекта 627 и экипаж ПЛА **К-5** проекта 627А. Экипажи вошли в состав 150-го отдельного дивизиона опытных подводных лодок ВМФ.

24 сентября 1955 года в г. Молотовске (ныне Северодвинск) Архангельской области была заложена опытная атомная подводная лодка К-3 проекта 627. 9 августа 1957 года корабль спущен на воду, 14 сентября 1957 года осуществлен физический пуск атомных реакторов подводной лодки, 1 июля 1958 года на ПЛА К-3 поднят Военно-морской флаг СССР.

В январе 1959 года ПЛА К-3 (первый командир капитан 2-го ранга Л. Г. Осипенко) передана в опытную эксплуатацию Военно-Морскому Флоту, вошла в состав 206-й отдельной бригады подводных лодок (ОБРПЛ) Северного флота и через год перешла к новому месту базирования — в губу Западная Лица Мотовского залива Кольского полуострова.

В декабре 1959 года к постоянному месту базирования в состав 206-й ОБРПЛ прибыли подводные лодки: К-5 (командир капитан 1-го ранга

В. С. Салов), К-8 (командир капитан 1-го ранга В. П. Шумаков) К-14 (командир капитан 2-го ранга В. Ф. Першин), К-52 (командир капитан 2-го ранга В. П. Рыков), 184 экипаж (командир капитан 2-го ранга О. Б. Комаров).

15 июля 1961 года создан штаб 3-й дивизии атомных подводных лодок Северного флота с местом базирования в губе Западная Лица Мотовского залива. В это же время 206-я ОБРПЛ преобразована в 1-ю флотилию подводных лодок Северного флота, в состав которой вошла 3-я дивизия — первая дивизия атомных подводных лодок в ВМФ СССР.

В 1961–1964 годах в состав дивизии поступили: К-11 (командир капитан 2-го ранга Ю. И. Калашников), К-21 (командир капитан 2-го ранга В. Н. Чернавин), К-42 (командир капитан 2-го ранга И. И. Панов), К-50 (командир капитан 2-го ранга Г. Г. Костев), К-115 (командир капитан 2-го ранга И. Р. Дубяга), К-133 (командир капитан 2-го ранга Г. А. Слюсарев), К-159 (командир капитан 2-го ранга Б. С. Синев), К-181 (командир капитан 2-го ранга Ю. А. Сысоев), 15-й экипаж (командир капитан 2-го ранга В. С. Борисов), 121 экипаж (командир капитан 2-го ранга Г. В. Егоров), 123 экипаж (командир капитан 2-го ранга А. М. Можайский).

## Формирование 45-й дивизии подводных лодок Тихоокеанского флота

Одновременно с развитием Северного флота руководство страны уделяет большое внимание обновлению корабельного состава Тихоокеанского флота. Программа создания советского атомного подводного флота предусматривала строительство атомных подводных лодок не только на предприятиях, находящихся в европейской части страны (северодвинский и ленинградский заводы, «Красное Сормово» в г. Горьком), но и в г. Комсомольске-на-Амуре — на заводе им. Ленинского Комсомола, ставшем центром военного судостроения на Дальнем Востоке.

Для строительства первой серии атомных подводных лодок первого поколения на Дальнем Востоке был выбран проект 659. Впоследствии подводные лодки прошли модернизацию и после удаления ракетных отсеков перешли в класс многоцелевых атомных подводных лодок проекта 659Т. Первая серия подводных лодок насчитывала 5 единиц.

30 декабря 1959 года приказом Главнокомандующего ВМФ СССР было объявлено о формировании 423-го отдельного дивизиона подводных лодок с дислокацией в бухте Павловского При-

морского края. В апреле 1960 года дивизион был преобразован в 9-ю отдельную бригаду подводных лодок. Первой атомной подводной лодкой Тихоокеанского флота и 9-й отдельной бригады стала атомная ракетная подводная лодка К-45 проекта 659 (командир капитан 3-го ранга В. Г. Бельшев). В октябре 1960 года **К-45** прибыла к постоянному месту базирования — в бухту Павловского.

С приходом К-45 бригада была переименована в **26-ю дивизию подводных лодок Тихоокеанского флота — первую дивизию атомных подводных лодок на ТОФ.**

## Формирование 343-го экипажа атомной подводной лодки

С 3 по 17 сентября 1963 года атомная торпедная подводная лодка К-115 проекта 627А под командованием капитана 2-го ранга И. Р. Дубяги (старший похода капитан 1-го ранга В. Г. Кичев) совершила первый трансарктический подводный переход с Северного флота на Тихоокеанский, к новому месту базирования — в бухту Крашенинникова полуострова Камчатка.

В соответствии с приказом командующего Тихоокеанским флотом № 0016 от 15 февраля 1963 года отдел кадров 45-й дивизии подводных лодок сформировал 343-й экипаж подводной лодки (войсковая часть 69188) в качестве второго экипажа атомной подводной лодки К-115 проекта 627А. 20 июня 1963 года Главнокомандующий ВМФ СССР назначил капитана 2-го ранга Григория Валентиновича Тарголина командиром 343-

В июле 1961 года началось формирование управления 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии, которая объединила все подводные лодки, базировавшиеся в то время на полуострове Камчатка. А уже 31 октября 1962 года приказом Главнокомандующего ВМФ в составе 15-й эскадры подводных лодок в бухте Крашенинникова было сформировано управление противолодочного соединения атомных подводных лодок (45-й ДиПЛ). С 1963 года дивизия пополнялась новыми подводными лодками со специальными энергоустановками и качественно новым оружием.

го экипажа (приказ № 0899), капитана 3-го ранга Александра Сергеевича Гаврильченко — старшим помощником командира 343-го экипажа (приказ № 0900).

**343-й экипаж атомной подводной лодки проекта 627А сформирован 31 августа 1963 года в соответствии с директивой Главного штаба ВМФ от 24 января 1963 года № ОМУ/1/11010сс с дислокацией в Авачинской губе бухты Крашенинникова.**

В июле 1963 года экипаж убыл для обучения в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. В январе 1964 года, завершив обучение, прибыл в Авачинскую губу. Приказом командующего ТОФ 343-й экипаж был включен в состав 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской Военной флотилии Тихоокеанского флота.

## Деятельность экипажа в период с 1964 по 1969 год

В течение 1964 года 343-й экипаж использовался по плану боевой подготовки 45-й дивизии подводных лодок. Основной задачей, поставленной ему, была отработка и сдача элементов первой и второй курсовых задач. Приобретенные в учебном центре знания по эксплуатации материальной части подводной лодки проекта 627А требовалось закрепить путем ее фактического обслуживания.

С этой целью ПЛА К-115 в указанный период времени эксплуатировали два экипажа: основной, экипаж непосредственно подводной лодки, и второй — 343-й экипаж.

Особое значение выполнение поставленной задачи имело для личного состава электромеханической боевой части, которую возглавлял ее командир капитан-лейтенант Александр Александрович

Быков. Среди личного состава БЧ-5 имелись специалисты различного уровня подготовленности. Были офицеры и мичманы сверхсрочной службы, пришедшие в экипаж с других подводных лодок и имевшие определенный опыт эксплуатации атомной энергетической установки; были только что окончившие училища молодые лейтенанты, обладавшие большим объемом знаний, но недостаточной практической подготовленностью; были старшины и матросы с недостаточным уровнем знаний и практической отработки. Всех их было необходимо подготовить к совместным действиям по эксплуатации главной энергетической установки подводной лодки на разных режимах и в различной обстановке. Выполнение этой задачи требовало высокой организованности, исполнительности и дисциплины, кропотливого целенаправленного труда, систематического обучения и контроля.

Как показали дальнейшие годы боевой деятельности экипажа, поставленная задача была успешно решена. Именно в этот период были заложены основы и создана система специальной подготовки, которая позволяла в последующем при частичной замене личного состава БЧ-5 быстро восстанавливать уровень профессиональной подготовленности специалистов электромеханического профиля, обеспечивать безаварийную эксплуатацию технических средств, грамотно вести борьбу за живучесть подводной лодки.

Выдающиеся организаторские качества старшего помощника командира капитана 3-го ранга Александра Сергеевича Гаврильченко способствовали созданию деловой обстановки, в которой энергично проходили освоение личным составом специальности, повышение профессионального уровня, изучение устройства подводной лодки и тренировки по наиболее эффективному и грамотному использованию средств борьбы за живучесть в боевых частях не электромеханической специальности, отработка согласованных действий всего личного состава экипажа в различных ситуациях повседневной деятельности и в экстремальных ситуациях.

Со стороны старшего помощника командира и командира БЧ-5 много внимания уделялось подготовке дежурно-вахтенной службы подво-

дной лодки, отработке боевой и повседневной организации экипажа.

С апреля 1965 по сентябрь 1967 года подводная лодка К-115 находилась в текущем ремонте на судоремонтном заводе № 30 в бухте Чажма и на этот период была временно передана в состав 26-й дивизии подводных лодок ТОФ в бухте Промысловка.

В период с 1 февраля по 26 марта 1966 года подводная лодка К-133 (проект 627А, командир капитан 2-го ранга Л. Н. Столяров) впервые в истории выполнила совместно с ПЛАРК К-116 проекта 675 групповой подводный трансокеанский переход с Северного на Тихоокеанский флот вокруг Южной Америки через пролив Дрейка, прибыла в бухту Крашенинникова и вошла в состав 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии ТОФ.

В марте 1966 года командир экипажа Григорий Валентинович Таргонин был назначен на должность командира крейсерской атомной подводной лодки К-94 проекта 675 с крылатыми ракетами. Командиром 343-го экипажа был назначен капитан 2-го ранга А. С. Гаврильченко.

В сентябре 1966 года совершила одиночный трансарктический подледный переход с Севера на Камчатку подводная лодка К-14 проекта 627А под командованием капитана 1-го ранга Д. Н. Голубева.

Летом 1967 года 343-й экипаж принял подводную лодку К-14. Началась подготовка личного состава и подводной лодки к автономному походу.

Приказом Главнокомандующего ВМФ от 22 сентября 1967 года за № 01402 капитан 2-го ранга А. С. Гаврильченко был назначен командиром ПЛА К-14. Этим же приказом Главкома ВМФ командиром 343-го экипажа был назначен капитан 2-го ранга Игорь Максимович Манаков.

Выход К-14 в море состоялся в начале декабря. Действия подводной лодки были успешными. В январе 1968 года К-14 вернулась в базу.

В 1968 году экипаж отрабатывал элементы задач Л-1 и Л-2 на подводной лодке К-133, которую в последующем перевел в Приморье в губу Чажма для ремонта на СРЗ-30. Сдав подводную лодку основному экипажу, 343-й экипаж на теплоходе «Советский Союз» вернулся на Камчатку.

В период с 20 августа по 5 сентября 1968 года совершила подледный переход с Северного флота на Тихоокеанский атомная подводная лодка К-42 проекта 627А (командир капитан 1-го ранга В. И. Замораев), которая сразу была принята 343-м экипажем. На этой подлодке были отработаны задачи курса боевой подготовки. Затем, передав К-42 120-му экипажу 45-й дивизии, 343-й экипаж убыл на СРЗ-30 для приема ПЛА

К-14. В январе 1969 года экипаж перевел К-14 в бухту Крашенинникова.

В сентябре — октябре 1969 года 343-й экипаж на ПЛА К-115 выполнил автономный поход в район боевой службы с задачей поиска и слежения за авианосно-ударными группами из состава 7-го флота ВМС США. По окончании автономного похода командир экипажа капитан 2-го ранга И. М. Манаков убыл к новому месту службы.

## Воспоминания капитана 1-го ранга Игоря Максимовича Манакова, командира 343-го экипажа крейсерской атомной подводной лодки проекта 627А 45-й дивизии Тихоокеанского флота (1967—1969 годы)

Командиром 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 627А я был назначен в сентябре 1967 года с должности старшего помощника командира гвардейской атомной подводной лодки К-116 проекта 675. Старшим помощником на К-116 служил с 8 июня 1964 года — со дня закладки атомной подводной лодки с крылатыми ракетами (ПЛАРК) на стапеле цеха № 50 ПО «Севмаш-предприятие» в городе Северодвинске. Участвовал в формировании экипажа. В первой половине 1965 года экипаж прошел обучение в учебном центре города Обнинска. В июне 1965 года ПЛА была спущена на воду. Экипаж прибыл на завод. В июле — августе была выполнена программа заводских швартовых испытаний, в сентябре — октябре — государственных ходовых испытаний, подписан приемный акт. На подводной лодке был

поднят Военно-морской флаг, корабль вступил в строй. 25 ноября 1965 года ПЛАРК К-116 вошла в состав сил Краснознаменного Северного флота и была зачислена в состав 7-й дивизии подводных лодок КСФ с базированием в губе Малая Лопатка Мотовского залива (Мурманская обл.).

За очень короткий срок экипажу предстояло отработать и сдать курсовые задачи. Подготовка началась еще на заводе. Проводили так называемые «баночные» учения. Офицеры постарше еще помнят, что это такое; для молодых подводников объясню. Весь экипаж в казарме в самом большом (спальном) помещении занимал места на табуретах (баночках) так, чтобы они обозначали боевые посты, командные пункты и отсеки подводной лодки. Также создавался главный командный пункт корабля и производилась теоретическая отработка действий личного состава по различным вводным и учениям на подводной лодке. Сразу же уточнялись несогласованные вопросы, приходили к единому мнению и вносили изменения в книжки боевых номеров. После таких казарменных учений отработки тех же вводных на материальной части подводной лодки проходили более результативно и эффективно, так как личный состав уже знал, какие действия он должен предпринимать.

С переходом к месту базирования в губу Западная Лица были отработаны и предъявлены штабу дивизии все элементы курсовых задач. Подводная лодка была готова к выполнению задач в море.



Атомная подводная лодка с крылатыми ракетами проекта 675 в море

В период со 2 февраля по 26 марта 1966 года ПЛАРК К-116 совместно с ПЛАТ К-133 проекта 627А впервые в мире совершила переход с Северного флота на Тихоокеанский флот южным маршрутом, через пролив Дрейка, без всплытия в надводное положение. За 52 суток была пройдена 21тысяча миль через два океана — Атлантический и Тихий. Руководителем перехода был командующий 1-й флотилией подводных лодок контр-адмирал А. И. Сорокин, командиром подлодки — капитан 2-го ранга В. Т. Виноградов. За образцовое выполнение задания и проявленные при этом мужество и отвагу указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 мая 1966 года контр-адмиралу А. И. Сорокину, капитану 2-го ранга В. Т. Виноградову и командиру БЧ-5 капитану 3-го ранга С. П. Самсонову было присвоено звание Героя Советского Союза. Старший помощник командира и заместитель командира по политической части были награждены орденами Ленина, помощник командира, командиры боевых частей и начальники служб — орденами Красного Знамени, остальные офицеры — орденами Крас-

ной Звезды, старшины и матросы — медалями Ушакова. Впервые за послевоенное время подводные лодки удостоились звания гвардейских.

До моего назначения на 343-й экипаж им командовал капитан 2-го ранга Александр Сергеевич Гаврильченко — опытный, хорошо подготовленный командир. Экипаж отличался дружбой и сплоченностью, хорошей профессиональной подготовленностью, исполнительностью и крепкой дисциплиной. Он был на хорошем счету у командования 45-й дивизии и 15-й эскадры подводных лодок. Эти качества экипажа были заложены его первым командиром капитаном 2-го ранга Григорием Валентиновичем Таргоным.

В ближайшее время экипажу на подводной лодке К-14 предстояло выполнить задачи боевой службы. Готовил личный состав к этому ответственному мероприятию А. С. Гаврильченко. Впоследствии он был старшим в походе.

Экипаж был укомплектован, на должности вновь назначенных офицеров из основного экипажа К-14 определены офицеры, допущенные к самостоятельному управлению. Подготовка



343-й экипаж атомной подводной лодки проекта 627А 45-й дивизии 15-й эскадры Камчатской военной флотилии Тихоокеанского флота на прогулке. Командир экипажа капитан 2-го ранга И. М. Манаков, помощник командира капитан-лейтенант В. В. Морозов, замполит капитан 2-го ранга Д. И. Тимошенко.

*Первый ряд слева направо:* командир БЧ-5 Ю. А. Кузнецов, командир турбинной группы старший лейтенант В. Семенов, командир электротехнической группы лейтенант И. А. Окунев, командир группы КИП и А капитан-лейтенант А. Н. Чесноков, начальник химической службы старший лейтенант В. И. Журавлев, командир группы дистанционного управления капитан-лейтенант В. Киселев. *Второй ряд:* командир группы дистанционного управления лейтенант В. И. Боднарчук, командир БЧ-4, начальник РТС капитан-лейтенант В. Титов, командир электротехнического дивизиона капитан-лейтенант В. В. Пенский, штурман капитан-лейтенант В. Шахворостов.

*Полуостров Камчатка, бухта Крашенинникова, поселок Рыбачий. 7 ноября 1968 года*

к выходу в море шла по плану, без напряжения и сбоев. Установились хорошие человеческие и деловые отношения со старшим помощником командира капитаном 2-го ранга Львом Михайловичем Алексаняном. На корабле и в казарме соблюдались порядок и чистота, дежурно-вахтенная служба была обучена и подготовлена. В памяти остался боцман экипажа (старшина команды рулевых сигнальщиков), который ежедневно, без чьего-либо приказа приходил в казарму перед подъемом личного состава и руководил службой.

На завершающем этапе подготовки к боевой службе А. С. Гаврильченко убыл во Владивосток, в штаб Тихоокеанского флота для изучения разведанной обстановки на театре предстоящей боевой службы и инструктажа по выполнению задачи боевой службы.

Флот проводил крупномасштабную операцию по вскрытию системы базирования и тактики действий противолодочных сил ВМС США, в том числе стационарной системы обнаружения и слежения за советскими подводными лодками SOSUS.

В рамках этой операции экипажу ставилась сложная и ответственная, но интересная задача: подводная лодка К-14 должна была маневриро-

вать вблизи американского побережья, в районах подводных возвышенностей, как наиболее вероятном месте установления гидрофонов системы SOSUS, с изменением курса, скорости и глубины погружения — с целью максимально демаскировать себя. Предполагалось, что такая ее активность заставит командование военно-морских баз, в которых дислоцируются подводные и надводные корабли ВМС США, выслать наряд противолодочных сил, в том числе противолодочную авиацию, в район обнаружения советской атомной подводной лодки для установления контакта и слежения за ней. В районе маневрирования К-14 сосредотачивались разведывательные суда и рыболовные сейнеры, которые должны были вести визуальную, радио- и радиотехническую разведку, фиксировать состав противолодочных сил, их построение и маневрирование при поиске К-14, взаимодействие с самолетами и вертолетами противолодочной авиации. Таким образом К-14 должна была пройти вдоль всего западного побережья США — от Сан-Диего на юге до границы с Канадой на севере.

Я единолично руководил действиями экипажа как по вопросам повседневной деятельности подводной лодки в море, так и по выполнению задач



Командир 343-го экипажа  
(1967–1969 годы) капитан 2-го ранга  
Игорь Максимович Манаков



Старший помощник командира 343-го экипажа  
(1966–1970 годы) капитан 2-го ранга  
Лев Михайлович Алексанян

боевой службы. Александр Сергеевич Гаврильченко предоставил мне полную самостоятельность, не проявлял излишней опеки и не занимался нравочениями. У нас сложились равноправные командирские отношения. Мы уважительно относились друг к другу, обсуждали складывающуюся обстановку, советовались по принимаемым решениям. Мы оба отдавали себе отчет в том, что делаем общее дело. Эти отношения сохранились между нами и в последующие годы, когда мы служили на разных подводных лодках и в разных соединениях. Экипаж действовал слаженно, грамотно, у меня как у командира нареканий и претензий практически не было. Обстановка на командных пунктах и боевых постах сохранялась спокойная. Вахтенные добросовестно и бдительно несли вахту, осматривали отсеки, обслуживали системы и механизмы; четко и в срок производили установленные доклады. Этому способствовала напряженная работа старшего помощника командира капитана 2-го ранга Л. М. Александяна, заместителя командира по политической части капитана 2-го ранга Дмитрия Иосифовича Тимошенко, командиров боевых частей и дивизионов: БЧ-1 — капитан-лейтенанта В. В. Морозова, БЧ-3 — капитан-лейтенанта В. В. Бажева, БЧ-4, РТС — капитан-лейтенанта В. А. Титова, БЧ-5 — капитана 2-го ранга Ю. А. Кузнецова, Д-1 — капитана 3-го ранга А. И. Ладьженского, Д-2 — капитана 3-го ранга Р. А. Каленова, Д-3 — капитана 3-го ранга Г. А. Алексева, начальника химической службы капитан-лейтенанта В. В. Фурсы, прикомандированного с К-14, и начальника медицинской службы майора медицинской службы А. Дзябуры. Они учили подчиненных правильным и своевременным действиям на боевых постах в различных ситуациях, контролировали их действия. Проявляли строгость в сочетании с заботой о личном составе. Это был стиль работы офицеров экипажа с подчиненными старшинами и матросами.

Маневрируя по глубине, курсом и скоростью, К-14 старалась как можно ближе подойти к побережью, не заходя в территориальные воды США. Всплывали на перископную глубину, использовали активные средства гидроакустики и радиолокации. А в это время многочисленные силы и средства разведки флота выполняли поставленные им

задачи по вскрытию системы противолодочной обороны западного побережья США.

Когда мы находилась на широте Ванкувера, то получили приказание о переходе ПЛА К-14 в новый район боевой службы. В связи с обострением вьетнамского кризиса многоцелевой ударный авианосец ВМС США «Энтерпрайз» в сопровождении кораблей охранения начал переход из Сан-Диего к побережью Вьетнама. К-14 была поставлена новая задача: сместиться в указанный район, обнаружить авианосец с кораблями охранения, установить слежение за ним и быть в готовности по получении соответствующего приказа применить оружие.



Ударный авианосец ВМС США «Энтерпрайз»  
на переходе морем

Чтобы своевременно прибыть в район перехвата «Энтерпрайза», К-14 предстояло длительное время идти максимально возможным ходом. Через несколько суток после начала движения в предполагаемый район встречи с кораблями США приборы контроля радиационной обстановки в реакторном отсеке подводной лодки показали превышение рентгеновского излучения и предельно допустимых концентраций радиоактивных веществ. Радиационная обстановка ухудшалась. Управление турбинами перевели на пульт управления главной энергетической установкой. Проход через реакторный и турбинный отсеки я запретил. О случившемся доложил на командный пункт флота. И нам, и на КП флота

было понятно, что противодействовать авианосцу в этой ситуации подводная лодка не способна. Задачу встречи авианосца отменили, последовала команда следовать в базу.

Появилась возможность разобраться в причине повышения активности. Ее удалось снизить за счет снижения мощности реактора левого борта до 20%. Мы начали дезактивацию энергетических отсеков, а затем и возобновили проход через них.

По возвращении К-14 в базу ее уже ждала влиятельная комиссия, которая не установила в произошедшем вины личного состава лодки.

После автономного плавания экипажу был предоставлен отпуск. Произошли кадровые изменения в составе экипажа: часть офицеров ушла на другие подводные лодки с повышением по службе. Оставшиеся и вновь прибывшие занимались совершенствованием боевой готовности. Экипаж выполнял поставленные ему задачи с высоким качеством. В этот период службы экипаж принял гвардейскую подводную лодку К-133 и осуществил ее переход в 26-ю дивизию в бухту Павловского. На Камчатку моряки вернулись на теплоходе «Советский Союз». В сентябре 1968 года в состав 45-й дивизии подводных лодок с Северного флота арктическим путем прибыла ПЛА К-42 проекта 627А, которую 343-й экипаж принял и отрабатывал на ней элементы задачи Л-2. Затем К-42 пришлось в спешном порядке передать 120-му экипажу и убыть в Чажму на СРЗ-30 для приема К-14 после перегрузки аккумуляторной батареи. Прошли размагничивание. Новый год встречали в бухте Павловского, в 26-й дивизии. Произвели глубоководное погружение, определили маневренные элементы подводной лодки и совершили переход на Камчатку. Передали К-14 основному экипажу. Тогда стали известны наши планы на будущее — подготовка к автономному плаванию.

За высокие показатели в боевой и политической подготовке и успехи в социалистическом соревновании на втором этапе Ленинской вахты командующий 15 эскадрой подводных лодок Камчатской военной флотилии контр-адмирал Я. И. Криворучко феврале 1969 года награбил экипаж грамотой. Эта грамота была вручена мне

как командиру экипажа на торжественном собрании в честь годовщины создания Советской Армии и Военно-Морского флота.

После отпуска мы приняли ПЛА К-115 и начали плановую подготовку к длительному автономному плаванию. В сентябре подводная лодка покинула бухту Крашенинникова и взяла курс в южном направлении. Район несения службы — Филиппинское море. Плавание в южных широтах имеет свои особенности. С повышением температуры заборной воды стала повышаться температура в отсеках. Система кондиционирования воздуха работала плохо. Холодильные машины не справлялись со своими задачами. Возникли сложности с несением вахты в энергетических отсеках. Пришлось его ограничить по времени.

Корабельный врач капитан медицинской службы Георгий Павлович Буленко сделал операцию по удалению аппендицита командиру турбинной группы старшему лейтенанту В. Семенову. На Камчатку возвращались с заходом в бухту Павловского. Некоторое время обеспечивали работу авиации флота. Действия экипажа и лично мои как его командира были высоко оценены командованием 45-й дивизии подводных лодок. Экипаж по итогам 1969 учебного года оказался в числе передовых. За умелое руководство социалистическим соревнованием на корабле и в честь 52-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции я был награжден грамотой командира дивизии контр-адмирала Н. Б. Чистякова.

В нашем воинском коллективе была хорошо поставлена спортивная работа, за которую отвечал старший помощник командира капитан 2-го ранга Л. М. Алексанян. За достигнутые результаты в организации и проведении смотра спортивной работы на первенство Тихоокеанского флота экипаж был награжден грамотой врио командующего Краснознаменным Тихоокеанским флотом вице-адмирала Г. А. Бондаренко. По завершении автономного плавания я убыл к новому месту службы — в г. Комсомольск-на-Амуре, на судостроительный завод им. Ленинского комсомола, где на стапеле строилась атомная подводная лодка с баллистическими ракетами К-389 проекта 667А, на которую я был назначен командиром.



## Переформирование 343-го экипажа. Обучение в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске

С убытием капитана 2-го ранга И. М. Манакова к новому месту службы командиром экипажа был назначен капитан 3-го ранга Геннадий Иванович Шалыгин.

Главным штабом ВМФ было принято решение о строительстве атомных подводных лодок второго поколения проекта 671 для Тихоокеанского флота на ПО «Севмашпредприятие» с последующим их переводом подо льдом Арктики к месту постоянного базирования. С этой целью на Тихоокеанском флоте началось формирование экипажей для обучения в Учебном центре ВМФ в г. Обнинска, приема подводных лодок и перехода на Тихоокеанский флот.

Решением Главного штаба ВМФ 343-й экипаж в начале 1970 года был переформирован и прибыл в г. Обнинск. В мае 1971 года обучение завершили 23 офицера, 26 сверхсрочников, 35 срочнотрудовых старшин и матросов по призыву, причем 5 офицеров (капитан 2-го ранга Г. И. Шалыгин,

капитан 3-го ранга А. К. Кузнецов, капитан-лейтенанты В. Г. Оленин и В. И. Телков, старший лейтенант Ю. П. Козлов) и 12 сверхсрочников и срочнотрудовых старшин и матросов (В. А. Костин, М. С. Крылов, В. С. Марченко, В. К. Чернов, Б. Г. Письменный, Е. Н. Шелепов, М. Д. Тишин, В. И. Куцкий, М. И. Валиахметов, В. В. Алексеев, А. В. Козлов, В. Г. Анисюта) — на «отлично». Решением Главкома ВМФ капитан 2-го ранга Г. И. Шалыгин по завершении подготовки экипажа в Учебном центре ВМФ был направлен на учебу в Ленинград, в Военно-морскую академию. Экипаж для стажировки на подводной лодке проекта 671 был направлен в губу Западная Лица, к месту постоянного базирования 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота с временным включением в состав 3-й дивизии. Руководил экипажем старший помощник командира капитан 3-го ранга Александр Константинович Кузнецов.

## Передислокация. Испытание воинского коллектива на прочность. Вырастание 343-го экипажа в полноценную боевую единицу на Северном флоте

1971 и 1972 годы стали для 343-го экипажа временем испытания на сплоченность и выдержку, способность противостоять трудностям и преодолевать их, ответственно относиться к выполнению поставленных задач и соблюдению воинской дисциплины. С первых дней пребывания в Западной Лице экипаж оказался в трудном положении. Бытовая неустроенность в базе, отсутствие жилья для семей офицеров и сверхсрочнотрудовых, неоднородность положения экипажа в составе дивизии и соответствующее отношение к нему руководства соединения отрицательно сказывались на морально-психологическом состоянии личного состава. Семьи офицеров и сверхсрочников остались либо на Камчатке, либо в Обнинске. Отсутствие пер-

спективы выделения жилья для семей экипажа, временно включенного в состав дивизии; разговоры о возвращении экипажа на Тихоокеанский флот и одновременно возможность окончательного перевода экипажа в состав Северного флота; отсутствие командира, который мог бы настойчиво, с должной ответственностью и требовательностью решать проблемы подчиненных и подразделения в целом в различных инстанциях, вплоть до командующего флотилией; восприятие штабом дивизии 343-го экипажа как «не своего» — все это не придавало членам экипажа уверенности в завтрашнем дне и, более того, провоцировало напряженность в отношениях между ними, что неизбежно вело к снижению боеспособности подразделения.

Часть сверхсрочников нашла для себя место службы в других экипажах дивизии, обеспечивших их сносным жильем. Некоторые офицеры были назначены с их согласия на вышестоящие или равнозначные должности на подводные лодки флотилии. Были и такие члены экипажа, кто не выдержал выпавших на его долю испытаний. Вместе с тем всегда оставались офицеры и сверхсрочники, для которых честь воинского коллектива была превыше всего, кто остался верен традициям, кто интересы подразделения ставил выше личных. Своей преданностью общему делу они способствовали дальнейшему сплочению экипажа, совместно преодолевали трудности. В их числе в первую очередь необходимо назвать офицеров Г. А. Алексева, В. Г. Оленина, И. И. Михайлика, Ф. В. Ростова, С. А. Кротова, В. И. Телкова, В. А. Молохова, В. А. Сметанина, О. А. Алещенко, В. М. Тарана, сверхсрочнослужащих Н. Г. Сытника, В. А. Костина, П. В. Воробьева, В. С. Марченко, Б. Г. Письменного, М. А. Силаева, М. Д. Тишина, А. К. Ильющко, В. И. Куцего, М. И. Валиахметова. Они и сохранили 343-й экипаж — попросту не дали ему развалиться, отстаивали его честь и достоинство.

В 1972 году командиром экипажа был назначен капитан 2-го ранга А. Н. Коржев. Алексей Николаевич имел большой опыт службы на дизельных подводных лодках в Лиинахамари, был старшим помощником командира всем хорошо известной атомной подводной лодки К-19 проекта 658.

Три года Алексей Николаевич Коржев являлся моим командиром, так что я не понаслышке знаю о его строгости и требовательности. Грамотный офицер-подводник, хороший тактик, прекрасно разбирался в людях. Все помыслы и действия Алексея Николаевича были нацелены на благо вверенного ему коллектива. Именно такой командир тогда был необходим 343-му экипажу, чтобы подразделение сохранило свое лицо, чтобы вновь стало одним из лучших в дивизии.

Экипаж сразу оценил твердый характер Коржева. Алексей Николаевич реагировал на каждый промах и проступок подчиненных, строго спрашивал с нерадивых, предъявлял к командирам боевых частей и начальникам служб требования по скорейшему исправлению недостатков. Вме-

сте с тем Алексей Николаевич замечал старание и инициативу людей, стремление выполнять обязанности и поручения наилучшим образом. Оказывал доверие подчиненным, проявлял заботу и внимание к членам экипажа.

С приходом нового командира весь экипаж ощутил и изменение отношения к нему в лучшую сторону в штабе дивизии. Для семейных офицеров и мичманов стали выделяться квартиры и комнаты. Прекратились разговоры о возвращении на Камчатку — было окончательно определено, что 343-й экипаж остается в составе Северного флота и именно здесь, в Западной Лице ему жить и служить. Для подготовки и отработки элементов курсовой задачи Л-1 экипаж принял подводную лодку К-38. Она готовилась к среднему ремонту, имела ограничения по использованию. Но всё же это была подводная лодка с реальной материальной частью, на которой можно было проводить подготовку к выходу в море и учиться, как действовать в море в различных условиях обстановки. Экипаж подготовил и сдал штабу дивизии курсовую задачу Л-1 с оценкой «хорошо», что не удавалось сделать в течение 1971 года и в начале 1972-го. Неудивительно, что люди воспряли духом, у них засверкали глаза и изменилось настроение.

В соответствии с директивой Главного штаба ВМФ 1973 года № 730/1/00211 13 февраля 1971 года экипаж исключен из боевого состава Тихоокеанского флота, передислоцирован в губу Западная Лица и включен в состав 3-й дивизии подводных лодок Северного флота.

Годы руководства Алексея Николаевича Коржева — это период становления и расцвета его боевой силы, это годы его интенсивной деятельности. Это годы, когда экипаж завоевал доверие и уважение со стороны руководства дивизии. Офицеры и мичманы ответственно и с инициативой выполняли поставленные экипажу задачи, критически оценивали свои достижения, стремились в море, совершенствовали свои профессиональные знания, активно занимались обучением и воспитанием старшин и матросов.

Всё то время, что Алексей Николаевич командовал 343-м экипажем, он неустанно заботился об укреплении воинской дисциплины и порядка. Строго и взыскательно относился

к нарушителям. Систематически и целенаправленно вел борьбу с пьянством. В этом вопросе никому не было поблажки или прощения. Независимо от уровня подготовленности специалиста, его важности и необходимости, решения принимались крутые, но справедливые. Без сожаления Алексей Николаевич принял решение о досрочном увольнении с военной службы старшины команды радиотелеграфистов мичмана Станислава Юрченко, старшины команды радиометристов мичмана Анатолия Ильюшко, старшины команды снабжения мичмана Валерия Решетникова. Последовательная и непродвигая борьба с этим злом принесла свои плоды.

Под руководством Алексея Николаевича службу на подводной лодке прошли многие подводники. Нет сомнения в том, что эти годы у каждого из них оставили неизгладимое впечатление. Порой мне казалось, что в чем-то Алексей Николаевич, что называется, «перегибает палку». Например, меня самого перед выходом в море, уже при введенной главной энергетической установке, он дважды посылал на поиски запившего старшины команды радиотелеграфистов мичмана Юрия Павловича Чайко. Я очень обижался на Коржева. Как командир боевой части, считал унижительным и оскорбительным для себя подобное поручение. Годы смягчали мою реакцию, но я остаюсь при своем мнении и сегодня. Думаю, Алексей Николаевич со временем понял, что с командиром БЧ-4, РТС должны быть иные формы и методы работы, дающие больший эффект, чем силовое давление. Но порой меня посещает мысль, что применявшиеся Коржевым методы тоже дали свой положительный результат. Вероятно, Ю. П. Чайко, узнав о действиях командира при его отсутствии на службе, догадался, что так долго тянуться не будет. Должен честно сказать: если бы Юрий Павлович не изменил своего поведения, то инициатива о его досрочном увольнении с военной службы исходила бы от меня.

Вспоминая себя в годы службы с Алексеем Николаевичем Коржевым, могу сказать, что я сам был человек крутого характера. Во всем любил строгость и точность, пунктуальность и аккуратность. Всё должно было исполняться быстро и в срок. С годами пришли выдержка и мудрость. Могу

оценить, насколько я изменился за неполные десять лет службы в 343-м экипаже. Не сомневаюсь, что здесь сказалось и влияние на меня со стороны командира. Я старался не повторять того, что мне не нравилось в его действиях. Научился слушать и слышать своих подчиненных. Мои требовательность и строгость сочетались с уважительным отношением к подчиненным и заботой о них. Пишу об этом честно и откровенно, не восхваляя себя, так как знаю, что если это не так — меня есть кому опровергнуть и есть кому подтвердить мои слова. Моей продолжительной службы в экипаже оказалось достаточно, чтобы между моими командирами и мной, мной и моими подчиненными возникли и получили развитие добрые, доверительные отношения. Этого не определял ни один руководящий документ по боевой подготовке, партийно-политической работе и формированию морально-психологического климата в коллективе. Это определялось человеческими качествами членов экипажа и их способностью к взаимопониманию, взаимодействию, взаимовыручке..

Думаю, что не ошибусь, если скажу, что в своих обидах на командира я был не одинок. Не ошибусь и в том, что с годами эти обиды были переосмыслены. С иной точки зрения оценены действия командира А. Н. Коржева и сегодня воспринимаются по-другому. В ходе подготовки к предстоящей встрече экипажа общался со многими офицерами и мичманами, кто служил под его началом в те же годы, что и я. Помнится многое, но никто не держит зла на командира.

Алексей Николаевич многому нас научил. Строгости и ответственности. Последовательности и компетентности. Заботе о подчиненных. Много сделал Алексей Николаевич для укрепления дружбы и товарищеских отношений между военнослужащими в экипаже. На мой взгляд, одним из основных достижений в служебной деятельности Алексея Николаевича стало мое личное безграничное доверие командиру во всем и всегда. Рассчитываю, что мои слова поддержат очень многие члены экипажа.

Именно под руководством командира А. Н. Коржева я стал классным специалистом и профессионалом-подводником, приобрел офицерские и мужские качества. Я не стал команди-

ром подводной лодки, так как не стремился на мостик. Если бы такая мечта была, ее было бы несложно осуществить — у меня были прекрасные воспитатели и наставники. Отношение к службе, заложенное во мне начиная с курсантских лет старшиной роты Михаилом Валицким и командиром роты капитаном 3-го ранга Геннадием Ивановичем Белячковым, было укреплено моими командирами в 289-м экипаже капитанами 2-го ранга Виктором Константиновичем Решетовым и Владимиром Владимировичем Никитиным, получило свое дальнейшее развитие под руководством Алексея Николаевича Коржева — первого для меня командира 343-го экипажа.

В 1973–1974 годах экипаж под командованием капитана 1-го ранга А. Н. Коржева и в его отсутствие продолжал совершенствовать уровень своей боевой готовности и слаженности действий. Отрабатывали элементы задачи Л-2 и СЛ, выполняли боевые упражнения, тренировались в учебных кабинетах, на учебно-тренировочном судне и пожарном полигоне. Особое внимание уделялось тренировкам и учениям по борьбе за живучесть и тренировкам корабельного боевого расчета.

Из-за сложной ледовой обстановки в Охотском море только в мае 1974 года первые два атомохода второго поколения: многоцелевая ПЛА К-314 проекта 671 (командир капитан 1-го ранга В. П. Гонтарев) и ракетоносец с крылатыми ракетами К-201 проекта 670 (командир капитан 1-го ранга В. Д. Хайдаров) совершили переход на Камчатку южным путем. Переход подводных лодок обеспечивал отряд надводных кораблей в составе большого противолодочного корабля «Маршал Ворошилов» (Северный флот), экспедиционно-океанографического судна «Башкирия» (Балтийский флот) и плавучей мастерской ПМ-129 (Балтийский флот). На кораблях обеспечения также прибыли подготовленные и обученные вторые экипажи подводных лодок. На ЭОС «Башкирия» следовал командир 343-го экипажа капитан 1-го ранга А. Н. Коржев. В это время экипажем руководил старший помощник командира капитан 2-го ранга Юрий Михайлович Топтыгин.

В период с 18 августа по 12 ноября 1974 года 343-й экипаж под командованием капитана 1-го ранга А. Н. Коржева совершил дальний поход

и выполнил задачи боевой службы на ПЛА К-438 в Средиземное море. Это была первая боевая служба экипажа на Северном флоте. Продолжительное время подводные лодки боевой службы возвращались из походов, не имея контактов с иностранными подводными лодками. К-438 с 343-м экипажем имела контакт с американской ПЛА и длительное время следила за ней. Операцию пришлось прекратить по причине захода иностранной подлодки в территориальные воды Италии с целью отрыва от слежения. В походе имели место трудности навигационного характера при плавании в Тунисском проливе. Они были успешно решены штурманской боевой частью под руководством старшего лейтенанта Ивана Пахомова. Продолжительность боевой службы была продлена до 87 суток. Произведено пополнение запасов продовольствия. К-438 принимала участие в учениях кораблей 5-й оперативной эскадры ВМФ в Средиземном море. С возникшей проблемой микротечи первого контура главной энергетической установки на начальном этапе похода личный состав БЧ-5 справился успешно. В целом задачи боевой службы были выполнены, а действия экипажа высоко оценены командованием дивизии и флотилии.

В 1975 году экипаж вновь прошел подготовку в учебном центре в Обнинске и принял участие на ПЛА К-481 в учениях «Океанская охота-75» в районе Норвежского и Гренландского морей. Задачи учения были выполнены на «отлично».

26 августа 1975 года, когда подлодка находилась в надводном положении на полигонах боевой подготовки в Мотовском заливе, А. Н. Коржев имел контакт с неопознанным летающим объектом (НЛО), зарисовал его и описал эту встречу: в 50 метрах от подводной лодки завис серебристый диск, из которого вопреки всем законам физики на воду медленно опускался луч. Информация была доложена по команде.

В 1976 году экипаж принял после боевой службы ПЛА К-481, совершил переход на Судоремонтный завод № 10 в г. Полярный для определения объема работ по ликвидации течи первого контура с последующим переводом ПЛА в город Северодвинск на СРЗ «Звездочка». В декабре 1976 — феврале 1977 года была проведена межпоходо-

вая подготовка экипажа в Учебном центре ВМФ в Обнинске.

В августе — октябре 1977 года 343-й экипаж на ПЛА К-481 выполнил поход в Северный Ледовитый океан, обеспечив безопасность атомного ледокола «Арктика» — первого надводного корабля, совершившего переход из порта Мурманск в географическую точку Северного полюса. Было обеспечено выполнение работ в Норвежском и Гренландском морях гидрографической группы, находившейся на борту ПЛА К-438 находилась под паковым льдом Арктики 28 суток. Корабельный врач капитан медицинской службы Петр Александрович Киселев в условиях подледного плавания успешно провел операцию матросу Шаготаеву, у которого обнаружился обострившийся гнойный аппендицит.

В 1978 году 343-й экипаж принял от основного экипажа ПЛА К-369, находившуюся на судоремонтном заводе «Нерпа» в г. Выюжном Мурманской области. Экипаж обеспечил выполнение программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний подводной лодки. К-369 была принята в боевой состав Северного флота после завершения среднего ремонта, впервые выполненного СРЗ «Нерпа» на ПЛА проекта 671.

Экипаж проявил высокий профессионализм, знание устройства подводной лодки и материальной части, правил эксплуатации; требовательность и ответственность в ходе приема материальной части от завода, выполнения программ испытаний в полном объеме и соответствии предъявляемым требованиям.

В 1979 году экипаж в составе 3-й дивизии был подвергнут проверке Генеральной инспекцией Министерства обороны СССР. В ходе проверки по указанию проверяющего лица была выполнена внезапная стрельба по берегу (мыс Пикшуев в Мотовском заливе) боевой торпедой, на которую указал инспектор. Проводились экстренный сбор личного состава экипажа, экстренный ввод главной энергетической установки, приготовление подводной лодки к бою, походу и погружению, выход из узкости (губы Западная Лица), подготовка торпедного комплекса к боевому применению, были проверены подготовленность корабельного боевого расчета и фактическое применение торпедного оружия по берегу. Экипаж успешно справился со всеми слагаемыми проверки.

С 1979 года дальнейшая служба Алексея Николаевича Коржева проходила в Главном штабе Военно-Морского флота СССР в Москве.

## Капитан 1-го ранга Владислав Григорьевич Белоусов рассказывает о службе в 343-м экипаже 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота (1979—1982 годы)

Я проходил военную службу в должности командира 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота в период с июня 1979 по март 1982 года. В это время местом постоянного базирования подводных лодок дивизии была губа Западная Лица Мотовского залива. Ранее, в 1974–1975 годах я прошел обучение на командном факультете Высших специальных офицерских классов в г. Ленинграде. В 1976 году мне было присвоено звание капитана 3-го ранга. С 1977 года имел допуск к самостоятельному

управлению подводной лодкой проекта 671. В экипаж был назначен с должности старшего помощника командира 173-го экипажа 3-й дивизии, в которой отслужил три года и получил опыт выполнения задач боевой службы.

Карьера складывалась успешно. Мой служебный путь был связан с подводными лодками 3-й дивизии. Служить в дивизии и не знать о ее командирах, об экипажах подводных лодок, их подготовленности, успехах и недостатках невозможно. Я хорошо представлял, в какой экипаж получил назначение на должность командира.

Он был хорошо подготовлен для решения задач по предназначению. Такого уровня достигли большинство подводных лодок и экипажей дивизии, но 343-й экипаж имел свои особенности, отличающие его от других. Знать об экипаже, будучи только сторонним наблюдателем, — это одно. Узнать жизнь экипажа изнутри, понять ее, повлиять на ее изменения в лучшую сторону мне еще только предстояло.



Командир 343-го экипажа капитан 3-го ранга  
Владислав Григорьевич Белоусов. 1980 год

Любой коллектив, а особенно воинский, силен своими традициями и теми людьми, кто эти традиции закладывал и укреплял. Отбывший к новому месту службы командир экипажа капитан 1-го ранга Алексей Николаевич Коржев и его помощники сформировали дружный и сплоченный коллектив. Мне надлежало познакомиться с офицерами экипажа, понять их, установить отношения. Со многими из них я был знаком или знал о них. Это было со стороны. Теперь я должен был стать тем внутренним стержнем, вокруг которого продолжался бы рост профессионального мастерства экипажа, повышалась его боевая готовность и укреплялась воинская дисциплина.

Надо честно сказать, что от Алексея Николаевича Коржева мне досталось хорошее наследство. Прежде всего это офицеры и мичманы экипажа.

Встретили меня доброжелательно и уважительно. Чувствовалось, что экипаж знает себе цену и в то же время умеет проявить тактичность, выдержку и спокойствие. Больше всего задумывался о том, как сложатся отношения со старшим помощником командира Анатолием Алексеевичем Елькиным. Три года службы в должности старшего помощника у капитана 1-го ранга А. Н. Коржева — это замечательная школа. Казалось бы, именно он должен был получить назначение на освобождающуюся должность командира экипажа. А назначали меня. Мы оба окончили минно-торпедный факультет Тихоокеанского высшего военно-морского училища им. С. О. Макарова, но Анатолий Алексеевич на год раньше меня. К тому же он уже капитан 2-го ранга. Как он воспримет мое назначение? Как к этому отнесется? Какую линию поведения по отношению к нему выбрать мне?

Все эти вопросы были напрасны: Анатолий Алексеевич оказался прекрасным офицером, хорошо воспитанным и тактичным, скромным и бескорыстным человеком. Между нами установились конструктивные служебные отношения. Старший помощник командира А. А. Елькин все годы совместной службы был мне действительно помощником и опорой во всех вопросах деятельности экипажа. Оказал неоценимую помощь в моем становлении в должности командира. Также помощь и поддержку оказали мне заместитель командира по политической части капитан 2-го ранга Георгий Николаевич Родителив и командир электромеханической боевой части капитан 2-го ранга Юрий Петрович Козлов. Между этими звеньями управления экипажем: старший помощник командира (А. А. Елькин) — замполит экипажа (Г. Н. Родителив) — механик экипажа (Ю. П. Козлов) — за годы совместной службы сложилось доверие, взаимопонимание и мужская дружба. Моей задачей было не нарушить достигнутого единства взглядов и действий этих офицеров по решению стоящих задач и возникающих проблем. Оценивая свою деятельность в составе 343-го экипажа, прихожу к выводу, что мне это удалось.

На фоне присущего всему экипажу делового настроения на решение поставленных задач досадно



Дежурный по 3-й дивизии подводных лодок старший помощник командира 343-го экипажа капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин и командир штурманской боевой части капитан-лейтенант Михаил Эммануилович Домнич

выделялся, порой являясь помехой в решении этих задач, помощник командира капитан-лейтенант Владимир Алексеевич Беляков. В прошлом прекрасный штурман, избрав командирский путь, в какой-то момент не справился со своим пристрастием к спиртному, чем погубил свою карьеру. Владимир Алексеевич имел хорошие организаторские способности, умел работать с людьми. Однако когда наступали сложные и ответственные для экипажа дни, когда требовалось объединить усилия экипажа, проявить исполнительность и ответственность, личным примером мобилизовать людей на выполнение корабельных мероприятий, капитан-лейтенант В. А. Беляков выпадал из общего строя. Назову вещи своими именами: помощник командира пропал. Он не просто отсутствовал, например, при загрузке продуктов. Его необходимо было искать. Он не просто отрицательно влиял на мичманов экипажа со слабой устойчивостью к алкоголю, но вставлял палки в колеса: он спаивал таких подчиненных, например мичмана Сергея Суетинова. Ничто и никто не могли повлиять на Владимира Алексеевича. Его судьба была предрешена. В последующем он был уволен с военной службы.

Опору командира любого экипажа составляют командиры подразделений. На 343-м экипаже это были прекрасно подготовленные командиры

боевых частей и дивизионов, начальники служб. Имели большой опыт службы и руководства деятельностью подчиненных, были умелыми воспитателями и организаторами. У каждого из них за плечами был опыт подготовки людей и техники к выполнению задач длительного плавания, решения сложных и ответственных задач и в море, и на берегу. При моем назначении в экипаж командирами подразделений были:

— командир штурманской боевой части капитан-лейтенант Михаил Эммануилович Домнич — мастер военного дела, лучший штурман дивизии, требовательный к себе и подчиненным, внимательный и заботливый офицер-воспитатель;

— командир минно-торпедной боевой части капитан 3-го ранга Вячеслав Николаевич Береснев (переведен к новому месту службы, на 10-ю площадку; на должность командира БЧ-3 был назначен выпускник ТОВВМУ им. С. О. Макарова 1979 года лейтенант В. А. Соколов);

— командир боевой части связи, начальник радиотехнической службы капитан-лейтенант Николай Алексеевич Красев; офицер исключительно положительный во всех отношениях, один из тех, кто, будучи назначенным в экипаж, активно способствовал укреплению существующих в нем традиций и формированию новых; лучший специалист связи и РТС соединения многие годы; по итогам Инспекции МО СССР в 1980 году Н. А. Красеву присвоено воинское звание капитана 3-го ранга досрочно; секретарь партийного бюро первичной партийной организации экипажа;

— командир дивизиона движения капитан 3-го ранга Сергей Александрович Кротов — один из ветеранов экипажа; профессионал высокого уровня, имел большой опыт эксплуатации главной энергетической установки ПЛА первого и второго поколения, щедро передавал свой опыт молодым офицерам и мичманам дивизиона;

— командир электротехнического дивизиона капитан 3-го ранга Михайлик Иван Иванович — «старейшина» экипажа, имел непререкаемый авторитет не только среди сослуживцев экипажа, но и в электромеханической службе дивизии, у своих коллег с подводных лодок и экипажей дивизии; внимательный и рассудительный, чуткий и отзывчивый для всех, кто служил на экипаже.

— командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга Евгений Константинович Логинов — офицер исключительной порядочности, добросовестности и ответственности; отличительные черты характера — честность и принципиальность; умелый организатор и воспитатель подчиненных, строгий и взыскательный начальник, справедливый и внимательный командир;

— начальник химической службы капитан 3-го ранга Михаил Владимирович Крошко — исполнительный, инициативный и ответственный офицер, с увлечением исполнял свои должностные обязанности, много времени, сил и внимания уделил подготовке командиров и вахтенных отсеков в части контроля газового состава воздуха; требователен к себе и подчиненным;

— начальник медицинской службы капитан медицинской службы Петр Александрович Киселев — хорошо подготовленный специалист, врач, пользовавшийся всеобщим уважением, в том числе и у членов семей экипажа; бескорыстный и доступный человек, внимательный и строгий, самостоятельный и ответственный; в сложных условиях подледного плавания выполнил успешную операцию по удалению аппендикса.

В каждом подразделении экипажа были хорошо подготовленные офицеры, способные при необходимости заменить своих командиров и начальников. К их числу в первую очередь следует отнести командира гидроакустической группы старшего лейтенанта Николая Николаевича Пинчука, командира электронавигационной группы старшего лейтенанта Владимира Николаевича Степанова, командиров групп дистанционного управления капитан-лейтенантов Виктора Кузьмича Литвинова, Олега Анатольевича Алещенко, Виктора Антоновича Наконечникова. Будучи назначены на вышестоящие должности, эти офицеры оправдали доверие, подтвердили высочайший уровень подготовленности экипажа и его способность готовить достойные кадры для замещения вакантных должностей.

Опыт службы, личная высокая профессиональная подготовленность, понимание важной роли и высокой ответственности мичманского состава в обучении и воспитании подчиненных старшин и матросов, способствовали формированию вы-

сокопрофессионального, требовательного, дружного и сплоченного коллектива мичманов. Этот коллектив отличала принципиальность, строгость и взыскательность к нарушителям воинской дисциплины. На собрание старшин команд экипажа выносили и рассматривали вопросы состоятельности и возможности продолжать исполнять обязанности провинившимся старшиной. Виновник получал строгую и принципиальную, не всегда приятную оценку сослуживцев. Мнение себе равных, высказанное в неформальной обстановке, существенно влияло на отношение виновного к службе, способствовало пересмотру его служебной и жизненной позиции, а также учитывалось при принятии в отношении виновного лица решения о его привлечении к более строгой ответственности.

Атмосферу товарищеского общения и при этом нетерпимости к всякого рода нарушениям, взыскательности и доброжелательности в коллективе мичманов создавали заслуженные и уважаемые его члены: старшина команды торпедистов мичман Виктор Александрович Костин, старшина команды электриков торпедных мичман Павел Васильевич Воробьев, старшина команды электриков штурманских мичман Дмитрий Дмитриевич Смирнов, старшина команды гидроакустиков мичман Владимир Васильевич Казанских, техник-гидроакустик мичман Владимир Михайлович Иванюк, техник ЗАС мичман Вадим Степанович Марченко, старшина команды турбинистов мичман Борис Григорьевич Письменный, старшина команды спецтрюмных мичман Михаил Андреевич Силаев, техник-химик мичман Михаил Николаевич Малаев. Достойную замену уволенным в запас и перешедшим к новому месту службы составили: мичман Владимир Николаевич Коломиец (старшина команды радиотелеграфистов), мичман Геннадий Тимофеевич Лымаренко (старшина команды трюмных), мичман Василий Александрович Хлобыстов (старшина команды электриков).

В 343-м экипаже мичманский коллектив действительно был помощником командования в решении всех задач, поставленных экипажу.

Отличительной особенностью экипажа была дружба, уважительное отношение друг к другу,



поддержка и взаимопомощь между офицерами и мичманами. В отношениях офицеров и мичманов не было грубости, подозрительности и недоверия. Служебные отношения в рабочее время трансформировались в товарищеские во внерабочее. Точно знаю, что имели место дружеские отношения между семьями в БЧ-4, РТС и БЧ-3, в дивизионе движения и химической службе.

Сложившиеся в экипаже морально-психологический климат и деловая обстановка существенно влияли на решение задач боевой и политической подготовки.

На 1979–1980 учебный год 343-му экипажу была поставлена задача подготовки и выполнения боевой службы на ПЛА К-438. Три года экипаж не выполнял такой задачи. За это время практически полностью сменились старшины и матросы экипажа. Часть офицеров и мичманов убыли к новому месту службы по различным причинам. Однако это время было грамотно и продуктивно использовано командирами подразделений для качественной подготовки пришедших на замену военнослужащих. Ни у кого из них не было сомнения в том, что экипаж совершит еще не один дальний поход.

Известие о предстоящей боевой службе было воспринято в экипаже с радостью. Командирами подразделений была спланирована и проводилась подготовка личного состава и подводной лодки к этому основному мероприятию учебного года. Опытные командиры боевых частей и дивизионов грамотно и уверенно шли к поставленной цели. Более пристального внимания и контроля требовала подготовка минно-торпедной боевой части и химической службы по причине смены командиров подразделений. Старший помощник командира капитан 2-го ранга А. А. Елькин, в прошлом минер, имел богатый опыт подготовки БЧ-3 к длительному плаванию. В полной мере использовал опыт подготовки к подледному плаванию 1977 года. Контроль за подготовкой химической службы взял на себя.

Много внимания уделили операторской подготовке специалистов средств наблюдения и связи. Особо внимательно и требовательно оценивали подготовку всех категорий экипажа к ведению борьбы за живучесть подводной лодки, умение

быстро и правильно выполнить первичные мероприятия по борьбе за живучесть в различных условиях обстановки. Отрабатывали индивидуальные и коллективные действия в отсеках подводной лодки. На особом контроле я держал подготовку и отработку вахтенных офицеров и вахтенных инженер-механиков боевых смен; тренировки корабельного боевого расчета; корабельные учения по борьбе за живучесть.

Ответственным мероприятием в плане подготовки было выполнение боевых упражнений. Корабельный боевой расчет экипажа — один из лучших в дивизии. Проводимые тренировки позволяли лучше понять, кто и на что способен в составе расчета. Действия старпома, штурмана, начальника РТС и акустика не вызывали сомнений. Но это были действия в кабинете. Как все сложится в море? Я знал, какие боевые упражнения и с какими результатами выполнял экипаж во главе с капитаном 1-го ранга А. Н. Коржевым. Это вселяло уверенность.

В море успех выполнения боевого упражнения зависит от каждого члена корабельного боевого расчета (КБР). Но работа КБР начинается тогда, когда от акустика начинают поступать данные обнаружения цели. Поэтому на первом этапе боевого упражнения, на этапе обнаружения и распознавания цели, главенствующая роль принадлежит акустике. Старшина команды гидроакустиков 343-го экипажа мичман В. В. Казанских — лучший специалист дивизии; гидроакустическая группа экипажа — лучшая в дивизии. То, что «все лучшие», вносило некоторый элемент настороженности и смущения. За время плавания в полигонах боевой подготовки неоднократно убеждался в компетентности В. В. Казанских и ответственности начальника РТС Н. А. Красева в принятии решения по классификации обнаруженной цели. У каждого из них за годы службы была отработана своя система действий, ответственности и доверия друг другу. Знаю, что в первые годы службы Владимиру Васильевичу приходилось доказывать и отстаивать свою позицию. И у командира А. Н. Коржева, и у старшего на борту при выполнении боевого упражнения НТ-4 (атака отряда боевых кораблей) были сомнения в достоверности классификации, когда в составе групповой

шумящей цели на дистанции 200–250 кабельтовых акустик объявлял главную цель из состава отряда боевых кораблей. Маневрирование подводной лодки, сокращение дистанции, вероятное построение ордера отряда боевых кораблей (ОБК) и последующее раздельное пеленгование целей в ордере подтверждали местонахождение главной цели и ее успешную атаку. Восстановление маневрирования ОБК подтверждало место и дистанцию обнаружения и классификации главной цели. Так Казанских и Красев завоевывали в умах и сердцах командования и командиров подводных лодок дивизии доверие, уважение и авторитет.

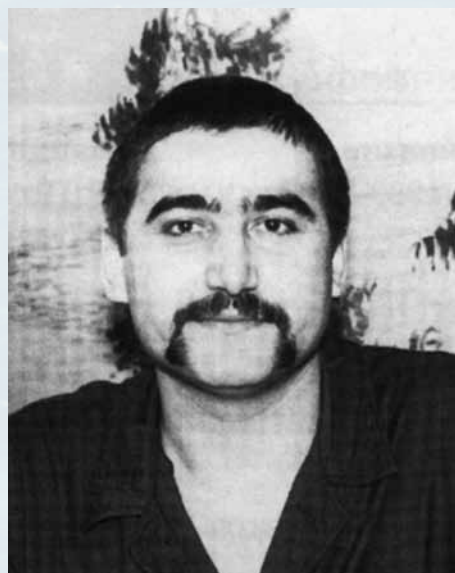
За годы службы на дивизии эти два действительно лучших специалиста неоднократно выходили в море с другими экипажами подводных лодок на выполнение боевых упражнений. Их действия всегда были успешными, а для них самих они стали обыденными.



Командир БЧ-4, РТС капитан 3-го ранга  
Николай Алексеевич Красев.

Чтобы успешно выполнять боевые упражнения в море, необходимы тренировки в базе

Сейчас предстояло сработать на свой экипаж. Оба были спокойны и сосредоточены. Разговаривали на отвлеченные темы. Между ними все давно было оговорено и отработано — в какой ситуации и как действовать. Они понимали друг друга с полуслова и только по одному взгляду, кивку голо-



Лучший старшина команды гидроакустиков  
3-й дивизии подводных лодок мичман  
Владимир Васильевич Казанских.

Его данным обнаружения и классификации цели можно верить на 100%. Проверено и доказано годами.

вой или взмаху руки. Им этого было достаточно, ведь порой на более явное действие или общение не было времени. Успех решали секунды. Они знали им цену и умели их беречь.

Спокойствие Николая Алексеевича и уверенность Владимира Васильевича передались мне. Они не успокаивали меня и не заверяли, что все будет в порядке. Они просто выполняли свои обязанности. Результат боевого упражнения показал, что свое дело они делают хорошо. Цель обнаружена на границе района, классифицирована. По данным штурмана и БИП (начальника РТС) подводная лодка заняла оптимальную позицию стрельбы, введены стрельбовые данные в торпеды, произведен залп. Торпеды наводились на цель. Это подтвердил руководитель стрельб, находившийся на надводном корабле. Это также было отчетливо видно на блоке регистрации сигналов гидроакустического комплекса. Такова была моя первая победа в должности командира экипажа (подводной лодки) и очередная победа Красева и Казанских. С еще большим доверием и уважением я стал относиться к этим моим подчиненным, офицеру и мичману, делающим одно общее для нас дело.

К сожалению, не обошлось без неприятностей. Полигон, в котором мы выполняли боевое упражнение, находился за границей территориальных вод СССР — в так называемом свободном море. Режим плавания в нем регламентируют МППСС (Международные правила предупреждения столкновения судов). Грамотный и воспитанный моряк всегда ведет себя достойно и соблюдает нормы поведения и действий, предписанные законами и морской практикой (я говорю о сближении и расхождении кораблей в море). Не в порядке оправдания себя и своего экипажа и не в порядке обвинения команды надводного боевого корабля Военно-морских сил Великобритании, объясняя: дело в том, что, всплыв в надводное положение после выполнения боевого упражнения, подводная лодка свободно маневрировала в полигоне боевой подготовки. Отличное настроение. Замечательная погода: солнечно, штиль. Видимость полная, небольшая дымка. Наблюдали боевой надводный корабль, который приняли за СКР (сторожевой корабль) из состава отряда боевых кораблей, по неизвестной для нас причине оставивший свое место в порядке и следовавший к нам. Дистанция постоянно сокращалась. Мнимый СКР следовал прямо на подводную лодку в так называемой солнечной дорожке. Маневрирование его приобретало опасный характер. Подводная лодка легла на курс от надводного корабля.

На запрос предполагаемого СКР по УКВ (радиостанция ультракоротковолнового диапазона) получили ответ, что он в составе ордера следует по плану. Возник вопрос: кто следует к подводной лодке? Я доложил обстановку руководителю торпедных стрельб. Получил сообщение, что СКР только что вышел из ордера и следует к подводной лодке. В это время приближающийся к подводной лодке корабль отвернул влево и застопорил ход. В средней части правого борта корабля четко просматривалось F... В последующем было установлено, что это фрегат ПЛО (противолодочной обороны) Военно-морских сил Великобритании типа «Линдер», прибывший в Баренцево море для ведения разведки на период выполнения кораблями флота практических торпедных стрельб. Опове-

щение по флоту о нахождении в полигонах боевой подготовки фрегата ВМС Великобритании было дано только в ближайший сеанс радиосвязи.

В вину вахтенному офицеру и вахтенному рулевому-сигнальщику ставлю невнимательность наблюдения за надводной обстановкой, что не позволило своевременно выявить опасный характер маневрирования неопознанной цели и принять надлежащие меры.

Завершились плановые мероприятия подготовки экипажа к боевой службе, прошли все надлежащие проверки штабами всех уровней. И вот он — долгожданный для всех выход в море. Несколько суток на отработку корабельной организации в походе, отдых личного состава и планомерная боевая работа в соответствии с задачами боевой службы. Старший в походе, с правами заместителя командира дивизии, — командир подводной лодки К-306 капитан 1-го ранга Вячеслав Федорович Ермак. Это означало, что покоя не будет никому. Морально я был готов к такой ситуации. Знал, кто такой Ермак. Неоднократно приходилось с ним общаться. Грамотный, много знающий командир. Строгий и взыскательный. Способен многому научить. Методы обучения своеобразные, не всем и не всегда понятные. Я понимал, что не всем офицерам экипажа понравятся такие методы обучения и своеобразная манера общения Вячеслава Федоровича. Настроил офицеров на терпимое и сдержанное общение со старшим на борту. Все люди взрослые, понятливые и каждый определил для себя пределы терпения и манеру общения с Ермаком: кто-то молчаливо-безразличную форму (говоришь — и говори), кто-то — ограниченного протеста (говори, но знай меру), кто-то добродушно снисходительную (вы что-то сказали? Пожалуйста, повторите...).

Самыми напряженными были первые две недели, до форсирования пролива Гибралтар. За это время все притерлись друг к другу. Стало больше точек соприкосновения и взаимопонимания. В какой-то степени накал отношений снизили Московские олимпийские игры и та информация о победах советских спортсменов, которую приносил в Центральный пост Николай Алексеевич

Красев после сеанса связи. Вячеслав Федорович тоже понял, с кем он имеет дело, оценил уровень подготовленности людей, настрой и ответственное отношение руководителей экипажа и боевых частей. Ведь он командир подводной лодки и в повседневных условиях решал такие же задачи. Видел ошибки и недостатки, указывал на них, подсказывал, как их устранить.

Боевая служба завершилась успешно. Огорчало одно — не было контактов с иностранными подводными лодками. Вернулись в базу. Обычные мероприятия — передача подводной лодки, дом отдыха офицеров и мичманов, Щук-озеро для старшин и матросов, отпуск экипажа. В большинстве случаев не тогда и не так, как хотелось бы. После похода сразу начались кадровые изменения. Капитан 2-го ранга А. А. Елькин был назначен командиром 582-го экипажа атомной подводной лодки третьего поколения проекта 945. На должность старшего помощника командира 343-го экипажа был назначен капитан 3-го ранга Александр Николаевич Гаврик. Судьба Александра Николаевича сложилась неудачно. В 1981 году во время пребывания экипажа на СРЗ-10 он вместе с заместите-

лем по политической части капитаном 2-го ранга Г. Н. Родителевым попал в дорожно-транспортное происшествие, в результате которого получил травмы, не позволившие ему продолжить службу на подводных лодках.

В августе 1981 года, по завершении летнего отпуска, экипаж на вспомогательном судне тыла Северного флота «Аянка» прибыл на Йоканьгский рейд, который стал новым постоянным местом базирования подводных лодок дивизии. 343-му экипажу предстояло завершить строительство казармы для размещения других экипажей дивизии, обустроить помещения для штаба дивизии и свои собственные. На четыре месяца подводники стали прорабами, плотниками, электриками, плиточниками, монтажниками, бетонщиками. Были освоены многие строительные специальности. Задача в итоге была успешно выполнена.

В марте 1982 года при плановом медицинском освидетельствовании я был лишен допуска к плавсоставу. Предстояла служба на берегу. Удачно начавшаяся служба в должности командира 343-го экипажа оказалась так банально прервана. Я испытал грусть и разочарование. Планам службы



Преподаватели 270-го Учебного центра ВМФ.  
Слева капитан 1-го ранга Владислав Григорьевич Белоусов

не было суждено сбыться. Передал экипаж, дела и должность новому командиру капитану 3-го ранга Михаилу Юрьевичу Кузнецову и убыл в Западную Лицу к новому месту службы — начальником отдела кадров 1-й флотилии подводных лодок СФ.

Непродолжительная служба в 343-м экипаже дала мне большой заряд энергии. В памяти накрепко задержались офицеры, мичманы и матросы, служившие под моим началом. Многому я научился у своих подчиненных. Рад, если и я своими действиями оставил в экипаже о себе память. Спасибо за совместную службу. За добросовестное исполнение своего воинского долга. За преданность экипажу. За уважение к живущим и за память об умерших и погибших.

Благодарю за службу, товарищи офицеры, мичманы, старшины и матросы! С уважением и признательностью ваш командир Белоусов Владислав Григорьевич.

В настоящее время живу в г. Сосновом Бору Ленинградской области. Работаю на Ленинградской атомной электростанции.



Военная служба окончена.  
Жизнь продолжается

## Контр-адмирал Михаил Юрьевич Кузнецов вспоминает о службе в 343-м экипаже атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии 1-й и 11-й флотилий подводных лодок Северного флота (1981—1983 годы)

25 сентября 1981 года я был назначен командиром 343-го экипажа. Узнал об этом, находясь в послепоходовом отпуске после долгой боевой службы в Индийском океане на К-481, в санатории Краснознаменного Северного флота «Аврора» в Хосте. Сообщили мне в тот же день эту радостную для каждого строевого офицера, новость московские кадровики, отдыхавшие там же. Ну и по традиции мы мгновенно нарушили санаторно-курортный режим.

На момент назначения мне был 31 год и 1 месяц и я, скорее всего, стал одним из самых молодых командиров ПЛА на Северном флоте. Но кроме элемента везения и очень большой наплавности (наша дивизия плавала много и успеш-

но, и я по мере сил и возможностей старался оказаться в море) в этом назначении сыграли свою роль мои учителя — командиры лодок и офицеры штаба нашей дивизии: командир дивизии Виктор Алексеевич Горев, снявший со своей тужурки знак «Командир подводной лодки», когда я сдал на допуск к самостоятельному управлению; Виталий Иванович Кизим, требовавший знания своего корабля «наизусть и до болта»; Борис Давыдович Батрак, сделавший из меня неплохого штурмана; Валентин Евгеньевич Соколов, под руководством которого я успешно и своевременно перешел из разряда «лейтенантов» в разряд «офицеры»; Вячеслав Федорович Ермак, у которого я прошел настоящую «школу жизни» (кажется, наша сда-

ча задачи Л-1 на «отлично» до сих пор находится в анналах СФ, но чего это нам всем стоило!), после чего меня уже не могли смутить никакие «тяготы и невзгоды военной службы»; и конечно же, Владимир Владимирович Никитин, командир от Бога, сделавший и из меня командира (Никитин выпустил на мостик атомоходов пять своих старпомов; я у него был последним и, хочется верить, «любимым», как и любой «младшенький»). Ну и кроме того, все экипажи, в которых мне довелось служить и выходить в море, были действительно организмами, способными выполнить любую задачу. «Отсутствие сообразительности компенсируется частотой повторений!», а дивизия в это время действительно плавала очень много.

После отдыха я прибыл в Полярный, принял дела и обязанности командира 343-го экипажа и с головой погрузился в службу.



Командир 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 капитан 3-го ранга  
Михаил Юрьевич Кузнецов  
с 25.09.1981 по 20.11.1982

Корабль мне сдавал Владислав Григорьевич Белоусов: его подвело здоровье и он был назначен начальником отдела кадров нашей флотилии. Экипаж держал К-369, вернувшуюся из Индийского океана. Владислав был в госпитале, и меня вызвали из отпуска разгрузить корабль перед постановкой в док. Так я встретился со своим 343-м экипажем. Это был мой «второй заход»

в этот дружный коллектив: в 1974 году я, будучи прикомандированным штурманом, выполнил с экипажем 87-суточную боевую службу в Средиземном море под командованием Алексея Николаевича Коржева. На выгрузке оружия ближе (хотя в дивизионном коллективе предельно ясно, «кто есть кто») познакомился со старпомом Александром Гавриком и замполитом Георгием Родителевым. Георгий был опытным замполитом, а Саша Гаврик — молодым, но очень трудолюбивым и амбициозным старпомом, уверенно идущим к «телеграфам» атомного корабля; его отношение к службе соответствовало моим понятиям, и я с удовлетворением убедился, что командовать экипажем будет интересно, а заместители будут действительно помогать.

После выгрузки меня отпустили догуливать отпуск.

Подводную лодку я принимал в доке в СРЗ-10 города Полярного. Экипаж жил на ПКЗ-112 (113?). Эти два исторических «крысятника» стояли, навалившись друг на друга «домиком». Утонуть они не могли, потому что за свой долгий срок службы держались уже не на плаву, а на всяком мусоре, выброшенном из их иллюминаторов поколениями подводников, проживавших на них при нахождении в заводе. Технически сложностей приемо-передача корабля не составила, командир Белоусов был офицер обстоятельный и плановый, все у него было «по полочкам», не зря же его назначили начальником отдела кадров флотилии ПЛА. Некоторые сложности возникали в связи с тем, что дивизия перебазировалась в Гремиху и определенные организационные вопросы приходилось решать в новых условиях управления. Экипаж и корабль я принял своевременно и без вопросов к предшественнику. Добрые отношения у нас сохранились до сих пор. Большой проблемой стало то, что за несколько дней до моего прихода на корабль старпом и замполит попали в тяжелую автоаварию, после чего в короткое время были списаны на берег. Флот и экипаж лишился хороших офицеров, а я — помощников, на которых очень рассчитывал. А в остальном была «текучка». Завод потихоньку работал, экипаж обеспечивал работы и делал свою часть. Готовились к окончанию докового ремонта.

Организация и стиль управления в Гремихе очень отличались от того, к чему мы привыкли в Западной Лице. Характерный пример. Перед выходом из дока я позвонил командованию, доложил, что мы готовы к доковой операции, и задал вопрос, кто придет контролировать мои действия (как было принято в Лице), на что получил встречный вопрос: «Кузнецов, какой у Вас оклад по занимаемой должности?». Я бодро ответил, что 210 рублей (таким был оклад командира корабля 1-го ранга). На что мне было сказано: «Ну и отработайте свои деньги». Командиру корабля (если уж ты им смог стать — случайный человек на мостик попасть не имеет шансов) няньки не нужны, но и спрос с него как с командира-единоначальника — таков был подход командования 11-й флотилии и гремихинских соединений. Это впоследствии постоянно подтверждалось в ходе нашей совместной службы в этой сложной по погодным условиям, но очень доброжелательной в плане человеческих отношений базе.

СРЗ-10 работал очень «потихоньку», и сроки нашего выхода из завода затягивались. Как говаривал Жванецкий, «ремонт невозможно закончить, его можно только прекратить». В конце концов, так и произошло, и наша подводная лодка направилась к месту постоянного базирования в Гремиху (которая вскоре действительно стала нам родной). Но ремонт на лодке взаправду прекратили, а не закончили, и когда мы всплыли в надводное положение для входа в базу, то с изумлением обнаружили, что в течение подводного перехода лишились практически всей кормовой надстройки, которую не отремонтировали в порядке межпоходового ремонта К-369. Но планы дивизии были таковы, что 343-й экипаж должен был в кратчайшее время подтвердить линейность.

В связи с этим мы срочно сдали нашу плохо отремонтированную подводную лодку и приняли только что вышедшую из среднего ремонта ПЛА К-367, на которой начали активно отрабатывать курсовые задачи. Экипаж работал напряженно, быстро, но качественно. Вторую, третью и задачу СЛ мы сдали с оценками «отлично». Успешно выполнили все положенные торпедные и ракетные стрельбы, в том числе телеуправляемой торпедой. Заключительным аккордом нашей боевой подго-

товки явилась атака десантного отряда (ДЕСО) на флотских учениях. Мы атаковали двумя двухторпедными залпами с перезарядкой торпедных аппаратов и условно уничтожили два десантных корабля из состава ордера ДЕСО. Наши действия на учениях получили отличную оценку. Атака была оформлена на участие в соревнованиях на приз Главнокомандующего ВМФ, а экипажу по приходу в базу был вручен поросенок (такая небольшая жареная свинья с гречневой кашей). Поросенок был разделен согласно неписаным флотским традициям, пришедшим с войны (мозги — командиру, уши — акустикам, хвост — боцману и т. д.), и использован по прямому назначению — как закуска. Заступившей на корабле по приходе вахте их доля была честно оставлена.

Наша деятельность по подтверждению линейности экипажа завершилась в конце апреля, и мы заступили в боевое дежурство по флоту. Командование высоко оценило нашу деятельность, мне было присвоено звание капитана 2-го ранга досрочно, за что я очень благодарен экипажу, который стал к этому времени действительно своим, и моим старшему помощнику А. Н. Крюкову, заместителю по политической части В. М. Рыжову и командиру БЧ-5 С. А. Кротову.

За время нахождения в боевом дежурстве мы неоднократно по тревоге выходили в море для поиска иностранных подводных лодок и, как обычно, после этого обеспечивали боевую подготовку сил флота (просто так заводить ядерный реактор накладно). В море ходили сами, без обеспечивающих и няnek, и я горжусь, что командующий флотилией Александр Михайлович Устьянцев и командир дивизии верили в наш экипаж, а мы честно и, главное, эффективно, выполняли свой воинский долг. Одновременно с середины лета мы ежемесячно собирались в очередной отпуск: экипаж не отдыхал к этому времени значительно более года, и нам всем очень туда хотелось, тем более летом! Но мы предполагаем, а командование располагает. И мы продолжали нести боевое дежурство.

Но служба в подплаве — это не только поиск противника, торпедные атаки и получение призовых поросят. Наша дивизия перебазировалась в Гремиху, и не на пустое место. В пункте базирования были очень быстро построены плавприча-

лы, новые дома и казарма для штаба и размещения экипажей. Но все это благолепие было возведено военными строителями с соответствующим этой организации качеством; при этом они забыли, где строят. Здания были блочные, и рамы в окнах были обычные, в то время как до этого строили только из кирпича и устанавливали тройные рамы — так не выдувает с трудом получаемое тепло из помещений. Дует в Гремике всегда и в основном очень сильно. Поэтому мы в промежутке между выходами в море строили, утепляли и обживали наши дома и казарму. Кроме того, у каждого экипажа существовал кусок территории в жилом городке, который следовало содержать и обиходить. Нам досталась территория перед новым домом, в котором поселились офицеры нашей дивизии и я в том числе. Мы дружно вывезли строительный мусор и были страшно довольны, что у нас все чисто и хорошо... Но! Однажды, в очередной объезд гарнизона командующим, Александр Михайлович остановился на нашем объекте и задумчиво на него посмотрел. После чего сказал: «Командир, а ведь здесь надо детскую площадку построить!» Это привело меня в ступор на некоторое время, а затем я начал неуверенно лепетать, что для этого нужны стройматериалы, цемент и т. д. На что «дядя Саша» сказал: «Командир, я тебе не про цемент говорю, а про детскую площадку. Решение доложишь». И уехал. Было в то время понятие строительства «хозспособом». У экипажа появилось чем заниматься в свободное (а иногда и не в свободное) от службы время. Наш командующий утвердил дизайн-проект будущего места отдыха детей, выделил списанный катер, который мы успешно закопали по ватерлинию, и давал команду на выход плавсредств для сбора леса на осушке. На выходе получилась вполне пристойная детская площадка — городище с катером, избушкой на курьих ножках и качелями-каруселями. Было приятно посмотреть на дело рук своих и еще раз убедиться, что для хорошего экипажа нет ничего невозможного.

Про климат в Гремике разговор особый. А. М. Устьянцев, светлая ему память, говорил, что «если Кольский полуостров — пятая точка страны, то Гремика — это дырка в ней», и был исключительно прав. Даже штормовые готовности

в нашей базе объявлял командующий по фактическому ветру, и для нас — на 5 м/с больше, чем в других базах. На пирсах были оборудованы дополнительные концы, которыми лодки закрепляли вокруг ограждения рубки. В Гремике зимой на верхушках сопки не было снега — его сдувало, а вместо снега летала каменная крошка; женщины ходили в мотоциклетных очках и заматывались в платки, как раньше одевали детей, а между домами натягивали леера, по которым жители перебирались от дома к дому. Все подъезды домов были оборудованы тамбурами. Мой замполит Слава Рыжов рассказывал, как «спасал» одну даму. Он, преодолевая ветер, шел мимо одного из домов и в углу между домом и тамбуром обнаружил женщину, прибитую туда ветром и просившую о помощи. Когда он помог ей добраться внутрь подъезда и она сняла очки и платок, оказалось, что это Галина Евгеньевна — жена нашего начальника штаба В. В. Никитина. Более неприятный случай произошел с нашим кораблем. На внутреннем рейде кроме ветра и довольно сильных течений часто образуется сулой — резкое волнение в ограниченном районе. Был полярный день, лодка стояла на пирсе № 18, и я имел возможность наблюдать за ней из окна своей квартиры, когда погода позволяла. Было это в субботу или воскресенье, я брился и смотрел, как обычно, на свою «красавицу». Внезапно плавучий пирс начал «складываться», и наша лодка вместе с ним. Как уж я напрямую через буераки и колючую проволоку добрался до корабля, вспоминать не обязательно. Вторым на пирсе оказался командующий, потом наша дежурная смена, весь экипаж, буксиры и т. д. Экстренно ввели главную энергоустановку и перешли к другому пирсу. Хорошо, что когда пирс начал складываться, вахта обесточила на нем кабельные трассы на пирсе и пожара не произошло. И действовал наш экипаж дежурной лодки в аварийной ситуации правильно и быстро. А плавпирс вышел из строя потому, что из-за сулоя перетерся и выпал палец соединения его секций.

Неожиданно из боевого дежурства мы сразу ушли на боевую службу. К тому времени многие не были в отпуске уже по полтора года и кое-кто начал роптать, но тогда еще была советская власть и партия, которая любила повторять: «Надо!»



Мы перешли в губу Оленья, здесь нас проверила комиссия штаба флота и дала добро на выход на БС. Началась моя первая «автономка» в должности командира ПЛ. Старшим на борту был капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак.



Боевая служба 1982–1983 годов.

Старший на борту капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак

К-367 считалась исправной, так как недавно прошла средний ремонт. Однако в действительности все оказалось гораздо сложнее: у лодки были проблемы с протекторной защитой. Стоило погрузиться поглубже — и крепление очередного протектора вылетало со своего места и начиналось поступление забортной воды внутрь прочного корпуса. В течение службы у нас было восемь подобных ситуаций, и под конец мы уже «на автомате» заделывали повреждения. В самых сложных ситуациях подводники экипажа вели себя смело и решительно. Во время одного из поступлений забортной воды на глубине 200 м мичман буквально лег на щит и своим телом преградил дорогу струе воды, тем самым позволив избежать короткого замыкания.

А служба получилась интересная, насыщенная событиями и напряженная. Часть нашего похода была посвящена работе с кораблями науки. Три НИС: «Академик Вавилов», «Академик Петр Лебедев» и «Академик Алексей Крылов» — в составе атлантической экспедиции Академии наук СССР



Научно-исследовательское судно  
«Академик Сергей Вавилов»



Научно-исследовательское судно  
«Академик Алексей Крылов»

работали в рамках единой научной программы, занимаясь акустическими исследованиями. Мы были «приписаны» к экспедиции и приблизительно месяц «кувыркались» в заданном районе, маневрируя в соответствии с планом. Периодически мы уклонялись от навещавших этот район самолетов «Орион» базовой патрульной авиации США.



Самолет базовой патрульной авиации ВМС США  
«Орион РЗС»



Корабельные вертолеты  
противолодочной обороны ВМС США «Си Кинг»  
в полете над морем



Корабельный многоцелевой вертолет ВМС США  
над палубой авианосца

Потом мы отправились к восточному побережью США, в район поблизости от мыса Канаверал. Здесь совместно с разведывательным кораблем и авиацией мы провели поисковую операцию, и она оказалась успешной: мы «прихватили» американскую ПЛАРБ типа «Огайо», начали слежение и провели все необходимые в таких случаях мероприятия, включая получение акустического «портрета» супостата.

Впервые в жизни довелось наблюдать в перископ за стартом баллистической ракеты с борта американской подлодки, находившейся в надводном положении. Получив информацию о том, что на американской лодке идет предстартовая подготовка, я всплыл под перископ для передачи



SSNB 735 «Пенсильвания» —  
атомная подводная лодка ВМС США  
типа «Огайо» с баллистическими ракетами

соответствующей радиограммы и для контроля над надводной обстановкой. Вдруг поблизости (а когда смотришь в перископ — это практически рядом!) из-под воды выходит ракета и начинает полет. Согласно руководящим документам, я тут же должен был доложить об этом в Москву: дескать, наблюдаю старт ракет, начинайте войну. Однако в перископ было видно, что ракета «клетчатая», то есть телеметрическая, да и траектория полета была направлена в южную сторону, а не на восток, поэтому мой доклад был сдержанным и лаконичным. Позднее, уже в базе, наши разведчики просветили меня, сообщив, какая это была лодка и что она выполняла тренировочный ракетный пуск по полигону в Южной Атлантике.

Старшим помощником командира 343-го экипажа был капитан 3-го ранга Александр Николаевич Гаврик, позднее попавший в автомобильную аварию и по состоянию здоровья списанный на берег. Вместо него ко мне назначили капитана 3-го ранга Александра Николаевича Крюкова, он и пошел на боевую службу. В 1986 году Александр Николаевич стал командиром 343-го экипажа. Заместителем командира по политической части был капитан 2-го ранга Георгий Николаевич Родителей, которого сменил капитан 2-го ранга Вячеслав Михайлович Рыжов. Но так сложилось, что на БС с нами в должности замполита пошел Николай Иванович Лучко. Из офицеров экипажа запомнилась совместная служба с командиром БЧ-1 капитан-лейтенантом Михаилом Эммануиловичем Домничем и командиром БЧ-4-РТС капитаном 3-го ранга Николаем Алексеевичем Красевым.



Старт межконтинентальной баллистической ракеты с подводной лодки в подводном положении

Перед уходом на боевую службу я написал рапорт с просьбой направить меня для обучения на командный факультет Военно-морской академии им. А. А. Гречко, но буквально за несколько дней до ухода пришел приказ о моем назначении командиром головной К-239 проекта 945. Строительство этого корабля велось для нашей флотилии, поэтому экипаж комплектовался нашим личным составом. У прежнего командира, капитана 1-го ранга Э. В. Гурьева, что-то не задалось, и было принято решение его заменить. На должность командира К-239 предлагали сначала назначить А. Н. Шпортько, потом еще ряд офицеров, но все они отказались. Тогда командующий флотилией контр-адмирал Е. Д. Чернов волевым решением назначил на эту должность самого молодого из подчиненных ему командиров подлодок.

В феврале 1983 года мы вернулись в базу, я передал 343-й экипаж капитану 1-го ранга А. Н. Шпортько и в конце зимы убыл к новому месту службы.

## Капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортько — командир 343-го экипажа атомной подводной лодки 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота (1983—1986 годы)

Экипаж подводной лодки сохраняет должный уровень подготовки к выполнению свойственных ему задач в море с высоким качеством тогда, когда подводная лодка систематически выходит в море на отработку морских элементов курсовых задач. Боевая подготовка экипажа планируется так, чтобы в течение всего года экипаж испытывал напряжение в боевой учебе. Цикличное использование экипажа — оптимальное условие поддержания высокого уровня его боевой готовности.

Командование и штаб дивизии это прекрасно понимали и отдавали себе отчет в том, что экипаж такого уровня боевой готовности, как 343-й, не должен оставаться без командира и без выходов в море. Прекрасно понимали, что с экипажем, сохранившим высокую морскую выучку и подготовку, командиру легче и быстрее войти в линию,

подтвердить свой личный уровень готовности решать задачи в море.

Назначения командиров 343-го экипажа следовали одно за другим. Еще не убыл к новому месту службы Михаил Юрьевич Кузнецов, а на должность командира экипажа был назначен капитан 2-го ранга Александр Николаевич Шпортько. Офицеры в 343-м шутили, что к ним на должность командира экипажа образовалась очередь. Коллектив этим гордился. Но одно дело шутить, а другое — осознавать, что экипаж не остается без внимания командования дивизии: о нем помнят, ему доверяют. Экипажу было приятно это доверие. Разговоры о том, что снова сменился командир и предстоит «вывоз в море вновь назначенного», — это разговоры для себя и о себе. Все понимали, что за первыми выходами в море, на отработку

элементарных для экипажа задач, последуют более сложные, ответственные и интересные мероприятия, участия в учениях, боевые упражнения. Венец боевой подготовки — боевая служба.

Подводник — моряк любознательный, умеющий из всей собранной по крупицам информации делать далеко идущие выводы, с большой степенью достоверности и точности. Служить в соединении подводных лодок и не знать, что в нем происходит, невозможно. Все в экипаже прекрасно знали, кто назначен его новым командиром. Это не вчерашний старший помощник командира с подводной лодки или экипажа дивизии. Это состоявшийся, заслуженный командир подводной лодки. Многие офицеры и мичманы раньше служили или выходили в море под командованием Александра Николаевича. Это опытный, хорошо подготовленный, эрудированный, строгий и внимательный к людям командир, выживший на множество боевых служб в различные районы мирового океана, в том числе дважды в Индийский океан и дважды в Арктику под паковый лед.

Экипаж понимал, что с таким командиром мы в базе сидеть не будем, и это нас устраивало. Первый же выход в море расставил точки над *i*. Нам не потребовалось долго при-сматриваться друг к другу. 343-й экипаж и командир Александр Николаевич Шпортько были созданы друг для друга, и только некоторые причины и обстоятельства не позволяли нам воссоединиться ранее. И вот это время наступило.

Александр Николаевич командовал 343-м экипажем четыре года. За это время экипаж приумножил свои достижения в боевой и политической подготовке, повысил свой авторитет и значимость в мероприятиях дивизии, достойно выполнял все поставленные ему задачи: дважды, в июне — августе 1984 года и в январе — марте 1986-го, совершил дальние походы на боевую службу в Средиземное море, участвовал во флотских учениях, выполнил боевые упражнения.

Гостями подразделения бывали корреспонденты флотской и центральной военной печати. Вот как рассказывал журнал «Советский воин» о командире 343-го экипажа капитане 1-го ранга Александре Николаевиче Шпортько.

*В его каюте над столом чуть слышно жужжал курсоуказатель, словно пытаясь напомнить командиру о текущих заботах атомного подводного корабля. «Пришел отдыхать, так отдыхай», — строго сказал себе командир. Крепкий, рослый, он, казалось, заполнял собой всю каюту, но и в ее тесноте видел какой-то уют, обещающий элементарный человеческий микромир, — можно плотнее укутаться в одеяло и заснуть с мыслью: все идет как надо.*

*Свои «хоромы» капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортько любил не как жилище, для которого много значит простор и комфорт. Суровость подходной жизни подводника выковала в нем свое отношение к быту: главное — вытянуться в полный рост. Узость пространства, угловатая громоздкость аппаратуры, механизмов — все на подводном атомоходе было отдано в первую очередь боевым качествам корабля.*

*Шпортько бросил взгляд на курсоуказатель и снова повторил себе: «Всё, десять минут — отдыхать». И тут же подумал, как бы получше устроить после похода отдых экипажу! За недели, месяцы бесконечных вахт, большая часть которых прошла под водой, люди порядком устали: и цвет лица уже не тот, и мысли о берегу и доме не покидают даже уснувший после тяжелой работы человеческий мозг.*

*Берег... До него почти ничего, несколько суток хода. А там, как говаривал поэт, «в душе покой и сердцу радость». Александр Николаевич посмотрел на фотографию под стеклом: сыновья снимались в день вручения ему ордена Октябрьской революции. Со старшим уже разговоры о шлюпке и парусе, а младший...*

*В дверь коротко постучали. На пороге стоял радист.*

*— Товарищ капитан 1-го ранга! Получена персональная радиogramма.*

*Шпортько прочитал, потом еще раз. Отпустил радиста.*

*Еще немного постоял, собираясь с мыслями, потом одернул синюю форменную куртку, взглянул на часы и шагнул за порог каюты...*

*В центральном посту все было примерно так, как и с десяток минут назад: боцман корабля, чуть привалившись к пульту управления, удерживал рулями заданную глубину, вахтенный офицер при-*

нимал доклад акустиков, а чуть дальше над раскрытым вахтенным журналом склонился старпом — капитан 2-го ранга Крюков, тоже Александр Николаевич.

На корабле он недавно, а расположил к себе командира знанием дела, спокойным решением служебных вопросов. Но и внешне невозмутимый старпом бывал порой задумчив. Командир знал почему: на берегу его ждала жена и трое детей. Последний ребенок — совсем кроха и забот, понятно, требовал, наверно, немалых.

— Александр Николаевич, — Шпортько протянул стартому радиогамму, — запишите эту новость в журнал...

Крюков положил перед собой листок, прочитал, взял ручку, но несколько секунд держал ее, крепко сжав стерженек...

Кто-то из подводников однажды заметил, что службу одновременно несут два экипажа: один в море, другой на берегу — жены, дети, родные и близкие. Оба живут трудностями похода: сейчас одни по сигналам тревоги займут боевые посты, другие, терпеливо вздохнув, — служба у нас такая — пойдут на работу, готовят обеды, следят за порядком в доме, шить и вязать для детей, воспитывать их. И каждый верит в обязательную долгожданную и радостную встречу: такими курсами проложена вся их воинская жизнь.

Почему-то очень остро, словно это было вчера, командиру вспомнилось, как радиогаммой ему сообщили в море о рождении второго сына. Лодка шла, впереди были еще сотни миль похода, а он несканно радовался своему счастью — где-то на далекой земле бьется маленькое и родное сердце...

— Товарищ командир, — старпом поднял-ся, — я пройду по отсекам, проверю готовность.

— Добро, Александр Николаевич, — сказал Шпортько и кивнул вахтенному офицеру: связь с отсеками. Выдернул из креплений и поднес к губам рожок микрофона:

— Внимание личного состава: кораблю поставлена учебно-боевая задача — поиск и уничтожение подводной лодки «противника»...

В штурманской рубке живет настоящий хозяин. Спит он, конечно, у себя в каюте, но у подводников, чья служба в походе практически ограничена боевым постом, бытует именно такое мнение — живет. На полочках аккуратно разло-

жены документация, карты, лоция, каждый инструмент под рукой. И хозяин — командир БЧ-1 капитан-лейтенант Александр Галайко — такой же подтянутый, аккуратный. Шпортько глянул на спокойное, с правильными чертами лицо штурмана и коротко сказал:

— Доложите навигационную обстановку району...

Офицеры склонились над картой плечом к плечу, изучая со всех сторон заданный район поисков.

— Так-так, везде глубины, сильное течение, — тихо проговорил Шпортько, рассматривая тонкую топографическую вязь. — А это что? Ну и название...

На самой границе района из океанской глубины круто поднималась вверх большая отмель. Она уже была раз проклята, потому что на карте значилось — затопленное судно.

— Что еще по обстановке? — командир вопросительно посмотрел на штурмана.

Тот чуть помедлил, вспоминая, всё ли доложил: — В двадцать два десять полное лунное затмение.

— Не препятствовать, — неожиданно пошутил Шпортько и вышел из рубки.



Подводная лодка в точке всплытия.  
У перископа командир 343-го экипажа капитан  
1-го ранга Александр Николаевич Шпортько

В центральном посту он грузно опустился на жесткий диванчик, снял пилотку. Отсюда, из небольшой ниши за перископом, ему хорошо был виден почти весь отсек. Здесь командир, можно сказать, дневал и ночевал в походе.

— А где замполит? — оглядываясь, спросил Шпортько. — Вахтенный, узнайте!

Включив корабельную трансляцию, вахтенный офицер запросил по лодке. Динамик тотчас отозвался:

— Нахожусь в носовом отсеке. — Помедлив секунду, спросил: — Товарищ командир, мне прибыть в центральный?

— Нет, Александр Викторович, занимайтесь, — дал отбой Шпортко.

Про себя усмехнулся: ну и комиссар, хотел я его к торпедистам снарядить, а он уже там. Невысокий, подвижный, с черными как смоль усами на худощавом лице, капитан 3-го ранга Федоренко когда-то показался ему несколько тихим. Потом присмотрелся — нет, молчит, пока не разберется в деле, а потом, разобравшись, линию свою четко держит. В этом у него, можно сказать, система. И что он сейчас у торпедистов — продолжение еще той истории...

После комиссии, которая словно рентгеном «просветила» торпедистов, Шпортко вызвали в штаб. Пришел оттуда с каленым настроением: пришлось объясняться за ошибки командира боевой части. Но и с «именинника» тоже спросил, и не без строгости.

А замполит что-то уж настроен слишком оптимистично: уверен, говорит, Белоусов вытянет, знания у него есть, ему только уверенности в себе больше.

Незаметна на первый взгляд работа у замполита, не прощупать ее. А люди меняются. Это он, командир, хорошо видит. Легче становится работать с ними, больше отдачи, чувства ответственности.

Вот даже тот же старший лейтенант Белоусов — перед этим выходом в море все клапаны в трюме облазил. Не постеснялся у подчиненного мичмана Гольяпина кое-что расспросить, лучше его вряд ли кто знает это хозяйство. Вместе память и освежили...

Капитан 1-го ранга сидел на диванчике, сложив руки на груди. Остановив взгляд, он думал о людях корабля, о каждом из них и о всех вместе. Порой не высказанные полностью мысли быстро сменяли друг друга, оставляя в сознании, в чувствах лишь тот основной настрой, что несли в себе. Шаг от размеренной походной жизни был сделан, и Шпортко видел уже свой экипаж в новой обстановке, определял его готовность командирской уверенностью в людях.

**От автора.** Не всё и не сразу складывается и получается в любом коллективе. Слагаемых успеха всего два: командир и подчиненный. Желаемый результат получается тогда, когда командир умеет четко и ясно поставить задачи, знает возможности своего подчиненного и учитывает уровень его подготовленности; когда он умеет слушать подчиненного и слышит его. Подчиненный должен понимать, что от него требуют, и быть обученным выполнить эти действия; знать, что командир ему доверяет, дорожить этим доверием, укреплять свой авторитет высококлассного специалиста. И командир экипажа капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортко, и корабельный боевой расчет в составе опытных и хорошо подготовленных специалистов долгие годы шли каждый своим путем. Каждый из них имел большой успешный опыт выполнения боевых упражнений. В 1983 году они встретились, образовали единый, слаженный, понимающий и ответственный механизм, способный успешно действовать в самых сложных, быстро меняющихся условиях.

О том, как зарождались и укреплялись эти единение и доверие, писала флотская газета «На страже Заполярья» (см. на стр. 48).

Но вернемся к публикации в «Советском воине».

Противолодочные корабли возникли внезапно, словно из ничего. Еще какие-то мгновения назад этот пеленг был чист, и вдруг акустик ясно услышал шумы винтов. Так в тумане порой появляются и исчезают в белом мареве предметы и люди, и трудно определить, что будет в следующую минуту. И в море такое случается: разная степень плотности слоев воды может и выручить и погубить подводника.

— Самый малый, право на борт, — чуть понизив голос, сказал Шпортко. И взглядом на рубку акустика: — Ну, что там?!

Дверь открыта, в полутьме силуэт мичмана Казанских. Он неподвижен. Как тяжело молчание...

— Цель номер один: пеленг... дистанция... кабельтовых. Цель номер два: пеленг... дистанция...

Акустик скороговоркой выстрелил данные и снова умолк, слушая цель. Потом снова очередь информации. На планшете БИП — боевого информационного поста — было видно, что надводные

# АТАКА

**КИЛЬВАТЕРНЫЙ** след подводной лодки оборвался в том месте, где она, приняв в балластные цистермы изрядную порцию забортной воды, ушла на глубину. Когда след истаял, подводная лодка была уже далеко от точки погружения.

...В центральном посту привычная тишина, лишь нередка прерываемая докладами и командами. Непривычно лишь то, что командирское кресло занимает не тот, к кому привык экипаж, с кем по-настоящему сроднился, — ушел он, прежний командир, на учебу, а человек новый, с которым еще ни одна атака не выполнена, ни одна победа не добыта. Как поведет он себя, с какой стороны покажет — не праздное это любопытство, а вполне законный интерес людей, которым, быть может, придется идти с новым командиром не только в учебный бой...

Но пристальное внимание подчиненных и капитану 1 ранга вовсе не носит настороженного оттенка. Дело в том, что добрая слава об Александре Николаевиче «спустилась» в рубочный люк подводной лодки гораздо раньше, чем проделал это он сам. Пожалуй, не было на корабле такого матроса, который бы не знал, не слышал о нем — одним из опытейших командиров в части подводных лодок, за большие заслуги перед Родиной награжденном орденом Онтарибской Революции. Теперь он — командир их корабля. А как «своего» командира его, конечно не, никто не знает. Потому и присматриваются к нему столь пристально.

Чувствует к себе повышенный интерес и сам Александр Николаевич. Это и немного забавляет его — яне первый год команду кораблями, а изучают меня как новичка, и вместе с тем заставляет внутренне подбираться, контролировать каждое свое слово и действие.

— Идя сюда, я знал, — скажет мне позже Александр Николаевич, перехода с шутилого тона на серьезный, — что это очень приличный корабль — с хорошо отработанным КБРом, толковыми офицерами. И потому тем более нельзя было выполнять первую нашу совместную стрельбу даже с незначительными погрешностями — нужна была победа не по очкам, а ввиду явного преимущества...

А корабельный боевой расчет подводной лодки действительно подготовлен хорошо. То, что он был лучшим по атаке надводной цели, — не единственная его аттестация. Все огневые и другие задачи в учебном году выполнены им только с отличными оценками. В прошлом году по результатам длительного плавания большой группе личного состава Главнокомандующий Военно-Морским Флотом объявил благодарность. Отлично завершено и недавний дальний поход.

Главное, чем силен КБР, это, конечно, люди — отменные специалисты, настоящие подводники. Старший помощник, долгое время оставаясь за командира корабля, сумел не только не допустить утраты завоеванных позиций, но и улучшить их — что уже само по себе говорит о высоком уровне его подготовки. Политработник подводной лодки, по оценке старшего начальника, — лучший в части, Вячеслав Михайлович — секретарь партийной комиссии части, учится заочно в Военно-политической академии. Капитан-лейтенант И. Красев — лучший командир боевого информационного поста. Старший лейтенант А. Макаренко, назначенный сейчас с повышением, был лучшим командиром электронavigационной группы, а мичман Д. Смирнов — лучший старшина команды. Одно только это простое перечисление дает достаточно полное представление о том, что являет собой КБР подводной лодки.

Сказать, что сегодня был назначен новый командир корабля, а завтра он повел экипаж на выполнение огневого упражнения, будет не совсем верно. Выходу в море предшествовали напряженные тренировки, где отработались различные варианты действий, где командир и КБР проходили первую притирку. По отзыву начальника штаба части, неоднократно присутствовавшего на тренировках, учебные атаки — атаки «всухую», как выразился Владимир Владимич, имели большую пользу для обеих сторон.

корабли заметно сузили сектор поиска. Командир БИП капитан 3-го ранга Красев — невысокий, плотный офицер — покачал головой: «охота» на лодку велась умело.

«Не дождались в районе, вышли на перехват, — подумал Шпортко. И вдруг повеселел. — А ведь они так навалились, чтобы прикрыть свою лодку. Наверняка есть. Мы найдем, оторваться бы только».

— Товарищ командир, на глубине... метров находится слой «скачка», — доложил Красев.

Голос у него тихий, обыденный. Говорил он всегда мало и мнение свое менял редко — знал дело. Подводная лодка под слоем «скачка» словно под крышей, отражающей сигналы гидролокатора. Своего рода

— Командир привыкал к КБРу, а КБР — к командиру, — с улыбкой заметил капитан 1 ранга. — И чем дальше, тем больше росло у них взаимопонимание. На ошибки подчиненных — а без них какая учеба обходится? — Александр Николаевич реагировал спокойно, обстоятельно разбирая причины промахов. А ведь я помню его человеком горячим, резковатым — это еще когда он у меня в старпоме годил... У нас еще будет возможность вернуться к этому разговору с начальником штаба. Сейчас же самое время вспомнить о торпедной атаке.

Подводная лодка, сколько ни прошивала толщу воды стержнями поисковых галсов, никак не могла обнаружить надводный корабль «противника», который — по имеющимся сведениям — должен был находиться здесь. Командир корабля уже и старпома посылал к гидроакустикам, но им, понятное дело, это не очень помогло. Три Владимира — всех гидроакустиков звали одинаково — и так предпринимали все возможное. Уж на что дока в этом деле старшина команды, но и он не мог ничего услышать.

— Есть контакт! — наконец раздался в динамике его спокойный голос — кто-то, а он ни секунды не сомневался, что обнаружит цель. — Пеленг... Дистанция...

А еще через минуту старшина команды гидроакустиков доложил о появлении шумов еще нескольких целей. Обстановка непредвиденно осложнилась.

Активнее включились в работу штурман и командир боевого информационного поста капитан-лейтенант И. Красев. От них сейчас зависит: выйдет подводная лодка в атаку на главную цель или, ошибаясь в выборе, атакует второстепенную. Маневрируя на предельных скоростях, командир начал выводить корабль в точку залпа.

Кажется, все идет, как задумано. Вот уже и данные для стрельбы введены в торпеды — это уже старший лейтенант А. Семенов, четко уснись замысел командира корабля, позаботился о том, чтобы торпеды сработали безошибочно. До залпа остаются считанные секунды.

Неожиданно корабль «противника», ломая назвавшуюся таинственной схемой своего маневрирования и перекрывая тем самым все расчеты подводников, изменил курс и пошел прямо на подводную лодку. Лишь гораздо позднее Александр Николаевич дал себе отчет в том, что и он не был готов в ту минуту и такому обороту событий. Окажись на его месте командир помоложе, не имеющий такого большого опыта, то трудно было бы сказать, чем мог завершиться учебный бой. Но крайне короткого замешательства капитана 1 ранга нинто в центральном посту не заметил. Исчислял мгновения, и мысль командира заработала в новом направлении. Произвести залп из такого положения? Или прервать атаку и сделать еще один «заход»? Но в реальном бою такая возможность едва ли представится. Значит, нужно, как это ни сложно, доводить атаку до завершения.

Вновь пришли в движение замершие было «колесики» и «винтики» корабельного боевого расчета и, набрав обороты, выдали новые данные об элементах движения цели. И вот они уже введены в торпеды. Давление в торпедных аппаратах уравнено с забортным, открыты крышки и...

— Красивое было зрелище! — вспоминает начальник штаба, в момент атаки находившийся на надводном корабле, имитировавшем корабль противника. — Торпеды прошли точно, и сигнальные ракеты выскакивали чуть ли не у самой кормы корабля.

Отличную оценку получил корабельный боевой расчет за эту торпедную стрельбу. Экипаж обрел нового командира. Командир обрел новый экипаж.

(Старший лейтенант П. Ищенко. АТАКА. На страже Заполярья. 1983. 27 ноября)

шапка-невидимка для подводника.

— Боцман, погружаться на глубину... метров, — сказал Шпортко и через секунду добавил: — Будем идти на прорыв...

Подводная лодка с дифферентом на нос плавно втягивалась в глубину. Все это время командир сидел, не меняя позы: широко расставив ноги, крепко уперев локти в колени. Так привычнее было думать, следить за сложной паутиной, которую плели надводные корабли. Все это он перечеркнул дерзким курсом прорыва...

— Акустик, как горизонт? — в очередной раз запросил вахтенный офицер.

— Горизонт чист...

И снова молчание в центральном. Турбины, не меняя тона, держат свою ноту, и сквозь переборки слышен их мерный гул. «Кто сейчас там на вахте? — Шпортко чуть помедлил. — Точно, старшина 2-й статьи Полежака. Парень в работе обстоятельный, без суеты, как-никак такими мощностями управляет. Интересно, в его годы доверили бы ему на гражданке такую вахту?» Шпортко улыбнулся, вспоминая первое знакомство моряка с кораблем, с атомным реактором. Оказалось, реактор — такой же работага, что и привычный мотор, только куда мощнее...

Атомный корабль, продавливая в океанской глубине свой курс, подходил к району поиска лодки «противника»...

...Штурман склонился над картой и аккуратно сделал еще один штрих: новый курс корабля. Командир, ничего не сказав, вышел из рубки. Еще недавно они нашли лодку «противника», но быстро ее потеряли. Разделенные предельной дистанцией подводные лодки вели гигантский витиеватый танец, в котором одной никак не удавалось догнать другую. И вскоре та как-то обманула, оторвалась...



Старшина команды спецтрюмных мичман Александр Коломийко, старший специалист мичман Юрий Шустов, электрик матрос Александр Дразко

Винить командир никого не мог. Акустик, чьим слухом, опытом, интуицией нашли и держали контакт, был признанным асом всей части. Может

быть, в другой части есть специалист лучше? Шпортко шагнул к планшету БИП, пристально всмотрелся в рисунок маневров.

— Акустик! — Командир дернул к себе рожок микрофона. — Вероятное направление... — сектор... градусов.

Казанских не заставил себя ждать:

— Есть!.. Горизонт чист.

Как же так? Потеряли-то мы ее в этом районе. Шпортко быстро оказался в темной рубке акустиков. На фоне зеленого поля экрана мичман Казанских, крепкий, словно боровик, с цыганской шевелюрой, показался Шпортко истинным флибустьером, азартно идущим на бордаж. Там, на экране, театр битвы, начало и конец честной дуэли. Командир, наклонившись, тихо не то попросил, не то приказал:

— Послушай-ка еще там! Ей некуда больше деваться.

Крутанув штурвальчик, мичман напряженно затих. Динамик шелестел, трещал, даже тонко посвистывал, но что было нужно, акустик не слышал.

— Горизонт чист, товарищ командир!

Куда она могла задеваться? Командир снова сидел на диванчике, крепко упираясь локтями в колени. Ведь не ушла далеко, а на малом ходу куда-то залезла. Проверили на всех глубинах — ничего. Чертовщина какая-то... Стоп! А вот это, может быть, как раз то, что надо?

Шпортко у штурманского стола. Ну конечно, вот она — на самых задворках района. Место для плавания опасное, но если спрятаться за банкой, то и сам черт не найдет. И течение здесь есть, это кстати: если лодка там, значит, винтами работает, иначе снесет.

— Акустик, слушать сектор...

На банке, жируя, резвилось стадо касаток. В динамиках стоял такой шум, что Шпортко только руками развел: хулиганы какие-то, забивают все звуки. Акустик — лицом в экран. Электронный лучик нервно чертил немислимые кривые. Из всей этой какофонии звуков надо выделить только один — лодки «противника». Вновь время обрело возможность быть бесконечным в секундах, минутах...

Щелкнул динамик в центральном:

— По пеленгу... градусов на фоне шумов биологического происхождения прослушиваю шум винтов...



*По всей протяженности атомохода моряки разом услышали голос командира:*

*— Учебно-боевая тревога... Торпедная атака! Торпедные аппараты... Товсь!*

*Ощущение взведенного курка. Механизм — весь корабль, право на выстрел — торпедистам. Огромное стальное веретено, подчиняясь человеческой воле, плавной дугой обогнуло скалистую отмель, выходя на дистанцию торпедного залпа. От фронтовых «гвардейских» — почти в упор, в сотни метров, — подводных ударов сегодня шагнули на дистанцию предельных расстояний. Удар на слух — по акустическим данным — на едва ощутимую в океанской глубине цель должен быть успешным, без промаха, иначе второй атаки может и не быть. Таков закон подводного боя.*

*Рядом с океаном, внутри прочного корпуса, сжимаемая рукоятку на стрельбовом щитке, стоял мичман Гольятин. Ждал команду. Он даже слышал*

*в динамике дыхание командира и словно чувствовал, что вот-вот, еще секунда...*

*— Торпедные аппараты... Пли!*

*Короткий, едва заметный со стороны рывок, и лодка вздрогнула, вытолкнув торпеды вперед...*

*Подводная лодка всплывала севернее района поиска. Командир подошел к вертикальному трапу, запахнул меховую куртку. Заканчивая разговор с замполитом, сказал:*

*— Александр Викторович, подготовьте список отличившихся. Поощрим здесь, в море. — Глянул на часы: по корабельному времени было двадцать два десять.*

*— А сейчас заодно и на лунное затмение посмотрим. Еще ни разу не видел...*

*И по-мальчишески улыбнувшись, он начал подниматься по трапу...*

(Капитан 3-го ранга В. Садовский. ГЛУБИНА. Фото М. Климентьева. Советский воин. 1986. № 2)

## **«Опытom минувшего освещается настоящее и будущее».** **Вспоминает командир 343-го экипажа 3-й дивизии 11-й флотилии** **подводных лодок Северного флота** **капитан 1-го ранга Александр Николаевич Крюков (1986—1989 годы)**

С уходом Александра Николаевича Шпортько на должность преподавателя в 270 учебный центр в г. Сосновом Бору Ленинградской области в ноябре 1986 года на должность командира экипажа был назначен капитан 2-го ранга Александр Николаевич Крюков — двойной тезка ушедшего к новому месту службы А. Н. Шпортько. Александр Николаевич Крюков — не пришлый со стороны человек, для экипажа он свой, понятный и уважаемый командир: в недалеком прошлом, еще вчера, — старший помощник командира Шпортько. В экипаже с ноября 1982 года. В такой ситуации новому командиру и коллективу воинской части легко понять друг друга. Предыдущие годы совместной службы уже определили взаимоотношения командира с экипажем — у них сложились взаимные симпатии и уважение друг к другу.

Обширна и богата более чем вековая летопись подводного флота России, и есть в ней славные страницы, вписанные подводниками 343-го экипажа.

50-летний юбилей экипажа — это общий праздник нескольких поколений моряков-подводников, создававших на протяжении трех десятков лет доброе имя экипажа. Это праздник людей, которые служили в подплаве, добросовестно исполняли свой воинский долг и которым дорого героическое прошлое и непростое будущее флота России.

Юбилейные торжества всегда наполнены радостью встреч и приятных воспоминаний, но это одновременно и светлая память о тех, кто уже никогда не сможет радоваться вместе с нами.

Прошло более двадцати лет, но я с благодарностью вспоминаю службу в 343-м экипаже. Из

пятнадцати лет моей корабельной службы добрая половина прошла в данном коллективе, и я горжусь тем, что в историческом журнале экипажа есть несколько страничек летописи, написанных при моем непосредственном участии. Жаль, что не могу назвать весь личный состав экипажа поименно (сказывается неотвратимое свойство памяти забывать), но со многими до сих пор поддерживаю связь. Все они опытные и отважные подводники, которые поддерживали имеющиеся и создавали новые традиции экипажа.

С большим удовольствием представляю свои наблюдения и впечатления об этом периоде жизни. Это воспоминания о суровой подводной службе и особой атмосфере теплых человеческих взаимоотношений, творческих удачах и обидных «поражениях». Это лаконичный и правдивый рассказ о гремиханском быте.

В качестве эпиграфа приведу строки, написанные одним из офицеров-подводников Северного флота (в записной книжке, к сожалению, остались только стихи, а фамилия автора не сохранилась).

Будущее начинается с прошлого. «Опытom ми-нувшего освещается настоящее и будущее», — эти слова адмирала Н. Г. Кузнецова можно считать эпиграфом к воспоминаниям. Хочется сохранить в людской памяти лучшие боевые традиции экипажа и отдать дань глубокого уважения тем, кто честно служил Родине, выполняя сложнейшие задачи в море, рисковал своей жизнью.

Историческая летопись экипажа — это яркие страницы повседневного героизма сильных, мужественных людей, необычайно преданных делу подводной службы.

Экипаж — это жесткая связка,  
Экипаж — это мощная встряска.  
Экипаж — непрерывный форсаж —  
Год за два набирается стаж...

Экипаж — коллектив боевой —  
В нем не каждый становится свой.  
Здесь проверяются стиль и хватка,  
Умение мыслить нестандартно,  
Служить с охотой и азартно...

## Краткое знакомство и первые впечатления

Мое первое (можно сказать, предварительное) знакомство с офицерами и мичманами экипажа и их семьями произошло осенью 1980 года на отдыхе в санатории Черноморского флота «Дивно-морское» (г. Геленджик).

Отдых начался с бытовых проблем по расселению. На мою семью из четырех человек предоставили две кровати и одну раскладушку. Однако этот вопрос удалось решить ко всеобщему удовлетворению буквально на второй день отдыха. Моей семье предоставили двухкомнатный полулюкс.



343-й экипаж осуществляет знакомство с достопримечательностями г. Новороссийска в период послепоходового отдыха в санатории ЧФ «Геленджик». Здесь произошло первое знакомство с экипажем и кто бы мог предположить, что через два года мы будем с многими из запечатленных на фото вместе.

Вторая проблема, искусственно созданная администрацией санатория, — утренняя трудовая терапия (восстановление измотанного, растроченного энергетического ресурса), а проще говоря — уборка территории. Картина, достойная кисти великих передвижников: подводник после двух месячного изнурительного подводного плавания с метлой в руках облагораживает аллеи парка. Необычная организация отдыха: превратить «загнанную лошадь» в арабского скакуна, заставляя ее возить отходы на мусоросборник. Интуитивно каждый из нас ощущал ненужность этого в данный момент. Экипаж проявил единодушие и солидарность — без колебаний и угрызений совести никто не занимался «трудотерапией».

После длительной автономки хотелось совершенно другого: ощущения полноты бытия, общения с близкими людьми (женой, детьми, которых видим не столь часто) и осознания всеобщей гармонии мироздания (снять груз должностной ответственности и в непринужденной обстановке отдохнуть в кругу друзей).

В остальном отдых проходил довольно активно и весело: экскурсии по черноморскому побережью и местам боевой славы, шопинг с посещением магазинов «Альбатрос», эмоционально приятные посиделки в кафе у доброжелательного бармена Саши, который имел уникальную коллекцию фляжек от производителей — всех судоремонтных заводов необъятного Советского Союза. Все это прекрасно восстановило наши силы и энергию для последующей работы.

Двадцать четыре дня, проведенные в атмосфере эмоциональной раскрепощенности и доброжелательности, позволили сделать вывод, что экипаж сплоченный, умеет хорошо трудиться и весело отдыхать, и можно сравнить его с симфоническим оркестром, где каждый знает свою партию и не выдает фальшивых нот.

## В пучинах Бермудского треугольника

Официальное мое назначение в 343-й экипаж на должность старшего помощника командира состоялось приказом командующего Северным флотом № 978 от 16 октября 1982 года. Известие об этом я получил телеграм-

мой от командира экипажа капитана 2-го ранга Михаила Юрьевича Кузнецова, находясь в очередном отпуске после шестимесячного похода на К-147 в Индийский океан.

Прием должностных обязанностей старшего помощника командира 343-го экипажа проходил 10 ноября, прямо скажем, буквально в боевых условиях. На носу контрольный выход и проверка штабом флота — что называется, «полная запарка». В довершение ко всему старшим на поход был назначен капитан 1-го ранга Вячеслав Федорович Ермак, личность весьма известная во флотских кругах 3-й дивизии и по складу жесткий и требовательный командир.

В сложившейся ситуации выручило во многом то, что с определенной частью личного состава экипажа я уже был знаком по совместному санаторному отдыху. Во-вторых, начальником РТС, командиром БЧ-4 был мой однокашник по училищу капитан 3-го ранга Николай Алексеевич Красев, а на него и его команду можно положиться. Кроме того, штурманом экипажа был капитан-лейтенант Михаил Эммануилович Домнич, с которым мы дружили семьями. Знакомство с другими членами экипажа проводилось и взаимодействие с ними устанавливалось непосредственно в ходе работы, а ее, родимой, был как всегда непочатый край. В таких случаях всегда жалеешь, что в сутках только 24 часа, а не больше.

Благодаря сплоченности и взаимовыручке, присущим экипажу, четкой нацеленности на конечный результат все подводные рифы предподходовой подготовки были успешно преодолены. Вместе с тем проверка показала следующее.

Во-первых, корабельное хозяйство нуждается в серьезной доработке и далеко от совершенства (отработанная документация корабельного хозяйства 426-го экипажа, неоднократно представлявшаяся отделом устройства службы штаба СФ, считалась образцовой).

Во-вторых, планирование мероприятий боевой подготовки требовало комплексного и системного подхода (часто составляющие треугольника «корабельный журнал боевой подготовки (ЖБП) — суточный план боевой и политической подготовки (БП и ПП) — старшинские книжки» не стыковались по датам), не было взаимосвязи отработки

вопросов по отдельным видам подготовки с курсовыми задачами и так далее.

Над решением этих проблем пришлось думать уже в походных условиях.

Ноябрь 1982 года связан со смертью генсека Л. И. Брежнева, и наш выход был отложен (двое суток простояли в базе с введенной ГЭУ), а это тяжелое испытание и своеобразный экзамен на зрелость всех членов экипажа и уровень его организации. «Швартовые» испытания прошли без замечаний, и К-367 вышла в поход.

Дальний поход, длительное плавание, боевая служба, автономка — это всего лишь разные имена одного и того же понятия. Впечатления и эмоции от похода в составе нового коллектива, новой должности я разделил бы на три взаимосвязанных блока.

Первый связан с освоением должностных обязанностей СПК и сдачей положенных зачетов на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой старшему на походе.

Второй блок — изучение организации, уровня подготовки и потенциальных качеств личного состава боевых частей и служб экипажа в условиях нестандартного характера решаемых задач (обеспечение акустических исследований в водах Атлантического океана, участие в операции по поиску потенциального противника у восточного побережья США, возвращение в базу через Датский пролив и Гренландское море).

И наконец, третий блок — понять психологическую атмосферу и эмоциональный настрой экипажа в период длительного похода и завоевать доверие людей, стать своим для экипажа.

В походе подавляющее большинство подводников вахту несут в три смены. Каждую смену возглавляет вахтенный офицер (командир БЧ-3 — «минер», начальник РТС — командир БЧ-4, помощник командира — ПК) и вахтенный инженер-механик (командиры дивизионов БЧ-5: КД-1 — дивизион движения, КД-2 — электротехнический дивизион и КД-3 — дивизион живучести).

Двухсменку несли, деля по братски ночные часы, командир БЧ-5 — «механик» и ЗКПЧ — «замполит». Механик капитан 2-го ранга С. А. Кротов нес вахту с 00.00 до 04.00, потому что в это время реакторный отсек ставили «на натеч-

ку», и он контролировал деятельность личного состава электромеханической части по управлению этими технологическими процессами. Замполиту досталась «волчья вахта» с 04.00 до 08.00, самое «сонное» время. Сеансы связи по времени приходились практически на вахту первой смены, но всплытие проходит только по боевой тревоге, — следовательно, личный состав второй и третьей боевых смен, что называется, «недосыпал». Задача замполита состояла в том, чтобы быть для личного состава второй смены катализатором бодрости духа и бдительного несения вахты. Но были на корабле и односменщики: доктор — начальник медицинской службы (НМС) и представитель особого отдела КГБ СССР.

Командирская вахта также делилась на двоих. Смена с 00.00 до 12.00 отводилась командиру экипажа капитану 2-го ранга М. Ю. Кузнецову, а с 12.00 до 24.00 — время несения вахты старшим помощником командира, так как в этот период проводятся все мероприятия боевой подготовки и профилактические работы по обслуживанию оружия и технических средств корабля. К самостоятельному несению вахты я еще не был допущен, поэтому официально ее нес старший на борту капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак, а в мои обязанности входило ежедневно учиться искусству управления кораблем в качестве дублера.

Общий язык и взаимопонимание с Вячеславом Федоровичем мы нашли буквально через неделю столь тесного общения. Сложность заключалась в том, что каждый имел свой взгляд на организацию походной жизни и практический опыт решения задач в море. Безусловно, опыт и уровень знания морского дела у него были значительно выше, однако не со всеми его методами и взглядами можно было согласиться безоговорочно. Тем не менее работа шла, задачи решались успешно. И всё же определенные технические проблемы давали о себе знать. Протекторная защита корабля оказалась «ахиллесовой пятой», и протечки по дейдвудному сальнику осложняли размеренный ритм плавания.

Подводная лодка совместно с научно-исследовательскими судами (НИС) «Академик Сергей Вавилов», «Академик Алексей Крылов» и «Академик Петр Лебедев» Академии наук СССР



Встреча Нового 1983 года в Бермудском треугольнике на ПЛА «К-367»

приняла участие в натурных экспериментальных исследованиях по изучению особенностей передачи акустической энергии в центральной части Атлантического океана в рамках государственной программы сверхдальней акустики. Лодка выполняла маневрирование по специальному маршруту на различных глубинах и режимах хода. Два представителя науки, находясь на ПЛА, проводили свои замеры шумности и снимали спектральные картинки работы основных механизмов подлодки. Мероприятие проходило в канун нового 1983 года, и настроение у всех было приподнятое и праздничное.

Приятной неожиданностью оказалась для меня возможность поздравить мою маму Валентину Ивановну с днем рождения (5 января). Быстро на тетрадном листе буквально на коленке составил



Атлантический океан. ПЛА «К-481», 00.00 1 января 1983 г. на ГКП прибыли Нептун (мичман Ветров) и Дед Мороз (мичман Агеенко) со свитой.

текст, написал адрес и передал инженерам с НИС. Телеграмма дошла до адресата своевременно.

Однообразие походной жизни благодаря заботам замполита Николая Лучко нарушалось проведением Дней специалистов с выпуском праздничной стенгазеты (размером иногда до двух метров), организацией новогодних поздравлений, концертов по заявкам и т. п. Все эти мероприятия снимали психологическую нагрузку и способствовали развитию творческой инициативы личного состава.

Особое впечатление оставило театрализованное поздравление Деда Мороза (мичман Агеенко) и царя морей Нептуна (мичман Ветров) с Новым годом. Очень нестандартно были выполнены костюмы былинных персонажей, а репризы актеров отличались тонким флотским юмором. Красочно была украшена кают-компания. Новый год встречали по московскому времени в центральном посту первая и третья боевые смены, а вторую смену поздравляли с праздником по местному времени. Мероприятие прошло очень эмоционально и понравилось всем.

Однако боевой поход продолжался. Наш путь пролегал вдоль восточного побережья США, в непосредственной близости от мыса Канаверал. В этом районе подводная лодка приняла участие в поисковой операции по обнаружению ПЛАРБ типа «Огайо», которая проводила испытания ракетного оружия. Удача сопутствовала экипажу. Акустики В. В. Казанских, В. М. Иванюк под руководством старшего лейтенанта Андрея Исав-



Баренцево море, ПЛА «К-481», январь 1983 г. Групповое фото бородачей.  
Экипажный конкурс на лучшую бороду похода. Всех уже конечно не помню!  
Мичман Зацепин, мичман Савак, капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак, капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов,  
мичман В. В. Казанских, капитан-лейтенант О. А. Алещенко, старший лейтенант В. Я. Мурый,  
мичманы Агеенко, Смирнов, Иванюк

нина показали свой высокий профессионализм и зацепили «супостата», контакт удерживали достаточно долго. Боевой информационный пост (БИП), возглавляемый начальником РТС капитаном 3-го ранга Н. А. Красевым, работал быстро, четко и хладнокровно. В результате обеспечили успешное завершение поисковой операции.

Да, мы избрали трудную дорогу,  
Где лишь полжизни небо наяву,  
Где о делах и мыслях судят строго  
И ратный подвиг — службою зовут.

День по минутам, дело по задачам.  
Порой бывает так, что лишь держись!  
И делать по приказу, не иначе, —  
Не только жизни смысл, но и сама есть жизнь.

На глубине не выжить в одиночку,  
Там бьются в унисон и мысли и сердца.  
До базы лишь морзянки строчки,  
И командир порой родней отца.

Боевая служба завершилась успешно, командование дивизии и флотилии высоко оценило результаты похода. Что касается личных результатов: я обрел уверенность в исполнении обязанностей старшего помощника командира, сдал зачеты на допуск самостоятельного управления кораблем.

Осенью 1983 года мне присвоили очередное воинское звание «капитан 2-го ранга», и я был направлен на 6-е Высшие специальные офицерские классы ВМФ, на командный факультет.

Практически год провел с семьей в Ленинграде — Северной столице и величайшем культурном центре Европы. Это был подарок судьбы за десять лет напряженной подводной службы.

Но все хорошее когда-нибудь заканчивается. В соответствии с приказом Главнокомандующего ВМФ № 779 от 27 июля 1984 года я был направлен для дальнейшего прохождения службы в 3-ю дивизию подводных лодок и вновь принял дела старшего помощника командира 343-го экипажа, который стал для меня уже родным.

## Опять моря и глубины морские

По прибытии в Гремиху встретил меня замполит капитан 3-го ранга Федоренко. Я ознакомился с деятельностью экипажа, который в этот период находился в отпуске. Было приятно узнать, что старпомом вместо меня был назначен капитан 3-го ранга А. Ю. Степанов (помощник командира 426-го экипажа). Александр Юрьевич пришел в 426-й экипаж на должность начальника РТС — командира БЧ-4 (сменив меня, назначенного помощником командира этого экипажа) и прекрасно зарекомендовал себя в период похода в Индийский океан. И по жизни это замечательный человек, внимательный и заботливый муж, отец. За период совместной службы мы сдружились семьями; наши дети — ровесники. Преемственность прохождения по служебной лестнице переросла товарищеские отношения, которые продолжают до настоящего времени.

Вскоре экипаж был в сборе. Началась планомерная боевая подготовка. Прошли новые назна-



ПЛА «К-481» с 343 экипажем на боевой службе. Празднование Дня специалистов служб и управления. Первый ряд: СПК капитан 2-го ранга А. Н. Крюков, командир капитан 1-го ранга А. Н. Шпортко, химик мичман М. Н. Силаев; второй ряд: химик мичман А. Н. Абакшонок, кок мичман З. Ф. Савак, старшина команды снабжения мичман Н. А. Черкасов, специалист СПС мичман С. П. Маликов.

*Средиземное море, 1986 г.*

чения. Помощником командира стал капитан-лейтенант А. А. Гавриленко («минер»), командиром дивизиона живучести БЧ-5 назначили Ю. Б. Морозова, частично обновился мичманский состав.

Получив хороший багаж знаний на 6-х ВСОК ВМФ, определенный опыт исполнения обязанностей старпома, я стал задумываться, как систематизировать, рационально концентрировать боевую подготовку экипажа. Побудительным моментом стали претензии офицеров штаба дивизии в отдельных моментах отработки общекорабельных мероприятий по различным специальным курсам подготовки. Суть претензий флагманских специалистов сводилась к тому, что экипаж отдельные общекорабельные вопросы по их сфере ведения отрабатывает не в полном объеме или вообще не отработал. Я решил в период похода изучить этот вопрос досконально.

Пришлось разобраться в принципах (единство, непрерывность, гибкость, точность) и методах (нормативное, программно-целевое, сетевое) планирования. В результате на миллиметровке родилась двухметровая линейка рациональной комплексной боевой подготовки экипажа при отработке курсовых задач. Этот документ впоследствии очень упрощал процесс суточного и недельного планирования деятельности экипажа. Апробация этой линейки очень успешно прошла в 1985 году. Удалось добиться четкой взаимной согласованности суточного плана боевой подготовки экипажа, планов мероприятий в журнале боевой подготовки экипажа (ЖБП боевых частей) и планов учений, тренировок в старшинских книгах и отсечных журналах по борьбе за живучесть (обеспечить жесткость «треугольника» отработки мероприятий боевой подготовки). Главное достоинство — при изменении сроков проведения плановых мероприятий можно было проследить их взаимосвязь с другими общекорабельными мероприятиями и принимать обоснованные решения.

Неоценимую услугу эта линейка оказала в 1986 г., когда перед экипажем была поставлена задача осуществить подготовку к внеплановой боевой службе. Практически за одну неделю под руководством начальника штаба 3-й ДиПЛ капитана 1-го ранга В. В. Никитина удалось документально



ПЛА «К-481» Средиземное море. Всплыли для проведения инструктажа по обеспечению отработки учения противолодочных кораблей 5 ОпЭск по поиску и атаке подводной лодки. На мостике ПК капитан-лейтенант А. А. Гавриленко, КД-3 капитан 3-го ранга Ю. Б. Морозов, командир торпедной группы лейтенант А. Л. Горбачев, командир капитан 1-го ранга А. Н. Шпортько. 8 марта 1986 г.

согласовать суточные планы боевой подготовки дивизии и экипажа по отработке мероприятий курсовых задач и предпоходовой подготовки. В результате экипаж решил поставленную задачу в установленные сроки и штабом Северного флота был допущен к выходу в дальний поход.

Очередной поход в Средиземное море по началу практически ничем от предыдущих не отличался: форсирование Гибралтара, поиск и слежение за кораблями 6-го флота США в районе «итальянского сапога». Однако впервые экипажу была поставлена задача форсирования мелководного Тунисского пролива в ночное время в надводном положении и несения боевой службы у берегов Ливии.

Боевая работа проходила в будние дни. На выходные корабли американского флота предпочитали заходить в порты союзников по НАТО (Тулон, Неаполь). Поэтому нам предоставлялась возможность также немного «расслабиться». Традиционные субботние помывки личного состава и воскресные Дни специалистов проходили организованно, очень эмоционально и с неизменным флотским юмором. Газеты оформлялись красочно и оригинально, при этом каждая последующая была неповторима. Всех длиннее (по метражу) получилась газета РТС, а меню торжественного

обеда по наименованию и содержанию блюд отличалось такими изысками, что любой столичный ресторан мог позавидовать. Это заслуга прежде всего начальника РТС Николая Алексеевича Красева, который еще на берегу продумал все эти нюансы. В походе во всю ширь раскрылся поэтический талант КД-2 Сергея Александровича Свистунова, сумевшего переложить сухое содержание РЭАБ (руководство по эксплуатации аккумуляторных батарей) и РЭЭКУС (руководство по эксплуатации электрооборудования корабельных устройств и систем) в хлесткие стихотворные формы, поражавшие глубиной сути, заложенной в четверостишиях.

Думаю, что многим запомнились музыкальные письма родных и близких, которые звучали в эти праздничные дни. Всё это в комплексе помогало пережить тяготы разлуки с домом, родными. Для моряков срочной службы это была и хорошая жизненная школа выстраивания человеческих отношений, взаимопомощи и организации досуга. Кроме того, каждый мог прочувствовать личную причастность к этим событиям, внести свой вклад в общую копилку проводимых мероприятий и получить заслуженную оценку своего труда.



Возвращение ПЛА «К-481» из похода в СРМ. На мостике слева на право: ЗКПЧ капитан 3-го ранга А. В. Федоренко, командир капитан 1-го ранга А. Н. Шпортько, СПК капитан 2-го ранга А. Н. Крюков. На палубе носовая швартовая команда под руководством командира БЧ-3 капитан-лейтенанта С. К. Белоусова готова к работе. 1986 г.



Поход завершился без происшествий. Экипаж «засветился» в центральной общественно-политической и литературно-художественной прессе. В февральском номере журнала «Советский воин» была напечатана статья под названием «Глубина», в которой рассказывается о буднях боевого похода экипажа и приведены фотографии. Содержание статьи можно резюмировать следующим поэтическим экспромтом:

Моряк-подводник. В этом слове —  
Надежда, гордость всей страны!  
Ведь ко всему вы наготове,  
Своей присяге вы верны.

Каждый поход, погружение каждое  
Подвигом можно по праву считать.  
Отличает подводников сердце отважное,  
Мужество, доблесть, особая стать!

Убедительно и доходчиво показано, что профессия подводника связана с особыми, чрезвычайно сложными условиями ратного труда, требующего большого мужества, силы духа, самоотверженности и высокой компетентности. Подводная служба — это многомесячные боевые походы с длительным пребыванием в ограниченном пространстве подводной лодки. Все это позволяет обоснованно считать, что моряки-подводники — элита военно-морского флота.

После сдачи корабля экипаж убыл в отпуск. Замечательно прошел и послепоходовой отдых с семьями в подмосковном санатории ВМФ «Солнечногорск». Весна выдалась ранняя и солнечная. Ознакомились с достопримечательностями столицы, Московского Кремля, побывали на футбольном матче, в музее на Высших офицерских курсах «Выстрел». Впечатлений и положительных эмоций было много. Понравилась организация работы с детьми школьного возраста. Они были размещены в отдельном корпусе, их организованно возили в школу на автобусе, воспитатели готовили с ними домашние задания и контролировали выполнение распорядка дня, обеспечивалась автономность их учебного процесса и одновременно они могли всегда общаться с родителями.



ПЛА «К-481» В центральном посту руководство 3-й боевой смены: КД-3 капитан 3-го ранга Ю. Б. Морозов, ПК капитан-лейтенант А. А. Гавриленко, СПК капитан 2-го ранга А. Н. Крюков. 1986 г.

## Командир экипажа: экзамен на самостоятельность

В ноябре 1986 года приказом Главкома ВМФ № 1289 я был назначен командиром 343-го экипажа. В это время экипаж держал ПЛА К-38 и проводил ее плано-профилактическое обслуживание и доковый осмотр в СРЗ-10 (г. Полярный).

Смена командира всегда сопряжена с определенными изменениями если не планетарного масштаба, то, по крайней мере, местного значения. Завершался очередной напряженный год, и мы стояли на пороге нового учебного года. С этой точки зрения все складывалось замечательно. Передача дел и должности прошла без каких-либо катаклизмов, по-деловому и конструктивно.

Три года старпомства на экипаже, абсолютная самостоятельность в служебной деятельности позволяли уверенно вступить в управление кораблем, но вместе с тем ответственность и власть тяжким бременем ложилась на мои плечи. Теперь я отвечаю за всё, и больше ответственность перекладывать не на кого!

Подводник-североморец Герой Советского Союза Магомед Имадутдинович Гаджиев так характеризовал идеальный тип командира подлодки: «Командир-подводник должен быть самым невозмутимым из самых хладнокровных моряков, иметь пылкое воображение романиста и ясный,

здравый смысл делового человека, обладать выдержкой и терпением завязатого рыболова, искусного следопыта, предприимчивого охотника».

Командир экипажа корабля — это особый, прежде всего служебный, да и жизненный статус. В идеале, конечно, хотелось бы стать настоящим отцом-командиром. Внутренне я понимал, что для этого нужно не гнушаться совместным трудом и запахом трудового пота. За время прохождения подводной службы благодаря хорошим учителям и старшим товарищам я усвоил несколько простых командирских истин:

— во-первых, каждый начальник силен своими подчиненными, поэтому его главная задача — заботиться о них, а они в ответ будут поддерживать его в бою;

— во-вторых, вера в командира — одно из самых важных неписаных правил моряков-подводников: никто ни на минуту не должен усомниться в его способности принимать правильные и своевременные решения;

— в-третьих, авторитет слова командира должен быть весомым и обладать исключительной силой: никогда не давай невыполнимых обещаний, а дал слово — умри, но сдержи его;

— и наконец, метод «давления на сознательность» прогрессивнее, чем метод «постоянного вздрючивания».

Исходя из этих принципов работы, я и приступил к исполнению обязанностей командира экипажа.

Первым самостоятельным командирским «походом» стало всплытие и выход из открытого дока с последующей швартовкой к заводскому причалу. Процесс всплытия подводной лодки из дока — это длительный по времени и весьма ответственный, очень напряженный момент для личного состава экипажа, рабочих дока и судоремонтного завода. Всё как положено: через оперативного дежурного у начальника штаба дивизиона ремонтирующихся кораблей запросили добро на начало операции и приступили к исполнению. Всплытие прошло на удивление хорошо (ни разу не останавливали процесс), вышли из дока, проследовали по акватории завода в сопровождении буксира и приступили к швартовке. Вдруг на пирс влетает УАЗ, из него

выскакивает капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак и нервно наблюдает за маневрами. По окончании швартовки схожу на пирс и докладываю о завершении операции выхода из дока. Лицо Вячеслава Федоровича подобрело. Оказывается, он настолько привык, что на К-38 экипаж А. Н. Шпортко, что спокойно дал добро на проведение операции. В дальнейшем при общении с оперативным дежурным выяснил, что всплытие осуществляет старпом капитан 2-го ранга А. Н. Крюков, только что назначенный командиром. В качестве эпилога по этому делу могу добавить, что через неделю по приказанию начштаба руководил перешвартовкой «бездыханного тела» подводной лодки из 3-й дивизии (не помню тактического номера), у нее была выгружена аккумуляторная батарея. Таким образом, статус командирской самостоятельности на акватории СРЗ утвержден. Маленькая, но чертовски приятная победа, которая вселяет уверенность в завтрашний день.

Следующим серьезным испытанием для морской выучки экипажа стал февральский ледовый переход на К-38 из г. Полярного в родную Грениху. Старшим на борту был прикомандирован капитан 2-го ранга И. И. Пахомов. Ледовая обстановка была сложная. Северо-восточным ветром из района Новой Земли в сторону Кольского полуострова пригнало значительную массу льда. Проводку обеспечивал ледокол «Добрыня Никитич». Следуя за ним в кильватере на дистанции 2–3 кабельтова, лодка двигалась буквально крадучись. Мы многократно приостанавливали движение, так как ледовое поле часто смыкалось за кормой ледокола, и ему приходилось маневрировать для создания приемлемого прохода «по чистой воде». Переход осложнялся непрекращающимися снежными зарядами и ледящим пронизывающим северным ветром. В базу заходили глубокой полярной ночью. На внутреннем фарватере нас лидировал буксир, пробивая мощными прожекторами непроглядную темень снежных зарядов и раздвигая корпусом ледовую шугу. Чистая вода показалась только у самого пирса. Этот ледовый поход стал настоящим экзаменом для экипажа на профессионализм и морскую выучку. Отлично отработали штурманы, боцманская команда, радиотристант, связисты и, безусловно, механики. Действия личного состава

можно было сравнить опять же с отлично сыгранным оркестром, а «дирижировать» им доставляло одно удовольствие. Командование дивизии дало высокую оценку действиям экипажа в экстремальных условиях. Это была еще одна маленькая победа на пути к заветной цели — признанию истинного потенциала экипажа, и очередная ступенька при подъеме на олимпийский пьедестал командирского самоутверждения.

После сдачи корабля и очередного отпуска к лету 1987 года в экипаже естественным путем прошла смена поколений, ушла «старая гвардия», дав дорогу молодым. Особенно жаль было расставаться с Н. А. Красевым, но офицер давно перерос свою должность, и перемещение в штаб 11-й флотилии подводных лодок было несколько запоздалым воздаянием должного за его ратные заслуги. Большие надежды я возлагал на капитан-лейтенанта А. А. Гавриленко, которого предлагал назначить старпомом в экипаже, однако командование дивизии рассудило иначе, отправив его на К-369.

Командирами боевых частей и дивизионов стали заряженные на плодотворную работу офицеры А. В. Петров, С. К. Белоусов, А. А. Зоткин, В. С. Захаров, В. И. Горячев, произошла частичная смена мичманского состава. Полностью обновилось руководство экипажа: в коллектив влились старший помощник командира капитан 3-го ранга П. А. Петров, замполит капитан 3-го ранга С. Н. Муравьев, командир БЧ-5 капитан 3-го ранга Б. Ф. Стулов, помощник командира капитан-лейтенант А. В. Логинов.

Притирка во всех звеньях экипажа проходила в процессе отработки задачи № 1 (организация службы подводной лодки и подготовка ее к плаванию). Особенно это важно было в командном звене, потому что из «сборной солянки» за этот короткий отрезок времени требовалось создать сплоченный коллектив единомышленников, проникшихся общей целью, работающих в унисон над реализацией поставленных перед экипажем задач.

Предстояло провести гигантский объем работ по обновлению корабельной документации, отработать недельный распорядок дня и всё, что он предусматривает по деятельности экипажа в казарме и на корабле. Особое место занимали профессиональная подготовка личного состава

(знания, умения и навыки в исполнении служебных обязанностей), приготовление корабля к бою и походу, а также подготовка подводной лодки к плаванию и скрытым действиям в условиях противодействия противолодочных сил «супостата». Кроме того, еще тысячи всяких дел и всевозможных «мелочей» (хотя их у подводников не должно быть, так как это часто приводит к катастрофическим последствиям), что в совокупности и составляет организацию подводной лодки и приготовление ее к плаванию.

Трудились самоотверженно и с полной самоотдачей. Вспоминая сейчас это время, невольно удивляюсь: откуда бралось столько энергии и сил? Настрой у экипажа был бойцовский, и за это я ему премного благодарен.

Штурманская боевая часть — флотская аристократия. У штурманов О. А. Мурыгина и А. В. Петрова работы всегда много, особенно по корректуре карт и пособий, которая требует скрупулезности и терпения. Мичману В. Н. Зацепину дремать не приходилось, так как корабельная система курсоуказаний — хозяйство хлопотное и ответственное.



ПЛА «К-481» командир БЧ-1 старший лейтенант А. В. Петров, СПК капитан 2-го ранга А. Н. Крюков. 1986 г.

Минно-торпедная боевая часть, возглавляемая старшим лейтенантом С. К. Белоусовым, отличалась большой работоспособностью старшины команды торпедистов мичмана В. Е. Гольяпина, сдержанным характером старшины команды торпедных электриков мичмана Н. М. Маслова.

Акустики и связисты — это сплоченный отряд профессионалов мичманов В. Н. Коломийца, В. В. Казанских, В. М. Иванюка, который дополняли старшина команды ОСНАЗ мичман А. Ю. Чекалин и радиометрист мичман Н. В. Горбоконь. Во главе стояли молодые офицеры капитан-лейтенант А. А. Зоткин и лейтенант А. Н. Кривоконев.

Химслужбой заправлял капитан-лейтенант М. Ф. Карамянец, который по характеру был очень раним и восприимчив к любому виду критики. К достоинствам его деятельности необходимо отнести умение работать с личным составом срочной службы, на протяжении нескольких лет он объявлялся в дивизии одним из лучших руководителей группы политзанятий с матросами. Похвала его окрыляла, а критика — подрезала крылья и вводила в ступор. Хорошим подспорьем ему в работе были мичманы М. Н. Малаев и А. Н. Абакшенок. Последний был мастером «от скуки на все руки» — отличный фотограф и каллиграф.

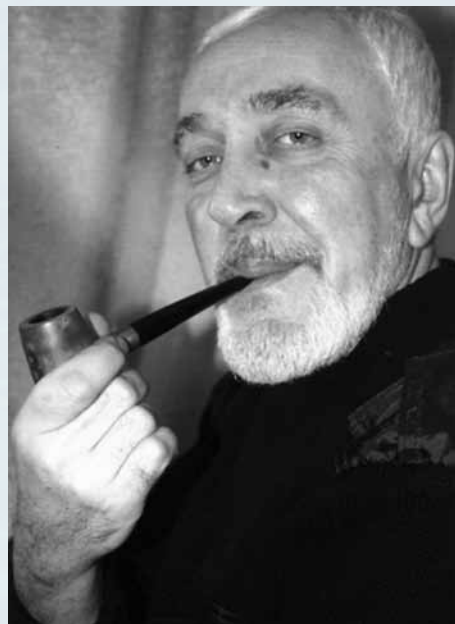
Службу снабжения возглавлял мичман Н. А. Черкасов. У него часто был вид человека, чем-то сильно озабоченного. Видимо, не всегда «сальдо» выходило оложительным. Учет, однако, у него был налажен. Мичман З. Ф. Савак был настоящим коком-профи и любил свое поварское дело.

Врач экипажа — молодой, энергичный и жизнерадостный лейтенант А. Е. Пищулин, благодаря его настойчивости в казарме появился экипажный медпункт с изолятором, пожалуй, единственный во всей дивизии.

Электромеханическая боевая часть — это отдельный разговор. Внутренне пространство прочного корпуса подводной лодки практически более чем на 70% заполнено различными механизмами, львиная доля которых находится в ведении личного состава БЧ-5. Успешное и безаварийное плавание во многом зависит от их кропотливой работы в поддержании в исправном состоянии всей этой сложной техники. Стармех Б. Ф. Стулов поражал своей работоспособностью, педантизмом и чувством высокой ответственности за порученный участок работы. Первое время создалось впечатление, что он дневал и ночевал на корабле. Забот по механической части было, что называется пруд пруди. Корабли старели, а ремонтная база, как всегда, оставляла желать лучшего.

Командиры дивизионов движения В. С. Захаров (горячий, бескомпромиссный в суждениях) и живучести В. И. Горячев (выдержанный, пунктуальный и последовательный в своей деятельности) были только назначены и полны решимости реализовать свои амбициозные планы. В памяти остался командир реакторного отсека лейтенант В. В. Токарев, трудолюбивый и настойчивый в достижении поставленной цели.

Командир электротехнического дивизиона С. А. Свистунов — человек бывалый, прошел хорошую жизненную школу. В профессиональной деятельности его отличали методическая последовательность, точность, аккуратность и влюбленность в морское дело. Видимо, эти качества и сыграли определяющую роль в выборе хобби — строительства парусников в бутылках. Почти ювелирная работа, требующая скрупулезной точности изготовления деталей и колоссального терпения при сборке конструкции.



Свистунов Сергей Александрович

Высшей формой отработки слаженности действий и проверки практических профессиональных навыков деятельности моряков-подводников являются корабельные боевые учения по приготовлению корабля к бою и походу, а также по борьбе за живучесть.

Задача № 1 была сдана экипажем с первого предъявления и с хорошей оценкой. В последую-

щем практически все курсовые задачи экипажем выполнялись только на «хорошо» и «отлично».

Вспоминая это золотое время, выделил бы несколько ключевых вопросов, которые, на мой взгляд, способствовали достижению высоких результатов в боевой подготовке.

Во-первых, отработка организации использования служебного времени на берегу и корабле. Суточный план боевой подготовки — основа и закон деятельности экипажа. Много сил было потрачено на отработку организации суточного, недельного и месячного планирования боевой подготовки. Не меньше ушло времени на достижение неукоснительного выполнения запланированных мероприятий и борьбу с «бездельниками».

Ликвидация бессмысленных «вечерних посиделок» всего экипажа после ужина в ожидании ценных указаний командования способствовала созданию творческой атмосферы и развитию разумной инициативы. Офицеры и мичманы на себе ощутили разницу между службой за страх (по принуждению) и за совесть (с ответственностью за общий экипажный результат). Это не замедлило сказаться на успехах. В период 1987–1988 годов по итогам боевой подготовки экипаж уверенно удерживал почетное второе место в дивизии.

Во-вторых, бытовое обустройство помещений личного состава экипажа. На протяжении двух лет казарма из убогого серого общежития превратилась в уникальный музейно-выставочный комплекс. Эта характеристика дана без какого либо преувеличения. В жилых помещениях — обои мягких серо-голубых тонов, заправка коек личного состава по-белому и отсутствие портретов членов Политбюро создавали домашний уют. Наличие стиральной машины, сушилки и душевой с горячей водой решало все вопросы банно-прачечного обеспечения. Доктор отвоевал помещение и оборудовал медпункт с изолятором.

Ленинская комната — шедевр дизайнерского решения, а планшетная система размещения информации обеспечивала оперативность ее смены (замены). Красивые люстры, яркие краски и брошюрованные заголовки создавали атмосферу торжественности. Особого рассказа заслуживает наглядная агитация, размещенная в центральном проходе казарменного помещения. Идея изготовить выпу-

кные стенды в виде полусфер, разместив их симметрично на противоположных стенах коридора, создавала впечатление нахождения внутри батискафа капитана Немо.

Оригинально была решена проблема оборудования помещения дежурного по команде и места размещения дневального. Фактически пост дневального по команде был приравнен к посту № 1, так как он охранял знамя воинской части — Военно-морской флаг и Государственный флаг Советского Союза. Каждый входящий в казарменное помещение по уставу обязан был отдавать честь этим государственным и воинским атрибутам, а заодно и приветствовать находящегося при исполнении матроса-дневального. Дежурный по команде из своей рубки имел отличный обзор всего коридора и мог контролировать ситуацию на этаже.

Самое ценное заключалось в том, что все это было сделано собственными руками членов нашего экипажа. В этой связи самых теплых слов заслуживает деятельность на этом поприще замполита С. Н. Муравьева, КД-2 С. А. Свистунова, мичманов А. Н. Абакшонка, Г. Т. Лымаренко, В. А. Щербовского и многих других.

В-третьих, пробуждение в экипаже духа ответственности и коллективизма при достижении поставленной цели, гордости за принадлежность к 343-му экипажу. В решении этих вопросов главная роль отводилась организации воспитательного процесса. Как бы ни критиковали политработников, партийные и комсомольские органы — надо отдать им должное. В экипаже эти структуры всегда работали с присущей им принципиальностью, творчески и с огоньком. С благодарностью вспоминаю секретарей партийной организации экипажа О. А. Алещенко, В. И. Горячева, секретаря комсомольской организации Владимира Токарева.

Сколько душевного тепла, изобретательности и настойчивости в достижении поставленной цели проявил Сергей Николаевич Муравьев! Достаточно вспомнить, какой эффект произвело на матросов его решение об организованном изготовлении «дембельских» альбомов и торжественное их вручение при увольнении. Художественное оформление обеспечивал мичман А. Н. Абакшонок.

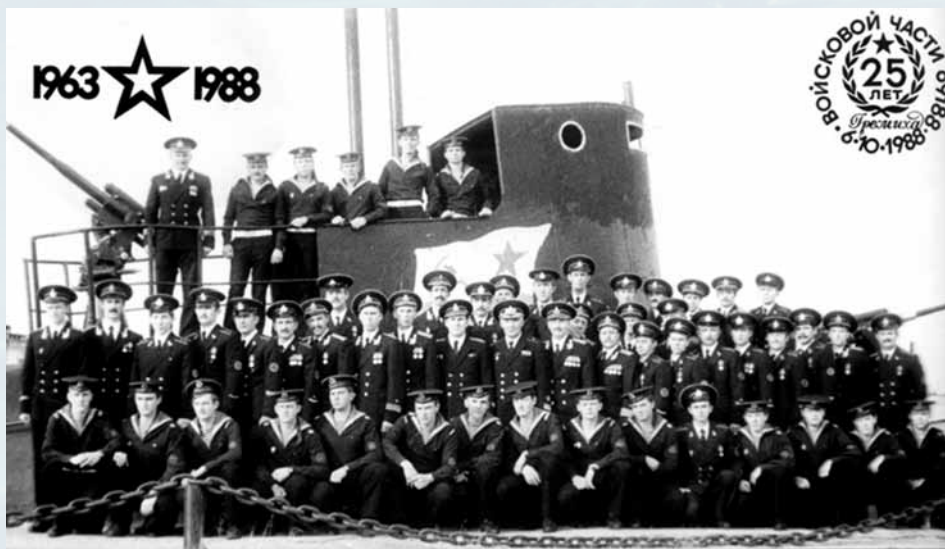
Ни на одном корабле дивизии матросы не наградились фотографией у развернутого Военно-морского флага с приложением благодарственного письма родителям, наполненного теплыми, душевными словами признательности за воспитание сына и гордости за достойного воина, моряка-подводника. В руках А. Н. Абакшонка каллиграфическим почерком исполненное письмо превращалось в настоящее эксклюзивное произведение искусства. В качестве ценного подарка матросу вручалась тельняшка («душа моряка»). По достоинству оценили моряки награждение победителей соревнования за лучшее содержание кубрика в казарме домашним тортом, изготовленным представителями женсовета.

Неформально была организована замполитом и работа с семьями. Моя младшая дочь Анна до настоящего времени вспоминает мультики, которые крутили для детей в кубрике мичманского состава в период проведения заседаний женсовета в Ленинской комнате. Красиво и нестандартно Сергей Николаевич организовывал встречу Нового года и приход Деда Мороза в семьи членов экипажа. Брал он на себя решение многих жилищных и других житейских вопросов, за что я ему очень благодарен.

Кульминационным событием в моей командирской деятельности стали торжества, посвященные 25-летию экипажа (6 октября 1988 года). Подготовка началась заранее, организационный комитет возглавил С. Н. Муравьев. План проведения мероприятия был продуман до мелочей: от торжественного подъема флага на корабле, ознакомления членов семей с корабельными условиями службы и быта до торжественного собрания и праздничного обеда личного состава. Благодаря настойчивости и, в немалой степени, дипломатическим способностям руководства экипажа удалось организовать поздравления от командования флотилии и дивизии. Практически весь личный состав был поощрен.

В теплой и непринужденной семейной обстановке прошел товарищеский ужин офицеров и мичманов с женами в кафе. Надо сказать, что экипаж умел не только напряженно трудиться, но и дружно, весело отдыхать.

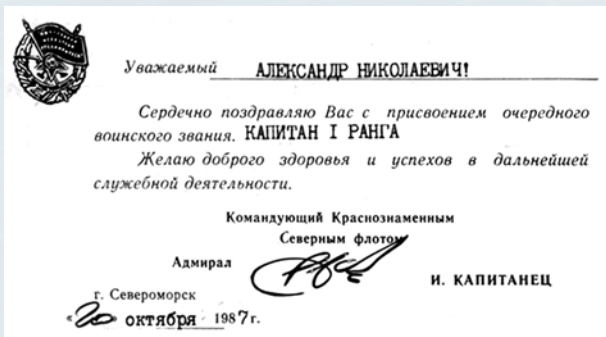
По итогам боевой подготовки 1988 года за достигнутые успехи отличившиеся офицеры и мичманы экипажа были удостоены правительственных наград. Мне было присвоено очередное воинское звание «капитан 1-го ранга» и вручен орден Красной Звезды.



В день празднования 25-летия 343-го экипажа.

В центре слева направо капитан-лейтенант В. С. Захаров, капитан 2-го ранга С. Н. Муравьев, начальник политотдела капитан 1-го ранга А. А. Тимошенко, заместитель командующего 11-й ФлПЛ контр-адмирал В. М. Монастыршин, капитан 1-го ранга А. Н. Крюков, капитан 2-го ранга Б. Ф. Стулов.

*6 октября 1988 г. Гремиха памятник ПЛ «С-51»*



Весной 1989 года приказом Главнокомандующего ВМФ я был назначен начальником оперативного отдела и боевой подготовки — заместителем начальника штаба 11-й флотилии подводных лодок.

## Я жизнь за всё благодарю

У моряков особенные жёны:  
Терпенья, мудрости не занимать.  
Суровой службой заряжены,  
Умеют провожать, встречать и ждать.

*В. Королёва*

Было бы неправильно, вспоминая о боевых делах и трудовых буднях экипажа, не рассказать о наших семьях — женах и детях, которые делили с нами нелегкую долю жизни в суровом Заполярье.

Фактически получалось, что нелегкую службу одновременно несут два экипажа — один в море, другой на берегу: жены, дети, родные и близкие. Оба живут трудностями похода: один экипаж под строгую мелодию боевых и учебных сигналов занимает посты согласно корабельным расписаниям, а другой — глубоко вздохнув, пойдет в крошечной мгле на работу, готовить обеды, отправлять детей в школу и детский сад, шить, вязать и воспитывать подрастающее поколение североморцев. И каждый верит в обязательную и радостную встречу.

Только им, нашим женам, известно число бессонных ночей, проведенных у кровати больного ребенка или в тревожном ожидании долгожданного возвращения подлодки. Какая психологическая и физическая нагрузка легла на их женские плечи,

заставляя решать ежедневные коммунально-бытовые проблемы заполярного гарнизона... Суровые морозы и бушующие ветры не смогли погасить огонь их горячих сердец, чья любовь желанным маяком освещала нам путь к родному дому.

О наших женах очень хорошо сказал местный бард Ю. А. Диаментов:

Здесь только гранита массивы  
И даже не видно земли,  
Но женщин, наверное, самых красивых  
Мужчины в Грехиху сюда привезли.

Заботы тяжелою ношей  
На хрупкие плечи легли,  
Но женщин, наверное, самых хороших  
Мужчины сюда привезли.

Дом сделают полною чашей,  
Любовь и тепло сохранят.  
Родные, любимые женщины наши,  
Без вас не прожить нам и дня.

Наряду с нами наши дети прошли суровую северную школу выживания, стали взрослыми и нашли свое место в жизни. В этом неоценимая заслуга наших жен.

Наши дети с пеленок — перелетные птицы,  
Только путь их на север, если птичий — на юг.  
Жить привыкли повсюду,  
в разных школах учиться.  
Очень часто меня друзей и подруг.

Гарнизонные дети только дома да в школе —  
Тесным кругом очерчен их привычный мирок.  
И от вечной опеки очень хочется воли,  
Но уходят лишь только чтобы сделать виток.  
И опять по приказу к нам дорогами детства  
Лейтенанты привозят одноклассниц своих.  
Гарнизонные дети — никуда им не деться...  
Только точка отсчета будет дальше от них.

Накануне 25-летия формирования 343-го экипажа было решено организовать экскурсию на подводную лодку для жен офицеров и мичманов подразделения. Основная цель —

предоставить им возможность ознакомиться с условиями корабельной службы и быта мужей. Женщины смогли сопоставить информацию о подводной службе из СМИ с конкретной реальностью, воочию увидеть боевой пост, командный пункт, где их мужья несут вахту. На мой взгляд и по отзывам самих представительниц «женского экипажа», задумка удалась. Психологический климат в семьях улучшился, меньше стало необоснованных взаимных обид. Произошло укрепление взаимных человеческих связей и «цементирование» экипажа. Каждая семья смогла ощутить свое место в многоликом организме экипажа и, главное, личную причастность к важному государственному делу — защите морских рубежей страны.

Всецело поддерживаю мудрое решение — учредить для жен-подводников специальный памятный знак «Ваша любовь и вера сохранили нас», который отражает их роль и место в организации системы подводной службы. Жена подводника — это **опора, надежда и вера!**

В этой связи хочется пожелать каждой из наших славных боевых подруг, нежных и ласковых жен, заботливых и доброжелательных матерей:

Желаю быть всегда здоровой,  
Всегда улыбкой день встречать,  
Не знать обид, болезней, горя  
И никогда не унывать.

Желаю быть загадочной, желанной,  
И самой нежной, долгожданной,  
Любимой самой и красивой,  
А главное — самой-самой на свете счастливой!!!

## Забвению не подлежит

Кажется, недавно все это было, но уже становится достоянием истории, а полувековой боевой и жизненный путь 343-го экипажа предстает настоящей легендой. На мой взгляд, нельзя понять настоящего, не оглянувшись на прошлое. Воспоминания — это неиссякаемый аккумулятор своеобразной, наиболее достоверной и исчерпывающей

информации. Нельзя построить новую Россию, если потомки не будут знать и гордиться ратными подвигами своих предков.

Замечательный российский историк Н. М. Карамзин писал: «...История предков всегда любопытна, для того, кто достоин иметь Отечество» и она «...в некотором смысле есть священная книга народов: главная, необходимая; зеркало их бытия и деятельности; скрижаль откровений и правил; завет предков к потомству; дополнение, изъяснение настоящего и пример будущего»<sup>1</sup>. Великий русский поэт А. С. Пушкин резюмировал: «Гордиться славою своих предков не только можно, но и должно; не уважать оной есть постыдное малодушие»<sup>2</sup>.

В этих мудрых словах — напоминание нашим внукам: лучший способ предвидеть — помнить о том, что было, и всячески оберегать от забвения непереоценимые страницы самобытной флотской истории. Очевидно, что не может изгладиться из общей памяти славный боевой путь одного из лучших экипажей 3-й дивизии подводных лодок Краснознаменного Северного флота, родоначальницы атомного подводного флота Государства Российского. Уверен, воспоминания ветеранов разных поколений воссоздадут общую картину замечательной исторической летописи экипажа, а мне будет приятно осознавать свой творческий вклад в это дело. В своем коротком повествовании я постарался достоверно отобразить события, очевидцем и участником которых довелось быть.

Пусть наши внуки знают истинную цену тяжелого труда подводника и гордятся причастностью своих дедов и отцов к историческим событиям прошлого. Именно их предки, участники «холодной войны» на море, обеспечили ядерный паритет и были творцами легендарных событий: покорения Арктики и освоения Бермудского треугольника, многочисленных походов в Средиземное море и строгих инспекторских проверок Минобороны.

И наконец о самом главном. Сегодня, оглядываясь назад, мы видим, что летопись 343-го экипажа, бережно хранимая в памяти ветеранов и переданная в воспоминаниях их внукам, приобрела

<sup>1</sup> Карамзин Н. М. История государства Российского: В 3 кн. Книга первая. Т. I–IV. М., 1988. С. 9.

<sup>2</sup> Пушкин А. С. Полн. собр. соч.: В 10 т. Т. 5. М., 1950. С. 41.



полновесную конкретность в данной литературной форме и, однозначно, забвению не подлежит!

Давно и неопровержимо установлено, что без духовной культуры человеческое существование невозможно и немислимо. В условиях будничной жизни мы чаще всего не осознаем, а скорее — просто не замечаем своей причастности к сфере духовной жизни страны. Данная летопись экипажа — это ярчайший пример глубокой органической связи всех нас, рядовых граждан, с духовной культурой России, которая в настоящее время сильно «простудилась» и больна.

Пусть эта книга, как мне представляется, станет своеобразным антибиотиком для преодоления тяжелейшего духовного кризиса, переживаемого

ныне. В то же время это своего рода доброе напутствие (завещание) нашим внукам для развития самостоятельного воззрения на исторические события, умения размышлять и объективно оценивать текущие события через призму истории, а также формирования независимых и твердых убеждений: «Жизнь и ратные свершения предков — это достойный пример для подражания!»

В заключение считаю своим долгом от души поблагодарить всех тех, кто высказал и, тем более, материализовал идею создания летописи 343-го экипажа, оказал содействие в сборе необходимых материалов и организовал встречу ветеранов. Спасибо вам за самоотверженный и бескорыстный труд!!!

## Командир 343-го экипажа атомной подводной лодки 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота капитан 1-го ранга Александр Вадимович Утин рассказывает о заключительных годах боевой деятельности экипажа

В 1988–1989 годах я учился на 6-х Высших специальных офицерских классах ВМФ. По окончании классов командир дивизии контр-адмирал В. Д. Ямков обещал, что я буду назначен командиром экипажа. О том, что это будет 343-й экипаж, я узнал в мае 1989 года. От волнения даже курить опять начал — спустя почти год, как бросил.

Несмотря на 9 лет службы в 3-й дивизии, о 343-м экипаже ничего толком не знал до самого назначения командиром. Дружил с Володиёв Соколовым, Саней Семеновым, Мишей Карамянцем и многими другими офицерами этого экипажа. Витя Гольдяпин свою службу начинал в моей боевой части в 289-м экипаже, и не более. Знал только, что экипаж всегда был «плавающий». А вот о многих интересных событиях из его истории узнал уже сейчас, при подготовке к 50-летию юбилею и спустя почти 30 лет после его расформирования. Жалею об этом, но сделанного не воротишь.

После отпуска по окончании классов, в конце августа 1989 года, приехал с семьей в Грениху.

Сразу оговорюсь. Моя оценка ситуации претерпела за истекшие годы коренные изменения. Тогда с классов приехал молодой, 30-летний капитан 3-го ранга, стремившийся достичь таких вершин военной службы, которые ему покорятся. А пишет эти строки человек 54 лет, давно понявший, что истинные человеческие ценности лежат несколько в иной плоскости.

Но вернемся в 1989 год. Экипаж принял К-306, мой предшественник капитан 1-го ранга А. Н. Крюков с апреля 1989 года уже служил в штабе 11-й флотилии. Корабль стоял у стенки на СРЗ-10, и экипаж жил на борту. Еду готовили по штатной схеме, то есть первое и салаты — в первом отсеке, а второе с гарниром — на камбузе седьмого отсека. Приготовленную пищу носили через реакторный отсек с течью первого контура ежедневно,

два раза в день. С камбуза первого отсека в корму для матросов «кормы» и мичманов — первое и салат, а с камбуза седьмого отсека в кают-компанию офицеров и для матросов «носа» — второе и гарнир.

При этом возглавлял экипаж командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Б. Ф. Стулов, так как у всех остальных начальников нашлись причины не быть на корабле вместе с подчиненными. Справедливых обид у экипажа на равнодушие командования дивизии накопилось много, и вылились эти обиды в письмо депутату А. М. Оболенскому, который на I съезде народных депутатов СССР выдвигал свою кандидатуру как альтернативу М. С. Горбачеву. Естественно, письмо вернулось в наши любимые политические органы с требованием отреагировать. Реагировать, как мы понимаем, умели весьма своеобразно. Усмирить. Найти зачинщиков. Выжечь скверну. Именно в таком духе получил я тогда инструктаж и в политотделе дивизии, и от командира дивизии капитана 1-го ранга Г. А. Титаренко. А ситуация с радиационной обстановкой на подводной лодке была охарактеризована как «и хуже бывало». Легко других в огонь посылать. На каждом углу экипаж называли «рабы на галерах», позаимствовав эту цитату из письма. Естественно, что в этой ситуации я увидел угрозу своей карьере и ехал на корабль с решительным настроением навести порядок, в том числе и «выжечь скверну». Что было, то было.

На самом деле все представилось совсем по-другому. Люди честно служили, делали свое дело и Родине изменять не собирались. Потому как они — эти люди — и есть Родина. И защищать их надо было от равнодушия и карьеризма титаренков и других подобных деятелей.

Как было принято говорить в те годы, экипаж был слаженным, сплоченным, с высокой степенью готовности к выполнению поставленных задач. Со всеми офицерами, мичманами и матросами, служившими тогда на корабле, я сохранил нормальные человеческие отношения, хотя ситуации бывали разные. Кстати упомяну, что и казарма

в Гремихе мне досталась отменная — благоустроенная, уютная, теплая. Была в ней и сауна — раздражитель командования и важнейший элемент матросского быта.

Немного о людях. Старпома я «привез с собой». С С. Л. Воробьевым мы вместе учились в училище и в одной группе на классах. Да и сейчас вместе работаем. Друзья. Тогда, в Полярном, у него была главная задача — сдать на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой. Задача была выполнена. В Гремиху мы прибыли с допущенным старпомом.

Замполит С. Н. Муравьев — офицер амбициозный, не всё у нас с ним складывалось гладко, но когда к нам осенью 1990 года было назначено сразу восемь лейтенантов, все они были обеспечены жильем, а единственный холостяк — местом в общежитии. Важное дело в те времена, прекрасный стимул служить для молодого офицера. Наглядный пример эффективности замполита.

Помощник командира А. А. Зоткин прослужил со мной немного. Зрелый офицер, служивший срочную службу, должен был расти.

Толковых, грамотных офицеров было большинство. В. С. Захаров, А. Н. Боркунов, В. В. Токарев, О. А. Мурыгин, С. Г. Жаравин и другие могли бы стать гордостью любого экипажа, а служили именно здесь.

Коллектив мичманов был лучшим в дивизии. С большинством из них я или служил раньше (например, с главным боцманом мичманом С. Н. Щенским и техником-гидроакустиком мичманом Н. И. Дудченко) или ходил в море (например, с мичманом Г. Т. Лымаренко). 3-я дивизия еще в Западной Лице со времен тогдашнего командира контр-адмирала В. М. Храмцова славилась налаженным бытом и великолепными казармами. В Гремихе из этого великолепия дивизия попала в новые убогие казармы, построенные самими опасными войсками всех времен и народов — стройбатом. 289-й экипаж в 1984–1986 годах под командованием капитана 2-го ранга Г. И. Полюховича (я был в то время помощником командира

этого экипажа) первым в дивизии отремонтировал казарму по старым традициям.

К 1989 году 343-й экипаж сделал свою казарму еще лучше. Она по праву считалась лучшей во флотилии. Не знаю, насколько мне это удалось, но я всеми силами старался поддерживать ее в этом состоянии. Главным хранителем «экипажного очага» был, конечно, старший мичман Г. Т. Лымаренко. Немногословный, неизменно доброжелательный, этот человек всегда и у всех вызывал только самые положительные эмоции. Старшина команды радистов старший мичман В. А. Подворный помимо своего корабельного хозяйства стабильно содержал в исправности и экипажные телевизоры. Один из них всегда работал в Ленинской комнате. Вносили свою лепту в благоустройство и комфортную обстановку в экипаже старший мичман В. А. Щербовских и старший мичман А. И. Кочерга.

Матросы экипажа за прошедшее время стали зрелыми, достойными, состоявшимися мужчинами, и уже тогда было ясно, что будет это именно так. Горжусь ими — Н. Маланичем, Д. Тайсиным, А. Мустафиным, другими ребятами.

Уже не помню, переехал ли экипаж в Полярном на плавказарму при мне, или это случилось до моего приезда, но дальше служба проходила нормально — без эксцессов и проблем. Вспомню один эпизод.

В доке на ПЛА К-367 капитана 1-го ранга В. Г. Стрельцова в четвертом отсеке случился пожар из-за нарушений правил проведения огневых работ. Стрельцов был в отпуске, его старпом по аварийной тревоге на корабль так и не прибыл, экипаж вместе с рабочими завода с корабля удалился на док, борьбой за живучесть занимался контр-адмирал В. А. Горев и его начальник штаба капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Меня вместе с экипажем вызвали с корабля «бегом» на аварийную подводную лодку. Потушили. Работой экипажа все остались довольны. Небольшое дело. Прошло как тренировка на пожарном полигоне УТК. Но мы его сделали.

В линию вошли как-то без особых проблем — по крайней мере, они не отложились в памяти. А в стране все начало трещать и рушиться. Задача стояла такая: удержать как можно дольше и людей, и корабли в боеготовности.

Странно было наблюдать за действиями некоторых начальников. Тогдашний комдив любил задавать вопросы, проверять знания — при этом не зная сути предмета. Несколько раз яприсутствовал при таком «контроле». Сначала сторал со стыда из-за промахов подчиненных, потом от начальственного «есть» и одобрительного кивка комдива, соглашающегося с неправильным ответом проверяемого. Обстановка всепроникающей лжи сложилась тогда на флоте.

Технику давно латали «за шило», людей катастрофически не хватало, перед выходом в море с командиром БЧ-5 расписывали подчиненных так, чтобы хотя бы двухсменку получить из более или менее подготовленных специалистов. В то время в дивизии сама собой сложилась такая шутка: если в 1990 году перед выходом в море спрашивали, сколько человек первый раз идет в море, то в 1992 году перед выходом в море спрашивали, сколько человек первый раз идет на подводную лодку. При этом люди 343-го экипажа неизменно были на самом высоком счету.

Припоминаю такой случай. Прибыл в Гремиху начштаба Северного флота. Программа требовала осмотра казармы. Привели НШ ко мне.

«Смирно!!!», рапорт и так далее.

НШ спрашивает у сопровождающих: «Что это вы меня опять сюда привели? У вас что, других казарм нет?» (Мне приятно).

Потом говорит: «Ладно, пришли, давай с командиром поговорю».

Зашли в каюту. НШ — на гостевой стул, я — на свой.

НШ: Сколько у тебя офицеров?

Я: По штату — 26, налицо — 19.

НШ: Мичманов?

Я: По штату 31, налицо 24.

НШ: Матросов?

Я: Тут все хорошо, соседи в отпуск пошли, матросов по штату 34, налицо 48.

НШ: Все допущены к самостоятельному управлению?»

Я: Матросы — нет, не все, работаем.

НШ: Ты что, из отпуска?

Я: Нет, давно был.

НШ: В отпуск собираешься?

Я: Нет.

НШ: Лодку ОФИ (отдела фондового имущества. — А. У.) держишь?

Я: Нет.

НШ: Какую?

Я: К... (забыл спустя 20 лет. — А. У.).

НШ: Какую?!!! Ты что, в линии?!!

Я (*гордо*): Я всегда в линии!

НШ: С таким некомплектом?!! Укомплектовать!!!! Доложить!!!! (*Это уже не мне, а комдиву, вылетая из кабинета и казармы.*)

КОМДИВ (*мне*): Ты что наговорил?!

Я: А что, некомплект личного состава — это тайна для НШ СФ? Он может себе позволить не знать ПРАВДУ?

КОМДИВ: У нас — 96% укомплектованность.

Я: Если при этом командиров кораблей, СПК, ЗКПЧ, ПК, командиров БЧ-5, командиров боевых частей и дивизионов 100%, значит, кого-то из лейтенантов нет вообще? А госпиталь, а автономки, а выходы в море? Что такое 96%?

Комдив, глубоко уважаемый мной Г. И. Полохович, машет сверху вниз рукой, произносит: «А-а-а» (типа, «что с тебя взять?»), — и убегает вслед за НШ.

К 18.00 этого дня рождается приказ, которым к 343-му экипажу прикомандированы: на должность старшины команды спецтрюм-ных — заместитель начальника электромеханической службы дивизии по установке, на должность техника-химика — флагманский химик дивизии, на должность старшины команды электриков — старшина команды снабжения с соседней лодки, стоявший на штате старшины команды электриков. И еще

10–12 подобных «прикомандирований». Рукотворный цирк, зато распоряжение НШ СФ выполнено.

Весной 1990 года выпал мне и экипажу нелегкий жребий. Назначили меня командиром эшелона по доставке допризывников из Приволжско-Уральского военного округа на Северный флот.

Мне только что досрочно присвоили воинское звание капитана 2-го ранга, и мы поехали его отработывать. Работали люди, как всегда, слаженно, практически без сбоев. Привезли мы тогда для флота 1212 человек. Двое или трое сбежали по дороге, одного или двух сдали по пути в больницы с пищевыми отравлениями. Но грамота от командующего КСФ за ту «автономку» для меня — как именное оружие.

Эшелон состоял из двенадцати плацкартных вагонов, одного (посередине) штабного вагона, вагона-кухни и вагона-продсклада.

Формировался эшелон в Сызрани, затем через Самару, Уфу и Челябинск ехали до Кургана, оттуда через Екатеринбург и Казань — в Североморск. В каждом областном городе или столице республики в эшелон подсаживали новых людей. Норма — 110 человек на вагон. В Уфе за 10 минут стоянки должны были принять более 360 человек. То есть за 600 секунд через 6 тамбуров проверить военные билеты, сверить со списком и запустить в вагон. Итого по 10 секунд на человека. Но через 6 тамбуров нельзя. Максимум два, причем рядом. Поэтому капитан-лейтенант Токарев стоял на стоп-кране с приказом отстреливаться, но кран не сдавать. Принимали людей 40 минут. Чего я только не наслушался от железнодорожников, но людей проверили, пересчитали и... поехали!

Дальше — проверка вагонов. Группа офицеров и мичманов во главе со мной приходила в вагон. Я располагался в среднем купе, блокировались тамбуры и всех выпроваживали в половину вагона. Затем пустую половину обыскивали. Все спиртное изымалось и в присутствии кого-то из призывников билось об рельсы. Я предупредил всех, что если уличу кого-то в мародерстве, то пока

я командир, не отвечу положительно ни на одну просьбу провинившегося. Думаю, подействовали, скорее всего, человеческие качества офицеров и мичманов, а не мои угрозы, но ничего подобного за поездку я не наблюдал. После проверки одной половины вагона призывников по одному пропускали из занятой в незанятую половину, и когда освобождалась вторая половина, осматривали и ее. За это время доктор проверял съестные припасы и докладывал мне. Пища с малейшими признаками порчи безжалостно изымалась и выбрасывалась. Был случай, когда мальчишка, увидев, что еду изымают, съел на глазах у доктора буквально уже зеленую куриную ногу. На ближайшей станции его ссадили с острым отравлением. Жаль его было ужасно.

Доклады от доктора бывали разными.

ДОКТОР: Всё свежее, группа собрана сегодня, запасов еды на сутки.

КОМАНДА НА КАМБУЗ: Чай, только чай!

ДОКТОР: Команда собрана двое суток назад, люди голодны.

КОМАНДА НА КАМБУЗ: Кормить, пока будут просить добавки.

К чести наших коков во главе с Николаем Черкасовым, еда была всегда, ели ее охотно, и сдали мы по возвращении остатки с избытком. Когда в Североморске у Николая спросили, не хочет ли он с собой взять этой каши с мясом, возмущению его не было предела: «Мне такого сто лет не надо!» У подводников собственная гордость!

Уставшие от сидения в военкоматах, пьяные от проводов, наконец-то сытые, парни спали первые сутки-двое вповалку, вызывая искреннюю жалость. Было несколько опасных эксцессов, но главную задачу — довести их живыми и здоровыми — мы выполнили.

Мичман В. В. Глинский командовал отделением охраны. У нас было стрелкового оружия на взвод. Автоматы, патроны, гранаты. Какие из подводников пехотинцы? Лакомый кусок для лихих 1990-х. Но все обошлось.

В 1990 году ко мне в экипаж пришло сразу восемь молодых лейтенантов. До сих пор помню «расклад».

1 — холостой. Командир торпедной группы лейтенант Кобин.

3 — женаты, без детей.

3 — женаты, по одному ребенку.

1 — женат, двое детей. Лейтенант Плихта.

Простите, ребята, что забыл остальные фамилии. Все, и названные и неназванные, были хорошими лейтенантами. Мне с вами повезло.

Уже в декабре мы пошли в море, к этому времени они не были дублерами.

Получили на корабль новое секретное оружие подводных диверсантов — пистолеты и автоматы. К сегодняшнему дню видел я это оружие уже и в кино, так что секретность стала бывшей, а тогда было бесконечно интересно.

При сдаче очередной задачи Л-1 комдив приказал «отстреляться» и из этого оружия. Впервые в истории дивизии. Море отпало (была зима), бассейн тоже. Руководящий документ разрешал (в порядке исключения) отстреляться на воздухе. За универсальный флотский эквивалент, с помощью которого можно решить любую проблему, и обещание «дать пострелять» договорились с военруком средней школы отработать упражнение в тире школы. Пули — эти «подводные гвозди», выпущенные из автоматов и пистолетов для подводной стрельбы, — разнесли пулеуловитель в щепки. Военрук рыдал. Пришлось оказать ему помощь в восстановлении тира. Потом оказалось, что своим упражнением мы выбили половину ресурса оружия. Доложили комдиву. Больше никто из чудо-оружия не стрелял. Зато нам приятно вспомнить.

В 1992 году я стал задумываться над своей дальнейшей судьбой и карьерой. В 1993-м должен был поступать в Военно-морскую академию. Однако по ее окончании, за неимением опыта плавания на новых кораблях, мне предстояло бы уйти на берег или на гражданку. Предложил себя в 24-ю дивизию. Там ответили положительно. Написал

рапорт с просьбой о переводе. Цирковое представление получило свое продолжение.

Один начальник сказал мне: «Ты бы еще в НАТО собрался».

Другой: «Вот ты все годы службы собирал чемодан. Название ему *авторитет*. А теперь что, собираешься его выбросить?»

Точку поставил Г. А. Титаренко своим заявлением: «Если вы не прекратите своих попыток перевестись, я вам всю карьеру испорчу!»

Утром я подал командиру дивизии рапорт на увольнение в запас.

Тогдашний командующий (контр-адмирал) вызвал к себе по поводу моего увольнения командира нашей дивизии (контр-адмирала) и меня (капитана 2-го ранга) «на беседу». Сорок минут мы стояли и смотрели, как он бегал вокруг нас, размахивал руками, отвечал по телефону, а по сути толком не сказал ни одного слова. При выходе из кабинета я сказал комдиву: «Хотите с ним служить — воля ваша. А я увольняюсь».

22 февраля 1993 года вышла директива Главного штаба ВМФ № 730/00136 об очередном со-

кращении численности Северного флота. В соответствии с ней 343-й экипаж должен был быть расформирован осенью 1993 года. 28 июля 1993 года вместо поступления в академию я был уволен в запас.

Жалею ли я об этом? Да, я жалею, что на флоте мне не осталось достойного места. Да, я жалею, что свой опыт и знания не успел никому передать. Да, я жалею, что не сходил еще в пяток-другой автономок, их у меня всего семь. Но остаюсь уверен в том, что уволился вовремя.

Дети. У меня две дочери, у каждой по два высших образования, они успешны и счастливы. У меня интересная работа. Но до сих пор во сне я то опять поступаю в училище, то собираюсь в автономку, то еду в Гремиху за оставленными там вещами.

Я горжусь дружбой с каждым человеком, с кем свела меня судьба в 343-м экипаже подводной лодки. В этой книге указаны мой адрес и телефон. Друзья мои, я всегда вам рад! Звоните, пишите, приезжайте! Буду рад встрече.

## Заключение

Каждый экипаж подводной лодки имеет свою историю, свою судьбу, свой боевой путь. Судьбы экипажей сродни судьбам моряков этих экипажей. Судьбы одних складываются ярко и счастливо, других — скромно и незаметно, порой трагично.

Подводные лодки, как все корабли, как и люди, бывают везучими и невезучими. Одни служат многие годы без чрезвычайных происшествий и аварий, а у других неприятности не кончаются. Причины подобной везучести или невезучести много. Никто не застрахован от случайной возможности оказаться в аварии, так как невозможно создать абсолютно безотказным сложнейшее инженерное сооружение, каким является атомная подводная лодка, а также практически невозможно избежать ошибок при ее эксплуатации. Кроме того, какой бы ни была самая совершенная техника, даже она порой не выдерживает. Но самой главной причиной везучести и решающим условием победы в боевом столкновении с противником остаются ЭКИПАЖ и КОМАНДИР корабля — неповторимые по характеру и действиям в любых ситуациях учебной и боевой деятельности подводной лодки. Подводная лодка — оружие коллективное. Здесь либо все погибают, либо все становятся победителями.

Для того чтобы экипажу быть везучим и успешным, каждый член экипажа подводной лодки должен не только в совершенстве знать и уметь обслуживать сложную технику, которую он эксплуатирует, но грамотно и решительно действовать в аварийных условиях, когда счет времени идет на секунды.

Экипажи не только ухаживают за своими подводными лодками, поддерживают их в рабочем состоянии, но и учат свои подводные лодки плавать, погружаться, всплывать, применять оружие и сохранять боеспособность при повреждениях и авариях.

Для каждого моряка подводная лодка на несколько лет, кроме места службы, становится родным домом, с которым грустно расставаться, который потом долго вспоминаешь.

За всем этим стоит повседневный тяжелый труд экипажа подводной лодки, его офицеров, мичманов, старшин и матросов, не только в многочисленных морских походах, но и при стоянке в базе в условиях физических и нервных перегрузок, при ненормированном рабочем дне, когда люди и техника испытываются на надежность. Сложные тренировки и учения, занятия и разборки походов, многосторонняя повседневная деятельность...

343-й экипаж — везучий и успешный экипаж атомной подводной лодки. За всю его историю в экипаже не было случаев гибели и травматизма личного состава, аварий и поломок техники и вооружения по вине личного состава, повлиявших на выполнение задач в море или потребовавших досрочного возвращения подводной лодки в базу.

343-й экипаж атомной подводной лодки — экипаж, подготовленный к выполнению самых сложных задач в море в установленные сроки и с высоким качеством.

Отличительными чертами 343-го экипажа являлись беззаветная преданность Родине и интересам морской службы, высокий профессионализм всех категорий военнослужащих, организованность и крепкая воинская дисциплина, надежность и ответственность, трудолюбие и исполнительность. Во все времена своего существования экипаж заслуженно пользовался доверием и уважением командования.

343-й экипаж всегда отличали дружба и сплоченность, доброжелательное отношение к людям, товарищеская взаимопомощь и уважительное отношение друг к другу.

О своей службе в Военно-Морском флоте рассказывают в своих воспоминаниях офицеры, мичманы, старшины и матросы, в разные годы проходившие службу в 343-м экипаже 45-й и 3-й дивизий подводных лодок Тихоокеанского и Северного флотов — одним из лучших экипажей в подводном флоте страны.

Подводный флот Отчизны —  
И щит, и меч страны,  
Обрел кураж с младенчества  
В объятьях глубины.  
Здесь служат без претензии  
На легкий хлеб мужи.  
Подводник — не профессия,  
Особый склад души.  
Крушили силу прусскую  
Проворные «Барсы»,  
За честь и славу русскую  
На «Щуках» шли отцы.  
Встречали смерть рогатую  
И камнем шли на дно,  
Но с Никою крылатою  
Повенчаны давно.  
Атакою столетия  
Ворвался в звездный мир  
Заложник лихолетия,  
Советский командир.  
Весны победной грозами  
Закончилась война,

В заключение своего повествования о родном экипаже приведу строфы из стихотворения Юрия Некрасова, прошедшего службу на подводной лодке К-3 от командира реакторного отсека до командира БЧ-5. На мой взгляд, эти стихи могут быть без преувеличения отнесены к 343-му экипажу:

С хорошими прогнозами  
Вступала в мир страна.  
Увы! Война холодная...  
В борьбе за Океан  
Крепчала мощь подводная,  
Мужал подводный клан.  
Подводными орбитами  
Покрыли шар земной,  
С заморскими элитами  
Вели незримый бой!  
Всплывали под Полярную  
И шли на Южный Крест,  
Хранили легендарные  
Традиции и честь.  
Вступали с радиацией  
В опасную игру,  
Не раз вручали рации  
Надежду и судьбу.  
Для славных дел и подвигов  
В подплаве место есть!  
Господь! Храни подводников,  
А Родина — их честь!



# II

## ВОСПОМИНАНИЯ ОФИЦЕРОВ И МИЧМАНОВ ЭКИПАЖА О СЛУЖБЕ В ВОЕННО-МОРСКОМ ФЛОТЕ СССР, РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И УКРАИНЫ



# Контр-адмирал Михаил Юрьевич Кузнецов рассказывает о службе на атомных подводных лодках в Военно-Морском флоте Советского Союза и Российской Федерации

## В круговерти боевых служб

В 1973 году я окончил штурманский факультет Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе и, получив диплом военного инженера-штурмана, был направлен в 3-ю дивизию подводных лодок 1-й флотилии подводных лодок Краснознаменного Северного флота на должность командира электронавигационной группы 173-го экипажа ПЛ СФ.

К моменту моего прибытия командира экипажа в дивизии не было. По заведенным в те времена правилам лейтенант должен был плавать. Меня обязали сдавать зачеты, и вскоре я был направлен на головную ПЛА проекта 671РТ, которая пришла в Западную Лицу. Лодкой командовал капитан 2-го ранга Юрий Алексеевич Печенкин, штурманом был капитан 3-го ранга Валерий Николаевич Киселев (командир БЧ-1). Позднее Киселев стал командиром одной из лодок 3-й ДиПЛ. На этой лодке вместе со штатным экипажем я отработал полный курс задач (месяца полтора).

Первое время в дивизии мы с женой жили в трехкомнатной квартире капитана 1-го ранга Рюрика Александровича Кетова, друга моего отца, который приютил нас в одной из комнат и из своего кабинета привез для нас диван. Это был первый командир К-69 проекта 671, на момент начала моей службы он был начальником штаба 11-й ДиПЛ. Слова бессильны выразить всю нашу благодарность ему и его жене Марии Степановне. Мир не без добрых людей!

Через некоторое время вернулся из отпуска мой экипаж, меня «ссадил» с лодки Печенкина и вернули в свой экипаж. Наш экипаж завершил отработку и сдачу задач курса боевой подготовки подводной лодки и 1 декабря 1973 года на К-438 ушел в автономное плавание. Началась моя первая боевая служба.

«Автономка» прошла планово, без чрезвычайных происшествий и нестандартных ситуаций,

в общем это была привычная для подводников 3-й ДиПЛ боевая служба в Средиземное море продолжительностью 78 суток. Но не обошлось и без курьезов, которыми порой бывает насыщена служба подводников. В один из зимних дней потребовалось всплыть в надводное положение, чтобы подойти к надводному кораблю. Перед тем как выйти наверх, старший помощник командира, как положено, надел ватные штаны, канадку, водолазный свитер и шапку. Мы ему попытались тактично намекнуть, что наверху вроде бы как больше 20 градусов тепла, на что старпом невозмутимо ответил, что в море всегда холодно, и убыл наверх. Минут через десять в рубочный люк начали падать вещи — сначала шапка, потом канадка, потом ватные штаны и так далее. Средиземноморская зима была теплее нашего лета. 8 февраля 1974 года мы вернулись в Западную Лицу.

Командиром 173-го экипажа был капитан 1-го ранга В. Е. Соколов, удостоенный в 1976 году за перевод ПЛА с Северного флота на Тихоокеанский звания Героя Советского Союза. Очень опытный и грамотный офицер, Валентин Евгеньевич принадлежал к старой когорте командиров, он пришел на атомный флот с дизель-электрической подлодки и до вступления на командирский мостик лодки проекта 671 успел покомандовать лодкой проекта А615 (в народе их называли «зажигалки»). В то время это была распространенная практика: очень многие командиры ДЭПЛ назначались на должность старшего помощника командира ПЛА, а впоследствии становились командирами.

Старшим помощником командира был капитан 2-го ранга И. П. Смирнов. В дальнейшем он стал командиром ПЛА проекта 671, командовал одной из лодок 3-й ДиПЛ. Илья Петрович хорошо играл на аккордеоне, экипажная самодеятельность всегда была на высоте.

Заместителем командира по политической части был замечательный человек — капитан 2-го ранга Николай Степанович Куличков. Совместно



Командир 173-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Валентин Евгеньевич Соколов

с командиром В. Е. Соколовым они могли воспитать любого военнослужащего — связка была железная, взаимопонимание полное. Заместитель командира по политической части вникал во многие вопросы как служебного, так и личного характера, оказывал содействие и делом и советом. Формально наш экипаж был вторым, но благодаря ответственному отношению и правильной постановке задач командиром корабля и заместителем командира по политической части находился среди линейных, а значит, постоянно выходил в море. Позднее капитан 1-го ранга Н. С. Куличков стал начальником политотдела тыла 1-й ФлПЛ.

В экипаже я оказался единственным лейтенантом, все остальные были уже капитан-лейтенантами и выше, поэтому гоняли меня как могли. Но благодаря постоянному вниманию со стороны старших товарищей я достаточно быстро многому научился и успешно сдавал требуемые зачеты и получал допуски.

Нельзя не упомянуть командира БЧ-1 173-го экипажа капитана 3-го ранга Е. Г. Бондаренко. Сын адмирала, он весьма прохладно относился к служебным обязанностям. Это и многое другое тормозило его продвижение по служебной лестнице, несмотря на наличие высокопоставленного родственника. Планируемое назначение его на

вышестоящую должность под различными предлогами откладывалось, и такое положение дел в дальнейшем сказалось и на мне, так как электронavigационная группа входила в состав БЧ-1 и следующей ступенью в моей карьере была должность командира БЧ-1.

Как это обычно бывает, послепоходовый отпуск пролетел как одно мгновение, и вскоре я вновь вернулся в Западную Лицу. По плану К-438 с 343-м экипажем на борту (командир — капитан 2-го ранга А. Н. Коржев) уходила на боевую службу. Старшим в походе был назначен мой командир капитан 1-го ранга В. Е. Соколов, как один из наиболее опытных командиров соединения (уже много позднее старшими стали ходить офицеры начиная с заместителя командира дивизии и выше), а так как в 343-м экипаже не хватало штурмана, Валентин Евгеньевич сказал, что я буду временно прикомандирован в экипаж (дескать, он ко мне присмотрелся, да и опыт у меня появился).

17 августа началось наше автономное плавание. По хорошо известному маршруту мы перешли в Средиземное море и заняли назначенный район. Служба была повышенной продолжительности: вышестоящие штабы требовали увеличения длительности «автономок», было принято решение довести срок плавания до 90 суток. Штатная автономность кораблей проекта 671 была 60 суток, поэтому, чтобы мы могли выполнить поставленную задачу, нам запланировали всплытие у борта плавбазы на одной из якорных стоянок, используемых нашим флотом. За непродолжительное время мы догрузили необходимые припасы и продолжили службу.

Командир 343-го экипажа капитан 2-го ранга Алексей Николаевич Коржев имел репутацию сурового командира. Он действительно был достаточно жёсток в обращении с личным составом, но, впрочем, справедлив. В походе у нас была одна нештатная ситуация, когда мы вполне могли «захватить» в грунт, и мне, молодому лейтенанту, было весьма не-просто убедить командира экипажа в своей правоте. Тогда соображения убедили командира, и дальнейшее развитие событий показало мою правоту — неприятных последствий удалось избежать (с того времени при встрече А. Н. Коржев здоровался со мной за руку).



Командир 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок капитан 1-го ранга Алексей Николаевич Коржев

Кстати, на лодках 3-й ДиПЛ было неформальное правило: во время похода командир живет в центральном посту. И действительно у себя в каюте Коржев бывал редко — в ЦП рядом со штурманской рубкой был диванчик, на котором он периодически спал понемногу (если командирский сон можно назвать сном). После непродолжительного сна Алексей Николаевич резко вскакивал, хватал многокилограммовые гантели, разминался, с грохотом кидал их на палубу (мы ему пару раз пытались «намекнуть», что этим он нарушает скрытность, но он игнорировал наши шутки), затем резко перемещался по палубам отсека вверх-вниз и возвращался на свое место.

Каждое слежение за иностранными подводными лодками становилось запоминающимся событием. Во время службы мы несколько раз устанавливали контакт с «супостатом» и следили за действиями вероятного противника достаточно успешно.

Командиром БЧ-1 был капитан-лейтенант Иван Иванович Пахомов, командиром группы нашей БЧ был старший лейтенант Владимир Львович Хияйнен — грамотные, толковые офицеры, с которыми у меня установились прекрасные служебные и личные взаимоотношения.

По возвращении в базу меня ожидал неприятный сюрприз. Планировалось мое назначение ко-

мандиром БЧ-1 173-го экипажа подводной лодки, однако через десять дней после нашего убытия в «автономку» появились соответствующие приказы, которыми я выводился за штат. Сложилась двусмысленная ситуация: фактически я продолжаю выполнять боевые задачи, а согласно приказам якобы нахожусь на берегу. Естественно, прекратилось начисление положенных денежных сумм.

По возвращении в базу я первым делом отправился к жене, которая незадолго до моего прихода уехала к родственникам, чтобы в спокойной обстановке родить дочь. Спасибо подводникам: народ сбросился на дорогу, и я смог увидеть своего первенца. Вернувшись, я начал борьбу за восстановление справедливости. Задним числом меня оформляли на различные должности и причитающуюся мне сумму кое-как выплатили.

Как выяснилось, вся эта катавасия началась из-за капитана 3-го ранга Е. Г. Бондаренко. Он должен был идти помощником командира на одну из ПЛА дивизии, но, учитывая его личные качества, никто из командования соединения продвигать его по службе не хотел. В то же время из Москвы оказывалось определенное давление; более того, с учетом предстоящих кадровых изменений на мое место уже пришел лейтенант. Как было положено, лейтенанта трудоустроили, а я «повис». Кстати, лейтенантом был Анатолий Алексеевич Криветченко, впоследствии ставший командиром одной из ПЛА 3-й ДиПЛ СФ.

Долгое время я оставался за штатом, в 33-ю или 11-ю ДиПЛ командование отпустило меня не захотело, меня назначали на различные не соответствующие моей специальности должности. Довелось побыть и командиром группы БЧ-5 в различных экипажах нашей дивизии, а в личном деле появились весьма нехарактерные для будущего командира ПЛА должности. Все это делалось с единственной целью — дать мне возможность в составе различных экипажей выходить в море, не забывая и о материальном вознаграждении.

## На К-53 и К-306

В феврале 1975 года меня назначили командиром БЧ-1 в экипаж К-53 проекта 671. Лодкой ко-

мандовал капитан 2-го ранга Гарольд Викторович Мосолов. Корабль был технически исправен, экипаж укомплектован грамотными и хорошо подготовленными офицерами. Бросилось в глаза и то, что многие офицеры БЧ-5, как мне казалось тогда, были людьми солидного возраста, особенно выделялся сорокалетний командир дивизиона БЧ-5 капитан 3-го ранга Михаил Свито. Командовал БЧ-5 капитан 2-го ранга Владимир Анохин.

Запомнилась совместная служба с командиром БЧ-3 капитаном 3-го ранга Геннадием Толкачевым. Поразительным фактом для того времени была беспартийность Толкачева, который так и не вступил в ряды КПСС. Несмотря на это, он стал флагманским минером 3-й ДиПЛ.

На К-53 я прослужил чуть больше года. Мы отработывали задачи курса оевой подготовки, периодически принимали участие в различных мероприятиях флотилии и флота, но в автономные плавания не ходили. Меня продолжали прикомандировывать в различные экипажи, так что плавать приходилось очень много. В промежутках между походами несколько раз съездил в Подольск для ускорения ремонта рулевых машин с наших подлодок. Дело в том, что тогда года на два их отдали в заведование БЧ-1, вот и приходилось с ними возиться (позднее они опять перешли в хозяйство БЧ-5).

В апреле 1976 года меня назначили помощником командира К-306. Лодка после столкновения с американской ПЛА SSBN636 «Натаниэль Грин» находилась в ремонте на СРЗ-10 в Полярном. Кораблем командовал капитан 1-го ранга Эдуард Викторович Гурьев, но с ним я прослужил недолго, так как он вскоре сдал дела и обязанности капитану 1-го ранга Вячеславу Федоровичу Ермаку. Капитана 1-го ранга Э. В. Гурьева назначили первым командиром К-239 проекта 945, строительство которой собирались начать в Горьком.

Столкновение К-306 было событием экстраординарным, поэтому во внеслужебных разговорах в экипаже мы не раз возвращались к этой теме. Проведенное расследование показало, что в действиях командира был ряд ошибок, командованием ему были высказаны замечания и сделаны взыскания, но у медали была и другая сторона: американская ПЛАРБ оказалась надолго выведе-

на из боевого состава флота. Командир слишком буквально выполнил указание командования по ограничению деятельности американского «стратега», шутили в экипаже. Видимо поэтому произошедшее не повлияло на дальнейший служебный рост Э. В. Гурьева, что подтвердилось его назначение командиром головного корабля (а это всегда считалось повышением).

На заводе провели работы в носовой части К-306, заменили конструкции легкого корпуса и установили новый титановый обтекатель носовой антенны гидроакустического комплекса. Одновременно В. Ф. Ермак изучал личный состав и начал внедрение в среду подводников своего видения организации службы.

Сразу хочу сказать, что служить с капитаном 1-го ранга В. Ф. Ермаком было непросто. Это был по-настоящему жесткий командир, следующий букве устава буквально во всем, требовательно относившийся к подчиненным и не дававший им поблажек. Большое внимание В. Ф. Ермак уделял вопросам физической подготовки подводников, при этом он активно использовал метод кнута и пряника. В то время в распорядок службы военнослужащих ввели так называемые парково-хозяйственные дни; как правило, это была суббота. У нас в этот день необходимые мероприятия обеспечивала одна смена, остальные должны были к семи утра прибыть в спортзал, чтобы посвятить несколько часов совершенствованию тела и укрепления духа. И лишь потом — кто по домам, кто в хорошо известный подводникам Западной Лицы магазин № 2. Те, кто не ходил в спортзал, ставились в следующий раз в обеспечивающую смену.

Такой подход нравился немногим, и появились шуточки, что служба с Ермаком — это служба, на которой выживает сильнейший. Но постепенно народ втянулся, увидел разумность такого подхода — и результат не заставил себя ждать.

После прибытия корабля в базу мы начали отработку и сдачу задач курса боевой подготовки. На К-306 мы, наверное, единственный раз на флоте сдали задачу Л-1 с первого предъявления с оценкой «отлично». Прибывшая с завода лодка была ухожена и сияла чистотой, окраска была произведена в соответствии с требованиями руководящих документов, все марки нанесены, различные

трубопроводы обозначены. Кроме того, везде имелись шильдики. На пульте системы «Шпат» был шильдик «Пульт номер такой-то системы „Шпат“», даже на турбине был соответствующий шильдик. Документация корабля была выполнена на высоком уровне. Личный состав на поставленные вопросы отвечал грамотно и четко, демонстрируя прекрасное знание вверенной ему материальной части.

Все это произвело должное впечатление на офицеров штаба дивизии, и нам была выставлена оценка «отлично». Однако в вышестоящем штабе такой результат вызвал сомнения, поэтому спустя некоторое время первая курсовая задача была повторно принята офицерами штаба 1-й ФлПЛ. Результат был прежний — оценка «отлично».

Ввод корабля в 1-ю линию продолжился, на 45 суток мы съездили в Учебный центр ВМФ в Обнинске. После сдачи всех необходимых задач мы в 1977 году на К-306 ушли на боевую службу в Средиземное море. Поход выполнялся капитаном 1-го ранга В. Ф. Ермаком самостоятельно, без старшего на борту.

В то время была распространена следующая схема «вывода» командира в плавающие. На первую боевую службу с командиром отправлялся старший на борту. Как правило, это был командир дивизии, его заместитель или начальник штаба. Но кораблей было много, ходили в море мы часто, возможности у начальников бывать на всех кораблях не было, поэтому иногда в море старшими шли опытные командиры кораблей. Капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак до назначения на нашу лодку имел опыт командования ПЛА проекта 671 и успел зарекомендовать себя с положительной стороны. Поэтому ему и со стороны командования было оказано доверие выполнить БС самостоятельно. Служба прошла в штатном режиме, выдающихся случаев память не зафиксировала.

Старшим помощником командира К-306 был капитан 2-го ранга Альберт Курбанович Ураев. Впоследствии он стал командиром корабля, командовал различными ПЛА проекта 671 и 289-м экипажем ПЛ, после этого был начальником вооружения 1-й ФлПЛ Северного флота. Ураева сменил капитан 3-го ранга Игорь Сергеевич Зуенко, также в дальнейшем достигший командирского мостика.

В экипаже К-306 служили офицеры: капитан 2-го ранга Станислав Цехоцкий (заместитель командира по политической части), капитан 2-го ранга Владимир Каталевский (командир БЧ-5), капитан 3-го ранга Александр Тесленко (командир БЧ-1), капитан 3-го ранга Евгений Казаков (командир БЧ-3), капитан 3-го ранга Александр Исай (командир БЧ-4) и др.

## К-462

В 1979 году я окончил 6-е Высшие специальные офицерские классы ВМФ и был назначен старшим помощником командира К-462 проекта 671 (командир — капитан 1-го ранга Владимир Владимирович Никитин) 3-й ДиПЛ СФ. Первоначально меня планировали назначить в 166-й экипаж ПЛ к капитану 1-го ранга Валерию Николаевичу Киселеву, но капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак посоветовал В. В. Никитину взять меня на вакантное место.

Перед распределением Владимир Владимирович прибыл в Классы и поинтересовался моим мнением о назначении в экипаж. Я придерживался принципа: на службу не напрашивайся, от службы не отказывайся, — и дал согласие. Так состоялось мое назначение.

Тем временем 166-й экипаж ПЛ на одной из лодок нашей дивизии убыл на БС. Плавание проходило непросто, и в один из дней похода выдвигные устройства корабля были загнуты (видимо, судьба тогда меня уберегла).

Капитан 1-го ранга В. В. Никитин очень тщательно подходил к комплектованию экипажа. Экипаж подобрался дружный, офицеры были хорошо подготовлены. Командиром БЧ-5 у нас был опытный и заслуженный офицер, капитан 2-го ранга Анатолий Вознюк (ныне его сын командует одной из ПЛА), заместителем командира по политической части — капитан 2-го ранга Александр Григорьевич Камнев, недавно окончивший Военно-политическую академию им. В. И. Ленина, командиром БЧ-4 — начальником РТС был капитан-лейтенант Владимир Мошаров.

Когда я прибыл на К-462, корабль находился в навигационном ремонте на плавучем ремонтном заводе в губе Малая Лопаткина. Командир

корабля поступал в Военно-морскую академию им. А. А. Гречко на заочное отделение, и делами в экипаже заправлял командир БЧ-5. Капитан 2-го ранга Вознюк весьма обрадовался моему приезду, так как началась подготовка к сдаче 1-й курсовой задачи, а ее не без основания считали задачей старпома.

Без командира мы подготовились и сдали 1-ю курсовую задачу. Такое стало возможным в первую очередь благодаря отношению личного состава к своему делу, которое заложил В. В. Никитин. В шутку отсутствие командира мотивировалось распространенным в то время утверждением, что в повседневной обстановке настоящий командир не радуется своими частыми посещениями подлодки, а занимается повышением своих командирских навыков.



Командир крейсерской атомной подводной лодки проекта 671МВ 3-й дивизии подводных лодок капитан 1-го ранга Владимир Владимирович Никитин

Прибыл капитан 1-го ранга В. В. Никитин, и мы продолжили отработку и сдачу курсовых задач. «Открутили» 2-ю и 3-ю задачу, начали готовиться к назначенной на конец года боевой службе. В перерывах между походами я ускоренно готовился и сдавал зачеты на допуск к самостоятельному управлению ПЛА. Тем более что как-то раз во время беседы со мной командир дивизии контр-адмирал В. А. Горев прямо мне сказал, что

на предстоящую «автономку» ему некого сажать вторым командиром к Никитину, а если я не получу допуск на самостоятельное управление кораблем, то у нас испортятся отношения.

В итоге к окончательной проверке корабля я был допущен, и мы ушли самостоятельно, без старшего на борту, под командованием глубоко уважаемого нами В. В. Никитина.

Владимир Владимирович — человек уникальный. Это он сделал из меня командира и развил во мне командирские качества. Он не боялся доверять личному составу, проявлял инициативу, действовал смело и решительно. При моем первом выходе в должности старшего помощника командира он приказал мне командовать кораблем во время выполнения маневра измерения шумности корабля рядом с гидроакустической контрольной станцией (ГКС). Маневр непростой, не всегда командиры успешно его выполняют, а в нашей дивизии был случай, когда ГКС был поднят корпусом ПЛА проекта 671 под командованием капитана 1-го ранга В. И. Герасимова. А тут сразу такое доверие.

Боевая служба К-462 прошла планомерно. Мы выполнили поставленные задачи и в назначенный срок возвратились в базу.

## В Индийском океане

Одной из самых запоминающихся служб в моей жизни стал автономный поход в Индийский океан. Тогда наш ВМФ активно осваивал регион, и в Индийском океане постоянно действовала 8-я оперативная эскадра Тихоокеанского флота. В состав эскадры входила и оперативная бригада подлодок, в которую временно включались ПЛА Северного и Тихоокеанского флотов.

В 1981 году было принято решение направить в Индийский океан К-481, которой командовал капитан 2-го ранга Александр Николаевич Шпортько. У А. Н. Шпортько не был допущен к самостоятельному управлению кораблем старший помощник, поэтому на период похода я был командирован на К-481. Поход выполнялся командиром ПЛ самостоятельно, без старшего на борту.

Служба была очень длительной (шесть месяцев) и тяжелой. Во-первых, она отличалась



Командир крейсерской атомной подводной лодки  
К-481 проекта 671 3-й дивизии подводных лодок  
капитан 1-го ранга  
Александр Николаевич Шпортко

достаточно большим количеством внеплановых вводных, включая незапланированный заход в Луанду (об этом речь пойдет чуть ниже). Во-вторых, удаленность от основных баз давала о себе знать, и многие простейшие вопросы решались с трудом. В-третьих, мы действовали в тропических водах, а наши лодки мало были приспособлены к плаванию в этих широтах.

Выход на БС состоялся весной. Уже в море мы получили указание зайти в Луанду. Приблизилась годовщина ангольской революции и требовалось, с одной стороны, поздравить братьев по оружию, с другой — поддержать в нелегкой борьбе с начавшей поднимать голову контрреволюцией. Визит согласовывался на самом верху, и насколько мне известно, распоряжение о заходе давал сам Л. И. Брежнев, а разрешение на проход нашего корабля было получено министром иностранных дел А. А. Громыко — столь высокое «обеспечение» было вызвано тем, что по существовавшим тогда правилам на корабль с ядерным оружием не допускался никто.

Уже поблизости от Луанды возникла заминка с государственным флагом Анголы, так как мы не только не имели его на борту, но и смутно представляли себе, как он выглядит. Коллективными

силами вопрос был решен — флаг сшили (впрочем, как выяснилось позднее, он не совсем соответствовал настоящему). В Луанду зашли в начале июня. А. Н. Шпортко мастерски ошвартовался бортом к плавучей мастерской (ПМ), которая стояла кормой к пирсу. Вскоре визит на К-481 нанес посол Советского Союза в Анголе.

Допуск на борт посторонних лиц не разрешался, и исключение было сделано только для официальной ангольской делегации, в состав которой входили первые лица государства. Происходило это следующим образом. Основная часть приема проводилась на борту ПМ, где под большим тентом были накрыты столы для советских и ангольских официальных лиц, офицеров ВМФ СССР и ВМС Анголы. В ходе мероприятия президенту страны и нескольким высокопоставленным военным была устроена очень короткая экскурсия по ПЛ, основная часть которой прошла в центральном посту и кают-компании корабля.

Позднее на ПМ был устроен прием для кубинских военных. Куба в тот период оказывала большую военную помощь Анголе и, как справедливо считают многие, именно благодаря кубинской поддержке социалистический строй в этой африканской стране существует до сих пор.

Большую часть времени личный состав лодки занимался своими делами в соответствии с установленным планом. Приятное разнообразие вносило купание в море и прием солнечных ванн (некоторые особо увлекавшиеся ими достаточно сильно обгорели).

Простояв в Луанде больше недели, мы продолжили наш поход, обошли вокруг мыса Доброй Надежды и вышли в Индийский океан. Выполняли патрулирование в назначенных районах и подходили к американской военно-морской базе в районе острова Диего-Гарсия. Другим важным событием нашего похода стал заход в Персидский залив, где мы выполняли слежение за американскими авианосцами.

После Персидского залива мы зашли в Красное море и прибыли на эфиопский остров Дахлак, где находился советский пункт материально-технического обеспечения (ПМТО). В ПМТО было два пирса, плавучий док, две ПМ и соответствующее обеспечение для базирования кораблей.



Дахлак — коралловый остров, в центре его находится лагуна, в которую ведет извилистый вход. Долгое время он принадлежал Италии, которая устроила на нем каторгу. Мы по этому поводу шутили, что если в России царское правительство своих каторжан морозило, то в Италии — выжаривало. Растительность на острове практически отсутствовала, большая часть территории была покрыта песком.

Служить в таких условиях было очень непросто, так как температура очень редко опускалась ниже 40°C. Температура забортной воды была 38°C. В турбинном отсеке температура зашкаливала за 60°C, поэтому вахту несли по 20 минут.

Чтобы как-то смягчить воздействие жаркого африканского климата приходилось идти на технические уловки. На носовой надстройке был развернут пожарный рукав, в который подавалась забортная вода. В рукаве шилом были проделаны дырочки, благодаря чему находившаяся под давлением вода распылялась и часть лодки пребывала в своеобразном облаке. Также соорудили тент над ограждением рубки. Вооруженные вахтенные обматывали металлические части автомата бинтами, так как металл оружия нагревался до такой степени, что «калашников» невозможно было держать в руках.

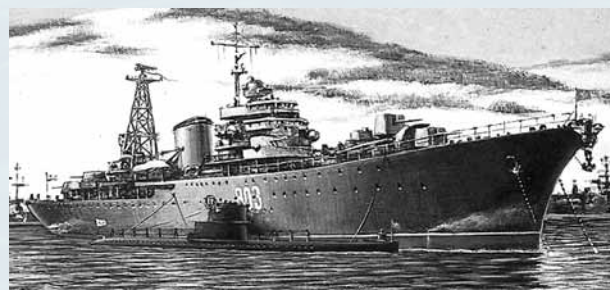
Помимо нашей лодки у пирса стояла плавбаза подводных лодок (ПБПЛ) «Иван Колышкин». На ней располагался штаб оперативной бригады, соединением руководил капитан 1-го ранга О. М. Фалеев, временно назначенный на эту должность с должности заместителя командира 33-й ДиПЛ СФ.



Плавбаза подводных лодок проекта 1886 «Волга». На однотипной ПБПЛ «Иван Колышкин» в Индийском океане размещался штаб оперативной эскадры

Из-за жары было принято решение передать лодку 91-му экипажу под командованием капитана 1-го ранга О. А. Петрова с введенным в действие реактором, так как было опасение, что при выполнении всех предписаний руководящих документов мы из-за жары и влажности потом просто не сумеем запустить главную энергоустановку вновь.

После передачи корабля мы начали ждать оказии к родным берегам. Наши надежды, что нас отправят в Севастополь «белым пароходом», не оправдались, и по решению командования мы должны были отправиться домой на ПБПЛ «Камчатский комсомолец» Тихоокеанского флота. Плавбаза стояла на внешнем рейде, операция по переселению на «Камчатский комсомолец» прошла успешно, и вскоре мы начали движение к родным берегам.



Плавбаза подводных лодок Тихоокеанского флота «Камчатский комсомолец». На этой ПБПЛ экипаж ПЛА К-481 вернулся в порт Владивосток

К моменту нашего появления на борту ПБПЛ «Камчатский комсомолец» выполняла задачи боевой службы 18-й месяц. Материальная часть работала уже на пределе, средняя скорость перехода была 4 узла, и само плавание во Владивосток длилось около 40 суток. Некоторое время мы стояли на рейде Камрани, так как к причалу швартоваться нам не разрешили. Из-за нерасторопности интендантов и недочетов при планировании на «Камчатском комсомольце» были проблемы с питанием. В неограниченном количестве были крупы, остальных продуктов было очень мало. Поэтому во Владивосток мы прибыли хоть и загоревшими, но похудевшими.

В экипаже шутили, что сейчас нас посадят на ледокол и отправят домой Северным морским путем, чтобы «замкнуть» кругосветное плавание.

Но нас посадили в самолет и отправили по воздуху в европейскую часть страны. В Энгельсе была сделана посадка, через два дня мы продолжили перелет и вскоре были в родном Североморске-1.

По мере приближения к родному флоту менялось отношение к экипажу. Если на ТОФ для передвижения в аэропорт нам выделили автобусы и доставили буквально к трапу самолета, на военном аэродроме в Энгельсе предоставили грузовик, куда мы сложили свои вещи, то на аэродроме родного Североморска-1 мы передвигались исключительно пешком. Вот так недобро нас встретил Северный флот. В Западную Лицу мы прибыли на поисково-спасательном корабле, на дворе был сентябрь. Закончилась наша шестимесячная боевая служба.

После этой службы я уехал с женой на Черное море, в Хосту. Уже там меня настиг приказ о моем назначении командиром 343-го экипажа. С этим экипажем в декабре 1982 — феврале 1983 года выполнил боевую службу на ПЛА К-367 в Центральной Атлантике и у восточного побережья США. О службе в доблестном 343-м экипаже рассказ отдельный.

Перед уходом на боевую службу с 343-м экипажем я написал рапорт с просьбой направить меня для обучения на командный факультет ВМА им. А. А. Гречко, но буквально за несколько дней до ухода на БС пришел приказ о моем назначении командиром головной К-239 проекта 945. Строительство этого корабля велось для нашей флотилии, поэтому экипаж комплектовался нашим личным составом. У прежнего командира, капитана 1-го ранга Э. В. Гурьева, что-то не задалось, и было принято решение его заменить. На должность командира К-239 предлагали сначала назначить А. Н. Шпортько, потом еще ряд офицеров, но все они отказались. Тогда командующий флотилией контр-адмирал Е. Д. Чернов волевым решением назначил на эту должность самого молодого из командиров подлодок флотилии.

## Испытания «Барракуды»

Я прибыл в Горький, принял дела и обязанности и вместе с женой и детьми отбыл в положенный после БС отпуск, чтобы к 1 мая вернуться.

Экипаж ПЛА был сформирован капитаном 1-го ранга Э. В. Гурьевым в 1976 году. Строительство корабля затянулось, и выпускники училищ, которые были назначены в экипаж, к моему прибытию уже были капитан-лейтенантами. После окончания формирования экипаж несколько раз прошел обучение в 270-м учебном центре ВМФ. В 1981 году экипаж прибыл в Западную Лицу, поскольку там офицеры на кораблях 3-й ДиПЛ проходили стажировку, и в начале 1982 года отправился в Горький принимать лодку.



Многоцелевые атомные подводные лодки ВМФ Российской Федерации проекта 945 К-239 и К-276 «Кострома» у причала

В Горьком экипаж К-239 разместили в казарме 104-й ОБСПЛ. Личный состав принимал активное участие в достройке корабля, изучал устройство ПЛ, находившейся на стапеле, и таким образом получал подробные и разноплановые сведения о корабле, его механизмах и оборудовании.

Старшим помощником командира К-239 был назначен капитан 2-го ранга Валерий Тихонович Ляхов, пришедший к нам из 7-й ДиПЛ СФ. Заместителем командира по политической части был капитан-лейтенант Григорий Дмитриевич Блажиевский, помощником командира — капитан 3-го ранга Николай Архипович Масленников, командиром БЧ-5 — капитан 3-го ранга Анатолий Кириллович Замета, командиром БЧ-1 — капитан-лейтенант Владимир Викторович Назаров, командиром БЧ-3 — капитан-лейтенант Николай Иванович Будкин, командиром БЧ-4 — капитан-лейтенант Игорь Ярославович Антосевич.

Строительство К-239 шло полным ходом, на лето 1983 года был запланирован спуск корабля на

воду. 29 июля корабль был выведен из цеха и с помощью специального дока спущен в воды Волги. Достроечные работы продолжились, и в августе началась операция по переводу корабля в специальном транспортном доке по внутренним водным путям на северную сдаточную базу завода «Красное Сормово».

Это была непростая операция. Габариты корабля с трудом позволяли транспортировать его по водным путям, как говорится, на пределе. Ранее подобные операции проводились в универсальных транспортных доках; для ПЛА проекта 945 был разработан и специальный транспортный док и особая схема мероприятия.

Транспортный док мог только везти лодку, а поднять ее из воды не мог. Поэтому использовались две дополнительные емкости, напоминавшие перевернутые буквы П: сначала эти емкости затоплялись, в них загонялся док и также затоплялся, а уж затем в док заводилась лодка. Воду из балластных цистерн дока и емкостей откачивали, и конструкция всплывала. Затем П-образные конструкции вновь затопляли, а док уводили.

Транспортировку К-239 обеспечивал целый отряд судов и плавсредств: помимо транспортного дока, имевшего название «Ока», и К-239 в нем в экспедицию особого назначения (так стали нас именовать на время перехода) входили буксир-тягач и буксир-толкатель для «Оки», несколько вспомогательных буксиров и энергоблок «Сутырин». Караван постоянно сопровождался катерами водной милиции. Было предложение назначить старшего на переход, но, как мне рассказывали, Главком ВМФ сказал, что это лишнее, так как командир ПЛА справится. Сверху на «Оку» были поставлены специальные укрытия, лодку буквально укутали брезентом.

Этот переход добавил мне седых волос. Всё делалось в срочном порядке, в спешке. В то же время все понимали, что из-за габаритов дока любая оплошность могла дорого стоить — например, привести к прекращению навигации на Волге. Несмотря на меры предосторожности неприятностей избежать не удалось. В одном из шлюзов док ударился днищевой частью о каменную насыпь и получил пробоину — начала поступать вода, по команде последовали

доклады, и в воздухе появились вертолеты, которые отродясь в этих местах не летали. Начали работать товарищи «из органов», выясняя причины произошедшего и было ли это сделано специально или нет. Но вскоре всё закончилось: пробоину залатали, воду откачали, движение продолжилось.

В Беломорске началась новая эпопея. В доке буксировать лодку по морю было нельзя, так как он не мореходный, а самостоятельно К-239 выйти из «Оки» не может, потому что П-образные емкости остались в Горьком. Но и здесь сомнения длились недолго — прибыл обыкновенный плавдок, ему на стпель-палубу настелили брус (с учетом, что у «Оки» было ровное днище), затопили его и втащили в него «Оку» с К-239. Затем док всплыл, и всю эту конструкцию ледоколом потащили в Северодвинск.

И только здесь К-239 оказалась на воде. Конструкция погрузилась; сначала вытащили лодку, затем транспортный док. «Барракуду» отбуксировали на северную сдаточную базу завода «Красное Сормово», которая находилась на территории Северодвинского машиностроительного предприятия рядом с 55-м цехом. Сдаточная база — это громкое название. На самом деле это было небольшое здание, в котором разместились административные помещения. Создавать собственное производство просто не было смысла — под боком находилось крупнейшее судостроительное предприятие мира. Поэтому работа строилась следующим образом. На «заказе» работали горьковчане, а если требовались дополнительные «гайки», то их точили северодвинцы.

С середины сентября до середины декабря 1983 года велась активная работа по достройке ПЛ. Как всегда, сроки поджимали, и мы в них не вписывались. Кроме того в ходе работ был выявлен ряд недоработок конструкции лодки, потребовавших приложить больше усилий для ввода корабля в строй, чем планировалось. Для окончания достроечных работ было принято решение перевести К-239 из Северодвинска во Вьюжный, на судоремонтный завод «Нерпа».

Перед переходом на лодке только начались заводские швартовые испытания, практически все механизмы были загружены на лодку, но только часть была проверена и испытана. Реактор уже

был запущен, один турбогенератор испытан и принят, лодка имела свой ход. Переход во Вьюжный мы фактически осуществили самостоятельно, но буксир рядом с нами шел — как положено, «на веревочке». Удалось сохранить скрытность (по крайней мере, иностранные корабли нам навстречу не попадались). К причалам СРЗ «Нерпа» мы подошли 31 декабря 1983 года.

На «Нерпе» были завершены швартовые испытания корабля, после чего начались заводские ходовые испытания. Перед началом испытаний мы сходили на вывеску в губу Оленья. Там наша лодка чуть не шаркнула по дну. Когда началось погружение, К-239 долго не хотела уходить под воду. Постепенно все больше и больше воды принималось в цистерны главного балласта (ЦГБ), и лодка начала погружаться, даже, я бы сказал, камнем идти на дно. Неприятностей добавила разгерметизация системы воздуха высокого давления (ВВД), в которой с хлопками «полетели» прокладки. Но экипаж с непростой ситуацией справился, лодка благополучно всплыла на поверхность.

Опять вернулись на СРЗ «Нерпа». Здесь специалисты долго работали с системой ВВД, устраняя выявленные в ходе вывески неисправности; после этого заводские ходовые испытания продолжились. Более двадцати суток мы отходили в полигонах Баренцева моря, выполнив пункты испытаний. После совместной отработки задачи с одной из ПЛА проекта 671РТМ мы всплыли на поверхность. Здесь нас впервые сфотографировал американский патрульный самолет «Орион» (позднее в иностранной прессе я часто видел этот снимок: 450 с левого борта, 450 сверху).

Во время испытаний мы по необходимости заходили в Западную Лицу, стояли у второго пирса. Лодка считалась суперсекретной, и на корабль никого, включая офицеров штаба, не пускали. Командующий флотилией вице-адмирал Е. Д. Чернов посетил К-239, походил по отсекам.

Мы продолжили заводские ходовые испытания, перешли в Белое море и после завершения испытаний в июне пришли в Северодвинск. На заключительном этапе испытаний старшим на борту был командир 339-й отдельной бригады строящихся ПЛ капитан 1-го ранга Л. М. Сальников.

Вскоре начались государственные испытания. Комиссию по приему корабля в состав ВМФ воз-

главлял старший уполномоченный Балтийской группы Постоянной комиссии государственной приемки кораблей в состав ВМФ капитан 1-го ранга И. П. Манаков.

Отходили мы госиспытания, вернулись к стенке северной сдаточной базы, и в один из сентябрьских дней состоялось подписание приемного акта и подъем Военно-морского флага. Вскоре мы вновь отправились в Западную Лицу, переход был совершен в надводном положении.

## В 6-й дивизии ПЛ СФ

Новым местом нашей службы стала 6-я ДиПЛ 1-й ФлПЛ СФ. Это было молодое соединение флота, в состав которого входили самые современные на тот момент ПЛА проекта 705 (705К), или «автоматы», как их называли в обиходе.



Многоцелевая атомная подводная лодка проекта 705 6-й ДиПЛ

Командиром 6-й ДиПЛ был контр-адмирал Олег Михайлович Фалеев. Грамотный, прекрасно подготовленный, хороший штабист, въедливый и дотошный, он отличался спокойным характером и ровным поведением. Мы на флоте привыкли к несколько иному отношению и стилю общения, и несмотря на поговорку, что криком делу не поможешь, резкий тон и привычка браниться весьма распространены среди руководящего звена ВМФ. Фалеев даже замечания делал достаточно ровным тоном; правда, повторял он их порой по несколько раз.

Прибытие нашего корабля совпало со временем некоторых послаблений в общественно-политической жизни общества. Поэтому когда наша лодка находилась в доке, боцман с моего разре-

шения в нижней части корпуса нарисовал краской зубы и глаза, и лодка приобрела одушевленный вид и еще более стала похожа на барракуду. Естественно, раньше такие художества были бы невозможны, и мы стали первыми в этом начинании (обычно офицеры за свои деньги заказывали только экипажный значок). Также на ограждении рубки была нанесена краской эмблема корабля (вариация на тему корабельного знака).

Такое «граффити» вызывало у личного состава и экипажа завода только положительные эмоции. Более того, появился даже некий воспитательный эффект: подводники стали более дисциплинированными, так как если моряк говорил, что он с «Барракуды», все знали, с какой именно лодки. Но у руководства эта инициатива не нашла понимания, и мне несколько раз доставалось за «неуставную» окраску корабля.

После прибытия в Западную Лицу корабль осматривал командир дивизии. Осмотр лодки О. М. Фалеев начал на пирсе, а я сопровождал его. В носовой части корабля под водой у ватерлинии он заметил белеющее пятно и поинтересовался, что это такое.

— Это, — говорю, — глазок.

— Куда лазок?

— Это не лазок, а глазок. У нас на корпусе нарисованы рот, зубы, глаза.

— Вечно у тебя так — то глаза, то зубы. При постановке в док закрасить.

Эмблему на ограждении корабля также приказали закрасить. Мои попытки оставить всё как есть были резко пресечены. Тогда система противодействия иностранной технической разведке работала по полной схеме, и мы пытались корабль максимально обезличивать. Мои возражения, что лодка, дескать, одна, и хоть ее шашечками покрась, хоть в черный цвет — всё едино, в расчет приняты не были, и во время очередного докования все вернулось к общепринятой схеме.

Много усилий для введения нашего корабля в строй приложил начальник электромеханической службы (ЭМС) дивизии капитан 1-го ранга Владимир Афанасьевич Долгов. Механиком он был от Бога, старался во всё вникнуть и всё подчинить своей механической логике. Кораблям отдавал себя полностью, работал, не жалея сил,

и требовал от подводников дивизии того же. Начальником штаба соединения был капитан 1-го ранга Николай Владимирович Волков, настоящий моряк, умело сочетавший вопросы штабной работы и морской подготовки.

В дивизии нас встретили хорошо. Соединение было на подъеме, в состав дивизии начали поступать новейшие ПЛА, мы чувствовали, что находимся на острие научно-технического прогресса, отсюда возникали и соответствующее настроение и стремление служить. Атомные ПЛ проекта 671РТ готовили к передаче в 24-ю ДиПЛ СФ, вскоре экипажи этого проекта стали уходить в Гаджиево. Месяца через два вслед за нами в дивизию пришла К-278, которая тоже завершила государственные испытания и по совместному решению была передана в опытную эксплуатацию в составе 6-й ДиПЛ.

Началась большая работа по вводу К-239 в состав кораблей постоянной готовности, или в 1-ю линию, как принято говорить об этом на флоте. Не скрою, не обошлось и без трудностей. Корабль был новый, многие вопросы были не решены, организация службы не отработана. Несколько раз наш экипаж пытался сдать 1-ю курсовую задачу, но офицеры штаба находили всё новые и новые недостатки в организации службы, которые нам приходилось срочно устранять. Наложило свой отпечаток и то, что лодка сдавалась с опозданием, часть «отделочных» работ завод делал в спешке, добившись разрешения провести устранения недостатков по внешнему виду уже после подписания приемного акта.

После сдачи Л-1 мы начали отработку Л-2. В этот период стало очевидным внимание, оказываемое нашему кораблю командующим 1-й ФлПЛ вице-адмиралом Е. Д. Черновым. Евгений Дмитриевич, насколько я знаю, всегда серьезно вникал во все аспекты подводной службы и стремился составить собственное представление о новейших кораблях, поступающих на вооружение флотилии. Командующий флотилией неоднократно выходил с нами в море и внимательно изучал возможности корабля в различных режимах плавания. Присутствие высокого начальника на борту вносило в наш распорядок некий элемент размерности, так как выходы с командующим флотилией

начинались обычно в понедельник или вторник и до пятницы обязательно завершались. Так прошло почти полтора месяца.

К марту 1985 года мы сдали все курсовые задачи и приказом командующего СФ были включены в состав сил постоянной готовности. Началась эксплуатация корабля, которая проводилась по специальному плану и поэтому получила наименование усиленной. В соответствии с планами мы должны были испытать всплывающую спасательную камеру (ВСК), провести боевую службу на полную автономность, совершить глубоководное погружение и отработать еще ряд интересных и разнообразных задач.

Проведение испытания ВСК было запланировано на весну. Подобное мероприятие с ПЛА проводилось впервые, поэтому подготовка была самая тщательная. Командующий флотилией вице-адмирал Е. Д. Чернов, настоящий профессионал-подводник, внимательно ознакомился с предоставленным ему планом будущих испытаний. По плану мы должны были перейти в заданный район, погрузиться, «отстрелить» ВСК, всплыть, буксиры должны были забрать камеру, а мы — возвратиться в базу. Евгений Дмитриевич вник в предложенное, одобрил, но сказал, что делать будем всё по-другому.

Лодка была поставлена к пирсу, у которого стоял плавкран. При помощи крана была сделана попытка снять ВСК с лодки. И тут выяснилось, что камера от корпуса корабля отделяться не хочет. Внимательное изучение конструкции показало, что крепления ВСК поджаты так, что исключают возможность отделения камеры от лодки. В течение недели мы занимались регулировкой и добились оптимальных параметров.

Другое предложение Е. Д. Чернова касалось места проведения операции. Выход в полигон, как он посчитал, может иметь слишком непредсказуемые последствия, поэтому принял решение проводить испытания прямо в губе Западная Лица. Действительно, во время Великой Отечественной войны наши подводники смело действовали во фьордах, но загонять под воду ПЛА в узкости нам предстояло впервые. И мы не только ушли под воду в губе Западная Лица, мы еще маневрировали под перископом и погружались на различную глубину.

Для начала мы сделали несколько тренировочных галсов. К-239 погружалась в губе Андреева и следовала в подводном положении на выход из губы Западная Лица (мы доходили почти до острова Кувшин), там разворачивалась и обратно под перископом следовала в базу.

И вот наступил день испытаний. Из руководства флотилии на испытания пошли первый заместитель командующего флотилией контр-адмирал Валентин Яковлевич Барановский (старший на борту) и начальник ЭМС флотилии контр-адмирал Леонард Борисович Никитин. Лодка была тщательным образом удифферентована, мы разбежались, занырнули и на самом широком месте губы Андреева на глубине 50 метров попытались встать на стабилизатор глубины без хода. Но лодка «закапризничала» и желаемое было достигнуто только с третьего раза (как раз перед этим адмиралы направились в кают-компанию перекусить — вот и не верь после этого в «адмиральский эффект»).

Для всплытия в ВСК было отобрано несколько добровольцев. В отряд испытателей вошли ответственный сдатчик лодки Александр Бублик, начальник военной приемки Юрий Василенко, командир дивизиона БЧ-5 Василий Юрин, заместитель главного конструктора ПЛА Владимир Петрович Иноземцев и еще ряд товарищей. Остальных членов экипажа изображали заранее уложенные мешки с песком.

Задраили люки, начали отдавать камеру, а камера опять не отделяется. Потом мы уже в базе разобрались, что чем больше глубина, тем легче отделяется камера, а тогда на глубине 50 метров поволноваться пришлось изрядно. Но в конце концов ВСК сошла с креплений и устремилась наверх, но и лодка пошла наверх. А наверху, забыв о мерах безопасности, к камере устремились буксиры и начали цеплять ее, чтобы тащить к берегу. Всплытие мы приостановили, но лодка в подводном положении все равно продолжает движение. Пришлось пережить несколько весьма неприятных минут. В общем, мы отскочили в сторону, всплыли, осмотрелись и направили нашего двугорбого верблюда (как сразу окрестили корабль флотские острословы) к пирсу.

Выход подводников из ВСК нашей конструкции после всплытия имеет ряд особенностей.

В стакане ВСК остается около двух тонн воды, которые требуется слить (слив узкий, и времени на операцию тратится много). Наверху у камеры раскрывается и надувается специальный резиновый тубус, который предохраняет ее от захлестывания при волнении. У камеры невысокие мореходные качества, если такой термин можно применить к ВСК, так что плавать в камере — удовольствие ниже среднего. Но всё это — мелочи жизни, важно другое: у подводников есть весьма надежный способ спасения.

Вскоре ВСК подняли из воды и краном «воткнули» на штатное место. И буквально в этот же день экипаж отправился в отпуск. Для ПЛА проекта 945 был предусмотрен второй экипаж ПЛ — 582-й. Командовал им капитан 1-го ранга А. А. Елькин. Одновременно с первым второй экипаж также прошел обучение в Сосновом Бору и прибыл в Западную Лицу. Долгое время мы 582-му экипажу К-239 не передавали, так как Е. Д. Чернов повторял, что смена экипажей будет произведена только после завершения испытаний. К началу испытания ВСК приемо-передаточные документы были практически готовы, и когда все благополучно завершилось, был подписан окончательный акт. 582-й экипаж ПЛ начал отработку задач курса БП, а мы получили несколько месяцев долгожданного отдыха (это был мой первый нормальный отпуск за четыре года).

Спустя несколько месяцев по указанной схеме в Западной Лице были проведены испытания ВСК с К-278.

Следующим испытанием для экипажа стало погружение корабля на предельную глубину. В назначенное время мы заняли полигон и при обеспечении надводных и подводных кораблей пошли под воду. Пройдя больше половины пути, мы начали производить погружение «ступеньками» и после прохода нескольких десятков метров фиксировать состояние корпуса, устройств и оборудования, устраняя неисправности, мешающие дальнейшему погружению. Достижение нижней точки погружения обошлось без эксцессов, и мы на личном опыте убедились, что «Барракуда» способна выполнять задачи во всем диапазоне заданных глубин.

Первая боевая служба К-239 состоялась в начале 1986 года. Старшим на борту по-

шел заместитель командира дивизии капитан 1-го ранга А. С. Богатырев. С интересом прочел его воспоминания о вступлении в строй и первых боевых службах ПЛА проектов 705К и 685. Надеюсь, что со временем он расскажет и о нашем походе. Кратко данную «автономку» я могу охарактеризовать как очень непростую. Во время похода выявились серьезные недостатки материальной части и в первую очередь системы гидравлики, поэтому служба была укороченной и длилась 56 суток. По возвращении из «автономки» мы перешли в Северодвинск, где на лодке был проведен большой объем дополнительных работ.

На первых ПЛА проектов 945 и 685 была достигнута, с моей точки зрения, оптимальная взаимосвязь между флотом и промышленностью во время эксплуатации корабля. После БС наши корабли переходили на судоремонтный завод Минсудпрома (обычно в Северодвинск) или на завод-строитель, где создатели корабля осматривали корпус и устройства, устраняли обнаруженные неисправности и буквально «вылизывали» материальную часть.

У «Барракуд» связь с промышленностью была еще сильнее. В Западной Лице была организована специальная производственно-техническая база (СПТБ), которая на месте проверяла и контролировала состояние материальной части, принимала наши заявки на устранение неисправностей, а если возникшие неисправности можно было устранить на месте, вызывала ремонтную бригаду (позднее, когда мы перешли в Видяево, СПТБ также была переведена на новое место). В 1990-е годы СПТБ прекратили свое существование, а ведь в середине 1980-х такое сервисное обслуживание планировалось развивать.

Также для обслуживания корабля в базе был сформирован 112-й технический экипаж подводной лодки (ТЭПЛ) по образцу ТЭПЛ проекта 705. В нем должно было быть 350 человек личного состава, которые брали на себя все обязанности по содержанию корабля в базе, а также по выполнению различных обеспечивающих работ, таких как несение вахт и т. п. Но 112-й ТЭПЛ просуществовал недолго и через несколько лет своей жизни был расформирован. Это вызвало увеличение численности экипажа лодки: первоначально в экипаже было 65 человек, а сейчас 72.

## ПЛА проекта 945

ПЛА проекта 945 («Барракуда») создавались, как тогда говорили, в качестве нашего ответа американским ПЛА типа «Лос-Анджелес». Конструкторам ЦКБ «Лазурит» удалось внедрить в конструкцию ПЛА все новейшие достижения отечественной кораблестроительной промышленности и создать корабль, равному которому в мире не было и нет.

Добиться высоких тактико-технических элементов (ТТЭ) удалось в первую очередь благодаря исполнению лодки в титановом корпусе: применение титана дает несколько неоспоримых преимуществ. Во-первых, корпус корабля становится практически вечным: в отличие от стальных корпусов может служить до ста лет (для долгой службы необходимо только своевременно менять «начинку» лодки); во-вторых, у титана отсутствует магнитное поле, а значит, корабль по такому параметру практически не обнаруживается; в-третьих, из-за ряда свойств титана конструкции из него более массивные — следовательно, более успешно гасятся различные вибрации и ниже общая шумность; в-четвертых, титан легче стали. Перечень можно продолжить.

Корабль имел хорошие мореходные качества, обновляемую главную энергетическую установку и отлично управлялся в надводном и подводном положении; для нестандартных ситуаций были предусмотрены два вспомогательных двигателя («вентиляторы», на сленге подводников).

Вооружение корабля включало восемь торпедных аппаратов калибра 533 и 650 мм, из которых возможно применение практически всей созданной советскими оружейниками номенклатуры минно-торпедного оружия. Отличительной особенностью корабля является большой боезапас — такого количества единиц оружия нет ни на одной отечественной или зарубежной ПЛ, и это дает командиру корабля неоспоримые преимущества в любой ситуации, будь то дуэльное противоборство с ПЛА в подводном положении или операция против конвоя противника.

На корабле были установлены современные «изделия» радиоэлектронного вооружения (РЭВ). В первую очередь стоит назвать гидроакустический комплекс (ГАК) «Скат-

КС», который позволял нам устанавливать контакты на дальностях, несоизмеримых с дальностями обнаружения ГАК ПЛА 2-го поколения. Именно на ПЛА «Барракуда» и последовавших за ними «Кондорах» (ПЛА проекта 945А) советские подводники начали на равных вести борьбу с американцами в дуэльных ситуациях. Но мы имели и свой камень за пазухой — средства неакустического обнаружения подлодок, которые позволяли нам решать многие непростые поисковые задачи.

У корабля практически нет слабых мест. Хорошо продуманная компоновка, удобное размещение механизмов и оборудования, достаточно комфортные условия размещения личного состава. Во время усиленной эксплуатации корабля был выявлен ряд недоработок в конструкции, которые я со своей точки зрения могу объяснить внедрением большого количества новшеств, благодаря чему появления подобных «накладок» избежать трудно. Все они были выявлены и устранены еще на головном корабле, и серийные корабли строились уже без этих «ляпов» первенца. В иной комплектации РЭВ должны, на мой взгляд, были идти ПЛА проекта 945А: логика конструкторского решения, реализованного на «Кондоре», имеет свое обоснование, но она потеряла связь с реальным положением дел на флоте.

Слабым местом судостроительного завода «Красное Сормово» была технология приклеивания к корпусу ПЛА специального резинового покрытия — в течение непродолжительного нахождения корабля в море листы отклеивались и отваливались. На других предприятиях Советского Союза подобная технология была хорошо освоена, подтверждением чему может служить внешний вид ПЛА, построенных на других заводах. На «Красном Сормове» технология постоянно нарушалась, и свидетельства этому хорошо видны на многих фотографиях ПЛА. Сначала мы шутили, что на заводе, видимо, клей разбавляют, потом стало ясно, что причина заключается в излишней спешке и в несоблюдении сроков операций. Конечно, были предложения, как всё вернуть на свое место, но сначала в государстве не хватало денег, чтобы довести дело до ума, а потом пропало и желание. Тем более что в эпоху «рыночных отношений», если нет соответствующего кон-



троля, выгодно делать работу так себе — объемы денег на восстановление противогидролокационного покрытия шли немалые.

Во время строительства лодки нам говорили, что серия ПЛА проекта 945 планируется в 30 единиц. Я полностью уверен, что вместо строительства двух серий ПЛА (проектов 971 и 945) для нашего флота надо было строить крупную серию ПЛА только проекта 945. Тем более что, как показывает иностранный (ПЛА типа «Лос-Анджелес») и отечественный (ПЛА проекта 971) опыт, и можно и нужно в ходе строительства серии вести совершенствование отдельных ТТЭ корабля, а не создавать новые проекты в рамках одного поколения.

Возможности создания крупной серии ПЛА проекта 945 у завода были, и если бы предприятие не сдерживали сверху, то спустя короткий срок завод бы строил по три ПЛА этого проекта в год. На предприятии для «Барракуд» был построен специальный эллинг (три пролета по два стапеля). Кроме того, было создано два цеха для титанового производства. В одном цехе титан резали и обрабатывали, в другом собирали обечайки и корпусные конструкции.

В свое время противники титана в качестве одного из главных аргументов против внедрения титанового исполнения корпуса называли высокую стоимость этого материала. Действительно, на первом этапе освоения этого конструкционного материала так и было, но в дальнейшем в СССР была создана мощная титановая промышленность и разница в цене между сталью и титаном постепенно перестала быть заметной. Однако при советской власти экономическая сторона вопроса зачастую рассматривалась в последнюю очередь: государство гарантировало право на труд всем гражданам страны и, перефразируя это выражение, право на ПЛА каждому ЦКБ.

## На «самой морской» должности

В ноябре 1986 года меня назначили заместителем командира 6-й ДиПЛ. Отныне основной моей обязанностью становилось обучение молодых командиров. Я стал регулярно выходить старшим на борту на различных ПЛА дивизии.

Приказ о назначении застал меня в Северодвинске, где наша К-239 находилась на профилактическом ремонте, поэтому одновременно я узнал, что пойду старшим на борту во время возвращения в Западную Лицу.

Командиром К-239 был назначен капитан 2-го ранга Геннадий Викторович Барышков, помощником командира — капитан 3-го ранга Дмитрий Евгеньевич Чернов (к сожалению, его служба оказалась недолгой, вскоре он скончался от рака). Часть офицеров экипажа ушла с повышением на различные должности, но уровень подготовки и общий настрой подводников моему преемнику удалось сохранить, что и показала вскоре состоявшаяся БС на полную автономность.

К весне 1987-го экипаж под командованием Г. В. Барышкова сдал необходимые задачи курса оевой подготовки, приготовления к БС были закончены, и в один из мартовских дней К-239 покинула родную базу. Старшим на борту назначили меня, вместе с нами в море отправился главный конструктор проекта Н. И. Кваша.

Вторым заместителем командира дивизии одновременно со мной был капитан 1-го ранга Александр Сергеевич Богатырев. У нас с ним негласно были поделены корабли. Он, как фанат ПЛА проекта 705 (705К), часто выходил в море на лодках этого проекта, в его «заведовании» была и К-278. Моими кораблями стали «Барракуды» и начавшие вновь поступать в состав дивизии ПЛА проекта 671РТМ.

В этот период события моей службы носили достаточно размеренный характер: старшим на борту я совершал по одной боевой службе в год, регулярно «вывозил» молодых командиров в полигоны боевой подготовки, принимал и приводил переданную от промышленности «новостройку» (обычно под конец года).

Второй лодкой, которую я привел в 6-ю ДиПЛ, стала К-276 — второй корпус ПЛА проекта 945. Под конец года я был командирован в Северодвинск, чтобы быть старшим при переходе. К-276 командовал капитан 1-го ранга Сергей Витальевич Кулаков. В 1988 году я на К-276, но уже под командованием капитана 1-го ранга Валерия Тихоновича Ляхова, пошел старшим на борту на боевую службу.

Третьим кораблем, который мне было доверено привести в дивизию, стала К-414 проекта 671 РТМ под командованием капитана 1-го ранга Сергея Викторовича Кузьмина.

Командиром дивизии во время описываемых событий был контр-адмирал Владимир Тимофеевич Прусаков. Грамотный и хорошо подготовленный офицер, спокойный и рассудительный человек, он не боялся брать на себя ответственность, мог признать свою ошибку, поощрял инициативу, а при случае мог и голову «отрубить». С подчиненными в обращении он был корректен, и служить с ним было приятно. В 1988 году он был направлен на обучение в Военную академию Генерального штаба им К. Е. Ворошилова, а на его место назначили капитана 1-го ранга Олега Тимофеевича Шкирятова.

В 1991 году я пошел старшим на борту на К-239 с 298-м экипажем ПЛ. Экипажем командовал капитан 2-го ранга Виктор Степанович Каноненко. По возвращении со службы я узнал о своем новом назначении. Еще эта служба была для нас необычна тем, что пока мы находились в море, 6-я ДиПЛ была передислоцирована из Западной Лицы в Видяево, то есть провожало нас командование 1-й флотилии поводных лодок, а из похода встречало уже командование 9-й эскадры подводных лодок во главе с вице-адмиралом Анатолием Ивановичем Шевченко.

## Удар Локтем

В декабре 1991 года состоялось мое назначение на должность командира 6-й ДиПЛ. Вступить в командование соединением мне пришлось в непростое для нашей страны и флота время. С одной стороны, в России бушевали политические бури, экономика начала пробуксовывать, с другой — поставленных задач по охране морских рубежей нашей Родины никто не отменял. Несмотря на трудности с материально-техническим обеспечением и задержки с выплатой денежного содержания военнослужащим, ПЛА дивизии регулярно выходили в море. Способствовало этому и хорошее техническое состояние наших кораблей, так как самой старшей лодке дивизии было

чуть больше пяти лет (ПЛА проекта 705 были выведены из состава сил постоянной готовности и передавались в 33-ю ДиПЛ).

В феврале 1992-го состоялся мой выход в море старшим на борту К-276. Экипажу под командованием капитана 2-го ранга Игоря Григорьевича Локтя предстояло отработать задачи БП в одном из полигонов нашего флота. Но сначала небольшая предыстория.

Исторически сложилось так, что мы всегда вели отсчет линии своих территориальных вод, если говорить упрощенно, от двух наиболее выступающих точек. Для Севера, например, такими точками были мыс Цып-Наволок полуострова Рыбачий и северная оконечность острова Кильдин. Совершенно иной подход к определению границы территориальных вод существует у американцев: они считают, что исходные линии, от которых начинаются территориальные воды, следует проводить с учетом изгиба береговой линии, и по их мнению, наши территориальные воды простирались от м. Цып-Наволок до мыса Сеть-Наволок и далее от мыса Сеть-Наволок к острову Кильдин.

Назначенный нам полигон находился, согласно нашим определениям, в наших территориальных водах. Командиру ПЛА это придавало некоторую самоуспокоенность, так как времена жестких столкновений периода холодной войны прошли и нарушение территориальных вод ПЛА НАТО не практиковалось. А так как мы находились в своих территориальных водах, то установленный в полигоне дальний контакт был классифицирован как рыболовный траулер.

В действительности дело обстояло несколько иначе. Командир американской ПЛА вел патрулирование у берегов России. Обнаружив К-276, он начал за ней слежение и действовал агрессивно, тем более что мы, как он считал, находились в международных водах. Здесь надо заметить, что долгое время у американских подводников была своя, очень агрессивная манера подводного плавания и слежения, они были уверены в своем превосходстве, поэтому при нестандартном развитии ситуации достаточно часто шли на ее обострение. В нашем случае последствия такого стиля мышления оказались весьма печальными.

Работая по плану учений, мы начали маневр по всплытию на сеанс связи, изменяя параметры движения и глубины. В какой-то момент «супостат» потерял контакт с нами и, чтобы восстановить его, сделал рывок в точку последнего контакта. Его расчеты оказались неверны, выводы о нашем маневрировании неправильны; более того, он ошибся и в оценке глубины нахождения нашей лодки, поэтому оказался над нами, мы же при всплытии въехали ему ограждением рубки в носовую часть с левого борта. Насколько я представляю, «впилили» ему в район киля где-то перед ограждением рубки.

К-276 начала проваливаться на глубину с большим креном. Но наши подводники не растерялись и управления кораблем не потеряли: погружение было приостановлено, лодка продолжала чутко слушаться команд.

Первая мысль была — что мы подняли на корпус рыбака, стоявшего на стопе. Поэтому мы отошли на пару миль в сторону, всплыли на поверхность, осмотрелись. Наверху ночь, звезды в кулак, море спокойно, мороз, легкое парение над водой. Вдали мерцают огни рыболовецких судов. Связались с рыбаками по радио, они сообщили, что сигналов SOS не зафиксировали. Ну всё, думаем, — камнем ушли на дно, даже сигнала бедствия не успели подать. Доложили на берег о произошедшем, получили команду полигон не покидать. Находясь в заданной точке, мы попутно вели обследование места происшествия, пытаюсь обнаружить следы столкновения.



Большой морозильный рыболовный траулер в море

Американская ПЛА SSN689 «Батон-Руж» типа «Лос-Анджелес», а это была именно она, как стало известно позже, так и не всплыла. Основной причиной этого, я думаю, было понимание командиром американской ПЛА неправомочности своих действий. Поэтому он, даже несмотря на очень непростую обстановку на борту лодки, предпочел не всплывать, а на максимально возможном ходу покинуть район столкновения. И здесь еще раз уместно вернуться к стилю поведения американских подводников — мысли об оказании помощи у них, видимо, не возникало. «Батон-Руж» благополучно «доковылял» до родных берегов. Столкновение вызвало большой резонанс в американском конгрессе, тем более что, как стало известно во время слушаний, на лодке после столкновения возник пожар, имелись жертвы среди личного состава и корабль из-за полученных повреждений пришлось списать из боевого состава.



Многоцелевая атомная подводная лодка ВМС США типа «Лос-Анджелес»

По возвращении в базу, как и положено, мы по команде подали морской протест в юридическую контору № 1 Мурманска, в которой подробно изложили наши претензии. Бумага пошла по инстанциям, событие стало достоянием гласности, в дело вступили дипломаты. Начался обмен мнениями, консультации — и всё плавно сошло на нет: американцы умело отстаивали свою точку зрения, а в нашей стране уже, видимо, было не до соблюдения наших прав на море и сохранения неприкосновенности наших территориальных вод.

В дивизии работала комиссия и проводилось расследование. Наши действия были признаны правильными, наказаний не последовало, но... потом при каждом удобном случае начальники различных уровней любили объяснять нам, как надо

себя вести в море и что мы из международных правил нарушили, а что нет.

Основные повреждения у К-276 были в районе ограждения прочной рубки. Ремонтно-восстановительные работы велись очень долго. Прежняя система судоремонта постепенно разваливалась, внедрялся «коммерческий» подход при определении исполнителей заказа, к моему предложению выбрать Государственное машиностроительное предприятие «Звездочка» в техническом управлении флота не прислушались. Схема ремонта была такова: некоей коммерческой организации поручалось провести ремонтно-восстановительные работы, лодка швартовалась к стенке СРЗ «Нерпа», силами же СРЗ проводились ремонтные работы (а также прикомандированными бригадами рабочих, работавшими вахтовым методом). Техническое управление оплачивало работы организации, а уж она рассчитывалась с различными подрядчиками. В итоге ремонтные работы длились полтора года и общая стоимость со всеми издержками намного превысила сумму, которую выставлял северодвинский завод.

Так или иначе, но техническая готовность К-276 была восстановлена, и корабль выходил в море. Под командованием капитана 1-го ранга И. Г. Локтя экипаж корабля выполнил еще одну боевую службу (старшим на борту был, если не ошибаюсь, капитан 1-го ранга Г. В. Барышков).

## Во главе 6-й дивизии ПЛ

Дела и обязанности командира 6-й ДиПЛ я принял 18 февраля 1992 года. Начальником штаба соединения был капитан 1-го ранга Леонид Федорович Катухин, заместителем командира дивизии — капитан 1-го ранга Валерий Георгиевич Авластимов, заместителем командира дивизии — начальником ЭМС — капитан 1-го ранга Анатолий Никандрович Некрасов, начальником политотдела — капитан 1-го ранга Анатолий Николаевич Обризан. В один день с моим назначением на должность вторым заместителем командира дивизии был назначен капитан 1-го ранга Геннадий Викторович Барышков.

В 1992 году капитана 1-го ранга В. Г. Авластимова на должности сменил капитан 1-го ранга Владимир Иванович Котомкин. Капитану 1-го

ранга А. Н. Обризану предложили перейти в Военно-морские силы Украины, и после его ухода начальником воспитательных структур дивизии назначили капитана 1-го ранга Ивана Ивановича Нидзиева.

За время моего командования 6-й ДиПЛ в состав 33-й ДиПЛ были переданы последние ПЛА проекта 705 (705К), на вооружение соединения продолжали поступать ПЛА проектов 945А, 671РТМ. Экипажи соединения регулярно несли боевую службу и занимались отработкой задач боевой подготовки.

Много времени и сил отнимало обустройство соединения на новом месте службы, в Видяеве. В 1991 году в соответствии с директивой Главного штаба ВМФ 6-я ДиПЛ была передана 9-й ЭсПЛ. В Западной Лице кораблям становилось тесно, новые ПЛА по-прежнему строились высокими темпами, и флотское руководство шло традиционным путем, доверяя освоение новых кораблей 1-й ФлПЛ.

Освоение Видяево началось в 1950-е годы, когда строительство ПЛ велось ускоренными темпами. Ежемесячно десятки лодок вступали в состав флота, причального фронта для «новостроек» уже не хватало, и начался поиск новых мест базирования. В 1956–1957 годах в губу Ура были перебазированы плавбаза подлодок «Кубань» и шесть ПЛ проекта 613 (одной из них командовал мой отец Юрий Кузнецов). Места были совершенно не приспособлены для базирования, и долгое время лодки стояли по три корпуса с каждого борта ПБПЛ. Позднее надводные корабли начали осваивать соседнюю губу Ара, а для проживания семей моряков началось строительство военного городка, позднее получившего название Видяево.

Вскоре в губе Ура начала базироваться бригада ПЛ, которая потом была развернута в 7-ю ДиПЛ двухбригадного состава (она включала 162-ю и 297-ю бригады ПЛ). В начале 1960-х годов была сформирована 9-я ЭсПЛ. Прибывали новые дизель-электрические ПЛ различных проектов, формировались новые соединения, и в разные годы в состав эскадры входили 42-я, 49-я, 162-я, 297-я бригады ПЛ, 35-я ДиПЛ.

В 1980-е годы 9-я ЭсПЛ была смешанного состава: ДЭПЛ проекта 651 были в 35-й ДиПЛ,

ПЛА проекта 670М-1 — в 50-й ДиПЛ, ПЛА проектов 675МК и 675МКВ — в 7-й ДиПЛ. Наша дивизия стала четвертым соединением эскадры.

Перевод на новое место службы нашей дивизии дался непросто. Западная Лица была обжитым гарнизоном и считалась столицей подводников, и люди не горели желанием куда-то переезжать.

В свое время, когда я переводил 343-й экипаж ПЛ из Западной Лицы в Гремиху, при передислокации к новому месту службы мы потеряли 80% личного состава мичманов и несколько офицеров. Но тогда были советская власть и коммунистическая партия, и если человек не хотел, ему могли приказать. В начале 1990-х обстановка была другой, и переселение на новые места шло с большим трудом. Второй раз я «переселял» экипаж в должности командира К-239. Но и здесь было проще, так как существовало негласное правило: с «новостройки» офицеров не отпускали.

В 1991 году советская власть практически прекратила свое существование, поэтому перевод из Западной Лицы в Видяево у нас отнял почти 60% личного состава.

На новом месте не было особых трудностей с жильем. В то время гарнизон Видяева расширялся, там начал базироваться тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов», поэтому для его экипажа и экипажей наших ПЛ в спешном порядке велось строительство жилых домов. Имелся и причальный фронт для базирования ПЛА. Правда, первоначально наши лодки ставили к пирсу, где долгое время стояла К-192 проекта 675МК, на которой в 1989 году были проблемы с ГЭУ. Радиоактивный фон в этом месте был выше нормы, поэтому пришлось приложить определенные усилия, чтобы добиться перемещения кораблей к другим причалам.

Экипажам ПЛ дивизии была выделена отдельная многоэтажная казарма. С ней нам пришлось помучиться, так как ее строительство было начато лет за десять до нашего прихода. На каком-то этапе строительство прекратилось, начался обычный долгострой. Потом ко времени перебазирования работы резко возобновились, и формально жилье было готово, но на практике нам приходилось тратить много сил на ремонт казармы, продолжают ее ремонтировать и сейчас.

В 1992–1994 годах в состав дивизии прибыли три последних корабля соединения. Первой пришла Б-448 проекта 671РТМ под командованием капитана 1-го ранга Михаила Леонидовича Иванисова, за ней последовали Б-534 и Б-336. Все эти лодки я забирал с завода — был старшим во время перехода в базу.

Очень непросто шли испытания К-336 проекта 945А. Корабль стал последним в серии, судостроительная промышленность находилась в глубоком кризисе, определенное «брожение» наблюдалась и в умах офицеров. За время достройки и испытаний на лодке сменилось три командира, и лишь с приходом капитана 1-го ранга Виктора Анатольевича Ковалева был взят правильный курс на введение корабля в состав сил постоянной готовности. Под командованием капитана 1-го ранга В. А. Ковалева экипаж К-336 добился устранения обнаруженных недостатков, провел испытания корабля, отработал и сдал задачи курса БП ПЛ и вошел в 1-ю линию. Начатое было продолжено капитаном 1-го ранга Игорем Николаевичем Хрипуновым, который сменил Ковалева.

## 7-я дивизия ПЛ

В 1994 году пришла директива об объединении 6-й и 7-й дивизий ПЛ под знаменами последней. К этому моменту в 6-й ДиПЛ было шесть ПЛА, и все они были технически исправны и находились в составе сил постоянной готовности. В 7-й же дивизии обстановка с корабельным составом была похуже. В строю находилась только К-119 «Воронеж» проекта 949А, и была еще «полуживая» К-452 проекта 06704 (ПЛА проектов 675МК и 675МКВ были переданы в дивизион отделения фондового имущества). Но решение сохранить атрибуты 7-й ДиПЛ принималось бывшими командирами этого соединения, находившимися в тот момент во главе флота: нам было сказано, что наша дивизия молодая, а славную историю старейшего соединения требуется продолжить.

Штаб переформированной дивизии комплектовался офицерами двух соединений. Начальником штаба был назначен капитан 1-го ранга Виктор Васильевич Кобелев, заместителем командира дивизии — капитан 1-го ранга Валерий

Георгиевич Авластимов, заместителем командира дивизии — капитан 1-го ранга Сергей Константинович Петренко, начальником ЭМС — капитан 1-го ранга Николай Михайлович Приходько и начальником воспитательного отдела — капитан 1-го ранга Иван Иванович Нидзиев.

Капитан 1-го ранга В. Г. Барышков продолжил службу в Санкт-Петербурге в Госприемке. Капитан 1-го ранга В. И. Котомкин был переведен в управление боевой подготовки штаба СФ. Бывший командир 7-й ДиПЛ контр-адмирал Олег Вениаминович Бурцев продолжил службу в 1-й ФлПЛ, был начштаба и командующим этого объединения, сейчас он служит в ГШ ВМФ.

Многие офицеры из Видяева продолжили службу в 7-й ДиПЛ СФ. Правда, до этого они служили на ПЛА 1-го поколения, так что процесс перехода на ПЛА 3-го поколения не для всех прошел безболезненно, на первых порах не хватало мичманов, но со временем все эти трудности были преодолены.

Для обеспечения боеготовности соединения много сил прикладывали офицеры штаба и ЭМС дивизии: в первую очередь начальник штаба капитан 1-го ранга В. В. Кобелев, начальник ЭМС капитан 1-го ранга Виктор Иосифович Барсук, флагманский штурман капитан 2-го ранга Алексей Емелин, флагманский специалист РТС капитан 2-го ранга Александр Львович Поливанов, флагманский врач подполковник медицинской службы Александр Адрианович Гапитов. Моей правой рукой в установлении воинского порядка и настоящим воспитателем стал капитан 1-го ранга И. И. Нидзиев: он много занимался рутинными вопросами береговой службы и осуществлял взаимодействие с шефами, имея большой жизненный опыт, он находил подход к каждому подводнику и направлял службу в нужное русло.

Главной задачей проводимых преобразований стало формирование на СФ второй противозависимой дивизии. Из шести многоцелевых ПЛА и двух ПЛА проекта 949А (в конце 1994 года в дивизию была включена К-141) дивизии были сформированы две ударные и две разведывательно-ударные группы, способные эффективно действовать против крупных отрядов боевых кораблей противника и в случае необходимости с высокой

точность уничтожать авианосцы. Личный состав соединения начал отработку новой организации, осваивая и совершенствуя тактические приемы действий против авианосных ударных групп.

Много усилий отнимала К-452, на которой проводились испытания нового ракетного оружия. Благодаря напряженной работе офицеров штаба дивизии и экипажа лодки К-452 была введена в число боеготовых кораблей, и испытания нового противокорабельного ракетного комплекса продолжались. На К-452 мне доводилось несколько раз выходить в море, быть старшим при переходе лодки в Северодвинск. Корабль произвел на меня весьма приятное впечатление: красивая, хорошо спроектированная лодка.

В дивизии К-452 провела последние годы своей службы, периодически выходя в море. Кораблю в 1997 году было присвоено наименование «Новгород Великий». Несколько лет К-452 командовал капитан 1-го ранга Константин Клавдиевич Абрамов, немало сделавший для освоения нового ракетного комплекса и разработки новых тактических приемов. Последним командиром «Новгорода Великого» стал капитан 1-го ранга Владимир Мельников. После завершения очередной стадии испытаний ракетного комплекса было принято решение вывести К-452 из состава флота, несмотря на то что корабль был технически исправен (требовалась только замена аккумуляторной батареи, а денег на это, как всегда, не нашлось) и мог бы еще служить нашей стране.

В 1998 году К-452 вывели из боевого состава флота, и спустя пару лет ее уже распилили «на иголки». И это при том, что в очереди на разделку по десять и более лет стоят лодки 1-го поколения. Секрет такой скорости известен: деньги на утилизацию выделяет американское правительство, а они знают, какие лодки наиболее опасны для их кораблей.

Несмотря на различные трудности, корабли 7-й ДиПЛ продолжали ходить в море. В год выполнялось две-три БС, фактически мы «тащили» на себе большую часть плана по «автономкам» 9-й ЭСПЛ. С передачей нас в 1-ю ФлПЛ наш вклад в общую копилку БС этого объединения оставался по-прежнему весьма весомым. Много в море ходили ПЛА Б-414 «Даниил Московский» и Б-448

«Тамбов». Неоднократно корабли обнаруживали американские ПЛА различных типов и вели долговременное слежение за «супостатом».

Решали мы и необычные и нестандартные задачи. В 1994 году в районе Северного полюса задачи БС выполняла Б-414 под командованием капитана 1-го ранга С. В. Кузьмина. С этого похода после нескольких лет перерыва началось восстановление практики под-ледных плаваний российских ПЛА. В 1995 году в рамках изучения возможности транспортировки грузов ПЛА подо льдами Арктики на Ямал 485-м экипажем ПЛ на Б-414 было доставлено несколько тонн продовольствия из Западной Лицы в Харасавэй. В обоих походах мне довелось быть старшим на борту.



Многоцелевая атомная подводная лодка Б-414 проекта 671 РТМК «Даниил Московский», выполнявшая в Арктике специальное задание по доставке грузов на полуостров Ямал

В 1990-е годы дивизии везло на командиров ПЛА, каждый из которых был личностью. Гвардии капитан 1-го ранга Николай Анатольевич Ефимов (К-119 «Воронеж»), капитан 1-го ранга Сергей Николаевич Ежов (150-й экипаж ПЛ), капитан 1-го ранга Геннадий Петрович Лячин (К-141 «Курск»), капитан 1-го ранга Олег Григорьевич Якубина (150-й экипаж ПЛ) были хорошо подготовленные, тактически грамотные офицеры, неоднократно выполнявшие задачи по слежению за подводными и надводными кораблями вероятного противника. Командиры многоцелевых ПЛА капитаны 1-го ранга И. В. Воронков (Б-534), В. А. Ковалев (Б-336), А. Г. Щуренко (Б-534), П. И. Литвин (485-й экипаж ПЛ) умело действо-

вали в дуэльных ситуациях с иностранными ПЛА, освоили применение новейших акустических и неакустических средств обнаружения и внесли в свой вклад в развитие тактики действия ПЛА.

Капитан 1-го ранга П. И. Литвин несколько лет командовал 485-м экипажем ПЛ, который периодически «держал» либо Б-414, либо Б-448 нашей дивизии. Петр Иванович отличался тщательным плановым подходом к вопросам службы. Благодаря его тактичности ему удалось создать особую атмосферу во вверенном ему воинском коллективе и ориентировать его на качественное выполнение поставленных задач.

Много усилий к сохранению Б-276 в боевом составе флота приложили командир корабля капитан 1-го ранга Владимир Анатольевич Соколов и его старший помощник (а ныне командир Б-276) капитан 2-го ранга Александр Леонидович Федосов.

В дивизии был сформирован экипаж под командованием капитана 1-го ранга Владлена Васильевича Абхалимова, который был предназначен для К-329 «Белгород» проекта 949А. Были проведены первичные мероприятия по организации нового воинского коллектива, офицеры экипажа неоднократно выходили на стажировку в море на К-119 и К-141.

В дивизии было воспитано молодое поколение старших помощников командиров, многие из которых ныне командуют ПЛА СФ. В первую очередь я бы хотел отметить Михаила Юрьевича Коцегуба (ныне капитан 1-го ранга, командир Б-534), Игоря Николаевича Хрипунова (капитан 1-го ранга, Б-336), Владимира Александровича Волкова (капитан 1-го ранга, Б-414).

В 1998 году ранее истечения установленного срока службы Б-239 была выведена из боевого состава флота — отсутствие финансирования не позволило провести на корабле средний ремонт. Сейчас у нашего флота осталось одна ПЛА проекта 945 (Б-276) и две ПЛА проекта 945А (Б-336, Б-534).

С появлением в дивизии именного корабля — ПЛА К-119 «Воронеж» — началась проработка вопросов оказания шефской помощи субъектами Российской Федерации. Первые контакты были установлены с администрацией Воронежа,

и вскоре был подписан договор о шефстве города над одноименной ПЛА. Сотрудничество оказалось успешным, идея была распространена на все корабли дивизии, и в итоге все ПЛА стали именными (кроме Б-239, которую мы передали в состав 339-й ОБСПЛ). Названия лодкам были даны в честь городов Средней полосы России, Б-414 была названа в честь русского святого Даниила Московского. В непростые 1990-е, когда финансирование флота шло из рук вон плохо и были проблемы и с продовольствием, и с вещевым обеспечением, помощь шефов была и действенной, и своевременной.

## «Курск» идет в Средиземное море

В конце 1990-х годов сложилась непростая обстановка на Балканах. Коалиция стран НАТО во главе с США в марте 1999-го начала военные действия против Союзной Республики Югославия. Руководство нашей страны посчитало целесообразным, несмотря на финансовые трудности, направить в Средиземное море боевые корабли. С Севера в путь отправилась К-141 «Курск» проекта 949А.

Многие годы Средиземноморье было для нас родным. Корабли 3-й ДиПЛ Северного флота (как и других соединений Северного и Черноморского флотов) подолгу находились в этом регионе, который не зря считается ключом к Европе. Потом наступил перерыв, опыт походов и действий в Средиземном море начал утрачиваться и забываться.



Атомная подводная лодка с крылатыми ракетами К-141 «Курск» проекта 949А — гроза авианосных ударных соединений Объединенных военно-морских сил НАТО

Выбор на К-141 «Курск» пал не случайно. Корабль 1994 года постройки был технически исправен и готов к дальнему походу. Экипаж корабля возглавлял капитан 1-го ранга Геннадий Петрович Лячин, который имел опыт службы на дизельных и атомных ПЛ, был хорошо подготовлен к выполнению ответственного задания. Несколько лет он командовал К-304 проекта 651, потом, после того как корабль списали, пошел старшим помощником командира на новостроящуюся ПЛА проекта 949А, так как хотел плавать и видел свое место в море на мостике подводного крейсера. Старшим на борту на период БС был назначен капитан 1-го ранга Виктор Васильевич Кобелев — заместитель командира дивизии.

Для того чтобы обеспечить максимальную скрытность плавания, был предпринят ряд организационных и тактических мер. Ведя подготовку, начальник штаба вице-адмирал М. В. Моцак и офицеры штаба флота понимали, что рано или поздно факт нахождения российской ПЛА в Средиземном море будет Военно-морскими силами НАТО установлен, и поэтому перед нами стояла задача, чтобы это случилось как можно позже, а при обнаружении построить тактику действий К-141 таким образом, чтобы «вероятные друзья» запаздывали в принятии решений, действуя, как говорится, постфактум. И нам это удалось.

3 августа 1999 года К-141 покинула Видяево и взяла курс в теплые моря. Практически весь поход ПЛА действовала скрытно, в Средиземном море обнаружила авианосную ударную группу ВМС США и длительное время осуществляла слежения.

Когда факт присутствия в регионе нашей ПЛ стал известен командованию ВМС НАТО, в Атлантике была развернута беспрецедентная для современности поисковая операция, было потрачено много времени и усилий на установление устойчивого контакта с нашей ПЛА, но в целом их результаты оказались весьма смехотворны. Вполне возможно, что в определенных точках «супостат» «прихватывал» К-141, но благодаря умелым и решительным действиям капитана 1-го ранга Г. П. Лячина и эффективному управлению с берега большая часть БС проходила в скрытом режиме. И вскоре некоторые военно-морские начальники наших «вероятных друзей» поплати-



лись своими должностями за неспособность организовать эффективное противодействие российскому подводному крейсеру. Для нас поход еще раз подтвердил высокие ТТЭ ПЛА проекта 949А и способность корабля выполнять поставленные задачи и решать главную — уничтожать авианосцы.



Авианосная-ударная группа ВМС США на переходе морем — цель подводных лодок проекта 949

Служба длилась 77 дней, и 19 октября 1999 года К-141 «Курск» вернулась в базу. На пирсе корабль встречало командование флотилии и дивизии, жены и дети подводников. Был традиционный поросенок, поздравления, слезы радости.

Трагедия, происшедшая с К-141 «Курск» проекта 949А в августе 2000 года, потрясла всю страну и поставила крест на моей дальнейшей службе. Но те печальные события требуют отдельного разговора, и возможно, я вернусь к нему в дальнейшем, тем более что у меня свое видение многих событий, происходивших как на лодке, так и вокруг.

26 января 2002 года появился приказ Министра обороны о моем зачислении в распоряжение командующего СФ, а через два месяца приказом Министра обороны РФ № 189 от 23 марта 2002 года в связи с организационно-штатными мероприятиями я был уволен с военной службы в запас с правом ношения военной формы одежды.

## Рассказывает капитан 1-го ранга Николай Николаевич Пинчук

В июне 1976 года после окончания Высшего военно-морского училища радиоэлектроники им. А. С. Попова я был назначен на 1-ю Краснознаменную флотилию подводных лодок Краснознаменного Северного флота в Западную Лицу, куда и прибыл по завершении своего первого лейтенантского отпуска. Это было 7 августа. На следующий день рано утром мы, молодые лейтенанты, выпускники разных высших военно-морских учебных заведений страны, уже толпились у двери кабинета начальника отдела кадров флотилии в ожидании своей очереди приема и получения назначения на конкретную должность. Конечно, это были очень волнующие часы.

На практике после 4 курса я был в 426-м экипаже 3-й дивизии и знал, что это самая «плавающая» дивизия подводных лодок. Мне очень хотелось быстрее стать настоящим моряком-подводником. Я не хотел годами «курсировать» в составе вновь формирующихся экипажей по учебным центрам ВМФ, судостроительным заводам и береговым достроечным базам. Свое пожелание о предстоящей службе я открыто высказал начальнику отде-

ла кадров. Он меня понял, но всё же предложил несколько вакансий по «большому» и «малому» кругу, — видимо, это была обязательная процедура при назначении выпускников училищ на должности. Однако, поняв бесперспективность такого разговора и оценив твердость моего убеждения, направил меня для дальнейшего прохождения службы в 343-й экипаж крейсерской атомной подводной лодки проекта 671.

Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок. Я был назначен на должность инженера радиотехнической службы — командира гидроакустической группы. Начальник отдела кадров меня предупредил, что я назначаюсь в экипаж, которым командует его личный друг капитан 1-го ранга Коржев Алексей Николаевич. Сбылись мечты. Получив предписание, я бегом помчался в казармы, разыскивая теперь уже свой экипаж. Но, как оказалось, в 6 часов утра 343-й экипаж на подводной лодке К-481 убыл в г. Полярный на СРЗ-10 в связи с обнаружением микротечи реактора правого борта и необходимостью принятия решения по его ремонту.



Главный корпус Высшего военно-морского училища радиоэлектроники им. А. С. Попова в г. Петродворце

Меня прикомандировали к 91-му экипажу капитана 2-го ранга О. А. Петрова, где сразу же определили «обеспечивающим» офицером и назначили проводить политинформации с личным составом срочной службы. Начальником РТС — командиром БЧ-4 экипажа был капитан 3-го ранга И. Качан грамотный и опытный офицер. Хочу отметить, что в то время в дивизии практически все начальники РТС и как командиры подразделений, и как вахтенные офицеры были подготовлены очень хорошо и заметно этим выделялись. И. Качан выдал мне зачетные листы для сдачи зачетов на допуск по специальности и вахтенного офицера на якорь. Конечно, хотелось показать свои знания. Без дополнительной подготовки начал отвечать на достаточно ясные, казалось бы, вопросы. Правда, быстро понял свою ошибку, получив всего четыре зачета. Нужны были время, материальная часть, секретная литература, то есть корабль. Упросил флагманского специалиста РТС дивизии капитана 2-го ранга С. Б. Ерофеева отправить меня в Полярный, так как возвращение подводной лодки в базу явно откладывалось.

Прибыл в Полярный. «Тропой Хо Ши Мина» (вокруг ограждения территории завода) меня провели на территорию СРЗ-10 на подводную лодку, где проживал экипаж. Представился командиру. Капитан 1-го ранга А. Н. Коржев долго со мной беседовал, внес необходимые данные в удостоверение личности, а на подъеме флага представил меня экипажу. Сразу же началась «учеба». Помощник командира и офицеры БЧ-1, БЧ-3, БЧ-4 и РТС были вызваны в штурманскую рубку. Командир дал всем задание: изобразить на листе бумаги губу Западная Лица со всеми рекомендованными курсами, огнями, знаками и их характеристиками (цвет, сектор и дальность видимости). Естественно, для меня это была первая неудовлетворительная оценка.

Сразу после тренировки вахтенных офицеров на подводной лодке была объявлена учебная тревога для ввода главной энергетической установки (ГЭУ). Я был вызван в центральный пост и назначен вахтенным офицером. Не понимая, что при этом делать, какие мои обязанности, стал спрашивать об этом находившихся в центральном посту офицеров и заодно ближе познакомился с ними. Ночь прошла за изучением навигационного оборудования губы Западная Лица и тренировкой в рисовании ее по памяти. Но каково же было мое разочарование, когда утром, собрав офицеров в том же составе, командир предложил всем нарисовать Мотовский залив. Очередная двойка. Часом позже капитан 1-го ранга А. Н. Коржев, застав меня за изучением Мотовского залива, произвел опрос по тактико-техническим данным базовой патрульной авиации ВМС США и НАТО и общему устройству подводной лодки.

Пропуск на выход с территории завода в город я не стал получать из-за ненадобности. Днем занимался общими вопросами, ночью специальными и сдавал зачеты. Так продолжалось три недели. Очень приятно вспоминать о своих первых наставниках, кто помогал мне при любом обращении. Это командир БЧ-5 капитан 2-го ранга А. Корецкий, командир БЧ-4, РТС старший лейтенант В. Павлов, командир БЧ-1 капитан-лейтенант В. Кулиев, командир дивизиона движения БЧ-5 капитан 3-го ранга С. Кротов, командир электро-технического дивизиона БЧ-5 капитан 3-го ранга

И. Михайлик, командир дивизиона живучести БЧ-5 капитан-лейтенант Е. Логинов, начальник химической службы капитан-лейтенант М. Крошко, командиры групп капитан-лейтенанты В. Литвинов, О. Алещенко, Е. Завадько, В. Таран, старший лейтенант В. Наконечников. Моя особая благодарность моему первому командиру капитану 1-го ранга Алексею Николаевичу Коржеву. Огромное всем вам спасибо за оказанную помощь.

Выражаю свою признательность и благодарность своим первым подчиненным, от которых существенно зависело мое становление как офицера-специалиста РТС: мичманам В. Казанских, В. Иванюку, А. Ильюшко, старшине 2-й статьи В. Захаревичу и старшему матросу А. Першину.

В середине сентября 1976 года подводная лодка из Полярного перешла в Западную Лицу, а через две недели — в Северодвинск на СРЗ «Звездочка» для ремонта реактора. Под систематическим контролем командира экипажа я своевременно сдал положенные зачеты и по рекомендации помощника командира Ивана Пахомова и начальника РТС Виктора Павлова, только недавно произведенных в капитан-лейтенанты, в свободное время от службы время стал выходить в город, который, кстати, мне очень понравился. Два месяца в Северодвинске пролетели незаметно. Прибыл экипаж ПЛА К-481 и принял у нас свою подводную лодку. А 343-й экипаж на военно-транспортном самолете доставили в город Североморск, оттуда мы добрались до Западной Лицы.

Перед экипажем была поставлена задача в полном составе убыть в 16-й Учебный центр Военно-Морского флота в г. Обнинск на предподходную подготовку. К новому месту службы убыли капитан 2-го ранга А. Корецкий, капитан-лейтенант В. Павлов, капитан-лейтенант И. Ратин. Старшим помощником командира был назначен капитан 3-го ранга А. А. Елькин, командиром БЧ-5 капитан 3-го ранга Ю. П. Козлов, командиром БЧ-4, РТС старший лейтенант Н. А. Красев. Для дальнейшего прохождения службы на экипаж прибыл лейтенант В. Я. Мурый.

Две попытки экипажа улететь в Москву на военно-транспортном самолете из аэропорта Лоустари не увенчались успехом по погодным условиям. Было принято решение: в Москву ехать всепогодным железнодорожным транспортом.

В Обнинск прибыли за неделю до нового 1977 года. Основное время обучения для меня прошло на тренировках в составе корабельного боевого расчета. По завершении обучения в учебном центре прибыли в родную дивизию. Экипаж отправили в отпуск, который, к сожалению, очень быстро закончился.

В июне 1977 года приняли прибывшую с ремонта из Северодвинска ПЛА К-481, произвели перегрузку (замену) аккумуляторной батареи. На выходах в море выполнили боевые упражнения, подтвердили свою линейность. Загрузили на подводную лодку дополнительные средства индивидуальной защиты и после контрольного выхода в море были готовы к выполнению основного мероприятия, то есть к боевой службе. К сожалению, в этом кратком изложении выполненных мероприятий невозможно рассказать, а тем более показать, сколько труда, здоровья, нервов и лишений стоило это всему экипажу. Одно то, что мы мечтали выйти на боевую службу, выйти как можно быстрее, говорит о многом. Далеко не все даже в первом приближении представляли себе, какие задачи экипажу предстоит решать в море.

В начале августа 1977 года 343-й экипаж на К-481 со старшим на борту заместителем командира дивизии Героем Советского Союза капитаном 1-го ранга В. Е. Соколовым вышел на боевую службу, в ходе которой на первом этапе плавания предстояло пробыть под паковым льдом Арктики 28 суток, обеспечивая безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» — надводного судна, впервые в мире достигшего географической точки Северного полюса. Второй этап боевой службы — поиск и слежение за иностранными подводными лодками и боевыми надводными кораблями вероятного противника в Гренландском и Норвежском морях. Задачи, поставленные командованием перед экипажем, были успешно выполнены.

После короткого отдыха новая вводная: экипажу убыть на СРЗ «Нерпа» (поселок Вьюжный Мурманской области). Предстояло принять ПЛА К-369, прошедшую средний ремонт, выполнить программы швартовых и ходовых испытаний и привести подводную лодку в базу. Нет необходимости пояснять, с какими проблемами судоремонта и приема подводной лодки экипаж столкнулся и какие при этом преодолел трудности.

В мае 1979 года наш командир капитан 1-го ранга А. Н. Коржев убыл к новому месту службы — в Москву, в Главный штаб ВМФ. Командиром 343-го экипажа был назначен капитан 3-го ранга В. Г. Белоусов Молодой командир — значит, полный курс боевой подготовки, ввод экипажа в линию. Затем боевая служба в восточной части Средиземного моря, там, где в это время обострялась обстановка. Старший на борту — капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак.

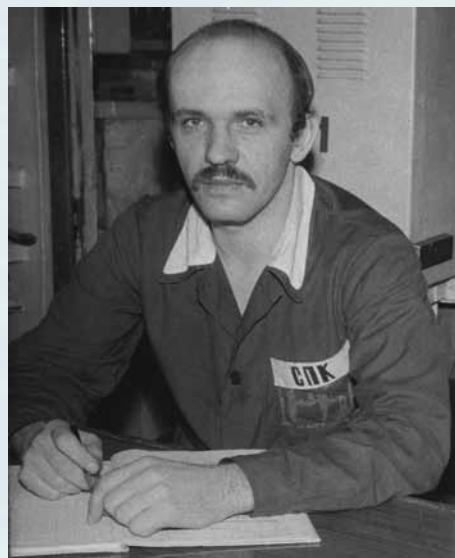
Летом 1981 года экипаж в составе 3-й дивизии был передан в состав 11-й флотилии подводных лодок, с местом постоянного базирования в Гречихе. В Западной Лице оставили с такими усилиями отремонтированную казарму и налаженный быт. В Гречихе достраивали новую казарму, делали всё необходимое, чтобы в ней можно было жить. Ни о каких личных удобствах и квартирах речь не шла. На это времени не было предусмотрено. Постепенно начался обмен жилой площади с офицерами и мичманами 18-й дивизии подводных лодок, переходящей из Гречихи в Западную Лицу. Обустраивались в свободное от службы время. При передислокации экипажа состав экипажа практически сохранился на 100%. Это много хорошего говорит об экипаже и характеризует его дружбу и сплоченность. Трудно было всем. Ни одна семья не была оставлена один на один со своими проблемами. Проблемы решали, а трудности преодолевали всем экипажем. Это не зависело от того, кто на данный момент возглавляет экипаж. Получилось так, что в это время командиры менялись часто. Из экипажа ушли те, чей перевод или увольнение планировались заранее. Замена уходящим была подготовлена.

В 1982 году капитан 2-го ранга В. Г. Белоусов был назначен в 1-ю флотилию подводных лодок начальником отдела кадров. Дела и должность командира 343-го экипажа принял капитан 3-го ранга М. Ю. Кузнецов. И вновь ускоренная боевая подготовка, подтверждение линейности, длительные боевые дежурства с последующим выходом в самом начале декабря на боевую службу. Отпуск за 1982 год перенесли на 1983-й. Без должной сплоченности экипажа, если бы у него не был «закаленный» характер, без настоящей морской и мужской дружбы и взаимопомощи вряд ли все это можно было осуществить с такой, казалось бы, легкостью.



Командир боевой части связи — начальник радиотехнической службы 426-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок капитан-лейтенант Николай Николаевич Пинчук в центральном посту

А мне предстояло продолжить службу на должности командира боевой части связи — начальника радиотехнической службы 426-го экипажа 3-й дивизии. Служебный и житейский опыт, полученный в 343-м экипаже, помогал и выручал долгие годы службы. Всегда помню, что основы службы в меня заложили и как необходимо служить, научили именно в 343-м экипаже.



Старший помощник командира 91-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок капитан 3-го ранга Н. Н. Пинчук. 1985 год



На мостике подводной лодки.  
Командир подводной лодки К-306 капитан 2-го ранга  
А. П. Тесленко, старший помощник командира  
капитан 3-го ранга Н. Н. Пинчук.  
*Средиземное море. 1986 год*

Мой путь на командирский мостик атомной подводной лодки проекта 671 не был легок. Но я знал, как идти к своей цели и что для этого необходимо делать. Неоднократно за эти годы поступал так, как в аналогичной ситуации поступил бы кто-либо из хорошо известных мне офицеров и мичманов 343-го экипажа. Долгое время руководствовался приобретенным в экипаже опытом общения с подчиненными, усвоенными особенностями постановки задач, контроля за их исполнением,

отработкой элементов специальных и корабельных задач боевой подготовки. Опыт 343-го экипажа и добросовестное отношение к исполнению служебного долга принесли желаемый результат.

Завершив службу в Военно-Морском флоте, я переехал жить в город Санкт-Петербург. Работаю. Занимаюсь внуками и внуком. Встречаюсь с бывшими сослуживцами и друзьями, в том числе из 343-го экипажа.



Капитан 1-го ранга запаса Н. Н. Пинчук на заслуженном отдыхе. Увлечения: внуки, работа, музыка

## Несколько рассказов капитана 2-го ранга Михаила Эммануиловича Домнича о службе в 343-м экипаже 3-й дивизии подводных лодок Северного флота

### Рассказ об очень добросовестном матросе Шорикове (не путать с Шариковым)

Подводная лодка в полигонах боевой подготовки на отработке элементов курсовой задачи перед проверкой командиром дивизии. Всплываем на сеанс связи. Вахтенный офицер 3-й смены помощник командира капитан-лейтенант В. А. Беляков руководит всплытием. Командир капитан 1-го ранга А. Н. Коржев с заместителем по политической части капитаном 2-го ранга Г. Н. Родительным сидят на командирском диванчике и о чем-то тихо беседуют.

Все идет как обычно, никаких отклонений: всплыли на глубину 40 метров. Прослушали кормовых курсовых углов, доклад акустиков: горизонт чист. Всплыли на перископную глубину, поднят перископ. Командир у перископа всматривается в горизонт прямо по курсу, а затем начинает вращение перископа для осмотра сектора 30–0–30. Вдруг командир забеспокоился, стал переключать увеличение с 3-кратного на 12-кратное и обратно, вращать ручку вертикального наведения, включать и выключать светофильтры, вращать перископом на разные курсовые углы, чего в принципе никогда до этого не делал. Я наблюдал за этой картиной из штурманской рубки в ожидании

команды на подъем выдвижных устройств и начало сеанса радиосвязи, после которого командир БЧ-4 капитан-лейтенант Н. А. Красев отдал мне антенну для определения места с помощью радиотехнических средств кораблевождения (РТСК).

Вместо команды на подъем антенн связи командир сдавленно произнес: «Штурман!!! Я ничего не вижу в этот х..в перископ, мазня сплошная!!!» Я вылетел из штурманской рубки и прильнул к окуляру перископа. То, что я увидел, повергло меня в жуткое уныние: горизонта не видно, сплошная радужная пелена, фокусирование не помогает и вообще полное ослепление. Первое, что пришло мне в голову: опустить и снова поднять перископ, чтобы смыть ту гадость, которая налипла на верхнее стекло перископа. Высказал эту мысль командиру, на что тот отреагировал достаточно бурно (непереводимая игра слов морского лексикона), но дал команду на опускание перископа наполовину. Через пару минут перископ поднят, но картина практически не изменилась. Мы ослепли. Началось всеобщее обсуждение проблемы: почему, да как такое могло случиться, и вообще что у нас за штурман, если его перископ внезапно вышел из строя, из-за этого может сорваться боевая служба и т. д. и т. п., и всё в красках и с картинками.

Молча стоял перед командиром и напряженно думал о том, что же могло произойти с перископом на самом деле: разгерметизация головы перископа, повреждение линзового механизма или верхнего стекла перископа, или всё вместе. Мне рисовались картины одна страшнее другой. В этот момент боковым зрением увидел старшину команды штурманских электриков Д. Д. Смирнова, который пытался привлечь мое внимание, находясь у рулевого поста. По его жестам догадался, что выход из ситуации найден и мне надо пообщаться с ним.

Не знаю, как это у меня получилось, но стоя перед командиром, я внезапно повернулся к Смирнову и громко отдал команду: «Мичман Смирнов! Зайдите в штурманскую рубку!» Речь командира прервалась, с недоумением он посмотрел на меня, и пока он не опомнился, я спросил: «Разрешите идти?» В ответ услышал: «Идите!» Залетел в штурманскую рубку, где Д. Д. Смирнов успел произнести два слова: «Это мазут». В штурман-

скую рубку зашли командир и замполит. На вопрос командира: «Ну что, штурман?!» — я ответил по всей форме, как положено: «Товарищ командир, предположительно всплыли в пятне мазута. Мазут налип на верхнее стекло перископа. Предлагаю: погрузиться на глубину 40 метров, отойти от точки всплытия на 5 миль, всплыть в надводное положение, поднять перископ на один метр и вычистить верхнее стекло перископа спиртом и бархатной ветошью». На этот раз командир реагировал адекватно.

Через час всплыли в надводное положение. На мостик поднялись командир и боцман, перевели управление и связь на мостик. Погода благоприятствовала. Небольшое волнение и солнце. Запросив разрешение, поднялся на мостик и я. Осмотрел голову перископа, убедился в отсутствии каких-либо его механических повреждений. На стекле и голове перископа толстый слой мазута. Доложил командиру обстановку, на что получил указание: «Ну так мойте свой х..в перископ, да побыстрее, а то здесь эта „Марьята“ норвежская шляется недалеко». Ответил «Есть!» и дал команду в гиропост отмыть верхнее стекло перископа.

Старшина команды ответил «Есть!» и добавил, что матрос Шориков зайдет в штурманскую за спиртом, поднимется на мостик для мытья верхнего стекла перископа. Через минуту появился матрос Шориков. Я налил ему грамм 100 спирта в кружку, напутствуя указанием о бережном расходе спирта и ветоши, убедился, что у него достаточно всего необходимого для такой работы, и запросил разрешение мостика подняться матросу Шорикову наверх для чистки стекла перископа. Получив «добро», отправил его на мостик, а сам присоединился к своему Володе Степанову определять место с помощью РТСК.

Совсем немного о матросе Шорикове: дисциплинированный и исполнительный матрос по второму году службы, специалист 2-го класса, допущен к самостоятельному несению вахты в гиропосту в 3-ю смену, инициативный и добросовестный, хорошо обучен. Стараниями Дим Димыча и Володи Степанова матрос Шориков получал различные поощрения... Словом, я был уже готов по приходе в базу подать рапорт командиру о присвоении матросу Шорикову звания «старший

матрос». Никто не мог предположить, что матрос не просто добросовестный, а сверхдобросовестный.

Спустившись в центральный пост, Шориков доложил, что стекло перископа чистое. Подав команду поднять перископ, я ожидал увидеть чистый горизонт, голубое небо и солнце, но когда глянул в окуляр, мое дыхание сбилось, а лоб покрылся испариной: видно небо, видно море, но как через матовое стекло. Я повернулся к Шорикову и произнес: «Плохо почистил». На что он с обидой в голосе произнес: «Я хорошо почистил, даже нулевочкой после спирта протер, потому что после спирта оставалась очень тонкая радужная пленка. Вот я ее шкуркой и снял».

В центральном посту воцарилось гробовое молчание: офицеры, находившиеся в центральном, сразу поняли, что штурману наступает полный конец, и вежливо стали отворачиваться, как будто бы ничего не слышали. Через минуту в центральном разразилась буря смеха. Я тоже начал смеяться, так как ничего другого мне не оставалось. Только один матрос Шориков стоял передо мной с абсолютно серьезным лицом и недоумевал, почему все вокруг давятся от смеха. В это время в центральный спустился командир. Нетрудно представить, что тут происходило.

Как я выкрутился из создавшегося положения — другой рассказ, но через неделю после возвращения в базу у нас была новая голова перископа с прекрасной цейсовской оптикой. Шориков не получил звания старшего матроса, я не был наказан, что само по себе было высшей наградой и лучшим поощрением, а командир стал относиться ко мне с большим уважением.

## Рассказ о том как я передавал привет капитану 1-го ранга Вячеславу Федоровичу Ермаку

Я не был знаком с ним лично, хотя больше года видел его почти каждый день. Он был командиром К-306, а я был штурманенком в 426-м экипаже. Наши экипажи жили в казарме на одном этаже. Шел 1977 год, я к этому времени уже успел опе-

риться. В составе 426-го экипажа сходил на учение «Щука-77» и на боевую службу в Средиземное море на К-462. После боевой службы экипаж прошел санатории и отпуск. В отпуске я побывал в Киеве, где жили мои дедушка и бабушка. Я их навещал и пробыл у них несколько дней. Они занимали одну комнату в большой коммунальной квартире в центре Киева.

В квартире проживало еще шесть семей, в том числе и Светлана Василевская, женщина около 40 лет, которую я знал много лет, так как навещал деда с бабкой достаточно часто. Как-то раз я вышел покурить на коммунальную кухню и встретился со Светланой. Поскольку она знала меня с раннего детства, то и встреча была радостной и не без возгласов типа: «О боже, Миша, как ты вырос, какой замечательный молодой человек» и т. д. и т. п. В итоге разговор свелся к тому, где я служу. И тут она мне заявила, что ее брат Слава Ермак тоже служит на атомных подводных лодках, командиром и тоже на Северном флоте. На вопрос, слышал ли я о таком командире, ответ был однозначный: не только слышал, но и почти каждый день видел, и очень скоро увижу снова, так как мой отпуск заканчивается через несколько дней.

Если честно, то вернувшись на службу, я забыл о данном Светлане обещании передать ее брату привет, так как навалилось много работы и не было времени передохнуть. Наш экипаж снова принимал К-462, и сами понимаете: приемопередача подводной лодки — не шутка, а куча реальных и очень нелегких задач для членов обоих экипажей. В один не очень для меня прекрасный день я вышел из каюты командиров групп и встретил сдающего дела штурмана К-306 капитана 3-го ранга Анатолия Сопрунова, который был одним из моих наставников. Он получил назначение на должность преподавателя на кафедру кораблевождения в ВВМУ подводного плавания и бегал с обходным листом. Настроение у него было отличное, он мне рассказал о том, как он счастлив переехать в Ленинград.

В это время мы услышали вопль дежурного по этажу «Смирна-а!» и после этого его громкий доклад о том, что во время его дежурства происшествий не случилось. Так как я точно знал, что мой командир капитан 2-го ранга В. М. Монастыршин

находится у себя в каюте, то вновь прибывшим мог быть либо командир соседнего экипажа капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак, либо кто-то из штабного начальства. В этот момент мы услышали очень характерный голос «Вольно». Этот голос мог принадлежать только одному человеку в дивизии — капитану 1-го ранга Вячеславу Федоровичу Ермаку. Толя Сопрунов как-то сразу сник и, произнеся фразу «ладно, я побежал дальше», скрылся в каюте командиров боевых частей экипажа К-306. В этот момент я почувствовал себя очень одиноким перед наступающей опасностью, так как офицерский коридор по мановению волшебной палочки мгновенно опустел. Открылась дверь, и в коридор вошел капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Дело в том, что он недавно получил звание капитана 1-го ранга и его погоны выглядели достаточно свежими, а вот мои лейтенантские были изрядно помяты за год ношения.

Он быстро шел по коридору в сторону своей каюты, а я вдруг вспомнил, что обещал Светлане Василевской передать ему привет от нее. И я решил выполнить обещание несмотря на страх перед самым грозным командиром в нашей дивизии. Понимал, что другого шанса мне может не представиться, поэтому отделился от стенки, в которую вжался при его появлении, и выдохнул:

— Товарищ капитан 1-го ранга, разрешите обратиться? Лейтенант Домнич...

Он с задумчивым видом прошел мимо, как будто меня не существует. Я подумал: ну и слава Богу, вроде как пронесло. Но не тут-то было. В. Ф. Ермак дошел почти до своей каюты, повернулся в мою сторону, весьма характерно прокашлялся, пожевал губами и прорычал:

— Лейтенант... Что вы хотели?

Я не раздумывая подбежал к нему и произнес:

— Товарищ капитан 1-го ранга, разрешите обратиться? Лейте...

Он не дал мне закончить фразу и про-рычал:

— Докладывайте... лейтенант.

Если честно, то я растерялся и не знал с чего начать, но секунды летели, и я понял, что он меня сейчас приберет. Я выпалил:

— Товарищ капитан 1-го ранга, я был в отпуске в городе Киеве и...

В этот момент он пристально посмотрел на меня и прорычал:

— Ну и что было у вас в отпуске?

Я совсем растерялся, и он это понял:

— Короче, лейтенант...

— Меня просили передать вам привет...

— Какой такой привет... и от кого привет???

— От вашей сестры...

— От какой такой сестры?! Нет у меня никакой сестры!!!

— От Светланы Василевской...

И тут до меня стало доходить, что фамилии-то разные, и может быть ошибка. Мне совсем стало плохо.

— А-а-а... — произнес он, и я почувствовал облегчение. Нет, это не ошибка, ведь маловероятно, чтобы на Северном флоте, на атомных лодках был бы еще один командир Слава Ермак.

— Так она моя двоюродная сестра!!! — прорычал он и спросил, где я с ней познакомился.

Я попытался рассказать про Киев и коммунальную квартиру, но он меня не дослушал и рявкнул:

— Свободен, лейтенант... И замените погоны, они отвратительны... — Повернулся и зашел в свою каюту.

Вот так я познакомился с замечательным командиром, с которым впоследствии прошел две боевые службы штурманом 343-го экипажа, и взаимоотношения у нас сложились очень деловые, с высокой степенью взаимопонимания и уважения к профессионализму каждого из нас. Никому не советую оказаться с таким человеком в такой ситуации.



# Командир электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки 3-й дивизии подводных лодок Северного флота Виктор Игоревич Горячёв рассказывает о службе в экипаже

Считаю, что мне со службой повезло: в 343-м экипаже я прошел стажировку, будучи курсантом, и прослужил в экипаже почти 15 лет от лейтенанта, командира группы, до капитана 2-го, ранга командира боевой части, — вплоть до сокращения экипажа в связи с так называемым реформированием флота.

Экипаж уникальный, укомплектованный настоящими профессионалами, интересными, разносторонне развитыми, честными людьми — настоящими патриотами своей страны. В экипаже не было каких-либо существенных поломок материальной части или аварийных происшествий; не было гибели людей и травматизма.

Это было время расцвета ВМФ, когда быть подводником считалось почетным. Люди с гордостью носили форму, чувствовали, что народ и государство их ценят, поддерживают в материальном и моральном плане. Это были годы напряженной службы с большим количеством выходов в море. Даже находясь на берегу с 6 утра до 8 вечера, люди служили.

Служили по-разному. Но служба не была в тягость. Особенно запомнились бескорыстные человеческие отношения. В Западной Лице с жильем было напряженно. Прибывшие на службу лейтенанты с семьями устраивались кто как сможет. В один из первых дней по приезде к новому месту службы мы с женой прогуливались по городку. Нас обогнали капитан-лейтенант и мичман, спешившие на выход в море. Офицер пошутил: «Что такие грустные? Наверное, жить негде?» Я ответил: «Конечно, негде!» И здесь, по современным меркам, произошло чудо. Человек отдает ключи от своей квартиры со словами: «Через месяц буду», — и называет адрес. Даже мою фамилию не спросил. Сейчас это воспринимается как сказка. Но это было!

Традиции на флоте соблюдались неукоснительно. Прибывшему лейтенанту давалось два

месяца, после истечения которых он должен заступить дежурным по подводной лодке и быть допущенным к самостоятельному управлению группой. Некоторые начальники поступали жестко — запрещали сход домой, чтобы ничего не отвлекло. Так пробовал поступить и Евгений Константинович Логинов — мой командир дивизиона. Но... не на такого нарвался! Не зря в училище командир роты держал нас в ежовых рукавицах до окончания 5-го курса.

Получив напутствие и раскланявшись с начальником, соблюдая все нормы приличия, пропустив три автобуса, на четвертом я отбывал домой, где меня ждала любимая жена. А в пять утра пешком 5 километров — на службу. Хорошо, что со спортом всегда был дружен. Естественно, зачеты были сданы в срок.

Второй этап изучения устройства подводной лодки был на боевой службе 1980 года, где все лейтенанты сдавали зачеты лично командиру капитану 3-го ранга Владиславу Григорьевичу Белосову — за что ему огромное спасибо!

Первая боевая служба 1980 года запомнилась, так как она была первая, летняя, со 2 июня по 18 августа, к тому же в период Олимпиады в Москве.

Мне пришлось двое суток не спать, чтобы наладить автоматическое управление вертикального руля от системы «Шпат».

На боевой службе 1984 года, опять с 2 июня по 18 августа — лето любило нас, — запомнилось слежение за иностранной подводной лодкой, где использовалась система «Алюминий» (стабилизация погружения подводной лодки без хода). Этот маневр может выполнить только очень профессиональный экипаж, на идеально отдифференцированной подводной лодке.

Во время одного из выходов в море на торпедные стрельбы (экипажем командовал капитан 1-го ранга А. Н. Крюков) с командиром дивизии и

штабом на борту из-за замерзания выгородки между основным и аварийным клапанами вентиляции ЦГБ № 2 правого борта подводная лодка не могла погрузиться. Вот здесь и пригодились знания по специальности. Пришлось использовать нестандартный вариант. Я, будучи командиром дивизиона живучести, и старшина команды трюмных Виталий Шейко вскрыли горловину злополучной выгородки, которая находится между легким и прочным корпусами. Впечатлений осталось много — пока мы откручивали порядка 50 гаек, зимнее Баренцево море нас усиленно ласкало, заливая то сверху, то снизу. Но командира мы не подвели, торпедная атака состоялась, а мы были поощрены чаркой спирта и чаем со всякими съедобными дефицитами.

В общем, у нас служили профессионалы своего дела, материальная часть готовилась в базе, поэтому поломок было очень мало, даже незначительных.

С лейтенантских времен я почувствовал силу экипажа и задался целью быть одним из этих профессионалов — и я им стал. В дальнейшем молодежь так же учили относиться к своей работе, как учили нас, — это огромная польза для общего дела.

Экипаж всегда славился дружескими отношениями и сплоченностью коллектива. Общие праздники с женами в кафе и ресторанах по случаям отвалных, привальных, получения очередных званий очень сплачивали экипаж. А если вспомнить суперсерию футбольных матчей на стадионе Гремихи между командами офицеров и мичманов! Главный приз — бочка пива (проигравшие покупают, а опустошают все участники матча). Этот напиток в те времена был большим дефицитом и продавался в городской бане в розлив. После очередного матча к бане подъезжала грузовая машина, а грузчики со словами: «Мария Алексеевна! Это футболисты, им опять бочку!» — бережно грузили очередную футбольную трофей.

Еще о спорте. В период командования экипажем Александра Николаевича Шпортко корабельная вахта следила за чемпионатом СССР по футболу. Если проигрывало киевское «Динамо» или «Днепр» из Днепропетровска, то вечером обязательно придет расстроенный командир и сыграет «Учебно-аварийную тревогу».

Запомнилось мне вручение погон капитана 3-го ранга. Произошло это на построении дивизии в День ВМФ, в день, когда мне исполнилось 30 лет. Удивило и очень тронуло то, что начальники



Молодые офицеры экипажа — достойная смена ветеранам. 1985 год. День Военно-Морского флота



Дружный дивизион живучести 343-го экипажа. 1985 год. День ВМФ

увидели совпадение этих дат и ускорили подписание приказа о присвоении звания. После такой заботы служить надо только на отлично!

Запомнилось возвращение с боевой службы 1986 года. Эмоциональное состояние подводника в день возвращения с боевой службы описать нельзя — его надо прочувствовать. За плечами 76 суток похода — и вот наконец-то всплытие, свежий воздух, небо. Мы на внешнем Йоканьгском рейде, буквально часы отделяют от встречи с любимой семьей. В общем, настроение преотличное. Уже видим наш отдаленный северный городок. И вот сюрприз от командования дивизии — нас разворачивают и направляют в район Полярного для прохождения гидроакустической контрольной станции. Вот уж точно: «из пламени да в воду! Не скрою: в ближайший час сотня мужчин произнесла очень много «ужасно нехороших» слов. Как в те времена говорили, «чтобы служба раем не казалась». Но ничего, становимся крепче стали, а через сутки лодка неслась в родную базу, буквально взлетая над водой.

Если говорят, что вы выходите в море на двое-трое суток, — не верьте, вы будете греть море значительно дольше. Подводники морально всегда были к этому готовы. И вот на один из выходов «на двое суток» к нам для проверки прибыл офицер из штаба СФ. Трое суток он был энергичен и весел, но после первого изменения плана и прод-

ления срока выхода на трое суток его настроение изменилось — он перестал улыбаться. Когда нам «доверили» еще трое суток, он стал возмущаться: «Какое безобразие! Так к людям нельзя относиться!» Это говорил представитель штаба, который и занимается планированием. После очередного продления возникло беспокойство: «не сошел бы он с ума». Замполит показывал проверяющему фильмы, играл в нарды — только что не плясал перед ним и не пел. В общем, в море мы провели две недели. Помню, что за два часа до прихода в базу штабной сидел в центральном, одетый в шинель, и буквально не шевелился, молящим взглядом встречая командира БЧ-4. Когда он оказался на пирсе, то, наверное, испытал истинное счастье, смеялся, улыбался и лихорадочно курил. Жаль, что так редко присылали нам проверяющих на выходы в море.

Еще один интересный факт. Уже после сокращения экипажа в составе Совета депутатов ЗАТО Островной созыва 2000–2004 годов из десяти депутатов четверо раньше служили в 343-м экипаже. Это Анатолий Гавриленко, Виктор Горячев, Александр Крамарчук и Владимир Токарев.

Так в чем уникальность экипажа?

1. Профессионализм.

2. Подобрались люди ответственные, честные, разносторонне развитые, дружные, доброжелательно настроенные друг к другу.

3. Велика роль командиров (настоящие офицеры, неординарные личности, умеющие ценить и уважать подчиненных, обладающие творческим подходом к любому делу).

Я до сих пор помню аттестации офицерского состава, которые писал А. Н. Крюков: читаешь — и видишь человека, все достоинства отмечены. Это и есть творческий подход.

В таком экипаже, как 343-й, служить в радость, приятно и почетно. Ты видишь и понимаешь свое место, ощущаешь свою полезность и необходимость, твой труд видят и оценивают по заслугам. В этом экипаже всегда могли строго спросить с нерадивых и нарушителей дисциплины, в то же время им не давали упасть ниже. В каждом из них видели человека, умели помочь. Лучше всего об этом могли бы рассказать те, кому командирская требовательность в сочетании с дружеским участием в его судьбе помогли сохранить семью, продолжить службу, добиться уважения в коллективе, принести пользу своему экипажу. Таких в 343-м не единицы, их десятки.

Казалось бы, любая ротация кадров ослабляет экипаж. Уходят самые-самые. Но то, что они сделали для экипажа, их отношение к делу, ответственность за порученный участок работы, забота

о чести экипажа — остается с теми и в тех, кто продолжает служить. Приходящее на экипаж молодое пополнение — это не только матросы и старшины, это и мичманы и офицеры — понимают, в какой экипаж они попали, что им повезло с назначением, в чем особенность и отличие 343-го экипажа от других экипажей дивизии. Восприятие этого настраивает людей на желание укрепить традиции экипажа, показать, что вновь пришедшие в подразделение готовы заменить ушедших. Правильно организованная работа позволяет сплотить людей, передать им традиции экипажа, настроить на решение задач. Молодое пополнение понимает, что из экипажа ушли не «боги», а такие же, как они, только более опытные, обученные, требовательные, ответственные и отзывчивые. Понимают, что те, кто ушел, оставили им честь и славу экипажа, а им ее блюсти и приумножать. И тогда у каждого члена экипажа появляется собственное понимание того, что и как для этого необходимо сделать, чтобы выполнить возложенную на него миссию, а затем передать ее новому поколению экипажа. Тогда не приходится говорить об ослаблении экипажа. В ротации экипажа не слабость, а сила. Ротация — это путь роста, развития и движения коллектива вперед.

## Воспоминания и рассуждения капитана 1-го ранга Николая Алексеевича Красева о службе в 289-м и 343-м экипажах 3-й дивизии 1-й и 11-й флотилий подводных лодок Северного флота в 1973—1986 годах

На мой взгляд, прежде чем что-то вспоминать и рассказывать о своей военной службе, необходимо познакомиться. Поэтому свое повествование я начинаю с рассказа о том, кто я.

### Детство. Дошкольные годы

Родился 23 мая 1951 года в Якутии, в поселке Джебарика-Хая Томпонского района. Якутия образована 27 апреля 1922 года как Якутская АССР в составе РСФСР. В 1991 году Якутская АССР получила свое современное название — Республика Саха (Якутия). Это самый крупный регион России. Кроме того, Якутия — самая большая

административно-территориальная единица в мире: она равна по площади пяти Франциям; Якутия больше, чем второе по размеру государство СНГ — Казахстан. Однако население Якутии меньше одного миллиона человек, что делает плотность населения в ней одной из самых низких по России. Якутия расположена в северо-восточной части Сибири. По суше граничит (с северо-запада на юг, восток и далее на северо-восток) с Красноярским краем, Иркутской областью, Забайкальским краем, Амурской областью, Хабаровским краем, Магаданской областью и Чукотским автономным округом. На севере естественные рубежи Якутии

образуют море Лаптевых и Восточно-Сибирское море. Общая протяженность морской береговой линии превышает 4500 километров. Более 40% территории Якутии находится за Северным полярным кругом. Столица — город Якутск.



Мои родители Александра Яковлевна и Алексей Григорьевич в отпуске со мной и моей сестрой Валентиной. Санаторий г. Хосты. 1957 год

Мои родители — геологоразведчики. В геологических экспедициях, отрядах и полевых партиях отработали более 25 лет. Геологические отряды и полевые партии занимаются расширенным поиском природных ископаемых в предварительно разведанных или перспективных районах. Определяют границы залегания полезных ископаемых. Дают рекомендации по способам разработки подтвержденных месторождений. Отряд и партия имеют отличие только в своем функциональном назначении, все остальное одинаково. Полевая партия — это небольшой поселок численностью населения 100–200 работников. В составе полевой партии нет ни одного взрослого человека, не имеющего конкретной работы. Каждый трудоспособный человек на счету и имеет определенные обязанности. Поселок состоит из 20–25 домов, расположенных на площади около 0,5 км<sup>2</sup>. Вокруг жилых домов производственные здания и сооружения.

Лето в Якутии короткое. Весна заканчивается в конце июня, а в начале августа уже начина-

ется осень. Все свободное время в летний период в каждой семье посвящено подготовке к зиме. К этой работе привлекаются и взрослые, и дети. С четырех лет я тоже принимал в этом участие. Заготавливали грибы, которые сушили, солили и мариновали. Из ягод черники, брусники, морошки и красной смородины варили варенье. Сушили и вялили рыбу, делали консервы. У меня в этих делах были вполне определенные обязанности. Я заготавливал хворост и сухой мох для розжига печи, собирал ягоды. С пяти лет был допущен к рыбной ловле в ближайшем ручье. На ручей ходил с соседским парнем, старше меня на четыре года. Ловили хариуса. Наживка в весеннее время, когда рыба поднимается на нерест — белая нитка, намотанная на цевье крючка. Клев непрерывный: пока идет косяк, только успевай снимать с крючка. А летом, когда начинается комар и рыба становится сытой, на такую наживку рыбу уже не взять, нужна мушка. Когда стал старше, отец брал меня с собой на большую реку. Это незабываемое время. До сих пор помню, как было интересно. Какое охватывает волнение, когда чувствуешь поклевку крупной рыбины. А чего стоит вечерний костер, ночевка в лесу. Отец научил меня многим премудростям жизни в лесу и тундре, которыми я пользовался в своей дальнейшей жизни на Крайнем Севере. Только тот Север, в отличие от Якутии, я называл цивилизованным.

Взрослым летом необходимо подготовить площадки для проведения работ в зимних условиях и обустроить жилье для жизни зимой. Зима в Якутии продолжительная и холодная. Морозы до –60 °С. Выпадает очень много снега. Дороги заносит, практически их нет. Все передвижения пешком. Связь только по радио. В экстренных случаях при наличии погоды может прилететь вертолет. На зиму в отряде остаются только семьи с детьми младше 7 лет, кому еще не нужна школа, и неженатые мужчины.

Летом производится завоз в полевые партии строительных материалов, оборудования, топлива, взрывчатки, продуктов, рабочей одежды и многого другого для выполнения работ — вертолетами или самолетом Ан-2, если рядом с поселком геологов удастся оборудовать взлетно-посадочную полосу. Основные работы, которые проводятся

зимой, — это бурение скважин различной глубины, взрывные работы (шурфы, канавы) на поверхности, отбор керн (порода из скважины бурения) и образцов породы из шурфов и канав, их подготовка к отправке на «большую» землю весной. Весной полевая партия прекращает свое существование. Производится переезд к новому месту дислокации. На старом месте остается хранилище керн и взрывных выработок. Их вывезут вертолетами, когда сойдет снег. Кроме того остается масса пустых бочек из под топлива и неисправное оборудование. Дома подлежат разборке — пиломатериалы в тундре дефицит. Их перевозят с места на место. Как правило, передислокация полевой партии производится в мае. В это время уже намного теплее. Но земля еще не прогрелась, ручьи и реки еще не вскрылись и серьезной опасности не представляют. Переезд происходит организованной колонной из 8–10 тракторов с «пенами» на прицепе. Предварительно производится разведка маршрута движения колонны. «Пена» — это стальной лист размером 3–4 на 6–8 м, толщиной 15–20 мм с загнутыми вовнутрь краями и углами. С нижней части лист укреплен рельсом. Проходимость и скольжение такой «пены» прекрасное, к тому же она очень устойчивая. Отдельно загружают скруб и материалы. Для перевозки людей оборудуют специальные «пены». До сих пор в памяти такие переезды. Не всегда все заканчивалось без происшествий. Иногда было страшно. Особенно при форсировании ручьев и рек. Занимало такое путешествие 5–8 дней. А потом снова обустройство на новом месте. Впереди короткое холодное лето, продолжительная морозная зима и снова переезд.

## Начальная школа

Так продолжалось до 1956 года, когда моей старшей сестре Валентине исполнилось 7 лет и ей пришло время посещать школу. С этого года мы стали жить в поселке Чайка, где были расквартированы основные службы и подразделения Янской геологической экспедиции.

Здесь жизнь очень сильно отличалась от жизни в полевой партии. Чайка была в семи километрах от прииска Депутатского. Это большой поселок, в перспективе город, в котором жили люди, занима-

ющиеся переработкой тех полезных ископаемых, которые разведывали работники геологических партий и отрядов вокруг Депутатского. Основное, что добывали в Депутатском, — это касситерит, руда, из которой выплавляли олово. Побочный продукт этой добычи — редкоземельные металлы. В Депутатском был аэропорт, из которого можно было улететь в Якутск, была школ-десятилетка, был Дом культуры, пекарня и больница. Да и Чайка — это не полевая партия. Есть магазин, медпункт, столовая и клуб.

В наших играх и в детской речи преобладали специфические слова, не всегда понятные взрослому, далекому от геологии человеку, но вполне понятные и доступные нам, детям, выросшим в таких условиях рядом со своими родителями. В шесть лет я знал, что такое буссоль и теодолит, керн и коронка, чем отличается шурф от скважины, пирит от касситерита. Я неоднократно был на буровой у отца. На моей черепной коробке до сих пор присутствуют доказательства этих пребывания на буровой — над правой бровью сохранились два шрама. Это результат травм, полученных на буровой при падении.



Первый класс начальной школы поселка Чайка. За первой партой Люда Белоус и Коля Красев, за второй — Валя Варламова и Лева Себекин. 1958 год

1 сентября 1958 года пошел в первый класс начальной школы поселка Чайка. Моя первая учительница — Клавдия Дмитриевна. Она была единственным учителем в школе. Школа состояла из двух учебных помещений. В одном помещении за

партами сидели ученики первого и третьего классов, в другом второго и четвертого классов. Ведя урок во всех классах одновременно, учительница переходила из одного помещения в другое. Будучи учеником первого класса, более интересно было слушать то, что рассказывали ученикам третьего класса. В третьем классе училась моя сестра. Я был любознательным и способным к обучению ребенком. Родители покупали нам с сестрой много самых разных книг. Мы еще до школы умели читать. Любили рисовать. Учеба в школе трудностей не представляла. Для меня самым трудным было удержаться от того, чтобы не слушать, что рассказывали третьему классу. Иногда подсказывал третьеклассникам ответы на вопросы, которые им задавала Клавдия Дмитриевна. Я успевал за два класса.

Как и всех моих сверстников, 7 ноября меня приняли в команду веселых ребят — октябрят, и я с гордостью носил октябрятскую звездочку с портретом Владимира Ильича Ленина. Выполнял общественную работу: был санитаром и ответственным за полив цветов в классе. Первый класс окончил только на «отлично», был переведен во второй класс и мы с сестрой перешли в другое помещение. Методика обучения не изменилась. Можно сказать, что за два года обучения я освоил программы четырех классов: в первом классе — программы первого и третьего, во втором классе — программы второго и четвертого.

В третьем классе учиться мне было уже неинтересно, ведь я прошел эту программу два года назад, в первом классе. В какой-то степени для Клавдии Дмитриевны я стал помехой. Отвлекался сам и отвлекал других, подсказывал, шумел. Встал вопрос о моем поведении. И всё же третий класс я окончил тоже на «отлично». 19 мая 1961 года, на день рождения Всесоюзной пионерской организации, мне повязали пионерский галстук. Но со мной надо было что-то делать. Сестра в пятом классе уже ездила в школу в Депутатский, перешла в шестой класс. На семейном совете было принято решение, что в четвертый класс я тоже буду ездить в школу в Депутатский. Ни о каком пятом классе не могло быть и речи. Мама сказала, что я не освоил программу четвертого класса и даже не прослушал, а подслушал ее. А это не считается.

Я был единственный ученик, кто из Чайки ездил в начальную школу Депутатского. Учителем был Чебунин Лев Михайлович. Учиться было интересно и мне очень нравилось, что учитель мужчина. Он очень много знал и умел и очень интересно рассказывал. Что-то я услышал повторно, но было много нового, неизвестного мне ранее. В этой школе были большие классы, а сама школа была огромной. Был принят в пионерскую дружину имени Вали Котика. Избирался председателем Совета отряда.



Мои сестры Надежда (слева) и Валентина (справа) и сестра мамы Антонина Яковлевна. Родители в санатории. Отпуск заканчивается через два месяца. 1 сентября 1961 года, г. Кривой Рог

Коля-пионер был на самом деле всем ребятам пример. Учился на «отлично», редко «хорошо». Поведение — примерное. Добросовестно выполнял поручения, принимал активное участие в общественной жизни класса и школы. С первых дней учебы в четвертом классе я подружился с Володей Денисовым. Он замечательный товарищ, настоящий друг. Мы дружим до сих пор. С четвертого и до десятого класса я учился вместе с Сашей Иваненко, Славой Марченко, Володей Матросовым, Виктором Маслаковым, Леной Орловой. Мы и сейчас общаемся друг с другом в Интернете.

## Средняя школа

Год пролетел незаметно. Мне было интересно и нравилось ездить в школу на автобусе. Когда погода портилась, за нами приезжал тяжелый гусеничный тягач (ГТТ), водитель ходил по классам и забирал нас с уроков. Если пурга переметала дорогу, то на следующий день мы в школу не ездили. В Депутатской школе мне нравилось все. Особенно уроки физкультуры в большом спортзале. С окончанием четвертого класса мы перестали быть детьми младшего школьного возраста, наш статус повысился до среднего. Это позволяло перед первоклашками задирать нос и чувствовать себя взрослее. Начиная с пятого класса, когда по каждому предмету стал свой отдельный учитель, я с еще большим удовольствием стал посещать школу. Легко запоминал все услышанное на уроке, быстро выполнял домашнее задание. Особенно нравились математика, физика и химия. Моими любимыми преподавателями стали учитель математики Нехаев Юрий Аркадьевич, физики — Руднева Альбина Федоровна, химии — Манжигеева Алла Мартемьяновна. Она же была нашим классным руководителем. По этим предметам к доске для решения задач меня вызывали в самую последнюю очередь, если до этого никому не удалось справиться с заданием. Я тоже порой не справлялся с заданием — это наши преподаватели готовили нас преодолевать трудности в учебе. Школа работала в две смены. После уроков я оставался на фотокружок. Вел его Лев Михайлович, он научил нас всем премудростям фотографии. Это оказалось очень полезным в будущем.

Шли годы. Я оставался прилежным учеником. Для моих родителей со мной не было никаких проблем. В школе только одни благодарности. Родители с удовольствием посещали родительские собрания. В конце седьмого класса состоялся прием в комсомол. На день приема мне недоставало нескольких дней до 14 лет, но с учетом моих заслуг в учебе мое заявление приняли к рассмотрению. Однако в день проведения комсомольского собрания школы с такой повесткой дня я присутствовать на собрании не мог — началась пурга и нас в школу не повезли. Как потом мне рас-

сказывали мои друзья, Алла Мартемьяновна, наш классный руководитель, объяснила комсомольцам школы, что в этот день транспорт из Чайки не пришел, учеников в школу не привезли. Причина — замело дорогу, проехать невозможно. Охарактеризовала меня как активного пионера и отличника учебы, зачитала мое заявление, поручилась за меня и предложила принять меня в ряды ВЛКСМ в мое отсутствие. Так я стал комсомольцем заочно. В восьмом классе меня избрали комсоргом класса. В старших классах больше внимания стал уделять своей физической форме. Увлёкся баскетболом и лыжами. Меньше всего нравилась легкая атлетика. Это был не мой вид спорта. Больше всего мне не нравился секундомер в руках учителя. А он, секундомер, об этом даже не догадывался. Иначе бы обиделся.

Когда в школе стали готовиться к проведению олимпиад, Алла Мартемьяновна посоветовала мне участвовать по всем предметам. Как она говорила нам с отцом после родительского собрания, мне необходимо соперничество в учебе. Тогда я смогу постоянно быть заинтересованным в повышении своего уровня знаний. Моим основным соперником в учебе был появившийся к тому времени в нашем классе новый ученик Коля Мигачев. Это был интересный, способный юноша. К сожалению, он вместе с родителями уехал, не доучившись в нашей школе до выпускных экзаменов. На олимпиадах я всегда занимал призовые места. Подготовка к олимпиадам заставляла читать дополнительную литературу, учиться самостоятельно, писать конспекты, вникать в вопросы, не предусмотренные школьной программой. Наступил период, когда это стало надоедать, интерес угасать. И здесь я в очередной раз понял, насколько оказались дальновидны и мудры наши преподаватели. Они внимательно наблюдали за нами. Они всё видели и всё понимали, что с нами происходит. И именно в этот момент нам было предложено готовиться к участию в районной олимпиаде. Призеры районной олимпиады допускались к участию в республиканской олимпиаде (Якутской АССР). У нас снова появился интерес. Вместе с тем нам понятно и доходчиво объяснили ответственность участников районной олимпиады. Мы выступали не как частные лица, каждый сам за себя, как это



было на школьных олимпиадах. Мы представляли школу, выступали от имени школы и защищали честь школы. Это накладывало дополнительную ответственность и требовало более тщательной подготовки.

На нашу первую районную олимпиаду нас поехало человек пять-шесть. В районный центр, поселок Батагай, летели на самолете Ан-2. Призовых мест не заняли. Но и чести своей школы не уронили. У нас были места с четвертого по седьмое. Приобрели бесценный опыт участия в таких мероприятиях. Общались со своими сверстниками, которые участвуют в олимпиадах района постоянно. Поинтересовались их опытом и методикой подготовки. Никто ничего не скрывал. Нам просто не хватило опыта. И это мы доказали на следующий год. В девятом классе на районной олимпиаде я занял второе место по математике и третье по химии. В десятом классе мы летали в Якутск на республиканскую олимпиаду. Самое высокое место, которое мы заняли, — шестое по физике. Это удалось сделать мне. Надо сказать, что состав участников был очень сильный. Призеры олимпиады по всем предметам — учащиеся специализированных физико-математических школ республики. На подведении итогов было сказано, с учетом того, что мы впервые выступала на олимпиаде такого уровня, что мы представители обычной общеобразовательной школы — наше участие было признано достойным. Участие в олимпиадах очень помогло в подготовке к выпускным экзаменам, до которых оставалось несколько месяцев.

Моя жизнь с родителями была спокойной и счастливой. Как и в большинстве семей, наши родители жили ради нас и для нас. Мы с сестрой ни в чем не нуждались и были обеспечены всем необходимым. Самая счастливая пора наступала, когда мы всей семьей уезжали в отпуск. Отпуск родителям предоставлялся один раз в три года продолжительностью шесть месяцев. Уезжали мы в мае. Обучение в школе заканчивалось досрочно. Это была отработанная в школе практика. Первую четверть начинали учиться на «большой» земле. В конце первой четверти возвращались: родители на работу, а мы с сестрой на учебу. Это были незабываемые месяцы — каждый раз были поездки на юг, в санаторий, к морю. Посещение родственни-

ков. Общение с двоюродными братьями и сестрами. Особенно нравилось летом в деревне.

После восьмого и девятого классов работал в геофизическом отряде. Работа четыре часа в день — так было определено трудовым законодательством. Отряд был разбит на четыре группы. В каждой по три человека. Один, он же старший группы, специалист по работе с аппаратурой, — это геофизик. И два подсобных работника. Это я и такой же, как я, специалист, в отношении которых юмористы говорили: «подай, поднеси, чего под ногами вертись». Каждый из нас имел вполне определенные обязанности. В чем заключалась работа? От реперной точки, расположенной на небольшой возвышенности, по определенному направлению производилась разбивка профилей. Реперные точки и направления профилей определялись главным геологом полевой партии. Работа начиналась с того, что заготавливались деревянные колышки. Они не должны были быть массивными. Чем легче колышки, тем больше их можно взять с собой. В то же время колышки должны быть прочными. Выбирать материал для колышков меня научил отец. Самый лучший материал — сосновые доски ящичков, в которых привозили и оборудование, взрывчатку, и много чего еще. Колышек должен быть длиной не менее 40 см. С одной стороны он должен быть заострен так, чтобы его можно было воткнуть в грунт или снег, вставить между камней или в трещину камня. С другой стороны колышек должен быть зачищен на 4–5 см так, чтобы на нем можно было легко и разборчиво сделать надпись. Надпись делалась карандашом и имела определенный вид. Например, 24–16–67. Это означало: реперная точка № 24, профиль № 16, точка № 67. На заготовку колышков выделялся специальный день. Как правило, это был дождливый день. Оставались в поселке и целый день в палатке строгали колышки. Иногда этой работой занимались два дня, но не более. А затем, не смотря на непогоду, выход в поле. Номера профилей и номера точек на колышке писали заранее, а номер реперной точки проставляли перед началом разбивки профиля. Ошибки не допускались. Ошибка могла дорого стоить.

У подсобных рабочих лента длиной 50 м. На этой ленте через каждые 5 метров сделаны хоро-

шо видимые метки. Обязательно должна быть запасная лента. У каждого из нас за спиной рюкзак. В рюкзаке колышки, как можно больше, лента, нож, плащ, кеды и продукты на обед. Профили разбивали на самом разном расстоянии от поселка. В связи с тем, что у меня и моего товарища рабочий день был ограничен, нас отправляли на ближние профили. Кеды брали для того, чтобы переобуться, если позволит местность. В кедах удобнее передвигаться по камням.

С выходом к реперной точке завершали маркировку колышков по номеру репера. Геофизик устанавливал треногу, на ней размещал теодолит. Один из нас оставался у реперной точки, а второй, разматывая ленту, двигался в указанном геофизиком направлении, которое он при необходимости корректировал. Когда лента была полностью размотана, первый рабочий шел вдоль нее и на отметках ленты втыкал в грунт или в камень колышек по порядку его нумерации. После того как первый рабочий достигал второго, второй начинал движение в направлении отмеченного ориентира и вновь растягивал ленту на очередные 50 м. И так все четыре часа. При необходимости в наши действия вмешивался геофизик и корректировал направление разбивки профиля. Профили были различной длины — от 500 до 1500 м. Порой профиль шел через овраг, ручей или болото. Несмотря ни на что, колышки должны были быть установлены через 5 метров. Снимали кеды, обували сапоги и вперед. Геофизику наша работа нравилась. Мы хорошо знали свое дело, Нами не надо было управлять. И он всегда с желанием брал нас с собой. Нам с ним тоже нравилось. Это был пожилой, очень интересный мужчина. Много рассказывал нам о своей работе в геологоразведке, отвечал на наши вопросы. За 3–4 дня от выбранной реперной точки мы разбивали до 30 профилей, в зависимости от их длины.

После разбивки профилей начиналось их «прослушивание». Начиная от реперной точки на каждом колышке устанавливалась тренога, а на треногу — прибор, который показывал в этой точке величину магнитного поля земли. Эти приборы привозили в отряд вертолетом перед самым началом работ по разбивке профилей. Каждый геофизик за полученный прибор расписывался и отвечал

за его сохранность. Это были очень важные приборы. Нам запрещалось к ним даже прикасаться. Но наш геофизик нам не только рассказывал об этом приборе, но и разрешал делать замеры. Прибор с одной отметки профиля на другую он переносил сам. В наши обязанности входило: один переносил и устанавливал треногу, другой записывал в журнал номер с колышка (24–16–67) и то, что диктовал геофизик. Через день наши обязанности менялись. По результатам замеров геофизик строил графики и определял глубину и направление залегания рудоносной жилы. Старший группы был доволен нашей работой. По его ходатайству нам выписывали премию.

## Знакомство с дедом

В детстве мне не пришлось общаться со своими дедами. Дед по линии отца работал милиционером и погиб в Брянской области накануне Великой Отечественной войны. А дед по линии мамы не вернулся с этой войны, он числился без вести пропавшим. Мамины родственники после войны пытались его найти, но все попытки были безуспешны и они смирились с этой ситуацией. А дед оказался жив. Будучи тяжело раненым и контуженным, он длительное время находился в госпиталях. Когда смог оценить себя, что он представляет собой как человек, как мужчина, решил в семью не возвращаться, чтобы не стать обузой для своих родных.

До 1964 года дед жил в доме для инвалидов Великой Отечественной войны в Прибалтике, под городом Даугавпилсом. Это я знаю со слов своего деда. Его жизнь была однообразной, скучной и безрадостной. Постоянно болели раны. Особенно беспокоили головные боли. Периодически полностью пропадала память, и он снова месяцами не помнил себя самого и никого вокруг. Угнетала обстановка в Доме инвалидов, особенно отношение обслуживающего персонала из числа местных жителей. С годами провалы в памяти стали реже и короче по времени. Вспомнил жену и детей, где родился и откуда ушел воевать. Появилось твердое намерение вернуться домой, в семью. Как говорил мне дед «для того, чтобы похоронили на родной земле, а не на чужбине». Дед настоял, чтобы руко-

водство Дома инвалидов послало запрос в военкомат, который его призвал и направил в воинскую часть, с целью подтверждения его личности и получения информации о семье. При этом дед просил сделать все втайне от семьи, чтобы не вызвать волнений и беспокойств. Он не знал, кто из семьи жив, а кого уже нет в живых. Военком района подтвердил личность деда, его призыв и направление в действующую армию.

А вот с информацией о семье тихо не получилось. Новость о том, что нашелся Яков Анищенко, по селу распространилась мгновенно. Всем селом собирали в дорогу братьев моей мамы. Они поехали и привезли своего отца в родной дом.

Со своим дедом я познакомился, когда мне исполнилось 14 лет, и мы всей семьей в очередной отпуск родителей поехали на Родину моей мамы в Алтайский край. Мы с дедом сразу понравились друг другу и подружились. Много времени я проводил рядом с ним. Он был слаб, малоподвижен, почти всегда лежал. Зато какой у него был голос, как он умел рассказывать. Дед стал очень интересным для меня человеком. Рассказывал о себе и о своих фронтовых друзьях. Воевал на Балтике, был мотористом на морском охотнике. По ранению был списан на берег. Добился восстановления для службы в плавсоставе. Был снова тяжело ранен и контужен. Имел награды: медаль «За отвагу» и орден Славы третьей степени. Документы к наградам потерялись, когда находился в тяжелом состоянии после ранения в госпиталях и Доме инвалидов. Морская форма деда сохранилась. Ее привела в порядок русская женщина-санитарка в госпитале. Больше всего дед дорожил тельняшкой. От деда я услышал много рассказов о его товарищах, об их отношениях, уважении друг к другу, поддержке и взаимопомощи. О себе он говорил мало. На трудности не жаловался, всегда считал, что им, семье, было труднее. На корабле проще: всегда накормлен, одет и обут, всегда крыша над головой. Научился быть осторожным, о смерти не думал. Больше думал о Поле, моей бабушке, и детях: как там они? Из писем от Поля знал, что все хорошо. И понимал, что на самом деле все далеко не так, что Поля его успокаивает. Угнетало то, что ничем не мог им помочь.

## Как я попал в Военно-Морской флот

Жизнь с родителями в условиях геологоразведочной экспедиции и полевой партии наложили свой отпечаток на мое восприятие своего будущего. Ни у кого не вызывало сомнений, в том числе и у меня лично, что моя дальнейшая учеба и деятельность будут связаны с геологией, что я пойду по стопам своего отца. После десятого класса мы планировали поездку в Ленинград. Я хотел поступать в Горный институт. Это было одобрено и с радостью воспринято семьей и нашими знакомыми. Рад был такому решению один из лучших друзей отца по работе в Якутии ректор Горного института И. С. Родионов. Однако судьба деда, общение с ним, намерение лучшего друга по школе Володи Денисова поступать в военно-морское училище кардинально изменили мои планы. Я поехал в Ленинград, но не в Горный институт.

Выпускные экзамены в школе сдал успешно. Обучение окончил с серебряной медалью. Будучи учениками 10 класса, мы с Володей Денисовым обращались в районный военкомат с просьбой направить нас для сдачи вступительных экзаменов в Высшее военно-морское училище радиоэлектроники им. А. С. Попова в Ленинграде, но получили отказ. Нам было предложено поступать в Тихоокеанское высшее военно-морское училище им. С. О. Макарова. В этом случае военкомат оплачивал нам проезд до Владивостока. Прожив детство в Заполярье, мы не захотели еще какую-то часть своей жизни провести на Дальнем Востоке и от предложения отказались. Самостоятельно отправили документы в Ленинград во ВВМУРЭ им. А. С. Попова. Каждый из нас получил вызов для сдачи вступительных экзаменов. Поступать мы поехали за счет своих родителей. Вместе со мной поехал мой отец, с Володей его мама. Как это хорошо, когда рядом с тобой близкие люди, которые во всем помогут и подскажут. Для нас главным было их присутствие и моральная поддержка.

17 июля 1968 года мы впервые появились на контрольно-пропускном пункте училища. Сдали необходимые документы в учебный отдел, были зачислены в 49-й поток абитуриентов, в каждом потоке 50 человек. Узнали расписание экзаменов и отправились искать роту нового набора. Для нас,



Выпускной 10 класс Депутатской средней школы.

Я справа в нижнем ряду. У меня на плечах руки Володи Денисова. *Июнь 1968 года*

северных парней, теплый солнечный день вызывал особые чувства, плюс прекрасное настроение и некоторое волнение от неизвестного будущего. До этого мы уже приезжали в Петродворец, гуляли в парке, любовались фонтанами. Мне очень понравилось в этом замечательном парке. В Петродворец мы приехали на электричке, а уезжали с пристани парка на «Метеоре» — судне на подводных крыльях. На территории училища аллеи деревьев, спортивные площадки, зеленые газоны. Повсеместно такие же парни, как мы. Играют в волейбол, футбол, загорают. Из открытых окон казарм музыка, на солнечной стороне сушится постиранная одежда. Человек в курсантской или офицерской форме на территории редкость. Никого не видно с книгой или тетрадь в руках. Было похоже на санаторий.

Нашли ротное помещение и старшину роты. Как новичков, нас тут же попытались определить в камбузный наряд. Но так как в учебном отделе мы сказали, что нас не надо размещать в училище,

нам есть где жить в городе, то мы должны были сообщить свои адреса в роту и не опаздывать на экзамены. Сообщили свои координаты пребывания старшине роты, некоторое время походили по территории училища и убыли в город.

Первым экзаменом была математика письменно. Сдавали в большой аудитории, сразу два потока.

Ко второму экзамену была допущена меньшая часть оставшихся претендентов. Математика устно подкосила еще многих. Так как у меня была серебряная медаль и оба экзамена я сдал на «отлично», на этом мое поступление в училище закончилось. Володя сдал физику, написал сочинение — прошел по конкурсу. Из двух потоков, 49-го и 50-го, экзамены сдали 7 человек. Нашей радости не было границ. Осталось дожидаться заседания мандатной комиссии, которая должна была определить, на каком факультете мы будем учиться. Для себя мы выбрали факультет вычислительной техники — как нам тогда казалось, «са-

мый-самый». Однако на мандатной комиссии ее председатель, начальник училища вице-адмирал Ефим Иванович Медведев, узнав, как мы сдали экзамены, откуда и как приехали поступать в училище, отговорил нас от учебы на этом факультете. Факультет вычислительной техники адмирал назвал узкопрофильным и предложил учиться на радиотехническом факультете, на котором научат всему: и вычислительной технике, и тому, с чего она начиналась, — таблице умножения и умению пользоваться логарифмической линейкой. В последующем жизнь подтвердила правильность совета начальника училища и нашего выбора факультета. После мандатной комиссии нас на несколько дней отпустили к родителям.

Был назначен день, когда мы должны были прибыть в училище стриженными, с минимумом вещей и готовыми к преодолению трудностей воинской службы, которые неизбежны, будь ты хоть семи пядей во лбу. От нас это не зависело.

В назначенный день и час, распрощавшись с родителями, мы прибыли в училище. Нам представили командира роты капитана 3-го ранга Геннадия Ивановича Белячкова и старшину роты главного старшину Михаила Иосифовича Валицкого, который оказался из нашей среды — поступивших в училище, к тому же чуть позже он оказался в составе нашего класса. В отличие от нас, он уже имел опыт службы в Советской Армии. Произвели строевой расчет роты на взводы и отделения. Заместитель командира взвода (по строевому расчету) — старшина 1-й статьи Юра Могильников, имевший опыт службы на флоте, он же по учебному расчету старшина класса. Командир нашего отделения — старшина 2-й статьи Геннадий Кореляков, выпускник Нахимовского училища. Мы с Володей Денисовым попали в одно отделение

Нас разместили в казарме, отделение занимало отдельную комнату, на флотском языке — кубрик. Наши с Володей кровати стояли рядом. Каждому выдали аттестат — так на флоте называется полный комплект флотской одежды, обуви и снаряжения.

Все подстриглись «под ноль» и стали до безобразия похожи друг на друга бугристыми черепами и торчащими ушами. У нас объявился взводный парикмахер — Володя Коропец, он стриг нас всех



Таким я приехал в Ленинград. *Июль 1968 года*

в течение пяти лет учебы. Стало трудно ориентироваться и распознавать людей. Через несколько дней все адаптировались и уже не путали друг друга. Было необходимо подогнать форму одежды — длинное подшить, широкое ушить, погоны пришить, бляху надраить, обувь начистить. Чехол на бескозырке постоянно должен быть белым. Это курсантский шик. Нам еще предстояло научиться носить морскую форму. Предстояло научиться очень многому. Времени для этого очень мало. Начался курс молодого курсанта. Каждый день строевая подготовка, изучение автомата, гребля на ялах и хождение под парусом, изучение военной присяги и уставов и еще многое другое.

Любое, даже самое нелюбимое дело имеет не только свое начало, но и обязательно конец. Так и курс молодого курсанта. Он закончился 28 сентября 1968 года принятием военной присяги и вручением ленточки на бескозырку с золотым тиснением «ВВМУРЭ им. А. С. Попова».

На форменке по праву пришита нашивка, символизирующая, что перед вами курсант первого курса. Нахлынувшие чувства — не передать словами. Прошло 45 лет с того памятного дня. Закрываю глаза — и вижу, как все происходило в тот счастливый для меня день, закрываю уши — и слышу слова произнесенной тогда клятвы верности своей Родине, слова команды «к торже-



28 сентября 1968 года — День принятия военной присяги.  
Слева направо: Виктор Веткин, Владимир Коропец, Владимир Денисов, Николай Красев

ственному маршу». Слышу четкий курсантский шаг. В нем угадываются радость, настроение, созерцание настоящего, вера в будущее.

Рядом со мной новообретенные друзья и товарищи. Тогда сложно было предположить, на-



Курсант первого курса. Октябрь 1968 года

сколько мы окажемся дружны и преданы друг другу. Из 23 человек нашего класса, окончивших обучение, сегодня в Санкт-Петербурге проживают со своими семьями Валицкие Михаил и Надежда, Зборовские Владимир и Людмила, Гороховацкие Юрий и Нина, Кореляковы Геннадий и Ирина, Веткины Виктор и Людмила, Денисовы Владимир и Татьяна и мы, Красевы Николай и Татьяна. Мы общаемся, встречаемся, отмечаем дни рождения и праздники. Дружба, заложенная в училище еще мальчишками, переросла нас, сплотила семьи, сделала подругами наших жен. Общаемся с нашими ребятами и их женами из других городов страны: с Валентином Онищенко, Борисом Филиным, Александром Курским, Михаилом Снегиревым, Александром Худяковым, Сергеем Афанасьевым, Александром Мельниковым, Александром Азаренковым. К нашему всеобщему сожалению и огорчению, сегодня уже не могут быть с нами Володя Прудников, Володя Коропец, Юра Могильников и Саша Худяков.

## Я курсант ВВМУРЭ им. А. С. Попова

С первого октября начался учебный год первокурсника. В учебу втянулся быстро. Было много

нового и интересного. Почти сразу наш первый курс радиотехнического факультета переехал в радиотехническую школу им. А. С. Попова — это учебный отряд под Ораниенбаумом: в училище было недостаточно места в связи с большим набором. Преподавателей возили в отряд из училища на автобусе, а мы ездили в училище классами на практические и лабораторные работы на электричке. Это были самые приятные поездки. Школа располагалась в лесу. От города три километра. Преодоление такого расстояния пешим порядком в увольнении или при поездке в училище очень укрепляло физически и создавало настроение. Зимой много снега, лыжная подготовка была основной. Такая обособленность всем пошла на пользу. Окрепли физически.

Первая сессия. Четыре экзамена: история КПСС, высшая математика, физика и начертательная геометрия. Все на «отлично». Я был объявлен отличником учебы. Наш класс по итогам экзаменов — лучший на первом курсе радиотехнического факультета. Мы первые из 11 классов. Первый курсантский отпуск. Однако в Якутию начальник училища нам с Володей ехать не разрешил — далеко, а времени всего две недели. В городе оставаться не захотели. Ездили к моей бабушке на Брянщину. Увидели, как производят самогонку. Попробовали. Поездка в деревню понравилась, самогонка тоже. Вернулись здоровые, бодрые, с хорошим настроением и настроением на учебу.

Первый курс обучения — основа всего. Всё увиденное и услышанное впитываешь как губка. На первом курсе ты либо утверждаешься в правильности своего выбора, либо испытываешь разочарование с вытекающими отсюда последствиями. Уже на первом курсе начинают формироваться личные планы и просматриваться перспективы будущего. Венец любого курса обучения — корабельная практика. Учебные практики спланированы так, чтобы за четыре курса обучения курсант побывал во всех возможных жизненных ситуациях, увидел в реальности то, чему его учат, определил перспективы своей дальнейшей службы. Именно на практике ты определяешь свою цель и намечаешь пути следования к ней. За годы учебы узнал много интересного и полезного для будуще-

го офицера флота, чему способствовали не только теоретические занятия в учебных кабинетах училища, но и практика на кораблях и в частях флота.

Практика после первого курса. Мурманская область. Город Спутник — место дислокации полка морской пехоты Северного флота. Интересно абсолютно всё — от встречи на железнодорожной станции до прощания. Переезд со станции в полк — не в автобусах или в грузовых автомобилях, а в настоящих боевых бронетранспортерах БТР-60ПБ (1960 года запуска в производство, плавающий, с башней). Одна особенность: БТР рассчитан на одно отделение — 8 морских пехотинцев со всем вооружением. Курсантов в каждый БТР помещалось по 12-14 человек. Только Андрей Фриск по своим габаритам был равен морскому пехотинцу.

Интересно абсолютно всё: езда в БТР-60ПБ и в плавающем танке ПТ-76; стрельба из ручного пулемета и противотанкового гранатомета; метание боевой гранаты; участие в тактических полевых учениях: взвод в обороне и на твою позицию надвигается настоящий танк, ты прячешься в нишу, а он над твоей головой проходит. Событие незабываемое. Грохот невероятный. Земля в окопе трясется и осыпается за воротник. Над окопом механик-водитель танка газует, чтобы танку было легче выбраться из окопа, и все выхлопные газы — в окоп. Дышать нечем. Хорошо, что перед учением проводили инструктаж и научили, что в землю надо зарываться глубже, а при проходе танка над окопом необходимо задержать дыхание. Кроме того, надо сохранить в целостности и исправности личное оружие — автомат, из которого стреляешь холостыми патронами, когда переходишь в атаку.

Из Спутника на малом десантном корабле (плоскодонном) совершили свой первый морской поход вокруг полуострова Средний в Кольский залив, в город Роста — к борту крейсера «Мурманск», ошвартованного к стенке судоремонтного завода. Этот поход — событие неизгладимое. Переход морем существенно повлиял на мое решение стать подводником. Не укачались единицы. По итогам учебного года наш класс был признан лучшим на факультете, и курсанты класса были расписаны по боевым по-

стам радиотехнической службы корабля. Все было интересно. Ведь это был боевой корабль. Выход в море — событие. Море не более двух баллов, но раскачавшийся крейсер долго не мог погасить свою инерцию. В Кольском заливе штиль, а крейсер все качает.



Первый курс. Баренцево море. Крейсер «Мурманск». Первый в жизни выход в открытое море. Не понравилось. Качает. 1969 год

Большинство курсантов — это приезжие ребята из других городов, областей и республик страны. Все мы были наслышаны о музеях, театрах, концертных залах и выставках, какие проходят в городе на Неве. Став курсантами, мы смогли воспользоваться представившейся возможностью посещать эти места. Организованно всем классом ходили на концерты, в театры и музеи. В училище работала театральная касса, и билеты можно было купить практически на любой спектакль или выставку. По предъявлении билетов на утренние и дневные спектакли в выходные дни увольнение в город дежурный по факультету производил раньше установленного времени. У таких увольнений было две положительные стороны: посещение театров, музеев и выставок повышало наш куль-

турный уровень и, кроме того, дисциплинировало каждого из нас. При наличии задолженностей по учебе или замечаний по службе увольнение таких курсантов не производилось. Это были хорошие рычаги для командиров и преподавателей, чтобы стимулировать нашу профессиональную подготовку, уровень знаний и укреплять воинскую дисциплину. Это было известно всем и не вызывало никаких обид. Каждый сам выбирал для себя, что он хочет.

Практика после второго курса обучения была также интересна и полезна. В Лужской губе Финского залива нас обучали управлению шлюпкой на веслах и под парусом, управлению малотоннажным катером: отход от причала, швартовка, одиночное плавание и плавание в составе ордера. Стоя на командирском мостике или за штурвалом катера, многие из нас определили для себя свой дальнейший служебный путь. Были в прославленном со времен Великой Отечественной войны соединении торпедных и ракетных катеров в городе Балтийске, в полку морской



Второй курс. Польская Народная Республика, город Гданьск. День ВМФ.  
Слева направо: Борис Филлин,  
Геннадий Кореляков, Николай Красев. 1970 год



противолодочной авиации Балтийского флота в Храброво. На крейсере «Киров» посетили на День ВМФ Польскую Народную Республику с заходом в город Гданьск.

Летом 1971 года мы прибыли на Северный флот на практику на подводные лодки 4-й эскадры в город Полярный. Впечатлений и эмоций масса. Первое посещение дизельной подводной лодки, замкнутость объема, теснота помещений, шум работающих механизмов, первое погружение и первое всплытие, выход на мостик, строгость и в то же время простота общения подводников, их профессиональная подготовка и человеческие качества — это то, что подсказало мне: после училища я буду служить на подводной лодке. Подводная лодка Б-7 — это героическая служба. Если на современных «дизелях» такие условия службы и обитаемости, трудно себе представить, какими были условия на подводных лодках времен Великой Отечественной войны. Правда, тогда об условиях обитаемости думали меньше всего. Больше думали о выживаемости, чтобы, потопив один корабль противника, встретить другой и его тоже отправить на дно.

На пятом курсе я прошел преддипломную стажировку на атомной подводной лодке К-1 проекта 675 7-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота (командир подводной лодки капитан 1-го ранга Галактионов). Кроме меня на эту подводную лодку были приписаны еще два курсанта нашей роты. Мы стажировались по должности командира гидроакустической группы. Накануне подводная лодка вернулась с боевой службы и выполнила учебные торпедные стрельбы. Экипаж готовился убыть в отпуск. ПЛА была ошвартована к плавучей мастерской в губе Малая Лопаткина. На подводной лодке проводился ремонт вооружения и техники силами личного состава подводной лодки и плавучего судоремонтного завода.

Командиром подводной лодки нам были поставлены задачи, в полной мере соответствующие целям и задачам стажировки. Дополнительно, на что командир обратил особое внимание, мы поступали в распоряжение старшего помощника командира для выполнения отчетов по торпедным стрельбам. Практически всегда на практике курсанты привлекаются к такой работе, и мы не были

исключением. У нас уже был опыт, как рисовать кальки маневрирования, делать выписки из вахтенных журналов и все необходимые документы для отчета за стрельбу. Мы успешно справились с этой задачей, старший помощник командира выразил нам свое удовлетворение, а командиру высказал пожелание: «Хорошо, если кто-нибудь из этих курсантов придет к нам на подводную лодку служить в качестве офицера».

Стажировка на К-1 дала мне понимание сути первичной должности офицера радиотехнической службы на атомной подводной лодке. Сравнил то, что знал об этой должности на дизельной подводной лодке, с тем, что узнал об атомоходе. Возможных сложностей в освоении гидроакустического комплекса я не видел, так как гидроакустический комплекс на атомной подводной лодке — это, грубо говоря, набор отдельных гидроакустических станций дизельной подводной лодки, соединенных в единое целое. Задачи и функции аналогичные. Руководство подчиненным личным составом без особенностей. Атомная подводная лодка мне понравилась более строгой дисциплиной, обусловленной вопросами жесткого соблюдения правил радиационной безопасности, несколько иными, чем у дизельной подводной лодки, задачами, автономностью и обитаемостью. По окончании стажировки я утвердился в своем желании служить на атомной подводной лодке и обратился к капитану 1-го ранга Галактионову с просьбой оформить мне вызов для дальнейшего прохождения службы в офицерской должности на К-1 под его командованием. Командир удовлетворил мою просьбу.

Стажировка на пятом курсе обучения имеет своей целью дублирование обязанностей по предстоящей должности под руководством и контролем офицера, который на подводной лодке в данное время исполняет эту должность. Это офицер-наставник. Его задача — научить, подсказать, предупредить, помочь курсанту-стажеру, как в вопросах освоения техники, так и в плане руководства личным составом группы. Моя специализация, полученная в училище, — радиотехническое вооружение подводных лодок. Как правило, выпускники нашего училища с такой специализацией попадали служить на дизельные подводные лодки



Четвертый курс. Заместитель командира взвода, главный старшина. *Ноябрь 1971 года*

и в большинстве случаев получали назначение на должность командира боевой части связи — начальника радиотехнической службы. В училище нас обучали всему, чтобы мы могли успешно исполнять свои обязанности по этой должности. Мы знали организацию радиосвязи и правила боевого использования радиотехнических средств, конструкцию аппаратуры ЗАС, радиопередающих и радиоприемных устройств, гидроакустических и радиолокационных средств, правила их эксплуатации. В училище на четвертом курсе мне было присвоено воинское звание «курсант — главный старшина», и я исполнял обязанности заместителя командира взвода в своем учебном классе, получил опыт руководства подчиненными.

На атомной подводной лодке первичная должность офицера — выпускника радиотехнического факультета училища имени Попова: инженер радиотехнической службы — командир гидроакустической группы. Штатная категория — капитан-лейтенант. Для назначения на эту должность училище готовило офицеров по специализации «Гидроакустическое вооружение подводных лодок». По этой специализации выпускник был подготовлен по вопросам устройства, эксплуатации и боевого использования ги-

дроакустических комплексов и радиолокационных средств подводных лодок. Подготовке по вопросам радиосвязи уделялось меньшее внимание.

Пять лет обучения прошли. Никогда не имел задолженностей по учебе. Экзамены только на «отлично», очень редко на «хорошо». Все больше укреплялся в правильности выбора жизненного пути. Готовил себя к предстоящей службе на флоте. Начиная с четвертого курса исполнял обязанности замкомвзвода. Принял решение после окончания училища служить на подводных лодках. Училище окончил с отличием. Получил диплом, кортик, погоны лейтенанта и предписание начальника училища. Убыл к выбранному месту службы на Северный флот, на 1-ю флотилию атомных подводных лодок.

### Я помню как все начиналось . . .

18 августа 1973 года я прибыл в гарнизон Северного флота Западная Лица (он же Североморск-7, он же Заозерск, в последующем Мурманск-150). Две недели жил на плавказарме в губе Большая Лопаткина и каждый день ходил в отдел кадров флотилии. Окончание училища с отличием предоставило мне право выбора первого назначения на офицерскую должность. Из общения со своими однокурсниками я уже знал, что такое атомная подводная лодка проекта 671, ее особенности и отличия от подводных лодок проекта 675. Подводная лодка К-1 в базе отсутствовала, находилась в море, и мое назначение на нее состояться не могло. Изъявил желание быть назначенным на любую подводную лодку проекта 671 3-й дивизии.

В 1973 году выпускников военно-морских училищ в стране оказалось больше, чем вакантных должностей на кораблях флота, в связи с невыполнением в установленные сроки кораблестроительной программы. Для того чтобы пристроить молодых лейтенантов на должности, нам предлагали самые невероятные назначения. Отдел кадров флотилии выполнял поставленную ему задачу — заполнял вакантные должности. Мне были предложены должности начальника пищеблока на острове Кильдин, командира взвода сторожевых собак на Новой Земле, командира пожарного катера, инженера лаборатории физического пуска реактора. От всех предложений, не связанных со



ВВМУРЭ им. А. С. Попова. 154 класс.

*Слева направо:* сидят заместитель командира взвода главный старшина Николай Красев, Михаил Снегирев, Леонид Степанов, Юрий Гороховацкий, старшина роты главный корабельный старшина Михаил Валицкий, командир роты капитан 3-го ранга Г. И. Белячков, старшина класса главный старшина Юрий Могильников, Александр Худяков, Геннадий Кореляков, Александр Мельников, Виктор Веткин; стоят Николай Гульванский, Александр Рogaцкий, Александр Курский, Сергей Афанасьев, Алексей Голофаст, Владимир Зборовский, Валентин Онищенко, Владимир Денисов, Александр Азаренков, Борис Филин, Владимир Коропец, Владимир Прудников. 1972 год

службой на подводных лодках, отказывался. Проявил настойчивость и терпение, чтобы быть назначенным на подводную лодку по полученной в училище специальности.

Терпение и выдержка увенчались успехом: получил назначение на должность командира гидроакустической группы — инженера РТС 289-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок проекта 671 (командир экипажа капитан 2-го ранга Виктор Константинович Решетов). После возвращения с боевой службы экипаж находился в отпуске.

С личным составом в казарме находились два офицера: врач майор медицинской службы Александр Николаевич Тихомиров, прибывший с другого экипажа и готовившийся уехать в отпуск, и

помощник командира капитан 3-го ранга Иван Викторович Вилейко. Именно ему мой приход в экипаж принес наибольшую радость — есть кому провести политические занятия и политинформацию с матросами и старшинами; есть кого назначить начальником патруля и дежурным по столовой; есть кого на ночь оставить в казарме; есть кого назначить старшим команды на выполнение любых работ и поручений; есть кого... в общем, всегда и везде есть кого и куда. На следующий день заступил дежурным по столовой. Каждый вечер оставался с личным составом. Познакомился с матросами и старшинами экипажа, своего подразделения. На практике познавал вопросы организации службы.



Атомная подводная лодка проекта 671, на которой мне предстоит служить, жить, выходить в море

Экипаж вернулся из отпуска, приняли подводную лодку К-147. Началась подготовка к сдаче курсовых задач. Моим непосредственным начальником, командиром БЧ-4 — начальником РТС, оказавшим мне огромную помощь в становлении в должности и в последующей службе в 3-й дивизии, был капитан 3-го ранга Анатолий Иванович Коломиец, в ближайшее время назначенный на должность флагманского связиста 3-й дивизии. Его заменил окончивший 6-е Высшие специальные офицерские классы капитан-лейтенант Александр Николаевич Костин. Для меня началась пора зачетов на допуск к самостоятельному управлению подразделением и дежурству по подводной лодке. В 289-м экипаже служили отличные специалисты, у которых было чему поучиться, и я этим воспользовался сполна. Не сомневался, что знания и опыт, которыми щедро делились со мной старшина команды гидроакустик мичман Владимир Васильевич Ступко, техник-гидроакустик главный корабельный старшина Виктор Иванович Жуков, старшина команды радиометристов мичман Слава Кухаревич, старшина команды ОСНАЗ мичман Сергей Макарашин, мне обязательно пригодятся.

Моя служба началась удачно. Я получил назначение на желаемую должность. Вокруг меня были офицеры и мичманы, имеющие высокий уровень специальной подготовки и оказывавшие мне помощь по любым вопросам. В установленные сроки я сдал зачеты на самостоятельное управление гидроакустической группой и дежурство по подводной лодке. В этом мне оказали помощь командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Виктор Константинович Достовалов, командиры дивизионов БЧ-5 капитаны 3-го ранга Евгений Сергеевич Анисенко, Николай Иванович Легейда, Иван Степанович Вужилковский, командир штурманской боевой части капитан-лейтенант Валерий Ишханович Асриян, начальник химической службы капитан-лейтенант Александр Владимирович Крошко, начальник медицинской службы майор медицинской службы Александр Николаевич Тихомиров, командиры групп БЧ-5 капитан-лейтенанты Владимир Иванович Телков, Григорий Афанасьевич Шарай, Олег Михайлович Ключков, Игорь Ивановский, Володя Рубцов, Николай Сергеевич Филинук. Всем им выражаю признательность и благодарность за оказанную помощь.

Особо благодарен семье Крошко — Саше и его жене Нине. Это мои первые и самые преданные друзья, которых я приобрел в свои самые сложные годы службы. От них я получал поддержку и помощь. Саша и Нина были мне старшим братом и сестрой. С ними я мог обсудить любую свою проблему, обратиться с любым вопросом и просьбой. Я знал, что мне всегда помогут, посоветуют и подскажут, как необходимо поступить. Мне очень повезло, что я встретил таких людей. Сожалею только об одном: со временем Саша и Нина расстались, а я ничем не смог повлиять, чтобы предотвратить их разрыв. Наша дружба продолжается и сегодня. Мы встречаемся и общаемся. Мы так же, как и раньше, уважительно относимся друг к другу.

Проводил занятия по специальности с матросами и мичманами своего подразделения. Одновременно многому учился сам. Анатолий Иванович научил меня, как необходимо готовиться и сдавать первую курсовую задачу подводной лодки и специальные задачи радиотехнической службы и боевой части связи — основы всех дальнейших действий экипажа. Время летело незаметно. Часто оставался на подводной лодке. Самые плодотворные часы для изучения подводной лодки, ее систем и механизмов — вечерние часы. Идет отработка дежурно-вахтенной службы, и ты принимаешь в этом участие. Сегодня как дежурный трюмный, завтра как дежурный электрик, послезавтра как дежурный турбинист. Это прекрасная тренировка. Практика дальнейших действий подтвердила правильность выбранного мной пути познания подводной лодки.

В начале 1974 года экипаж на подводной лодке К-147 вышел на боевую службу в Северо-Восточную Атлантику. На этой боевой службе я узнал, что такое «квакеры» (для посвященных должно быть понятно), с которыми встречаться и общаться приходилось еще очень продолжительное время. Получил свой первый опыт эксплуатации гидроакустического вооружения подводной лодки, испытал специфику взаимоотношений людей в длительном плавании. Эта первое плавание для меня, офицера, еще только начинающего службу на подводной лодке, было очень полезным во всех отношениях и помогло мне в дальнейшем. Многие события того времени на-

всегда остались в памяти и научили выдержке, спокойствию, рассудительности и осторожности.

Осенью 1974 года мне было предложено назначение на формируемый экипаж ПЛА К-517 проекта 671рт 33-й дивизии ПЛ на должность командира боевой части связи — начальника радиотехнической службы. Предстояло пройти длительное обучение в составе экипажа в Учебном центре ВМФ в Обнинске, принять подводную лодку от промышленности, привести корабль в базу, отработать полный курс задач боевой подготовки — так называемый большой круг. Этот путь был рассчитан на 3–4 года. Только после этого мог быть рассмотрен вопрос моего перемещения по службе. Уже тогда просматривалась перспектива моего служебного роста по специальности в составе дивизии. Через год службы я видел недостатки и формализм в обучении матросов и мичманов РТС подводных лодок дивизии, в вопросах эксплуатации и боевого использования гидроакустических средств, в отработке и сдаче курсовых задач. У меня были идеи и предложения по совершенствованию организации проведения специальной подготовки гидроакустиков, которые не противоречили предъявляемым требованиям, были мной применены на своем экипаже и дали положительный результат. Мне было интересно проводить занятия по специальности, как с мичманами, так и с матросами. Видел, с каким вниманием меня слушают. Задаваемые мне вопросы говорили об интересе к предложенной теме. Учил своих подчиненных тому, что им было необходимо знать и уметь делать при несении вахты в море. Учил понимать, за счет чего и какие произойдут изменения в работе того или иного тракта гидроакустического комплекса или отдельной станции при изменении положения какого-либо переключателя на панели управления прибора и как это повлияет на изменение параметров, улучшит или ухудшит их в данный момент времени. Учил, как необходимо учитывать конкретные гидроакустические условия в районе плавания для выполнения основной задачи гидроакустика — обнаружения и классификации шумящих целей на максимальной дистанции.

В вопросах повседневной деятельности радиотехнической службы экипажа мне была предо-

ставлена полная самостоятельность. Командир подразделения А. Н. Костин занимался боевой частью связи, что он считал более ответственным направлением своей деятельности, а РТС отдал мне. Меня это вполне устраивало, мне было необходимо набираться опыта абсолютно по всем вопросам моей служебной деятельности. В это время я уже привлекался флагманским специалистом РТС дивизии к проведению занятий по специальности с мичманами-гидроакустиком, а также и мичманами-радиометристами всех радиотехнических служб подводных лодок и экипажей дивизии.

Кроме того я был руководителем группы политических занятий старшин и матросов боевых частей 1, 3, 4, РТС, химической службы и службы снабжения в своем экипаже. По итогам зимнего периода обучения 1973–1974 учебного года моя группа была объявлена лучшей в дивизии.

Добросовестно относился к любому порученному мне делу. Прекрасно осознавал, что все идет мне только на пользу. Я приобретал опыт взаимоотношения со старшинами и матросами не только своего подразделения, я учился общаться с аудиторией разного состава, различных интересов, различных точек зрения на самые многообразные факты и события жизни экипажа. Мне было проще общаться с этими старшинами и матросами в служебной обстановке, например будучи дежурным по подводной лодке, начальником патруля; а также и во внеслужебное время. Я видел, как изменяется отношение ко мне, начинают проявляться доверие и интерес. Я сделал для себя вывод: чем больше я принимаю участие в делах экипажа, тем проще мне становится служить.

Служба в экипаже мне нравилась. Я не хотел уходить из дивизии. Рассчитывал на назначение командиром БЧ-4 — начальником РТС на подводную лодку или экипаж своей дивизии и готовился к этому назначению. В последующем имел намерение стать флагманским специалистом дивизии. Старшие товарищи объяснили, что для последующего продвижения по службе нельзя так категорично отказываться от сделанного предложения в отношении К-517, необходимо найти «обтекаемую причину» отказа, которая бы устраивала обе стороны и никак не сказалась в последующем. Такая причина была найдена — в моей медицинской книжке

появилась запись, что я «не годен для обучения в войсковой части 27013 по состоянию здоровья». Только через годы службы я понял цену своего решения отказаться от назначения на К-517 и как «обтекаемая причина» отказа повлияла на мою дальнейшую службу. Именно здесь, как нигде более, к месту оказалась русская пословица — «Знал бы, где упасть, — соломки бы подстелил». Но ни я, ни мои старшие товарищи — флагманские специалисты не подумали тогда о том, как быстро все течет и изменяется. Ничто не вечно. В том числе и руководство дивизии. Командиры и начальники, уходя на повышение, решают в это время прежде всего свои кадровые проблемы. На флагманского специалиста, как и на любого офицера, распространяется действие предельного возраста пребывания на военной службе в соответствии с воинским званием. И только на мою службу тогда еще не влиял мой возраст, и мне не грозила ротация кадров. Ведь я занимал первичную офицерскую должность — командир группы. О кадровых «подковерных» играх я тогда ничего не знал и не догадывался.

## Служба в 289-м экипаже

В 1974 году произошла смена командного звена 289-го экипажа. На должность командира экипажа был назначен после окончания обучения на 6-х Высших специальных офицерских классах капитан 2-го ранга Владимир Владимирович Никитин. Командир минно-торпедной боевой части подводной лодки К-367 капитан-лейтенант Александр Николаевич Шпортько, как перспективный офицер, минуя должность помощника командира, был назначен старшим помощником командира 289-го экипажа.

В декабре 1974 года 289-й экипаж убыл в Учебный центр ВМФ в Обнинск. Это была самая счастливая поездка в моей жизни — встречая новый 1975 год, я познакомился с самой прекрасной девушкой, которая через год стала моей женой. В феврале 1975 года учеба была завершена. Экипаж вернулся в родную базу. Все радовались возвращению. По понятной причине только я один испытывал при возвращении огорчение.

Приняли подводную лодку, началась боевая подготовка в полном объеме. В мае я был включен в группу офицеров дивизии для поездки в Таганрог на завод «Прибой». Мы должны были принимать участие в сборке, настройке и регулировке гидроакустического комплекса, стоящего на вооружении подводных лодок нашего проекта. Мне эта поездка была в радость. В рабочие дни недели я изучал устройство эксплуатируемого гидроакустического комплекса, расположение его органов настройки и регулировки, методику контроля параметров, сроки и порядок проведения регламентных работ, использование встроенных и переносных контрольно-измерительных приборов, возможные неисправности и их причины, методы поиска и устранения.



Таня. Обнинск. 1974 год

А в пятницу вечером на выходные дни с разрешения старшего группы я улетаю в Обнинск, ведь душой и сердцем я постоянно был там. К началу утренней смены в понедельник всегда без опоздания был в сборочном цехе на своем рабочем месте. В начале июня стажировка закончилась — и снова путь на Север, в заполярный гарнизон. Развлечения прежние: всю неделю подводная лодка; в свободное от подводной лодки время — гарнизонные наряды, дежурства и патрули. С раннего утра до позднего вечера — забота о любимом лич-

ном составе: занятия, тренировки и боевые учения; на особом контроле его внешний вид и форма одежды; содержание заведений и приборки, приборки и снова приборки, на подводной лодке и в казарме. И только когда он, любимый личный состав, засыпал, можно было заняться собой. И в этом был плюс: время не шло, оно летело, быстро-быстро. В июле мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В августе — практические торпедные стрельбы.

Наступил сентябрь 1975 года — и прощай, берег, на два с половиной месяца. Начался поход в Северо-Восточную Атлантику. Вели разведку действий Объединенных военно-морских сил НАТО, проводивших операцию «Океанская охота-75». Успешно осуществили длительное слежение за двумя авианосными ударными группами, во главе которых были противолодочный авианосец ВМС Великобритании «Гермес» и ударный авианосец ВМС США «Индепенденс».

Вернулись в ноябре. Сдали отчеты за боевую службу. Сдали подводную лодку. Впереди поездка в Дом отдыха и отпуск — встреча с моей девушкой, осуществление наших совместных планов. Но это было еще впереди. А пока...

В августе 1975 года офицер по кадрам дивизии предложил направить меня в Ленинград для обучения на Высших специальных офицерских классах с последующим назначением на должность командира БЧ-4 — начальника РТС на подводную лодку или в экипаж 3-й дивизии. Флагманские специалисты связи и радиотехнической службы дивизии капитаны 2-го ранга С. Б. Ерофеев и А. И. Коломиец высказали свое отрицательное отношение

к этому предложению, мотивируя тем, что, по их мнению, я и без обучения уже подготовлен, чтобы быть назначенным на должность командира БЧ-4, РТС; что ничему новому на классах меня не научат; кроме того высказали сомнение, захочу ли я после обучения в Ленинграде вернуться в дивизию или постараюсь сменить место службы. Оба флагманских специалиста видели перспективу моего служебного роста в дивизии. Я не был против обучения, так как понимал, что от этого обучения будет польза для моего служебного роста, для моего последующего продвижения к должности флагманского специалиста, еще не был обременен семейными заботами (это было только в перспективе), и в моих планах не было завершения службы на подводных лодках. Однако принятие решения — не моя компетенция, спасибо, что меня выслушали.

Мне не хватило жизненного опыта предвидеть возможное развитие событий и отстаивать свою точку зрения по этому, в общем-то, служебному вопросу — как в моих личных интересах, так и с пользой для службы. Это я понял позже. Как все-таки жизнеспособны русские пословицы. В этой ситуации лучше всего подходит «После драки кулаками не машут». В течение почти десяти лет у командования дивизии я числился одним из лучших офицеров и был постоянным кандидатом на замещение освобождающихся должностей флагманского специалистов по связи, по радиотехнической подготовке и по радиоэлектронной борьбе. Исполнял обязанности этих флагманских специалистов при их временном отсутствии и при вакантной должности,



Северо-Восточная Атлантика. Авианосная ударная группа на переходе морем. 1975 год

выходил в море в составе походного штаба для приема курсовых задач и выполнения практических торпедных стрельб, но на должность так и не был назначен. Пока я терпеливо ждал возможного назначения на должность флагманского специалиста, я продолжал оставаться одним из лучших офицеров дивизии.

Все эти годы такое положение дел устраивало руководство 3-й дивизии — под рукой всегда был офицер, способный в любой момент заменить специалиста штаба дивизии. Но это уже не устраивало меня. Мне уже было понятно, что ни о каком назначении на должность флагманского специалиста речи быть не может. К этому времени мне исполнилось 33 года, я выслужил установленный срок для присвоения воинского звания капитана 2-го ранга, у меня изменилось отношение к военной службе вообще и к службе на подводной лодке в частности. Как только я начал проявлять и высказывать свое недовольство моим служебным положением и ставить вопросы о реальной перспективе в службе, отношение командования дивизии ко мне изменилось. Это аксиома военной службы. Хочешь быть хорошим — молчи.

Я продолжал добросовестно исполнять обязанности по занимаемой должности на подводной лодке, но уже чувствовал, что при-



Старший лейтенант. 289-й экипаж. 1975 год

ближаюсь к границе своего терпения. Мне было неловко перед приходящими в экипаж молодыми офицерами. Слова расходились с делом. Один из лучших офицеров дивизии десятый год сидит в должности командира БЧ-4, на которой, как правило, больше 5–6 лет мало кто задерживался. Причины для такой задержки были иные, и это были не лучшие офицеры дивизии. Из кадрового органа стали поступать предложения с переводом на береговую должность. Лучшему офицеру дивизии, капитану 3-го ранга досрочно, после 13 лет службы на подводной лодке предлагают должности начальника склада радиотехнического имущества или начальника склада средств связи (на выбор, обе в Гремихе), начальника узла связи под Архангельском, что-то еще аналогичное.

Штатная категория этих должностей — капитан 3-го ранга. Это не было повышение по службе. Это был предлог. Мой отказ от сделанных предложений послужил поводом обвинить меня в завышенной самооценке, необоснованном самомнении и прочих грехах человека, который личные интересы и карьеру ставит выше интересов общества. Предложения сделаны, я отказался — теперь на меня можно было махнуть рукой. Флагманские специалисты, которые сменились за это время не один раз, решением этого вопроса не интересовались. Командиру дивизии контр-адмиралу В. А. Гореву было не до меня — фигура не того уровня, не его номенклатура. Только командир экипажа капитан 1-го ранга А. Н. Шпортько, понимая мое положение и состояние, причину моего изменившегося отношения к военной службе и к службе на подводной лодке, предпринимал усилия для моего достойного перевода на береговую должность. Неоднократные обращения А. Н. Шпортько к командующему 11-й флотилией ПЛ вице-адмиралу А. М. Устьянцеву в отношении дальнейшего прохождения службы офицером Н. А. Красевым возымели свое действие и в ноябре 1986 года я был переведен для дальнейшего прохождения службы в штаб 11-й флотилии подводных лодок на должность начальника отделения службы войск — помощника начальника штаба флотилии по режиму. Так закончилось мое стремление стать флагманским специалистом дивизии. До этих событий оставалось более десяти лет, это было еще впереди. А сейчас...



Я стремился навстречу своей мечте, своему будущему, своей любимой. Дом отдыха в Горках я оставил 19 декабря 1975 года с разрешения старшего помощника командира А. Н. Шпортько во время экскурсии экипажа в Москву на панораму «Бородинская битва». Сразу на Киевский вокзал. Отправление электрички через два часа. Ждать долго. На такси — и в Обнинск! Тани нет. Подруги сказали, что она на сессии в Калуге, и дали адрес. Снова в такси, теперь уже в Калугу. На звонок по указанному адресу дверь открыли одновременно три или четыре девушки. Все шустрые, веселые, интересуются, к кому и зачем. И только моя любимая тихо стоит в глубине прихожей и молча смотрит на меня полными слез глазами. Это были слезы радости. Она не знала, когда я могу появиться, только сердце подсказывало — сегодня. С этого дня всегда, когда бы и откуда бы я ни возвращался, меня встречают эти влюбленные глаза. Для меня в этом взгляде радость, спокойствие, уверенность и смысл моей жизни.

С моим приездом только что начавшаяся сессия закончилась. Утром собрались и уехали в Обнинск. Недолгие сборы, быстрое прощание — и в Москву. Из Москвы в Горки. Получено разрешение покинуть санаторий. Очередные сборы, приглашение всего экипажа на свадьбу и отъезд, теперь уже надолго.

Курский вокзал. На поезд Москва — Кривой Рог билетов нет, но есть на другие, до Харькова. Едем куда есть билеты. Из Харькова автобусом. Утром 22 декабря мы в Кривом Роге, у моих родителей. Встреча, знакомство и прочее. Поход в ЗАГС. Регистрация только на 10 января. Надо ждать. 25-го декабря мы уезжаем в Обнинск. Посетили Таниных родителей, сестер, подруг и знакомых. Всех пригласили на свадьбу. Съездили в Москву. Купили свадебное платье. Впервые в жизни дали взятку, так как мы иногородние и у нас не было талона на приобретение платья для невесты. Оказалось, что дали много. Получили сдачу. Мы потом еще долго вспоминали эту покупку и смеялись, что приобрели опыт посещения столичных магазинов.

Таня повела меня на свою работу. Подруги знали, что она знакома с военным моряком и что как только я вернусь из плавания, состоится свадьба. К нашему приходу готовились и жда-



ЗАГС г. Кривого Рога. 10 января 1976 года

ли. Вот это были проводы! Я до сих пор нигде не видел, чтобы так провожали своего сотрудника. Трогательно до слез. Не хотели отдавать. Угрожали, предупреждали: смотри не обижай, если что — приедем, разберемся. Отпустили, когда пообещал, что никогда не обижу. Поверили. И я поверил, что могут приехать и разберутся. Так они любили теперь уже мою Таню. И я держу данное им слово. 30 декабря вернулись в Кривой Рог. После Нового года началась активная подготовка к свадьбе.



Андрею 2 года. 1978 год

1976 год ознаменован для меня двумя величайшими жизненными событиями: я женился и у нас родился сын, мы с Таней дали ему имя Андрей. До рождения сына Таня оставалась у моих родителей. Андрей родился во время моего отпуска. Какое это счастье и удовольствие, гордость и радость — забирать жену и сына из роддома. Это незабываемо!

## Назначение в 343-й экипаж

В ноябре 1976 года я вернулся из отпуска, а в декабре был откомандирован в 343-й экипаж (командир экипажа капитан 1-го ранга А. Н. Коржев) для обучения в составе экипажа в учебном центре в Обнинске по должности «командир боевой части связи — начальник радиотехнической службы». Капитан-лейтенант В. Н. Павлов, командир БЧ-4, РТС 343-го экипажа, неожиданно для командования экипажа был переведен к новому месту службы, в штаб 1-й флотилии ПЛ. Для обучения в Обнинске экипаж должен быть укомплектован на 100%. Мое назначение на должность могло произойти в случае положительной оценки моей деятельности командиром экипажа капитаном 1-го ранга Алексеем Николаевичем Коржевым. Учеба прошла успешно. Ход подготовки экипажа в Обнинске проверил командир 3-й дивизии контр-адмирал В. М. Храмцов. Он остался доволен моими действиями как вахтенного офицера, командира боевого информационного поста при обнаружении, классификации, выявлении ордера групповой надводной цели, занятии позиции слежения и атаке главной цели. По возвращении в состав дивизии капитан 1-го ранга А. Н. Коржев положительно оценил мою служебную деятельность по всем направлениям, и в марте 1977 года я был назначен на должность в составе 343-го экипажа. Через три с половиной года после окончания училища я сделал первый шаг к осуществлению своей мечты — быть флагманским специалистом дивизии. Я верил в ее реальность и осуществимость. У меня сохранялся интерес к военной службе и желание служить на подводных лодках.

По возвращении из Обнинска в базу приняли подводную лодку, прошли контрольную проверку по задаче № 1. На строевом смотре командир дивизии контр-адмирал В. М. Храмцов по-отечески

и даже с какой-то обидой назвал меня дураком. На его вопрос, как я собираюсь служить дальше, я ответил, что хорошо. Адмирал пояснил, что он имеет в виду: вдоль или поперек? Теперь уже я в недоумении. И вновь адмирал поясняет: вдоль — это по командной линии, как он, до адмирала. А поперек — это по специальности. Я очень хотел быть флагманским специалистом дивизии. Или РТС, или связи. Мне это было интересно. Ответил адмиралу, что согласно его терминологии собираюсь служить «поперек». Адмирал обиделся, он считал, что я должен служить вдоль. Поэтому и назвал меня дураком. Потом извинился и попросил подумать. Он наблюдал за мной в Обнинске, и моя деятельность ему понравилась. Об этом он сказал мне в присутствии моего командира.



Капитан-лейтенант. 343-й экипаж. 1977 год

Никаких сложностей в освоении новой должности у меня не возникло. Я был хорошо подготовлен по вопросам боевого применения радиотехнических средств и имел достаточный опыт их эксплуатации на предыдущей должности. Устройство корабельных средств радиосвязи, их эксплуатацию и боевое применение я усвоил в училище. Восстановить знания и подготовку по вопросам организации связи, с учетом произошедших изменений за последние 3–4 года, мне помог флагманский связист дивизии А. И. Коломиец. Флагманским связистом мне была поставлена предельно

конкретная, ясная и понятная задача: если я имею желание ходить в море самостоятельно, без подстраховки флагманского связиста дивизии или опытного командира боевой части связи, я должен как можно быстрее сдать зачеты по этим вопросам и доказать свою компетентность в море. Я с этой задачей справился успешно. В этом мне оказали помощь опытные командиры боевых частей связи дивизии: капитан 3-го ранга Игорь Качан (91-й экипаж) и капитан-лейтенант Володя Кропотин (К-481). Спасибо вам, ребята.

## Подготовка к длительному плаванию

За время службы на подводных лодках 3-й дивизии в составе 289-го и 343-го экипажей я совершил 7 дальних походов на боевую службу в различные районы Мирового океана. Наиболее яркие воспоминания остались от похода 343-го экипажа на ПЛА К-481 осенью 1977 года. Возможно, потому, что это была моя первая боевая служба в должности командира боевой части — начальника службы, а возможно — потому, что эта боевая служба была необычной как по характеру, так и по действиям. Но понимание и осмысление этого пришло значительно позже, через несколько лет, когда стали известны некоторые дополнительные обстоятельства этого похода и стало возможно сопоставить особенности поставленных задач и как они были решены.

Подготовка экипажа в целом, как и подготовка боевых частей (служб) в частности, к выполнению задач длительного плавания практически ничем не должна отличаться от подготовки к выходу в море, независимо от его продолжительности. Не открою ничего нового и, тем более, не раскрою никаких тайн, если напишу, что подготовка боевой части связи и радиотехнической службы к любому выходу в море заключается в том, чтобы обеспечить в течение всего плавания выполнение многоцелевой атомной подводной лодкой следующих специфических задач, независимо от района и продолжительности плавания:

1. обнаружение и классификация атомных подводных лодок вероятного противника и группировок боевых надводных кораблей, длительное безопасное слежение за ними как в на-

значенных районах поиска, так и на переходе морем;

2. обеспечение безопасного плавания подводной лодки;

3. передача на управляющий командный пункт донесений об обнаружении иностранной подводной лодки и своих действиях, обусловленных слежением за обнаруженной подводной лодкой;

4. передачу особо важных сигналов и сигналов об аварии;

5. прием от управляющего командного пункта сигналов боевого управления, приказаний и информации на изменение (уточнение) боевого распоряжения командиру подводной лодки на поход в соответствии с реальными условиями и результатами выполнения поставленной задачи (задач);

6. выдачу в приборы управления торпедной стрельбой данных на применение оружия по обнаруженной цели с получением приказа (сигнала) от управляющего КП или в целях самообороны;

7. ведение радио- и радиотехнической разведки.

Для выполнения этих частных задач боевой частью связи и радиотехнической службой требуется выполнить комплекс мероприятий по подготовке личного состава и материальной части, свойственных только этим подразделениям. Вот некоторые из них:

1. проведение специальной медицинской комиссии гидроакустиков на профессиональную пригодность;

2. иметь соответствующую наработку (норму часов) каждого гидроакустика по классификации шумящих целей в соответствии с классной квалификацией и продолжительностью службы;

3. контрольное снятие нормативов по специальности и их соответствие классной квалификации специалиста;

4. проверка содержания и соответствия технической, вахтенной и эксплуатационной документации боевых постов требованиям руководящих документов и флагманских специалистов, производство необходимых изменений и дополнений;

5. выполнение регламентных работ материальной части заведования, при этом особое внимание должно быть уделено: чистке пылезащитных фильтров приборов; замеру сопротивления изоляции цепей питания и антенно-фидерных устройств; наличию заземления приборов и отсутствию звуковых мостиков, вибрации приборов и блоков, кожухов вентиляций, встроенных в приборы вентиляторов; закрытию и поджатию крепежных устройств выдвижных блоков приборов; уровню гидравлики и замене смазки трущихся поверхностей и червячных передач в приборах и станциях; замене смазки сальников выдвижных устройств антенн; натяжению, провисанию и сопротивлению при движении подвижных участков кабелей антенных устройств; содержанию, затоплению и осушению выгородки выдвижных устройств; брызгозащищенности контактов антенн связи и волноводных соединений радиолокационных станций; работе штатных и нештатных систем охлаждения генератора гидроакустического комплекса, радиопередатчиков и радиолокационной станции; работе и размещению запасной и резервной аппаратуры радиосвязи и радиолокации; срокам проверки встроенных и переносных КИП;

6. проверка наличия на подводной лодке запасных и резервных комплектов документов по организации радиосвязи и их корректура, ключевых документов, расписаний действия кодов гидроакустического, радиолокационного и зрительного опознавания;

7. обеспечение боевых постов всеми необходимыми бланковыми изданиями, рулонами технической бумаги для самописцев гидроакустического комплекса и лентами для оконечных устройств аппаратуры радиосвязи, техническими жидкостями, ЗИПом и инструментом, их размещение на штатных местах;

8. техническое состояние, укомплектованность, оборудование мест хранения переносных и аварийных средств связи, наличие запасных аккумуляторов и зарядного устройства; исправность светотехнических приборов;

9. контроль уровня акустических помех работе собственных гидроакустических средств; подготовка номограмм их распределения по курсовым углам и диапазонам частот в зависимости от скорости подводной лодки;

10. контроль шумности подводной лодки и расчет ожидаемых дальностей обнаружения шумящих целей.

Согласитесь: какая разница при выполнении этих мероприятий, в каком районе подводной лодке предстоит плавание?

Подготовка экипажа к боевой службе 1977 года началась еще в Обнинске. Последний раз экипаж был в дальнем походе три года назад. За это время произошла смена большого количества офицеров и мичманов. Необходимо было восстановить слаженность экипажа и его действий в различных ситуациях, повседневных и экстремальных. Подготовить вахтенных офицеров и вахтенных инженер-механиков к руководству боевыми сменами, выполнению первичных действий при обнаружении иностранных ПЛА и длительном слежении за ними. Было необходимо обучить личный состав грамотному обслуживанию технических средств, в соответствии с инструкциями и руководствами, борьбе за живучесть подводной лодки, ее оружия и техники.

Учебный центр в Обнинске для моей подготовки как вахтенного офицера дал очень многое. Я получил знания и опыт руководства боевой сменой при выполнении различных задач и в различных условиях обстановки. Неоценимую помощь в этом мне оказали старший помощник командира капитан 3-го ранга А. А. Елькин, командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Ю. П. Козлов и вахтенный инженер-механик второй боевой смены — командир электротехнического дивизиона капитан 3-го ранга И. И. Михайлик. Для кого-то это была обычная предпоходовая подготовка. Для меня это была школа новых знаний, тренировок, упражнений и учений. Я отдавал себе отчет в том, что от уровня и моей подготовленности будет зависеть успех выполнения задач плавания.

По возвращении из Обнинска экипаж принял подводную лодку К-481. Началась сложная, напряженная работа экипажа по плану подготовки к выполнению задач боевой службы. Экипажу

предстояло подтвердить свою перволинейность — сдать в полном объеме курсовые задачи Л-1 и Л-2, выполнить боевые упражнения, подготовить материальную часть к эксплуатации, а личный состав к эксплуатации технических средств в сложных климатических условиях. Это потом станет ясно, что значит «в сложных климатических условиях». В период подготовки никогда и никто не имеет права раскрыть тайну района предстоящей боевой службы. Для нас это был намек, к чему готовиться. Очень прозрачными намеками на возможный район предстоящего плавания были вопросы об исправности и подготовленности личного состава БЧ-1 и РТС обслуживать прибор НОК-1 и эхолотомеры, телевизионную аппаратуру наблюдения за внешней средой МТ-70 — заведование радиометриста, — а также об усилении ограждения рубки. Знаток определили: возможен заход под лед. В этом случае есть некоторые особенности подготовки и техники, и людей.

Каждому нормальному человеку присуще чувство опасности. И у каждого человека оно проявляется по-разному. Все знают: нет двух одинаковых людей. Каждый индивидуален. Никто из состава БЧ-4, РТС не заходил под лед. В те годы не было ни такого количества литературы о подледном плавании советских или американских подводных лодок, ни таких возможностей, как сегодня, найти такую литературу. Разговоры на эту тему могли иметь только предполагаемый характер.

Подготовку к возможному заходу под лед мы начали с того, что выбрали с командиром гидроа-

кустической группы лейтенантом Николаем Николаевичем Пинчуком время, уединились и определили, что нам необходимо сделать, чтобы быть готовыми, если действительно в походе состоится заход под лед. На какой срок — это не имело значения. В каком месте возможен заход — гадать не стали. Угадать невозможно, ведь площадь Центрального Арктического бассейна (ЦАБ), занимающего среднюю часть Северного Ледовитого океана, достигает 9 млн. км<sup>2</sup>. Нам было необходимо определить конкретные мероприятия подготовки для любой ситуации. Мы отдавали себе отчет в том, что при подледном плавании на первое место выходит задача обеспечения безопасности плавания. Причем нас больше волновала не навигационная безопасность, а безопасность плавания, которую должны были обеспечить подводной лодке специалисты РТС при использовании технических средств наблюдения для освещения обстановки в районе плавания ПЛА.

Значительная часть акватории Северного Ледовитого океана в течение круглого года покрыта сплошными паковыми льдами, толщина которых зимой достигает 3–4 м, а летом 1,5–2 м. В результате подвижки и ломки льдов образуются торосы, подводная часть которых заглублена в среднем на 10–15 м, а в отдельных случаях до 50 м. Большую опасность при подледном плавании представляют айсберги и ледяные острова. Айсберги встречаются во многих районах Северного Ледовитого океана. Высота их надводной части достигает 50 м, осадка же в несколько раз превосходит эту



Вот такая она, Арктика

величину. Встречаются айсберги длиной 2–2,5 км и шириной до 1,5 км. Понятно, что неожиданная встреча с таким подводным препятствием грозит подводному кораблю крупными неприятностями. На помощь подводникам в этом случае приходит гидроакустическая техника — гидролокаторы, но трудности подледного плавания все равно остаются довольно значительными.

Айсберги проникают в ЦАБ главным образом из района Земли Франца-Иосифа, Северной Земли — здесь их больше всего. Ледяные горы, рождающиеся в районах Гренландии и Шпицбергена, в высокие широты почти не попадают. Еще большую осадку имеют плавающие айсберги. Глубина подводной части айсберга, как правило, в два раза больше высоты выступающей над водой части. Все это существенно ограничивает маневрирование подводных лодок по глубине, затрудняет их всплытие.

Мы предположили нижнюю кромку подводной части айсберга на глубине 80–100 м, а глубину торосов до 120 м. Задали глубину погружения подводной лодки 120, 150 и 170 м, скорость движения подводной лодки 6, 9 и 12 узлов. Для этих в общем-то надуманных параметров движения подводной лодки мы рассчитали ожидаемые дистанции обнаружения нижней выступающей части айсберга и торосов трактом измерения дистанции гидроакустического комплекса и станцией МГ-509. Для удобства пользования расчеты свели в таблицы. О выполненной работе я доложил командиру. Алексей Николаевич очень внимательно отнесся к выполненным расчетам, задал много вопросов. Сделал изменения в предполагаемых нами глубинах и скоростях движения подводной лодки. Распорядился с учетом внесенных им изменений уточнить расчеты, изготовить два экземпляра таблиц (для вахтенного гидроакустика и вахтенного офицера) и о выполненной работе молчать. Действия командира убедили меня в том, что подводной лодке предстоит плавание подо льдом, причем в оптимальных для этого времени климатических и ледовых условиях. При заходе под лед я получил от командира информацию о реальной ледовой обстановке, глубине и скорости движения подводной лодки.

Характерной особенностью ЦАБ является то, что он круглый год покрыт своеобразной шап-

кой полярных льдов. 6,5 млн км<sup>2</sup>, или свыше 72% его площади занимает многолетний паковый лед, остальное приходится на более слабые льды и чистую воду. Под влиянием ветров и течений арктические льды находятся в постоянном движении. Даже в самое холодное время года поверхность этой шапки изобилует многочисленными трещинами, каналами и полыньями, либо совершенно свободными, либо покрытыми тонким молодым льдом. Большие полосы чистой воды держатся круглый год даже в высоких широтах.



Арктика. Ледяная гора

Дрейфующие в ЦАБ льды различаются по многим признакам: происхождению, возрасту, подвижности, форме, строению, состоянию поверхности, стадии таяния, торосистости, сплоченности и т. д. Не рассматривая начальные формы льдов, как не влияющие на всплытие подводных лодок, познакомимся лишь с некоторыми формами молодых льдов. К ним относятся серые льды и белый лед. Толщина их лежит в пределах от 10 до 70 см; обнаруживаются они приборами и при всплытии представляют опасность для перископов, радиоантенн и других выдвигных устройств.

Толщина однолетнего льда к началу таяния может достигать 1,5–2 м, и за летний период он обычно полностью не исчезает, а сохраняется до нового ледообразования. Подводные лодки способны пробивать однолетний лед и всплывать в надледное положение или под рубку. Двухлетний лед (2 м и более) толще и плотнее однолетнего, поэтому и осадка его больше. Сведений о том, что подводная лодка может проломить такой лед, в

печати не встречалось. Поскольку многолетний паковый лед составляет большую часть ледового покрова, он является основным препятствием для всплытия подводных лодок. Охарактеризуем его ближе.

Толщина пакового льда на относительно гладких местах в среднем — 3 м. Его надводная поверхность неровная. Например, осадка торосов порой достигает 7–8, а в иных случаях и 16 м. Такие мощные нагромождения на поверхности льда почти не встречаются.

Возможность всплытия зависит также от сплоченности (густоты) дрейфующего льда. Сплоченностью принято называть отношение суммарной площади льда, которая освещается звуковым лучом гидроакустического прибора, к площади промежутков чистой воды между отдельными льдинами. Следует помнить, что дрейфующий лед, как правило, неравномерно покрывает море (особенно летом) и густота его в различных секторах неодинакова.

На заключительном этапе подготовки подводной лодки к длительному плаванию были загружены две малогабаритные торпеды, используемые для создания полыньи для всплытия подводной лодки путем подрыва льда. Это лишнее свидетельство в пользу ожидаемого района плавания. Подводная лодка использует для подрыва льда торпеды в экстремальной ситуации, когда на поиск полыньи для всплытия времени нет. При подготовке к плановому всплытию подводной лодки производится поиск полыньи достаточных для всплытия размеров. Освещение ледовой обстановки над подводной лодкой производится телевизионным комплексом (ТК) МТ-70, имеющим три камеры вертикального наблюдения. Камеры установлены



Арктика. Айсберг

в носовой и кормовой частях легкого корпуса подводной лодки и на ограждении рубки. Изображение камер выводится на монитор в центральном посту. Согласно должностной инструкции эксплуатацию ТК МТ-70 осуществляет старшина команды радиометристов по боевой готовности № 1 и № 2 подводная по приказанию.

Из всего вышесказанного следует, что тракту измерения дистанции гидроакустического комплекса, станции обнаружения мин МГ-509 и телевизионному комплексу МТ-70 при подготовке материальной части к длительному плаванию мы должны были уделить особое внимание, как средствам, обеспечивающим безопасность плавания подводной лодки под водой. Это была первая задача подготовки к подледному плаванию.

Вторая задача была более сложная. Не разглашая ставшей известной нам информации, подтверждающей предстоящее плавание подо льдом, нам полагалось подготовить к этому мичманов, старшин и матросов подразделения. В отношении мичманов проблемы не было — это опытные подводники, уравновешенные люди. У каждого опыт нескольких походов на боевую службу, в том числе одну из самых продолжительных по времени пребывания — в 1974 году сроком на 87 суток. Провели совещание мичманского состава, на котором довели до них свое видение предстоящего длительного плавания. Нацелили каждого на индивидуальную работу со старшинами и матросами. Обсудили, как эту работу проводить и в какое время, — вплоть до того, о чем и как говорить. Нацеливали людей на обычное подводное плавание. Необычность его видели в продолжительности. Приводили известные примеры длительных походов, рассказывали о различных ситуациях, в том числе аварийных ситуациях и происшествиях, правильных и ошибочных действиях личного состава. Спрашивали, как бы собеседник поступил в аналогичной ситуации и почему именно так. При необходимости поправляли и учили правильным действиям. Постепенно подошли к разбору действий в случае, если бы аварийная ситуация произошла при плавании подо льдом. Работа эта проводилась не в течение двух-трех дней. Это не была кампания. Старшины команд докладывали о результатах, о том, какие возникали вопросы, советовались и принимали согласованное решение:

как отвечать, о чем говорить. Перед выходом в море собрали весь состав подразделения и поговорили на отвлеченные темы: о настроении, кто как оценивает свою подготовку, на что рассчитывает после плавания, о доме, о родителях и о девушках.

В последующем, уже во время плавания подо льдами Арктики, мы убедились в правильности выбранной линии морально-психологической подготовки старшин и матросов к такому необычному плаванию. В течение всего времени нахождения подо льдом ни у кого не было страха или беспокойства, волнений или переживаний. Боевая служба прошла спокойно.

По большому счету при подготовке к боевой службе не имеет решающего значения, догадываешься ли ты, в каких условиях и где она будет проходить. Главное, чтобы ты сам и твои подчиненные понимали, что независимо от условий плавания, его продолжительности и района боевой службы материальная часть всегда должна быть исправна и готова к применению, а люди должны быть подготовлены к ее грамотной эксплуатации. Первоочередное значение имеет настрой на достижение и выполнение этих целей и задач, прежде всего мичманского состава — профессионалов, знатоков техники, ее устройства, боевого использования, особенностей эксплуатации и устранения неисправностей. Очень важно знать возможности своих людей: профессиональные, физические и моральные. Нельзя потребовать от человека выполнения действий, если он им не обучен и не понимает, что от него хотят. Принцип «сначала научи, потом спроси» — незыблем. Очень важно, чтобы и в тебе мичманы видели профессионала, не теоретика, а практика. Чтобы ты сам соответствовал тем требованиям, которые предъявляешь к подчиненным.

Я сказал: «своих людей». Да, именно так я считаю: «моих» людей. Они назначены на должности в подразделение, которое я возглавляю. Я несу полную ответственность за их обучение и воспитание, поведение и дисциплину, качественное выполнение обязанностей каждым из них. Я никогда не считал, что моя ответственность — это ответственность перед партией и государством. Это слишком высоко. Я всегда старался думать и рассуждать с точки зрения более приземленного че-

ловека и всегда считал, что моя ответственность за этих людей — прежде всего перед моей совестью, их родителями и семьями. Старался знать обстановку и отношения в семьях моих мичманов, имеются ли какие-то проблемы и чем можно помочь.

Ни с кем не обострял отношения, но и никому из них не попустительствовал; мог быть строгим и резким, но я всегда знал (и в этом были уверены мои подчиненные), что я поступил справедливо. И даже если у кого-нибудь возникала обида на мои действия, она быстро проходила и никак не влияла на наши дальнейшие отношения.

Для формирования дружного и сплоченного коллектива, особенно на подводной лодке, очень важно понимание и доверие в звене «офицер — мичман». В таком коллективе и при таких отношениях не представляет какой-либо проблемы подготовка подразделения к выполнению задач любой сложности. В формировании здоровой морально-нравственной обстановки в моем подразделении мне непросто, не задумываясь об этом, помогала моя жена Татьяна Николаевна. Все годы моей службы она постоянно находилась в гарнизоне, вместе со мной, была знакома и общалась с женами моих мичманов. Они всегда находили, о чем им поговорить. Эти отношения сохранились до сегодняшних дней. Наша служба на флоте закончилась. Все мы давно покинули наш отдаленный гарнизон. А наши отношения остались прежними. Мы встречаемся, общаемся и с удовольствием вспоминаем былые годы. Это возможно только потому, что тогда, в те далекие годы нашей службы, мы уважительно относились друг к другу, оказывали помощь и всячески содействовали укреплению дружбы.

Перед моим назначением в 343-й экипаж опытный инженер РТС — командир гидроакустический группы старший лейтенант А. Г. Ковалев ушел на вышестоящую должность на ПЛА К-53. На вакантную должность был назначен выпускник училища 1976 года лейтенант Николай Николаевич Пинчук. Очень добросовестный, инициативный и ответственный офицер. Быстро и хорошо освоил специальность. Установил хорошие деловые отношения с подчиненными, завоевал авторитет в коллективе и уважительное отношение офицеров экипажа. Николай Николаевич очень много



сделал для формирования в коллективе БЧ-4, РТС дружеской обстановки, сплочения коллектива, доверия между военнослужащими различных категорий, проявлял уважение и заботу о подчиненных. Н. Н. Пинчук показал себя хорошим офицером-воспитателем. Дальнейший служебный путь Н. Н. Пинчука — подтверждение его деловых, моральных и нравственных качеств.

Убежден и никогда не отступлю от своего убеждения: ключевым звеном любого подразделения является его старшина. Старшина команды — это отец родной для матроса на два с половиной года службы: всему научит, подскажет, если необходимо — защитит, но и спросит, а заслужишь — и накажет.

Моя служба в 343-м экипаже началась с данными старшинами команд: радиотелеграфист — мичман С. Н. Юрченко, радиометрист — мичман А. К. Ильюшко, ОСНАЗ — мичман А. Ю. Чекалин, гидроакустик — мичман В. В. Казанских. На подводной лодке нет менее или более важных, а также второстепенных специальностей. На подводной лодке все специальности равнозначны и важны. А. К. Ильюшко пришел в экипаж, когда он входил в состав 45-й дивизии Камчатской флотилии ПЛ. Прошел с экипажем обучение в Обнинском учебном центре в 1971 году и в составе экипажа прибыл к новому месту базирования в губу Западная Лица. С. Н. Юрченко после срочной службы был уволен в запас. Вернулся на военную службу. В экипаж пришел в 1972 году. Оба хорошие специалисты. Имели большой опыт эксплуатации материальной части своего заведения. Оба принимали участие в длительном походе на боевую службу в Средиземное море в 1974 году сроком на 87 суток. Однако оба были невыдержанными в отношении алкогольных напитков, что и стало в последующем причиной досрочного прекращения контракта. Мичманы А. Ю. Чекалин и В. В. Казанских — пример того, каким должен быть старшина команды. Профессионалы, мастера военного дела, умелые воспитатели, дисциплинированы, с подчиненными строги и заботливы, у подчиненных, себе равных и у командования пользуются авторитетом, являются лидерами в мичманском коллективе, опорой командира подразделения.



Старшина команды гидроакустиков  
старший мичман запаса В. В. Казанских

С этими великолепными специалистами мне предстояло совершить свою первую самостоятельную боевую службу в должности командира БЧ-4 — начальника РТС. Это придавало мне уверенность и снимало с меня волнения и тревоги. Я спокойно готовился к выходу в море. Мое спокойствие передавалось моим подчиненным. Подразделение стало единым целым. Дружным сплоченным коллективом с едиными задачами и единой целью. Уважение, взаимопонимание и доверие, добрые отношения давали свой результат. Подготовка к выходу в море шла организованно и спокойно.

Одним из слагаемых подготовки к выходу в море является подготовка материальной части. Речь идет не об устранении неисправностей. Материальная часть должна быть исправна всегда, при нахождении подводной лодки как в море, так и в базе. Исправное состояние материальной части определяет боевую готовность подразделения. Согласно Корабельному уставу ВМФ никто не имеет права покинуть корабль, если материальная часть неисправна.

При подготовке материальной части к выходу в море основное внимание уделяется проверке соответствия параметров эксплуатационным

нормам. Чтобы в этом убедиться, необходимо провести регламентные работы на материальной части. Контролю подлежат те параметры, срок которых истекает при нахождении подводной лодки в море, где они не могут быть проконтролированы. В большинстве случаев такие параметры контролируются с помощью переносных контрольно-измерительных приборов. При обнаружении отклонения параметров от нормы они должны быть отрегулированы до величин в пределах допуска.

Каждый вид радиотехнического вооружения имеет свои особенности эксплуатации. Каждый специалист радиотехнической службы знает особенности своего заведования. Имеет опыт его эксплуатации. Опыт взаимно попросить невозможно. Его можно только приобрести собственным трудом. Нюансы и тонкости эксплуатации постигаются в процессе практической работы на материальной части. Каждый старшина команды знает, на что ему при подготовке материальной части необходимо обратить особое внимание. Например, гидроакустикам — на чистоту пылезащитных фильтров приборов; радистам — на величину сопротивления изоляции антенн связи; радиометристам — на плотность волноводных соединений. Все старшины команд никогда не упустят из поля своей деятельности контроль сопротивления изоляции цепей питания.

Подготовка материальной части к выходу в море производится не по принципу «кто что вспомнит», она должна быть спланирована, соответствовать инструкциям по эксплуатации, выполняться подготовленными специалистами и подлежит контролю. При такой организации не бывает непроверенной техники и заниженных параметров. По завершении регламентных работ в обязательном порядке в кратчайшее время должно быть пополнено израсходованное запасное имущество приборов.

При проведении регламентных работ радиотехнического вооружения и технического обслуживания аппаратуры связи каждый специалист совершенствует свои знания по устройству материальной части своего заведования и его эксплуатации. На это нацелена вся система специальной подготовки, тренировки и учения по поиску и устранению неисправностей. Не менее важной

для каждого специалиста БЧ-4 и РТС является его операторская подготовка. Степень операторской подготовленности можно предположить по классной квалификации специалиста. А фактическую операторскую подготовленность специалиста и ее соответствие классной квалификации можно установить только в море, только при несении вахты. Реальная обстановка в море налагает на человека дополнительную ответственность, заставляет работать с большим напряжением всех физических и моральных сил, эмоции подчинены выполнению поставленной задачи. Для того чтобы понимать и знать, что и как делать в море, должны проводиться тренировки по операторской подготовке в базе. Для гидроакустика обязательными являются ежедневные тренировки по классификации шумов; для радиотелеграфистов — прием на слух буквенного и цифрового текста. Сегодня этот вид операторской подготовки уходит в прошлое. Все больше и больше на подводных лодках средств автоматизации и компьютеризации, которые выполняют эти функции операторов прошлых лет. Позже я приведу в качестве примера, как хорошие операторские навыки радистов оградили нас от неприятностей при возвращении в базу.

## Подледное плавание

Закончена подготовка к походу, позади проверки и контрольный выход, напустившие и проводы. Старший в походе — заместитель командира дивизии Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Валентин Евгеньевич Соколов. Перед самым выходом на подводную лодку доставили группу из двух человек и ящики с аппаратурой.

Выходим из базы. На первых двух галсах рекомендованного курса выхода из губы Западная Лица проверяем работу тракта измерения дистанции гидроакустического комплекса и станции обнаружения якорных мин МГ-509 по береговым ориентирам. В точках поворота фактические дистанции соответствуют дистанциям с карты. Перед поворотом на курс выхода прекращаем использование активных гидроакустических средств. Прощальный семафор на пост наблюдения и связи острова Кувшин. Вышли из губы Западная Лица.

Идем в точку погружения — и как у Юрия Визбора: «Прощайте, красотки, прощай, небосвод! Подводная лодка уходит под лед». Погрузились на глубину 40 м. При погружении определили, что прием информации в сеанс связи на СДВ (сверхдлинных волнах) возможен только на антенну «Рамка» до глубины 21 м. Качество связи 2–3 балла. На глубине 21 м значительные помехи. На глубине более 24 м сигнал отсутствует. Идем на север, возможно, к ледовой кромке. Погрузились на глубину 100 м. По правому борту шумящая цель. Сигнал слабый. Цель надводная, под турбиной, вариации отсутствуют. Только непонятно, куда она идет. Явно не в Архангельск. Архангельск не там. Тогда куда? Пеленг почти не меняется. Дистанция не меньше 250–300 кабельтовых. При следовании в горло Белого моря (в Архангельск) пеленг должен меняться на корму. При выходе из горла Белого моря, если цель следует в Баренцево море, при любом изменении пеленга интенсивность шума цели должна нарастать. Всё не так, как должно быть. Вот и первая загадка.



На вахте вторая боевая смена.  
Вахтенный офицер — капитан-лейтенант  
Н. Красев, вахтенный инженер-механик —  
капитан 3-го ранга И. Михайлик, вахтенный  
БП-25 — капитан-лейтенант Е. Завадько.  
*Август 1977 года*

По левому борту по пеленгу 300–310 градусов шумящая цель. Классифицировать невозможно. Характер шума без особенностей. Интенсивность не меняется, источник на большом удалении. На-

правление изменяется незначительно. Вот и вторая загадка. Подозрительно спокойно ведет себя командир. Так не должно быть. Алексей Николаевич хорошо нас всех изучил, знает, кто и на что способен. Но и мы тоже знаем, в какой ситуации и как реагирует командир. Никакой тревоги или беспокойства обнаруженные цели у него не вызывают. Удивляет спокойствие командира. Его заход в штурманскую рубку после доклада акустика, обмен взглядами с капитаном 1-го ранга В. Е. Соколовым и негромко, как бы для самого себя единожды прозвучавшее «молодцы акустики». Он что-то знает и молчит.

Пересекли ледовую кромку, зашли под лед. Характер шумов целей не изменился. Со старшими смен гидроакустической вахты оценил обнаруженные шумы, распорядился произвести их запись на магнитофон, нацелил старших смен на бдительное несение вахты, незамедлительный доклад в центральный пост о всех обнаруженных шумах, на полноту ведения записей в вахтенном журнале.

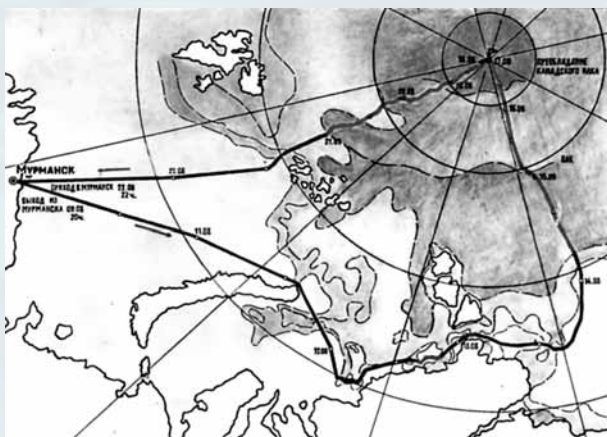
Из пятого отсека доклад о незначительном поступлении воды через верхнюю крышку входного люка. Принятыми мерами поступление воды устранить не удалось. Подводная лодка легла на обратный курс, всплыла на глубину 40 м и вышла на чистую воду. Всплыли на перископную глубину, подняты антенны связи. Создан дифферент на нос. Отдраен входной люк пятого отсека. Повреждений не обнаружено. Начали погружение на глубину 40 м. Поступление воды отсутствует. Курс на север. Глубина 100 м.

Снова пересекли ледовую кромку. Вот теперь действительно «прощайте, красотки...». Командир по громкоговорящей связи дал ограниченную информацию о предстоящем плавании и задачах экипажа. Зашел в рубку акустиков и сказал: «Молодцы! Запомните эти шумы, вы их можете услышать еще не один раз!» Однако вскоре контакт с целью по правому борту был потерян в связи с увеличением глубины погружения до 150 м и увеличением скорости подводной лодки, соответственно увеличением уровня помех работе гидроакустического комплекса.

С заходом под лед были включены средства наблюдения за ледовой обстановкой в БЧ-1 (НОК-

1 и эхоледомер), в РТС (ТК МТ-70). Аппаратура показывала, что над подводной лодкой сплошного ледового поля нет. Вскоре НОК-1 потребовал длительного отдыха. Не выдержал установленного продолжительного режима работы.

Для фиксации полыней по курсу подводной лодки старшим помощником командира капитаном 3-го ранга А.А. Елькиным организована дополнительная вахта на перископе. Вахта трехсменная. В качестве наблюдателей привлечены техник ЗАС мичман В. С. Марченко, старшина команды ОСНАЗ мичман А. Ю. Чекалин и старшина команды радиотристов мичман А. К. Ильюшко. В обязанность наблюдателей входило фиксировать время начала и окончания прохождения полыни. Вахтенный штурман по курсу делал засечки и определял размер полыни. Это делалось для того, чтобы в случае необходимости вывести подводную лодку для всплытия в ближайшую полынью.



Карта перехода атомного ледокола «Арктика» по маршруту «Мурманск — Северный полюс — Мурманск»

Сегодня об этом можно сказать: К-481 с 343-м экипажем на борту в период с 4 по 17 августа 1977 года обеспечила безопасный переход атомного ледокола «Арктика» в географическую точку Северного полюса. Это был первый в мире переход надводного корабля на полюс. К-481 пришла на полюс на сутки раньше ледокола. Задача всплытия подводной лодки на полюсе не стояла.

После того как «Арктика» вернулась в Мурманск, мы еще 15 суток находились подо льдом,

обеспечивая выполнение программы исследовательских работ группы, которая была посажена на борт перед выходом.

Не сомневаюсь в том, что каждому стало понятно, шумы какой цели слышали гидроакустики по правому борту. По левому борту работали опущенные в воду с обеспечивающих ледоколов шумовые маяки, на которые мы должны были ориентироваться в случае необходимости выхода из подо льда.

## Инспекция Министерства обороны СССР

В мае — июне 1979 года 3-я дивизия ПЛ Северного флота была подвергнута проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. 343-й экипаж подлежал проверке по всем вопросам боевой и повседневной деятельности подводной лодки. Лично я, как командир боевой части связи, начальник радиотехнической службы и вахтенный офицер, по всем проверяемым вопросам получил только положительные оценки. Боевая часть связи и радиотехническая служба также были оценены положительно и отмечены в лучшую сторону. По итогам инспекторской проверки, а также боевой и политической подготовки подводных лодок и экипажей 3-й дивизии за 1979 учебный год приказом командира дивизии я был объявлен «Лучшим командиром боевой части связи дивизии», «Лучшим начальником радиотехнической службы дивизии», «Лучшим командиром боевого информационного поста» и «Лучшим вахтенным офицером дивизии». Этим же приказом командира дивизии объявлены: «Лучшей боевой частью связи» — боевая часть связи 343-го экипажа, «Лучшей радиотехнической службой дивизии» — радиотехническая служба 343-го экипажа, «Лучшим боевым информационным постом» — боевой информационный пост 343-го экипажа, «Лучшей гидроакустической группой» — гидроакустическая группа 343-го экипажа. Кроме того, старшина команды гидроакустиков 343-го экипажа мичман Владимир Васильевич Казанских объявлен «Лучшим гидроакустиком дивизии», а командир гидроакустической группы 343-го экипажа старший лейтенант Николай Николаевич Пинчук — «Лучшим командиром гидроакустической группы». С подведения итогов боевой и политической под-

готовки дивизии за 1979 год я принес в экипаж один ценный подарок — наручные часы — и десять грамот. По итогам Инспекции офицеры дивизии, в том числе я, были представлены к правительственным наградам. После инспекции прошло почти полгода, наград мы уже не ждали, решив, что нам их снова не досталось, так же как и после подледного плавания в 1977 году, а изобилие грамот и «лучших» — это компенсация орденов и медалей. На подводной лодке служат не за награды.

## Боевая служба 1980 года (Белоусов — Ермак)

В феврале 1980 года экипаж с новым командиром капитаном 2-го ранга Владиславом Григорьевичем Белоусовым находился на СРЗ-10 в городе Полярном и готовил подводную лодку к боевой службе. На 23 февраля командир, не объясняя причины, запретил всем офицерам и мичманам поездку к семьям в Западную Лицу. Ни заместитель командира по политической части капитан 2-го ранга Г. Н. Родителей, ни старший помощник командира капитан 2-го ранга А. А. Елькин не знали, что послужило основанием для принятия такого решения. А командир знал, но молчал.

8 часов 50 минут 23 февраля 1980 года. Построение экипажа на торжественный подъем Государственного флага СССР, Военно-морского флага и флагов расцветивания. Лица подводников хмурые, недовольные и даже обиженные. Старший помощник подал команды и произвел доклад командиру экипажа. Воспитанный и сплоченный экипаж дружно и громко ответил командиру на приветствие и поздравление с годовщиной основания Вооруженных Сил страны. Из громкоговорителя корабельной трансляции прозвучали сигналы точного времени. Строй замер. Дежурный по подводной лодке подал команду. Государственный флаг СССР, Военно-морской флаг, гюйс и флаги расцветивания под звуки Гимна СССР медленно поползли вверх. Команда «вольно».

Командир просит старшего помощника перестроить экипаж в каре. После этого выходит на середину строя и объявляет, что причина запрета съезда к семьям, после того как он ее сейчас объ-

явит, для всех окажется неожиданной, приятной и веской, чтобы принять такое решение, и мы прекратим на него обижаться. Признался, что ему было очень сложно хранить молчание и не назвать эту причину даже своим ближайшим помощникам. В. Г. Белоусов заинтриговал всех стоящих в строю. Прозвучала команда «смирно!» и командир приказал: «Капитан-лейтенант Красев, выйди из строя!» Как и подобает военнослужащему, я ответил «есть!» и четко вышел из строя, одновременно соображая, что бы все это могло значить. Улыбка командира говорила о том, что вызван я не для наказания. Тем более что должное лицо моего уровня перед строем экипажа не наказывают.

Командир достает из внутреннего кармана шинели лист бумаги, делает паузу и объявляет, что вчера он получил из дивизии телефонограмму следующего содержания: «За отличные знания, проявленные на Инспекции Министерства обороны, и успехи в боевой и политической подготовке — как личные, так и возглавляемых подразделений, — приказом Министра обороны СССР капитан-лейтенанту Николаю Алексеевичу Красеву досрочно присвоено воинское звание „капитан 3-го ранга“», подошел ко мне, поздравил, пожал руку и вручил погоны. Несколько секунд молчу, перевариваю информацию. Однако профессиональные качества военного человека берут верх. Четко, громко и радостно отвечаю: «Служу Советскому Союзу!» Командир говорит, что в связи с этим он посчитал необходимым, чтобы при доведении этой информации в строю было 100% экипажа. Если у кого-то имеется веская причина быть в семье — доложить по команде, и он отпустит этих людей в Западную Лицу сегодня. Командир еще раз поздравил экипаж с праздником, дал команду «вольно» и сказал: «Отдаю новоиспеченного старшего офицера экипажу для поздравлений. Будьте осторожны, не растерзайте». С криками «ура!» народ бросился ко мне. Все поздравляли, обнимали, жали руку. Конечно, было приятно, что экипаж так бурно и дружелюбно отреагировал на досрочное присвоение мне воинского звания. Особенно радовались этому мои подчиненные и офицеры экипажа, кто видел и понимал, чего мне это стоило. С разрешения старшего помощника командира мы с Николаем Пинчуком убыли за

территорию завода в ближайший магазин. Надо было успеть подготовить стол в кают-компании к праздничному обеду в со-ответствии с флотской традицией. Мы всё успели сделать в лучшем виде. К столу я появился в рубашке с погонами капитана 3-го ранга. Был встречен аплодисментами. Обед затянулся. В кают-компании постарались уместиться всем составом офицеров экипажа. У нас действительно была дружная офицерская семья. И успехи, и огорчения делили на всех. Это о многом говорит и многого стоит.

После выхода из кают-компании в первом отсеке меня ждал техник-гидроакустик Владимир Михайлович Иванюк. Он попросил меня пройти в помещение генераторных устройств гидроакустических средств. Когда я вошел в генераторную, то пережил свой второй стресс за этот день. Моему удивлению, восхищению и благодарности не хватало слов. Я долго приходил в себя, чтобы что-то сказать. Я знал, как мои подчиненные мичманы относятся ко мне. Но то, что они подготовили в честь досрочного присвоения мне звания, я помню до сих пор и не забуду никогда.

За время службы в экипаже было предостаточно самых различных случаев. Знаю, что порой был излишне строг к своим подчиненным. Знаю, что строгость была оправдана складывающейся обстановкой. Но никогда не был груб. Знаю, что за строгость никто на меня не в обиде.

В генераторной уже около четырех часов меня ждали мои мичманы и мичманы других боевых частей, кто смог поместиться в этом небольшом помещении. Был накрыт стол. Я точно знаю, что с территории завода никто не выходил. Сервировка стола для меня навсегда осталась тайной. На мои вопросы организатор этого мероприятия Владимир Васильевич Казанских сказал: «Очень было надо, подумали, достали».

В июне — августе экипаж выполнял задачи боевой службы в восточной части Средиземного моря на ПЛА К-438. Старший на борту — командир ПЛА К-306 капитан 1-го ранга Вячеслав Федорович Ермак. Его знают все, кто служил в 3-й дивизии: и офицеры, и матросы. С Ермаком сталкивались все, кто был с ним на одной подводной лодке. Не счесть баек и историй о Ермаке. Случаи и курьезные, и серьезные, порой анекдотичные.



Капитан 3-го ранга — досрочно!  
Февраль 1980 года

И всё бы Вячеславу Федоровичу сходило с рук, если бы не его грубость, а порой откровенное хамство. Рассказу несколько эпизодов из 75-суточного вынужденного общения с врио зам. командира 3-й дивизии.

При отработке задач боевой подготовки перед боевой службой мы выполняли боевое упражнение НТ-3 (атака одиночного корабля). Упражнение выполнили успешно, торпеда наводилась на цель. Но при маневрировании в полигоне после выполнения упражнения сблизилась с находившимся в этом районе с целью ведения разведки фрегатом ВМС Великобритании «Линдер». Подчеркиваю: с *английским* фрегатом.

На боевой службе, сменившись с вахты, заполняю вахтенный журнал. На командирской вахте капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Спрашивает вахтенного рулевого-сигнальщика мичмана М. Е. Рыжкова: «Боцман! Над тобой (на одном из приборов над головой боцмана) таблица сигналов. Скажи мне, что означает сигнал „ЛИМО“? Не смотри на таблицу, ты их должен знать наизусть». Боцман молчит. Дальше из уст Ермака следует заключение: «Вот потому, что у вас на корабле никто не знает значения этих сигналов, — вы сблизилась на опасную дистанцию с „Линдером“. Если бы хоть кто-нибудь из вас знал значение сигнала „ЛИМО“, этого бы не произошло». Вячеслав Фе-

Федорович считал своим долгом на каждой вахте хоть чему-нибудь нас научить. Иногда это выглядело смешно, особенно когда было понятно, что научить нас он пытается как-нибудь и чему-нибудь, как в данном случае. Не знаю, как Ермак догадался о моих мыслях, но он пренебрежительно вежливо обратился ко мне: «Что-то хочешь сказать, умник?» У нас с самого начала похода установились такие «доброжелательные» отношения. С ударением на слове «английский» я сказал, что «Линдер» — это английский фрегат и расположенная над «Шпато́м» таблица сигналов к «Линдеру» не имеет никакого отношения, поскольку это «Таблица сигналов, определяющих взаимоотношения кораблей ВМФ СССР и ВМС США». Как это и должно было быть по заранее всем известному сценарию, Ермак крикнул, изрек свое любимое слово, напыжился, остановил на мне свой остеклевший взгляд и сказал, также в привычной для него манере: «Пошел отсюда на ..., умник». Ермак никогда не обращал внимания на то, с кем, при какой аудитории и как он разговаривает. Я не стал ему ничего отвечать, спустился на среднюю палубу второго отсека и ушел. Честно говоря, было желание пригласить его с собой. Капитан 2-го ранга В. Г. Белоусов просил всех офицеров сдерживаться при общении с Ермаком. Я выполнил просьбу командира, сдержался и не позволил себе дать достойный ответ. А он мог себе позволить всё — ведь он старший в походе.

Складывалось впечатление, что В. Ф. Ермак получал удовольствие от унижения и оскорбления людей. Умышленно, обращаясь к офицерам и мичманам, искажал их фамилии. Например, старшина команды акустиков мичман Казанских для него был Казанкович; командир электротехнического дивизиона капитан 3-го ранга Михайлик — Михайлюк; командир гидроакустической группы — акустик с черепом Мефистофеля. Для него устав — не закон, которым определено, что военнослужащие при общении друг к другу должны быть вежливыми. Мы все для него были «Эй ты, ...». Мог при разговоре подойти вплотную и сопровождать свои высказывания тыканием указательного пальца (сардельки) в грудь начальника РТС, а когда этот палец (сардельку) я отводил в сторону, мог еще и возмутиться: «Что ты себе

позволяешь?» Это я себе «позволяю», а для него это обыденно.

При подготовке ПЛ к всплытию при прослушивании горизонта заходит в рубку акустиков, толкает кулаком в спину старшину команды и своей «сарделькой» показывает в экран индикатора кругового обзора тракта шумопеленгования, где тому необходимо слушать горизонт. Если Ермак от кого-либо получал отпор, то с этим человеком он вел себя по-иному. Так и в этой ситуации. Получения лучшему акустику дивизии закончилось тем, что однажды тот встал, снял наушники, положил их на кресло и сказал Ермаку: «Садитесь и слушайте, где вам надо». Только после этого Ермак перестал мешать акустику при всплытии.

Вячеслав Федорович умел вовремя «подбодрить» людей, придать им «уверенности» в своих действиях. Например, при подготовке к передаче донесения с подтверждением ясности, заслушав командира БЧ-4 и согласившись с его предложениями о времени передачи донесения, за 5 минут до всплытия заходит в радиорубку и говорит радистам: «Из этого района еще никто, даже такие спецы, как мой старшина команды радистов А. Н. Кучеров, не передавали с первого раза».

Кому-то может показаться, что на этой боевой службе было весело. Не соглашусь. Для большинства это была самая нервная боевая служба. Не хочется писать об обстановке, созданной старшим на борту в центральном посту за 2–3 дня до форсирования пролива Гибралтар в восточном направлении. Это он так нас напрягал накануне, чтобы потом мы были более бдительны, а при форсировании пролива пытался создать в центральном обстановку спокойствия и доверия путем приказа старшине команды снабжения мичману В. Д. Левину приготовить для ГКП отварную картошку, соленые огурцы, селедку и чай. Пытался шутить, был благодушен. Но это уже было ни к чему. Всё было сделано до этого. Никто из состава ГКП к столу не подошел.

Это не единичные примеры. При желании их можно вспомнить массу. 1980 год — год Олимпийских игр в Москве. Выбрал время всплытия на сеанс связи в ночное время так, чтобы оно совпадало с вахтой второй смены. В сеанс связи после боевой информации шла информация с результатами игр.

Я приносил ее В. Ф. Ермаку — и на какое-то время в ЦП наступало затишье, а потом начинались комментарии и обсуждения. Мы становились «дураками» только потому, что не знали, как возят на соревнования лошадей. Женский гандбол — это «идиотский вид спорта». А чего стоила демонстрация, сидя на командирском диванчике, наездницы Елены Петушковой в седле Пепла. Спокойно вел себя Вячеслав Федорович с помощником командира капитан-лейтенантом В. А. Беляковым, организатором питания и будучи приглашенным в кают-компанию на Дни подразделений. Прилично шутил, улыбался, позировал при фотосъемке.

Вспомните обстановку в центральном посту, когда Вячеслав Федорович болел. Только врач пользовался уважением в эти дни. Поневоле будешь вежлив: ширнет в мягкое место укол не на новокаине, а на воде, — не обрадуешься. Это только я вспомнил случаи общения с замкомдива. К сожалению, не сможет рассказать о своем общении с Ермаком Володя Копьев, прикомандированный командир БЧ-3. Возможно, расскажут Николай Пинчук и Володя Степанов. Это их личное дело. Я счел возможным рассказать о том, что было со мной.

В начале августа, когда мы уже возвращались с боевой службы, родилась моя дочь. В таком случае в море для командира ПЛ передают информацию о рождении (указывают, у кого) сына или дочери и сообщают самочувствие жены и ребенка. Это делается по инициативе политотдела дивизии. По возвращении с боевой службы ошвартовались к причалу, вывели энергетическую установку из действия. Было получено разрешение свободным от дежурства и вахты на следование к семьям. С автобусной остановки иду домой и встречаю Марию, подругу жены, и от нее узнаю, что еще в начале августа Таня родила дочь. Мария успокоила меня, сказав, что дома все хорошо. События, которые происходили в гарнизоне в июле, повлияли на то, что моя дочь появилась на свет раньше, чем ее ждали.

Кроме жены, сына и дочери дома меня ждала моя мама, которая приехала после моего ухода в море. Встреча была очень радостной и приятной. За два с половиной месяца сын немного отвык от отца, а дочь его еще не знала. Мама к нам приехала впервые. Она давно хотела это

сделать, посмотреть на Север, где мы живем. Я много рассказывал ей, чем отличается наш, европейский Север от Севера в Якутии, где они с отцом прожили более 25 лет. Ходили за ягодами и грибами. Погода в Западной Лице отличается от погоды в Депутатском в лучшую сторону, особенно осень. Много солнечных дней, тепло. Еще до моего возвращения с боевой службы по инициативе мамы и сына моей дочке было дано имя Ольга. Таня знала, что я соглашусь с этим. Мы обговаривали возможные имена дочери.



Регистрация Оли. Слева направо: сотрудница ЗАГСа, Иван Михайлик, Татьяна, Валентина Михайлик, я с дочерью. *Сентябрь 1980 года*

Подошло время регистрации нового человека. Мы с Таней обратились к Валентине и Ивану Ивановичу Михайликам с просьбой быть почетными родителями при регистрации нашей дочери. Они любезно согласились. Так в гарнизоне у нас



Валентина и Иван Михайлики. Встреча в Музее истории подводных сил России им. А. И. Маринеско. *Ноябрь 2009 года*



появились родственники — кумовья. Уважаемые нами люди.

Последняя встреча с родственниками состоялась в Санкт-Петербурге в 2009 году, когда кумовья приехали на 45-летие выпуска кума из Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского. Перед этим не встречались 25 лет.

## Освоение Гремихи. Новая традиция

1981 год — сложный для дивизии год. Дивизия меняла место базирования. Штаб и подводные лодки дивизии перешли в город Островной, в базу подводных лодок, более известную как Гремиха. Наш экипаж в Гремиху прибыл 4 августа с очень важной задачей. Нам предстояло совместно с военными строителями ускоренным темпом завершить строительство казармы, в которой должен был разместиться штаб дивизии и экипажи. С приходом нашего экипажа на объект количество военных строителей резко сократилось. Всю работу в пятиэтажном здании мы завершали уже без них. Качество выполняемой экипажем работы было выше, чем у строителей. Экипаж не надо было торопить, мы прекрасно понимали, что времени всё меньше и меньше, а зима всё ближе и ближе. В этой казарме предстояло зимовать.



Так выглядит Гремиха с началом зимы.  
Ноябрь 1981 года

По договоренности двух командующих флотилиями подводных лодок, 1-й в Западной Лице и 11-й в Гремихе, начался обмен квартир между

офицерами и мичманами 3-й дивизии, прибывающими в Гремиху из Западной Лицы, с одной стороны, и офицерами и мичманами 18-й дивизии, прибывающими в Западную Лицу из Гремихи, с другой стороны. Нашему экипажу, прибывшему в Гремиху самым первым, это удалось сделать быстрее и проще. Обмен произведен. Необходимо перевезти семью из Западной Лицы в Гремиху. Это уже сложнее. Самый сложный участок — морской. Порт Мурманск — портопункт Йоканьга. Если где-то «только самолетом можно долететь», то здесь дойти можно только теплоходом. Для подавляющего большинства наших жен и детей это было первое морское путешествие. Сколько их еще будет потом... Но это первое, оно особенное и незабываемое. Теплоход из Мурманска выходит в 19 часов. По причине того, что в море выходили большие надводные корабли, движение по Кольскому заливу было закрыто. Выход теплохода перенесен на 22 часа. Теплоход стоит у причала в Мурманске не шелохнувшись. В заливе штиль. Каково будет в море — беспокоило больше всего. Таня волновалась, как бы не укачались дети. Не было уверенности, что выход состоится в 22.00. Могли перенести на еще более позднее время. Дети уснули. Незаметно уснули и их родители. Проснулся около часа ночи. По звуку работающих механизмов теплохода понял, что судно не у причала. Посмотрел в иллюминатор. Светит луна. Теплоход вышел из Кольского залива, повернул направо и проходил мимо острова Кильдин. Море оставалось таким же спокойным. С погодой повезло. В ноябре такие дни бывают крайне редко. Ночью меня разбудила Таня и с удивлением сказала, что мы уже в море, но совсем не качает. Я ее успокоил тем, что знакомство с настоящим Баренцевым морем откладывается на время, когда будем выезжать в следующем году в отпуск. В Гремиху прибыли по расписанию. Встречали друзья — те, кто перебрался в Гремиху раньше нас.

Налинии «Мурманск — Йоканьга — Мурманск» зимой и «Мурманск — Йоканьга — Архангельск — Йоканьга — Мурманск» летом в разные годы нашей жизни в Гремихе ходили теплоходы «Вацлав Воровский», «Алла Тарасова», «Мария Ермолова» и «Клавдия Еланская». Когда Гремиха переживала бум своего развития, в 1982–1987 годах, с началом сезона отпусков (май, июнь) приобре-



«Клавдия Еланская» — один из теплоходов,  
курсировавших по линии  
«Мурманск — Йоканьга — Мурманск»

сти билеты на теплоход было нелегко. Кроме того, в это время производилось увольнение в запас старшин и матросов подводных лодок, боевых надводных кораблей и береговых частей ВМФ, сержантов и рядовых бригады ПВО (противовоздушной обороны) и военно-строительных частей. В это же время выезжали детские сады на свои южные базы отдыха. В августе — сентябре возвращение в обратном порядке. Зимой число рейсов снижалось.

В Гремихе в экипаже была установлена еще одна традиция. Каждый год 4 августа, в день прибытия экипажа в Гремиху, на местном футбольном поле мы проводили футбольный матч между командами офицеров и мичманов. Организаторы этих встреч — два страстных футбольных болельщика: капитан-лейтенант Виктор Наконечников и мичман Владимир Коломиец. Играли на бочку пива. Если 4 августа экипаж отсутствовал в базе, матч переносился на ближайшее число. Условие было одно: матч состоится при любой погоде и при любом состоянии поля. Бочку пива покупали с приходом теплохода в ларьке у Алексеевны в бане. За бочку платили задаток. Сбор средств на пиво производился со всех желающих принять участие в послематчевом мероприятии.

Купили бочку пива. Прикатили ее на стадион — поляну, заросшую травой и пропитанную водой, но с воротами. Болельщики — члены семей экипажа. Кто победит — не важно. Главное — отметить годовщину перебазирования в Гремиху и показать хорошую игру. Два тайма по 45 минут. Грязные, но довольные. Переделались — и к пиву.

Для завершения мероприятия было необходимо место. На этот раз свою квартиру предложил Юра Гуменник. Квартира в Островном. Нашли самосвал. Бочку — в кузов, сопровождающие — в кабину. Все остальные — на автобус. Квартира Гуменника на втором этаже. Вместе с тарой вес пива килограммов 70–80. В умелых опытных руках получается все. С трудом, но закатили бочку в квартиру. В нашем экипаже были мастера разной квалификации, в том числе открывать бочки с пивом. Пока везли бочку на самосвале, ее изрядно разболтало. При вскрытии — небольшой фонтан, и начался розлив пива.

Прозвучали тосты за Гремиху, за экипаж, за спорт, за мужскую дружбу и прочие. Чем меньше пива в бочке, тем меньше людей в квартире — бочку выкатывать некому. Решили бочку сдать Алексеевне на следующий день. Назначенные Юре в помощь помощники не смогли выкатить бочку на лестничную площадку. Как потом установили люди с опытом, причин могло быть три. Из них две маловероятные — увеличение размеров бочки или сужение двери. И третья, наиболее вероятная, — недостаток опыта хозяина квартиры и его помощников. Это теория. Практика жизни говорила о том, что бочку в любом случае сдавать надо. Нашли выход из положения — бочку разобрали на составляющие. Детали бочки отвезли Алексеевне. Выслушали от нее всё, что она хотела сказать. Задаток обратно не получили. Не в деньгах счастье.

## Боевая служба 1982 года (Кузнецов — Ермак)

В 1982 году капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак вновь ходил старшим на боевую службу с нашим экипажем. Командиром экипажа в это время был капитан 2-го ранга Михаил Юрьевич Кузнецов. На экипаже еще служили люди, кто помнил его прикомандированным штурманом на поход в 1974 году. И вот он на экипаже в новой для него должности. На этой боевой службе В. Ф. Ермак вел себя несколько иначе. Видимо, для этого были определенные причины. Только не подумайте, что он устал, исправился, остепенился или ему что-то

надоело. Не из тех. Здесь бы я привел еще одну русскую поговорку. Вы все ее знаете. Ее смысл в том, что может исправить горбатого.

За два года после последней боевой службы в составе экипажа произошли изменения. На вышестоящую должность ушел из экипажа командир гидроакустической группы капитан-лейтенант Н. Н. Пинчук, так и не дождавшись, когда я стану флагманским специалистом дивизии и освобожу ему должность в экипаже, для которого он сделал очень много. В экипаж был назначен выпускник ВВМУРЭ им. А. С. Попова лейтенант Ю. Байков. К выходу на боевую службу он еще не был допущен к самостоятельному управлению группой. По этой причине на боевую службу был прикомандирован старший лейтенант Андрей Исавнин, офицер опытный и подготовленный во всех отношениях. Вернулся в Западную Лицу мичман Ю. П. Чайко, и на освободившуюся должность старшины команды радиотелеграфистов был назначен мичман В. Н. Коломиец.

Боевая служба началась в самом начале декабря 1982 года, и первая ее половина проходила в районе Азорских островов. Мы обеспечивали работу трех научно-исследовательских судов: «Академик Сергей Вавилов», «Академик Петр Лебедев» и «Академик Алексей Крылов». В назначенное время всплыли в точке рандеву. Установили связь в тактической радиосети. К нам на борт прибыла группа специалистов с одного из судов. Уточнили задание, время работы и порядок связи. Часть прибывших с НИС специалистов осталась на подводной лодке. Капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак неожиданно для всех ушел на катере на научно-исследовательское судно. Мы получили две недели отдыха.

Наша задача заключалась в маневрировании в соответствии с заданием. Это наша основная работа в районе. В назначенное время всплывали на сеансы связи и осуществляли попутный поиск подводных лодок в районе маневрирования. Район характеризовался высокой активностью противолодочных сил, в том числе базовой патрульной авиации. Не могло остаться незамеченным и не привлечь внимание командования ВМС НАТО одновременное нахождение в этом военно-морском районе трех советских научно-исследова-



Эта фотография моих детей была со мной на боевой службе. Оле 1 год 10 месяцев, Андрею 5 лет 9 месяцев. *Декабрь 1982 года*

тельских судов. Что это за суда и каков характер их деятельности, конечно же, в НАТО было известно. Наверняка был сделан вывод о том, что суда находятся в районе не случайно. И это еще одна из причин повышенной активности противолодочной авиации. Наша работа в районе продолжалась до 31 декабря. В этот день всплыли в надводное положение. К борту подошел катер, на котором вернулся капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Среди пришедших с Ермаком был представитель службы связи НИС, который спросил у меня, какие есть просьбы и что необходимо передать семье. Я попросил отправить семье поздравительную телеграмму с Новым годом. Честно говоря, не очень надеялся, что это состоится. Когда вернулись с боевой службы, Таня рассказала, какое удивление у нее вызвала поздравительная телеграмма. Было понятно, что отправлена телеграмма из Средиземного моря. И как это было приятно...

Закончили плановую работу с научно-исследовательскими судами. Погрузились и начали движение к восточному побережью США. В новогоднюю ночь в кают-компании были накрыты столы для встречи Нового года. Это был мой первый Новый год в море. Впереди еще полтора месяца плавания, и только потом путь домой. Настроение не праздничное.

Изменение настроения и радость пришли внезапно. Владимир Николаевич Коломиец пригласил меня в радиорубку. Включил магнитофон, и я услышал голоса жены и детей. Они поздравили меня с Новым годом, дети рассказали папе стихотворения, а Таня передала для меня самые последние фотографии детей. Был очень растроган и благодарен подарком своих подчиненных. Это говорит о тех отношениях, которые сложились в нашей боевой части и службе. И мы все всегда дорожили ими.



Новый год на боевой службе. Слева направо: представитель Особого отдела КГБ СССР капитан-лейтенант Е. Буртовой, командир БЧ-4, РТС капитан 3-го ранга Н. Красев, командир группы дистанционного управления капитан-лейтенант В. Наконечников, инженер группы контрольно-измерительных приборов и автоматики ГЭУ лейтенант А. Боркунов, командир электротехнического дивизиона капитан 3-го ранга Н. Игнатенко. 1 января 1983 года.

Новый год на подводной лодке продолжался. По отсекам и боевым постам ходили Дед Мороз и Нептун. Поздравляли вахтенных и настраивали их на бдительное несение службы.

ПЛАРБ «Мичиган» типа «Огайо» должна была выходить на испытание, и нам надлежало ее обнаружить. Наведение должен был обеспечить разведывательный корабль (РЗК) Северного флота. Чем дальше мы отходили от Европейского побережья, тем больше снижалась активность противолодочных сил, в частности базовой патрульной авиации. Бывали такие дни, когда в течение суток акустики не обнаруживали целей, а при всплытии на сеанс связи специалисты ОСНАЗ не наблюдали никакой работы в радиосетях НАТО.



Ударная подводная лодка ВМС США типа «Огайо» с баллистическими ракетами

Заняли район. Всплываем на перископную глубину за пять минут до начала сеанса связи для приема информации от разведывательного корабля. Работа РЗК начинается строго по времени. Три радиотелеграфиста на трех радиочастотах принимают информацию в слуховом канале с одновременной записью на магнитофон. Окончен сеанс связи, погружение. Каждый из радиотелеграфистов принял и записал на бланк текст зашифрованной информации. Я сверил бланки. Расхождения незначительные. Все три бланка переданы специалисту СПС (специальный пост связи) для дешифрования. Докладил командиру о приеме информации и ее передаче в пост СПС. Через некоторое время командир вызвал меня в центральный пост. Специалист СПС повторил ранее сделанный командиру доклад: «Имеющимися на борту документами дешифровать принятую информацию невозможно. Принятая информация состоит из пятизначных групп смешанного буквенно-цифрового текста. Так быть не может. Пятизначные группы должны состоять или только из букв, или только из цифр».

Возвращаюсь в радиорубку. Отдаю приказанию каждому радисту самостоятельно принять с записью на бланк информацию, записанную на магнитофон. Сравниваю бланки. Совпадение 96–98%. От информации, принятой на слух, практически отличий нет. В случае, если бы информация передавалась в канале слуховой ЗАС Ключ (засекреченная автоматическая связь с использованием аппаратуры «Ключ»), текст должен быть только буквенный. Докладываю команди-

ру. Произвожу записи в вахтенный журнал ЦП и в вахтенный радиожурнал. Оформляю бланки принятой информации в слуховом канале и с магнитофона. Изымаю бланки и магнитофонную ленту с записью информации. Предлагаю командиру ПЛ всплыть для приема информации в ближайший промежуточный сеанс связи. Командир утверждает время всплытия.

Всплыли на перископную глубину. Визуально горизонт чист. Подняты антенны связи, станция радиотехнической разведки МРП-10. Радиотехнический горизонт чист. За пять минут до начала промежуточного сеанса связи РЗК начал передачу информации. Производится прием информации на трех радиочастотах с одновременной записью на магнитофон. С окончанием работы РЗК подлодка погружается. Структура принятого текста без изменений — пятизначные группы смешанного буквенно-цифрового текста. Информация разбору не подлежит.

За время нахождения ПЛ в районе ожидания ПЛАРБ «Мичиган» всплывали порядка 30 раз и каждый раз принимали информацию одного и того же характера — пятизначные группы смешанного буквенно-цифрового текста. Оформлен и записан в вахтенный радиожурнал каждый прием информации. Собрано около 120 бланков принятой информации. На магнитофонную ленту записаны все принятые сеансы связи с РЗК. Это была очень кропотливая и ответственная работа всего состава боевой части связи. Старшина команды радиотелеграфистов мичман В. Н. Коломиец беспрекословно и с присущей ему инициативой выполнил мое требование по документальному оформлению каждого сеанса связи и накоплению принятой информации. По возвращении в базу на причале находились флагманские связисты дивизии и флотилии. Оба спустились в радиорубку. Я доложил, как проходили сеансы с РЗК. У меня спросили, имеются ли подтверждающие документы и записи. Я показал записи, сделанные в вахтенном радиожурнале после каждого приема информации. Представил бланки принятой информации и магнитофонные ленты записанных сеансов связи с РЗК. Бланки и магнитофонные ленты под роспись в вахтенном радиожурнале передал флагманскому связисту флотилии. Так закончилась эта боевая служба.

## Последние годы службы на экипаже

Еще дважды — летом 1984 года и зимой 1986-го — я был участником автономных походов экипажа на боевую службу в Средиземное море под командованием капитана 1-го ранга Александра Николаевича Шпортько. Эти походы запомнились очень спокойной обстановкой как в центральном посту, так и на боевых постах подразделения. Независимо от возникающей ситуации, выполняемого маневра, решаемой задачи Александр Николаевич всегда был спокоен и выдержан. И мы, командиры подразделений, подражали ему и учились у него рассудительности, общению с людьми и флотскому юмору. С Александром Николаевичем было легко. Каждый из нас чувствовал доверие командира и прилагал усилия, чтобы оправдать это доверие, выполнить задачи боевой службы с наибольшей эффективностью и результативно. Уважение командира чувствовал каждый офицер, мичман, старшина и матрос. В экипаже давно не было такого взаимопонимания, единства начальников и подчиненных, общего стремления экипажа к достижению новых успехов и побед. Всегда отличавшийся в лучшую сторону корабельный боевой расчет экипажа подтвердил свой высокий класс и неоднократно объявлялся лучшим в дивизии. Все боевые упражнения выполнены только на «хорошо» и «отлично». О нашем командире и нашем КБР не раз писала флотская газета «На страже Заполярья» и печатные органы Министерства обороны СССР, например журнал «Советский воин».

Это были обыденные действия. У меня они уже не вызвали никаких эмоций и не оставляли никаких впечатлений. Единственное, что меня сдерживало от желания отказаться идти на боевую службу, — это уважение к своему экипажу и его командиру.

Мне есть что сказать о командире Александре Николаевиче Шпортько, и я отдаю себе отчет в своих словах. Александр Николаевич — грамотный, опытный командир-наставник. На мой взгляд — лучший командир подводной лодки. Пользовался авторитетом у всего личного состава дивизии. Способен организовать и мобилизовать людей на выполнение задания любой сложности. Уважительно относится к людям, учитывает



Возвращение с боевой службы. Встреча на причале.  
Слева — семья капитана 3-го ранга Н. Красева,  
справа Александр и Галина Крюковы. 1984 год

мнение других. Умеет слушать, сдерживать эмоции и управлять своими чувствами. Строгий и принципиальный, внимательный и отзывчивый. Постоянно заботился об улучшении условий службы и жизни экипажа. Обладает чувством юмора, что очень важно для службы на флоте. Требовательность к людям сочетается с уважением их прав и личного достоинства. За 13 лет службы в 3-й дивизии мне пришлось выходить в море со многими командирами, в том числе для выполнения боевых упражнений. Никогда, нигде и ни с кем, кроме как с Александром Николаевичем Шпортько, я не чувствовал такого оказываемого мне доверия, уважительного отношения ко мне и к моим подчиненным, знания моих возможностей, уровня профессиональной подготовленности и использования моего потенциала для экипажа. Спасибо Вам, Александр Николаевич, за Ваше отношение к людям. Товарищ командир, всегда готов в случае необходимости выйти с Вами в море.

Нет сомнений, что под моими словами подпишется весь личный состав боевой части связи и радиотехнической службы экипажа, а также мичманы Василий Денисенко (техник

ЗАС), Андрей Вайцеховский и Эдуард Ольшевский (радиотелеграфисты), Василий Николаев и Колмаков — специалисты ОСНАЗ) и другие, чьи имена, извините, не могу вспомнить, которые были прикомандированы на боевую службу с нашим экипажем в разные годы. Искренне и ответственно говорю: «343-й экипаж — это моя семья!» Я сознательно не называю, какая она — первая или вторая, какая семья для меня более или менее важная: жена и дети или экипаж. Для меня они едины, одна является продолжением другой. Обе любимы и дороги. Без какой-либо из них мне было бы одинаково трудно и одиноко.

Еще одним незабываемым для меня эпизодом службы стало прощание с экипажем. Я был очень взволнован теми почестями, которые мне были оказаны командиром экипажа капитаном 1-го ранга А. Н. Шпортько, старшим помощником командира капитаном 2-го ранга А. Н. Крюковым, заместителем командира по политической части капитаном 3-го ранга А. Н. Федоренко офицерами, мичманами, старшинами и матросами всего экипажа. С глубоким чувством благодарности пожал руку каждому стоящему в строю. Было грустно расставаться с такими замечательными людьми, зная, что выходить в море и возвращаться, погружаться и всплывать, выполнять сложные и ответственные задачи они будут уже без меня. Выразил уверенность, что экипаж в целом, и БЧ-4, РТС в частности, всегда будут соответствовать тем высоким оценкам, которые были завоеваны ранее, что деятельность офицеров, мичманов, старшин и матросов будет нацелена на дальнейший рост профессионального мастерства, повышение боеготовности экипажа, укрепление дружбы и сплоченности, достижение новых успехов и высоких результатов в службе. Рад тому, что мои слова оказались пророческими. Экипаж достойно и с высоким качеством выполнял все поставленные ему задачи до дня расформирования.

Завершилось мое прощание с офицерами экипажа в отдельном кабинете кафе «Северное сияние». До настоящего времени храню и смею вас заверить, что буду хранить вечно «Памятный адрес» экипажа. Его содержание забыть невозможно. На новом месте службы порой возникали определен-

ные трудности и сложности. Ваша вера в меня, ваши пожелания и напутствия всегда напоминали о родном экипаже, помогали преодолеть временные неприятности, давали новый заряд энергии, повышали жизненный тонус. В назидание нашим детям и внукам, нашим потомкам считаю возможным на страницах этой книги опубликовать текст памятного поздравления и пожеланий экипажа в мой адрес. Для меня нет сомнений в том, что эти слова заслуженно относятся к большинству офицеров и мичманов нашего экипажа — моих сослуживцев.

**Капитану 3-го ранга  
Красеву Николаю Алексеевичу  
12 ноября 1986 года, Грехиха**

*Уважаемый Николай Алексеевич!*

*Командование, офицеры, мичманы, старшины и матросы части, провожая Вас к новому месту службы, выражают Вам глубокую благодарность и искреннюю признательность за большой личный вклад в решение экипажем задач боевой подготовки, улучшение идейно-политической работы, совершенствование социалистического соревнования, укрепление воинской дисциплины, выполнение учебно-боевых и дальних океанских плаваний.*

*За время продолжительной службы в части Вы зарекомендовали себя грамотным и инициативным офицером, активным и принципиальным коммунистом, внимательным и отзывчивым человеком. Честно и добросовестно, с чувством партийного долга Вы исполняли свои служебные обязанности, проявляя трудолюбие и неутомимую работоспособность, отдавая все силы, знания и организаторские способности обеспечению боевой готовности и воспитанию личного состава.*

*Вы внесли большой вклад в становление молодых офицеров, создание здоровых взаимоотношений, обстановки доверия в коллективе, формирование славных традиций нашего отличного экипажа.*

*Своей деловитостью, требовательным отношением к себе и к подчиненным, скромностью и*

*порядочностью, чутким отношением к людям Вы снискали уважение всех, кто с Вами служил и работал.*

*Ваша плодотворная работа оставила заметный след в истории экипажа, явилась ярким примером ответственного отношения к делу для новых поколений подводников.*

*Наша добрая память о Вас останется признанием Ваших заслуг.*

*Желаем Вам, Николай Алексеевич, крепкого здоровья, семейного благополучия, счастья и удачи в жизни, успехов и дальнейшего служебного роста.*

*Командир войсковой части 69188  
капитан 1-го ранга (подпись) А. Шпортко  
Заместитель командира в/части 69188  
по политической части  
капитан 3-го ранга (подпись) А. Федоренко  
офицеры, мичманы, старшины  
и матросы части*

Выражаю искреннее чувство признательности и уважения всем офицерам, мичманам, старшинам и матросам экипажа разных лет за совместную службу, помощь и понимание, поддержку и доверие. Преклоняюсь перед вашим терпением, уважительным отношением, крепостью духа и товарищеской взаимопомощью. Всегда помню о вас, с уважением и почтением вспоминаю и рассказываю о походах, буднях и праздниках экипажа и нашего подразделения. Своим отношением к службе, профессиональной подготовленностью, преданностью подразделению и крепкой дисциплиной вы способствовали завоеванию и укреплению авторитета боевой части связи и радиотехнической службы в экипаже и в дивизии, снискали уважение командиров и начальников, товарищей по службе. Благодарю за службу! Желаю каждому из вас и вашим семьям мира и благополучия, счастья, уважения друзей, любви родных и близких.

## Начальник отдела 63-го морского специального полигона технического управления Северного флота капитан 2-го ранга Виктор Кузьмич Литвинов о службе в 343-м экипаже 3-й дивизии подводных лодок Северного флота

После окончания в 1969 году Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища я был назначен командиром группы дистанционного управления дивизиона движения электро-механической боевой части крейсерской атомной подводной лодки К-323 проекта 671. Подводная лодка строилась на Адмиралтейском заводе в городе Ленинграде и предназначалась для Тихоокеанского флота. Экипаж находился в городе Обнинске на переподготовке в учебном центре ВМФ. Имея на руках предписание о назначении на К-323, я прибыл в Обнинск. Мне повезло сразу после училища пройти обучение в учебном центре конкретно по той материальной части, которую предстояло эксплуатировать, и получить знания в объеме намного большем, чем если бы занимался самостоятельно. Особенно это касалось знаний по системам и механизмам главной энергетической установки, которой я должен буду управлять.

В феврале 1970 года, завершив обучение в Обнинске, экипаж прибыл в Ленинград. В июне 1970 года по внутренним водным системам в специальном транспортировочном доке подводная лодка была переведена в город Северодвинск для достройки и проведения сдаточных испытаний. Я принимал участие в проведении заводских швартовых и государственных ходовых испытаний подводной лодки. После завершения испытаний подводная лодка вошла в состав Северного флота. К этому времени было окончательно решено, что К-323 на Тихоокеанский флот переходить не будет. Подводная лодка вошла в состав 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива, куда прибыла в сентябре.

В 1971 и 1972 годах мы сходили в Средиземное море в автономки, и после этого я прибыл в 343-й экипаж для дальнейшего прохождения службы.

343-й экипаж в это время был без командира, без замполита и без командира БЧ-5. В конце 1972 года экипаж был доукомплектован и начал

проводить боевую подготовку на базе без материальной части. В феврале 1973 года приняли ПЛА К-369, 23 февраля произвели ввод ГЭУ для выхода в море на отработку элементов задачи Л-2. К сожалению, выход в море на праздник нам не разрешили, а в ночь с 23 на 24 февраля наш командир капитан 2-го ранга Алексей Николаевич Коржев повредил ногу. После передачи подводной лодки экипаж вышел в море под командованием капитана 1-го ранга В. Г. Морозова. Так что первый выход в море 343-го экипажа на Северном флоте не был самостоятельным. После выздоровления командира экипаж весь год отрабатывал задачи, «вывозили» в море другие экипажи на отработку задач. Всего за 1973 год экипаж был в море примерно 160–170 суток. За это время коллектив приобрел хорошие навыки в обслуживании техники и в борьбе за живучесть технических средств, что способствовало успешным плаваниям в автономных походах и на учениях

В 1974 году подготовили к выходу в море ПЛА К-438 и вышли на ней в поход. Поход прошел успешно, без аварий и поломок. Несмотря на то что значительная часть экипажа впервые была длительное время вдали от базы, все шло достаточно хорошо. Командир, старший помощник, заместитель командира по политической части и командир БЧ-5 регулярно обходили отсеки, контролировали исполнение обязанностей вахтенными отсеков, порядок в отсеках, содержание кислорода, углекислого газа и вредных примесей. Регулярно выпускались боевые листки, в них отражались как успехи, так и недостатки смен или отдельных специалистов. Регулярно проводились занятия, тренировки и учения. Между боевыми сменами было организовано социалистическое соревнование. В свободное время проводился просмотр кинофильмов. После сеансов связи вывешивали сводки новостей в стране. Время прошло довольно быстро и интересно, несмотря на то что наша боевая служба была продлена и мы находились в море 87 суток. Особенно интересно на боевой службе





Командир дивизиона движения капитан 3-го ранга В. К. Литвинов на фоне фотогазеты дивизиона. Средиземное море. 1984 год

было готовиться и проводить День подразделения. Творчеству и фантазии не было предела.

После прихода из автономки, отчетов, отдыха и отпуска в 1975 году экипаж участвовал в длительном (30 суток) походе на учения «Океан-75», которые проводились под руководством Главного командующего ВМФ Адмирала флота Советского Союза С. Г. Горшкова. Учения проходили в Норвежском море. Экипажу была поставлена задача поиска, слежения и атаки отряда боевых кораблей (ОБК) условного противника. ОБК был сформирован из боевых надводных кораблей Северного флота. Главная цель в составе ОБК — крейсер, который надлежало атаковать практической торпедой с установками на потопление. Атака была выполнена успешно.

Серьезным испытанием для экипажа стало длительное плавание в район Северного полюса в 1977 году на ПЛА К-481. Проходило оно в самый оптимальный период для плавания в Северном Ледовитом океане, в августе — октябре. Подводная лодка должна была обеспечить безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» из порта Мурманск в географическую точку Северного полюса

и обратно. Это был первый переход надводного корабля к Северному полюсу. Задача всплытия на полюсе перед подводной лодкой не стояла. Но мы были в постоянной готовности выполнить этот маневр в случае необходимости — или в своих интересах, или в интересах ледокола. Вместе с нами в плавании участвовала группа ученых и специалистов научно-исследовательского института, которые выполняли научные изыскания в высоких широтах Баренцева и Норвежского морей. Под паковым льдом Арктики подводная лодка находилась в течение 28 суток. Проводили замеры характеристик поля тяготения и земного магнетизма в районах Северного Ледовитого океана, не охватываемых полярными дрейфующими станциями. Длительное время находясь подо льдом Арктики, я узнал, что температура воды бывает отрицательной ( $-2^{\circ}\text{C}$ ), из-за этого все трубопроводы забортной воды покрылись ледяной коркой. Практически всё время плавание проходило на глубине 150 м. Как всегда, экипаж успешно выполнил поставленные ему задачи.



Командир группы дистанционного управления-1. Пульс управления главной энергетической установкой подводной лодки. Решается проблема: зависимость глубины и скорости подводной лодки от толщины пакового льда. Северный Ледовитый океан. 1977 год

В промежутках между походами и выходами в море на отработку задач экипаж регулярно участвовал в межпоходных и доковых ремонтах кораблей. Мы частенько бывали в доках города Полярного, а однажды были в ремонте в городе Северодвинске на заводе «Звездочка», где устраняли

течь крышки реактора ПЛА К-481 перед походом под лед. Нужно отметить, что межпоходовые ремонты (МНР) по большей части проводились своими силами с использованием заводского ЗИПа. Имеющиеся в 1-й флотилии плавучие мастерские и судоремонтный завод (ПСРЗ) участвовали в ремонтах неактивно. Они были маломощны, загружены ремонтами надводных кораблей и судов, не укомплектованы личным составом, да и по уровню подготовки заводские специалисты уступали специалистам подводных лодок.

Судоремонтные заводы в Полярном, Северодвинске, Вьюжном и другие также были чрезвычайно загружены и на них не хватало людей. Поэтому когда на одной из лодок встал вопрос о замене сальника на валу циркуляционного насоса главного конденсатора турбины, пришлось поднять давление в турбинном отсеке и работать под давлением, так как забортные захлопки были негерметичны, а времени для постановки в док не было. Я не помню случая, когда бы на наших лодках производилась чистка полостей и трубок главных конденсаторов турбин по забортной воде, или трубок главных конденсаторов холодильных машин. Пока подлодка плавала в северных широтах, чистота трубок не влияла на работу турбин и холодильных машин. Но походы в южные широты давались нелегко. При всплытии на сеанс связи, при температуре забортной воды  $+15^{\circ}$  и выше, холодильные машины не справлялись с нагрузкой, температура в отсеках поднималась до критической. В реакторном отсеке температура регулярно достигала  $80-90^{\circ}\text{C}$ , в турбинном —  $40-50^{\circ}\text{C}$



Осмысление информации о приеме подводной лодки и ее восстановительном ремонте в Полярном. Гремеха. 1983 год



Центральный пост подводной лодки. Вахтенный инженер-механик 1-й боевой смены капитан 3-го ранга В. К. Литвинов. Средиземное море. 1986 год

и выше. Это при том, что нам не довелось побывать в экваториальной зоне.

Несмотря на сравнительно слабые ремонтные возможности в местах базирования, мы добивались успешного завершения МНР, и в длительных плаваниях у нас не было крупных неприятностей. Но без неисправностей не обходилось. На одной из лодок в походе была обнаружена небольшая течь (около 1 л в сутки) первого контура через неисправный клапан в дренажную цистерну. Радиационная обстановка не ухудшалась, поэтому решили держать реактор на постоянной небольшой мощности до прибытия в базу, а там произвести ремонт. Еще пример: во время первого выхода в море произошел редчайший случай — обломился и выскочил наружу шток клапана на системе питательной воды, появилась большая протечка, пришлось вывести установку из работы и произвести срочный ремонт. На этом же выходе в море проводилось плановое глубоководное погружение. На глубине 150 м в турбинном отсеке появилась течь забортной воды. Объявили аварийную тревогу, прекратили погружение, начали всплытие. Запустили осушительный насос — уровень воды не снижается. Один из матросов нырнул для осмотра клапана аварийного осушения. Оказалось, что клапан накрыт большой тряпкой, которая впоследствии оказалась форменной курткой другого срочнотрудового. Так матросы практически поняли, что в море мелочей нет, беспорядок в отсеке может привести к серьезным последствиям.

Безаварийность плаваний объяснялась в первую очередь тем, что мы служили на субмаринах второго поколения, более продуманных и безопасных по конструкции и исполнению. Кроме того в экипаже была сравнительно небольшая ротация командных кадров. Наш первый командир капитан 1-го ранга Алексей Николаевич Коржев командовал экипажем с 1972 по 1980 год. За это время в экипаже сложилось крепкое ядро. Командир добился хороших знаний и стремления творчески воплощать эти знания в работу от большей части офицеров и мичманов, особенно это касалось его заместителей и командиров подразделений. Капитан 3-го ранга В. Г. Белоусов и капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов командовали экипажем недолго и, несмотря на свои безусловные способности, не успели сделать своего вклада в усиление боеготовности экипажа. Последние несколько лет до моего перевода на берег экипажем командовал опытный и успешный командир — капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортко. С ним мы прошли немало миль в трех автономных походах. Как и

Алексей Николаевич Коржев, Александр Николаевич Шпортко стремился поддерживать и развивать боевые навыки экипажа, с ним 343-й экипаж три года подряд объявлялся отличным и был занесен в Книгу почета Северного флота.

Естественно, свой вклад в успешную деятельность и совершенствование 343-го экипажа внесли многие офицеры и мичманы, личный состав срочной службы. Это командиры БЧ-5 Г. А. Алексеев, А. А. Корецкий, Ю. П. Козлов, С. А. Кротов; командиры дивизиона движения В. Г. Оленин, С. А. Кротов и я, В. К. Литвинов; командиры электротехнического дивизиона И. И. Михайлик, С. А. Свистунов; командиры дивизиона живучести А. А. Романенко, Е. К. Логинов; командиры групп БЧ-5 В. А. Акованцев, О. А. Алещенко, Е. В. Завадько, В. Я. Мурый, И. П. Ратин, В. А. Наконечников, М. А. Магомаев, А. Е. Ружицкий, А. П. Савельев, В. С. Захаров, И. В. Руденко; мичманы: Б. Г. Письменный, В. Кавун, М. А. Силаев, С. О. Ветров и многие другие. Из офицеров БЧ 1–4 я помню только командира



День дивизиона движения. В первом ряду слева направо: заместитель командира по политической части капитан 2-го ранга Вячеслав Михайлович Рыжов, командир экипажа капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортко, командир дивизиона движения капитан 3-го ранга Виктор Кузьмич Литвинов. На заднем плане офицеры, мичманы и матросы дивизиона. Средиземное море. 1984 год



Одни из многих, кто создавал имя экипажу. Слева направо: Андрей Калашников, Виктор Горячев, Сергей Весёлкин, Виктор Литвинов, Владислав Мурый, Николай Красев

БЧ-1 И. И. Пахомова, старейшего и опытного офицера экипажа командира БЧ-4 Н. А. Красева.

343-й экипаж — дружный и сплоченный коллектив. В экипаже долгие годы существовали традиции, которые способствовали укреплению его авторитета, повышению роли каждого члена экипажа в решении задач укрепления боевой готовности и воинской дисциплины, ответственности и доверия, строгости и взыскательности. Решения партийной организации, товарищеского суда чести младшего офицерского состава и Совета мичманов всегда были объективны и взвешены, соответствовали реальной ситуации и обстановке.

Укреплению дружбы в экипаже способствовали различные совместные мероприятия, проводимые на отдыхе, в дни праздников и знаменательных для экипажа дат. Нет сомнения в том, что большинство из тех, кто в разные годы служил в 343-м, сохранили в своей памяти добрые отношения, имена своих товарищей и друзей, с которыми пройдены многие мили морских походов; житейские трудности и невзгоды, мужественно преодоленные в море и на берегу. Говорят, память человека несовершенна — многое забывается. Я тоже так думал. Думал, что уже ничего не вспомню из своего прошлого. Я ошибся. Забылось несущественное, плохое и второстепенное. Хотелось бы

еще о многом написать. Не стану этого делать — оставляю события совместной службы перу моих уважаемых сослуживцев и подчиненных. Вспоминаются интересные события, их особенности, место действия и время.

*Кто помнит, когда и в каком Доме отдыха происходило катание на лошадях?*



В Доме отдыха на конной прогулке

## Командир электротехнического дивизиона 343-го экипажа капитан 3-го ранга Сергей Александрович Свистунов о службе в ВМФ СССР и Российской Федерации (с юмором, но без слез)

В 343-м экипаже атомной подводной лодки проекта 671 я оказался по воле командующего Северным флотом, который 10 августа 1984 года своим приказом № 0273 назначил меня в электромеханическую боевую часть этого экипажа командиром электротехнического дивизиона, чему в дальнейшем я оказался неслыханно рад. Радоваться было чему: после окончания училища прошло всего 10 лет, а я уже командир дивизиона, да к тому же капитан-лейтенант. Назначили меня... если сказать «вместо» уходящего в запас капитана 3-го ранга Ивана Ивановича Михайлика, то будет очень неправильно. Я точно знал и понимал, что заменить увольняемого с экипажа комдива-два на 100% я навряд ли смогу. Поэтому правильно будет сказать, что я пришел «на место» И. И. Михайлика.

Честно говоря, очень смущало и «вместо», и «на место». Иван Иванович верой и правдой от-

служил нашей великой Родине в должности только командира электротехнического дивизиона 343-го экипажа 14 лет. Грамотнейший специалист, ответственный и добросовестный офицер. Именно про таких в русской армии говорили «слуга царю, отец солдатам». Всё знал, всё умел, всё успевал, ничего не забывал. Не успевал только к раздаче должностей, воинских званий и наград. Великая и могучая в лице электромеханических начальников дивизии и флотилии, а также «наш рулевой» в лице политорганов той же дивизии и той же флотилии за повседневной суетой и заботой о благе народных масс не заметили одиночного старательного человека, у которого принцип «прежде думай о Родине, а потом о себе» был не словом, а делом.

Кроме смущения было беспокойство: не передается ли это с должностью? Ответом на этот вопрос могла стать только служба в экипаже. Встретили меня в 343-м и при-няли очень хорошо.



Три комдива БЧ-5: комдив-1 капитан 3-го ранга Виктор Кузьмич Литвинов, комдив-3 капитан 3-го ранга Юрий Борисович Морозов, комдив-2 капитан 3-го ранга Сергей Александрович Свистунов

Командир экипажа — один из опытнейших командиров во флотилии капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортко. Командир БЧ-5 капитан 2-го ранга С. А. Кротов, командиры дивизионов капитаны 3-го ранга В. К. Литвинов и Ю. Б. Морозов были грамотными специа-листами, имели богатый опыт службы и работы с личным составом. Помогли освоиться на новом месте. Кроме этих офицеров существенную помощь оказали капитан-лейтенант О. А. Алещенко, старшина команды трюмных мичман Г. Т. Лымаренко, старшина команды электриков мичман В. А. Хлобыстов.

Экипаж был очень дружным, хорошо подготовленным к выполнению задач в море, пользовался авторитетом и уважением у командования дивизии. По рассказам офицеров и мичманов, большую роль в сплочении экипажа сыграл заместитель командира по политической части капитан 2-го ранга Вячеслав Михайлович Рыжов. Наша совместная служба была кратковременной, так как Вячеслав Михайлович почти сразу с моим приходом в экипаж перешел к новому месту службы — в политотдел тыла флотилии. На смену ему был назначен капитан 3-го ранга Александр Викторович Федоренко. О нем разговор особый, он впереди. Воспоминания — вопрос субъективный. Свои воспоминания я публикую не для того, чтобы кого-то обидеть или унижить. Я пишу так, как я видел описываемые события своими глазами и как я их воспринимал.

После боевой службы (июнь — август 1984 года) экипаж убыл в отпуск, а я на некоторое время был оставлен старшим со старшинами и матросами. В это время в экипаж, после завершения обучения в Военно-политической академии, на должность заместителя командира по политической части прибыл А. В. Федоренко. Прибыл он с большим тубусом, в котором, как он мне объяснил, хранилась его дипломная работа. В тубусе был плакат, на котором был изображен человек в разрезе со всеми его внутренними органами. Было указано, на какой орган и как необходимо влиять, чтобы воспитать настоящего воина. Пользуясь моментом, благо в экипаже появился более старший по должности, я отпросился на рыбалку на выходные дни. Впоследствии в экипаже нашлось немало любителей рыбной ловли, и мы устраивали организованные вылазки на ручьи, реки и озера. Велико было мое удивление, когда в понедельник утром в журнале дежурного по дивизии обнаружил массу замечаний по нашему экипажу. Было очень неприятно стоять с побитым видом перед начальником штаба и командиром дивизии на очередном недельном подведении итогов. Возмущаться я не стал. Вы, конечно догадываетесь, о ком идет речь. Но выводы я для себя сделал.

В 1985 году экипаж занимался подготовкой к очередной боевой службе. Задачи боевой подготовки, боевые упражнения, занятия, тренировки и учения, легководолазная подготовка,



Подключение концов электропитания с берега

зарядка аккумуляторной батареи и лечебный цикл, отключение и подключение концов питания с берега, ППО и ППР (планово-предупредительный осмотр и планово-предупредительный ремонт) материальной части, боевое дежурство, контрольный выход, проверки готовности штабами дивизии, флотилии и флота. В конце января 1985 года вышли в дальний поход на выполнение задач боевой службы. Район плавания — Средиземное море. Это оказалась последняя боевая служба экипажа. Прошла она без аварийных тревог, без поломок техники и вооружения и с хорошими результатами. Во всех случаях экипаж действовал четко и слаженно.

Старшим помощником командира был капитан 2-го ранга Александр Николаевич Крюков. Вся организация службы лежала на нем. Надо отдать должное Александру Николаевичу, он умел работать с людьми. Без шума, без крика, всегда предельно вежливо и с немного ироничной улыбкой. И командир, и старпом пользовались у всего личного состава экипажа непререкаемым авторитетом. В дальнейшем А. Н. Крюков был назначен командиром экипажа.

На этой боевой службе в свободное от вахт и тревог время я сделал несколько моделей кораблей в бутылке со всем парусным вооружением. А. Н. Шпортько и С. А. Кротов долго рассматривали мое творение и пришли к выводу, что я вырезаю дно бутылки, вставляю модель внутрь и приклеиваю дно на место. Для того чтобы доказать, что это не так, я сделал каждому из них модель парусника и у них на глазах поместил модель в бутылку. Они были в восторге и от подарка, и от исполнительского мастерства.

На этой боевой службе мне исполнилось 35 лет. В этот день, 5 марта, подводная лодка всплыла в надводное положение для связи и инструктажа перед началом работы с научно-исследовательским судном. Командир вызвал меня на мостик, поздравил меня с днем рождения и вручил подарок — пачку папирос «Беломорканал» и портсигар, на крышке которого был изображен рыболов, поймавший себя крючком за штаны. Портсигар жив до сих пор. Так как я бросил курить, портсигар использую не по назначению, но с пользой для дела. Храню в нем рыболовные крючки. Портсигар всегда напоминает экипаж и командира — его благородство, уважительное

отношение к людям и острый флотский юмор, который всегда был к месту и в тему. По поводу моего дня рождения была выпущена «Молния» и боевой листок, в котором капитан-лейтенант Виктор Горячев поздравил меня в стихах.



На боевой службе 1986 года было много молодых офицеров, назначенных в экипаж после выпуска из училищ в 1985-м. Среди них был командир минно-торпедной группы лейтенант Андрей Горбачев, выпускник Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе. Андрей входил в состав второй боевой смены вахтенным оператором боевого информационного поста (БИП). Я очень любил задавать ему вопросы по истории флота. Один из моих вопросов звучал примерно так: «Историю ВМФ в училище изучал?» Следует гордый ответ: «Конечно, изучал!». Далее я прошу: «Тогда ответь, почему морским курсантам отменили ношение палашей?» На его невнятное бормотание «неудобно,

мешали» и что-то еще я утверждаю: «Палаша были отменены по той причине, что дзержинцы (курсанты училища им. Дзержинского) фрунзакам (курсанты училища им. Фрунзе) на мосту лейтенанта Шмидта порубали уши». Надо было видеть и слышать возмущение лейтенанта А. Л. Горбачева моим утверждением. Передать это невозможно. В это время в центральном посту появляется комдив-раз Виктор Кузьмич Литвинов, который слышал разговор со второй палубы отсека, и говорит: «Ну да, у нас на экипаже служил штурман без уха».

Андрей бросился искать защиту у командира. «Товарищ командир, вы слышите? Капитан 3-го ранга Свистунов говорит, будто они, механики, нам, командирам, уши на мосту лейтенанта Шмидта порубали?..» Командир — человек, щедро наделенный чувством юмора. Весь этот разговор он, конечно, слышал и понимал его суть и цель. Поэтому думал недолго и сказал: «Во-первых, не командирам, а фрунзакам. Во-вторых, если таким командирам, каких сейчас представляет лейтенант Горбачев, то на месте Свистунова я бы рубанул эти уши прямо сейчас», Андрей смутился и, расстроенный, умолк. До конца вахты со мной не разговаривал. На следующей вахте он сказал мне что понял смысл слов командира, командир прав.

Служебная деятельность заместителя командира по политической части капитана 3-го ранга А. В. Федоренко не совсем вписывалась в традиции экипажа и установленный в нем порядок. Начал назревать конфликт. Он мог бы иметь свое логическое завершение, но ко всеобщему удовольствию экипаж вернулся в базу, боевая служба окончилась. Сдали подводную лодку и поехали в дом отдыха в Солнечногорск. Затем отпуск, смена командира. Острота ситуации пропала. Александр Викторович был из тех замполитов, про которых говорили, что он «в гуще событий, но не в курсе дел». Очень любил статистику — количество замечаний, различных нарушений, дисциплинарных проступков и прочее. Такой учет требовал от нас, командиров подразделений, независимо от численности подразделения. Ему было безразлично, что в первом дивизионе и БЧ-4, РТС по 15 человек, а в химической службе три. За каждую неделю и за каждый месяц требовался учет, анализ и выводы. Статистика —



Носовая швартовая команда готовится к швартовке правым бортом. Командир швартовой команды лейтенант Андрей Горбачев

вещь серьезная и нужная. Она верна, когда оперирует большими величинами за значительные промежутки времени. Это понятно любому инженеру, связанному с производством (технарю), но оказалось непонятно «инженеру человеческих душ» — политработнику. А он всё продолжал требовать, ссылаясь на какие-то вышестоящие силы.

Запомнился 1986 год. На квартире капитан-лейтенанта Василия Захарова, вновь назначенного командира дивизиона движения, было организовано изготовление и употребление чебуреков офицерским составом экипажа. Василий — натура деятельная и общее руководство процессом взял на себя. Руководил очень толково, без сбоев, как, впоследствии и первым дивизионом БЧ-5. Лепили чебуреки командир второго дивизиона, то есть я, и начальник химической службы экипажа капитан-лейтенант Миша Карамянец, а жарили их капитан-лейтенанты Сергей Весёлкин и Андрей Боркунов. За очень короткое время было приготовлено более сотни чебуреков. Картина была впечатляющая: весь в муке брюнет Карамянец и в тумане масляного пара Весёлкин и Боркунов. Присутствовавшие на данном мероприятии были очень довольны. Чебуреки удались.





Служили два товарища: командир электротехнического дивизиона капитан 3-го ранга Сергей Александрович Свистунов и начальник химической службы капитан-лейтенант Михаил Феликсович Карамянец

Нас посетил командир экипажа А. Н. Шпортко вместе с начальником штаба дивизии капитаном 1-го ранга В. В. Никитиным. Попробовав наших чебуреков и всего прочего, что к ним прилагалось, Владимир Владимирович сказал: «Экипаж, способный на такое действие, не может сдавать курсовые задачи ниже, чем на „отлично“». В подъезде дома, в котором проживал Василий Захаров, неделю стоял устойчивый запах чебуреков.

В 1987 году была перегрузка аккумуляторной батареи в Полярном. В это же время случилась поломка дизель-генератора 7Д12: произошло проворачивание шайбы газораспределения и, как следствие, повреждение распределительных валов. Поломка серьезная. Голов могло полететь иного, в том числе моя. В это время старшиной команды электриков был мичман Владимир Алексеевич Щербовских. Он прекрасно знал устройство дизеля и сразу же приступил к устранению неисправности. Я знал и был в хороших отношениях со

специалистами по дизелям с СРЗ-10 (Полярный) и СРЗ «Нерпа» (Вьюжный). Необходимые для ремонта детали нашли на СРЗ-10, а с «Нерпы» для настройки и регулировки дизеля был приглашен мастер А. Назаренко. Через три дня дизель был в строю. Основная заслуга принадлежит мичману В. А. Щербовских, все остальные были на подхвате.

Перегрузка аккумуляторной батареи тоже не обошлась без приключений. Но это причина личного характера — перепутал воскресенье и понедельник. В субботу аккумуляторные ямы были очищены и покрыты антикислотным лаком. Все было готово для начала погрузки батареи в понедельник. В субботу вечером я ушел на встречу с друзьями в кафе «Пала» и все пошло как-то не так. День и ночь в моем сознании перемешались и перепутались. В понедельник, когда я шел на корабль, с сопки на нашем причале увидел кран с поднятым аккумуляторным баком. Меня это сильно удивило, но не помешало пулей долететь до подводной лодки, переодеться, испачкать лицо краской и на очередной крик: «Где этот чудак с фамилией на букву М — Свистунов?» — скромно высунуть голову из ямы и сказать: «Здесь я. С воскресенья сию. Качество подготовки ямы проверяю». Погрузка, расклинка, ошиновка и лечебный цикл аккумуляторной батареи прошли без замечаний. Позже в содеянном я сознался командиру капитану 2-го ранга А. Н. Крюкову.

В 1988 году проводилась работа по повышению сопротивления изоляции на обратимых преобразователях ПР-501 на ПЛА К-369. ПЛА проекта 671 конструктивно устроена так, что обратимые преобразователи ПР-501, имеющие воздушное охлаждение, установлены на цистернах масляных эмульсий, куда продуваются компрессоры. Со временем фильтры очистки приходят в негодность, замены нет, и постепенно масляные пары попадают на обмотки машин, там коксуются и сопротивление изоляции снижается. Это была болезнь практически всех подводных лодок нашей дивизии. Заводом-изготовителем ПР-501 «Электросила» была разработана инструкция по поднятию сопротивления изоляции с помощью спирто-ацетоновой смеси. При этом была загублена жизнь одного специалиста завода, который в ходе подготовки проверял качество подготовленной смеси приемом ее внутрь своего организма, но не рассчитал свои возможности.

По приходе в Полярный на СРЗ-10 получили спирт, причем ГОСТ 5962 (медицинский), не ГОСТ 18300 (гидролизный), и ацетон. Все работы курировал помощник начальника электромеханической службы 11-й флотилии подводных лодок капитан 2-го ранга Сергей Александрович Береза, человек принципиальный и пунктуальный. Перед началом работы были выполнены скрупулезные расчеты объема ванн, в которых должен был купаться ротор. Расчеты производили вместе с командиром электротехнической группы Дмитрием Сергиевским. Пришлось вспомнить всё: и математику и геометрию. Результаты были представлены С. А. Березе. С благословения помощника начальника ЭМС флотилии приступили к работе.

Сопrotивление изоляции якоря машины постоянного тока практически не менялось, оставалось по-прежнему низким. Рабочие СРЗ-10 предложили использовать бензин «Калоша». Согласно Руководству по борьбе за живучесть подводных лодок (РБЖ ПЛ), «использование бензина на подводной лодке категорически ЗАПРЕЩЕНО». И эксплуатация ПР-501 с сопротивлением изоляции ниже нормы тоже запрещена. Получили разрешение командира экипажа капитана 1-го ранга А. Н. Крюкова, заручились поддержкой начальника электромеханической службы 3-й дивизии капитана 1-го ранга А. А. Котова. Соблюдение всех мер безопасности проверил командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Б. Ф. Стулов. Приступили к работам с «Калошей». Сопrotивление изоляции росло на глазах. Подняли до 1 МОм (мегаом), при норме 0,5 МОм. По завершении работ всё было доложено капитану 2-го ранга С. А. Березе в расчете на то, что «победителей не судят». Но я оказался не победителем. Я был объявлен преступником, грубо нарушившим требование РБЖ ПЛ. Моя опала продолжалась до тех пор, пока капитан 2-го ранга С. А. Береза не нашел научное название бензину «Калоша». После этого я превратился в главного консультанта и руководителя работ по подъему сопротивления изоляции ПР-501 на других подводных лодках флотилии. Начались бесконечные прикомандирования для выполнения этой работы.

Сейчас работаю на гражданских судах класса «Река — море». Часто вспоминаю своих подчиненных: мичманов Ф. В. Зражевского, Г. А. Лавренова, С. А. Будовского, матросов Новоселова, Алиева, Маланича. Их добросовестность, ответственность, желание выполнить порученную работу на «отлично». Ставлю их в пример молодым матросам торгового флота.

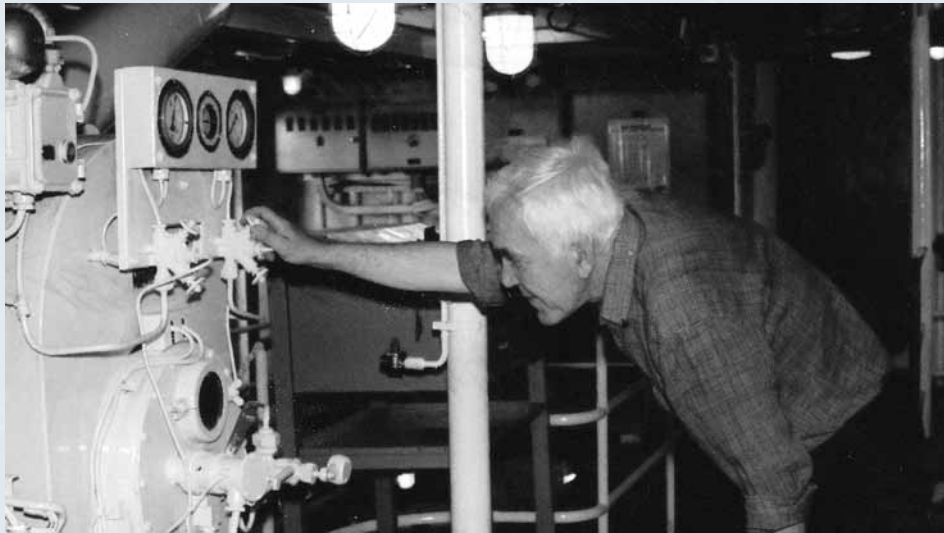


Теплоход «Волжский-10» в Азовском море.  
Зима 2009 года

Моя работа понятная, ответственная, самая важная и нужная на корабле. Пока работает — контролирую показания параметров и приборов, чтобы вовремя обнаружить отклонение от нормальной работы и предотвратить более серьезную неисправность. Когда что-то сломается — ремонтирую.

Мои воспоминания неполные и субъективные. Всё, о чем я написал, кто-то видел в ином плане. Мы все разные. У нас у каждого свое, особенное восприятие любого события, факта и действия. И это хорошо, что мы разные. Хорошо, что каждому из нас есть что вспомнить и рассказать о нашей совместной службе, о своих друзьях и службе на подводной лодке, в 343-м экипаже.

Я это сделал с огромным удовольствием. С нетерпением жду встречи в Санкт-Петербурге. В этом городе я бываю, в нем живут мои внуки.



Электромеханик корабля Сергей Александрович Свистунов за регулировкой котла



Санкт-Петербург. Дед с внуком

# Воспоминания капитана 2-го ранга Владимира Ильича Боднарчука о службе в 343-м экипаже 45-й дивизии Краснознаменного Тихоокеанского флота

## Тихоокеанское бытие 343-го экипажа

В 1967 году после окончания Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища вместе с товарищем, с которым мы просидели 5 лет за одним столом, получили предписания, согласно которым нам надлежало для дальнейшего прохождения службы убыть на Камчатку, в город Петропавловск-Камчатский-53.

В начале августа 1967 года мы с семьями коротали время в аэропорту города Симферополя, ожидая, когда подадут самолет на Петропавловск-Камчатский. А он по погодным условиям задерживался в пути. Моя семья состояла из меня и жены, у товарища уже был ребенок трех лет.

После обеда приземлился самолет из Минеральных вод, совершающий рейс Петропавловск-Камчатский — Симферополь. Мы с товарищем пошли посмотреть на пассажиров, прибывших с другого конца страны. Поинтересовались камчатской погодой у прилетевшего капитана 2-го ранга, на что тот пожал плечами и ответил: «Погода как погода».

После обслуживания самолета объявили посадку. Мне уже приходилось летать на дальнее расстояние — до Владивостока на стажировку; жена летела самолетом первый раз. И вот закончилась предполетная суета и у пассажиров и у летной команды, взревели двигатели — и прощай, благодатный крымский край!

ТУ-104А с пятью посадками и задержкой по погодным условиям в Красноярске доставил нас с разморенного августовской жарой аэропорта Симферополя на Крымском полуострове в сырой затуманенный аэропорт Елизово на полуострове Камчатка.

По подсказке бывалых пассажиров нам следовало добираться в Петропавловск-Камчатский, на морской вокзал — там сходятся и расходятся пути всех военных моряков. Рейсовым автобусом добрались до морского вокзала.

Определили свой багаж в камеру хранения, а сами отправились в город на поиски ночлега — уже наступал вечер.

В гостинице «Арктика» нам, как военноружащим, в ночлеге отказали. Долго рассказывали, как добраться до военной гостиницы. Мы куда-то долго ехали автобусом — как нам показалось, к подножью вулканов. И оказалось, напрасно. Вся гостиница забита военными, прибывшими на партконференцию. В крошечной темноте, под мелким дождиком, на последнем автобусе мы вернулись в город и поплелись опять в «Арктику». На этот раз над нами сжалились и дали нам номер с двумя кроватями на всех.

Утром с товарищем отправились в комендатуру узнать пути-дороги в нашу часть. Был понедельник. В комендатуре я неожиданно узнал в лежащем на скамейке пьяном капитан-лейтенанте знакомого по Севастопольской бригаде торпедных катеров, в которой я проходил срочную службу мотористом-электриком на ракетном катере. Это был Боря Харин, командир торпедного катера типа «Комсомолец». Он уже тогда был капитан-лейтенантом и не отличался трезвым образом жизни. Как видно, Камчатка не оказала на него благотворного влияния.

У дежурного по комендатуре выяснили, что в указанную в наших командировочных предписаниях воинскую часть нужно добираться рейсовым катером от морского вокзала до поселка Рыбачий.

Вернулись в гостиницу, забрали жен и двинулись на морской вокзал. Багаж оставили в камере хранения, с собой взяли лишь необходимое и отправились в первое плавание через бухту.

На причале в Рыбачьем патруль проверил наши документы и направил к автобусу, который доставил нас в военный городок. Правда, ярко выраженной границы между поселком и военным городком не наблюдалось. Естественно, мы были не одиноки — стоял сезон поступления молодых лейтенантов. Накопителем для семей новопри-

бывших была определена Ленинская комната береговой базы. Там же в столовой береговой базы был открыт пункт питания для семей.

Оставив жен в Ленинской комнате, отправились на поиски отдела кадров. Это оказалось нетрудным делом. Подошли к своему направленцу. Товарищ был побойчей и подошел первым. Его сразу назначили на должность командира группы дистанционного управления (КГДУ) в экипаж Лазарева. Мы уже поняли, что экипажи лодок в обиходе обозначаются фамилией командира.

Со мной вышла заминка. Свободных должностей пока не было, были освобождающиеся по плану перемещений. Для претендента на освобождающуюся должность таилась угроза: если через два месяца должность не освободится, то денежное довольствие лейтенанта будет составлять только оклад по воинскому званию. Конечно, вряд ли допустят, чтобы лейтенанта посадить только на оклад по воинскому званию, но сама возможность такого варианта заставляет нервничать.

«Пойдешь в экипаж А. С. Гаврильченко на должность КГДУ вместо Григорьева. Он уходит на должность командира дивизиона, ждем приказ командующего флотом», — так кадровик распорядился моей судьбой, связав меня с 343-м экипажем.

Дальше выяснилось, что в настоящее время экипаж А. С. Гаврильченко держит подводную лодку К-14 и находится на «той стороне». «Той стороной» был противоположный берег бухты Крашенинникова, где на берегу бухты Сельдевой располагался судоремонтный завод. Там, в доке, находилась К-14. Связь с бухтой Сельдевой осуществлялась попутными плавсредствами.

Экипажи подводных лодок на берегу живут в казармах. Поэтому я пустился на поиски казармы. С подсказками нашел помещение экипажа Гаврильченко в казарме № 1 на третьем этаже. Для охраны помещений была оставлена группа матросов с мичманом. Так что ночлег себе я уже обеспечил. Требовалось устроить на ночь жену.

Вернулся в Ленинскую комнату как раз к обеду. Сначала сам сходил в столовую, где было организовано питание прибывших офицеров. Потом сводил туда жену. Для жен была организована вторая очередь питания.

В Ленинской комнате стояло несколько матросских кроватей. Некоторые из новоприбывших жен ночевали здесь уже несколько дней. Выяснил, что кровать можно достать на чердаке. Разжился койкой для жены. Стало веселее — ночлег и ей обеспечен. Осталось выяснить, как на ту сторону добираться. Кто-то из старших товарищей посоветовал обратиться к начальнику штаба 45-й дивизии. По курсантской привычке, еще не пуганный высоким флотским начальством, побрел на плавучую казарму (ПКЗ) осчастливить начальника штаба дивизии своим визитом. Нашел дверь с нужной табличкой по подсказке рассыльного. Дождавшись, когда из кабинета начальника штаба вышел посетитель, стукнул в дверь для приличия, вошел, представился.

Начальник штаба 45-й дивизии капитан 1-го ранга Василенко встретил меня, на мое удивление, приветливо. Ведь и до курсантов доходили слухи о том, как некоторые командиры с пренебрежением относились к молодым лейтенантам, не считая их еще офицерами. Наверное, я в не очень удачное время нанес визит начальнику штаба — конец рабочего дня, время докладов. И тем не менее Василенко уделил мне время. Расспросил, кто я и откуда, какое училище окончил, хочу ли плавать. Я почувствовал, что мое присутствие его тяготит, у него есть свои, неотложные дела, а ему приходится лейтенантом заниматься. Начал он было объяснять, как мне добраться до своего экипажа, и вдруг умолк, к чему-то прислушиваясь. Из открытого иллюминатора слышалось тарахтение мотора.

— А вот и баркас с той стороны, — удовлетворено сказал начштаба. Тарахтение движка послышалось где-то рядом и умолкло. Начальник штаба высунул голову в иллюминатор и крикнул:

— Старшему от Гаврильченко к начальнику штаба. Сейчас за тобой придут, — объяснил он мне.

Через несколько минут в дверь постучали и вошел капитан 3-го ранга.

— Товарищ капитан 1-го ранга, капитан 3-го ранга Кузнецов по вашему приказанию прибыл, — доложил офицер.

— Вот и хорошо, Кузнецов, что на тебя попал. Вот забирай лейтенанта к себе в дивизион.

— Я уже командир БЧ-5, товарищ капитан 1-го ранга.

— Да? Ну тем лучше, все равно он твой. Забирай и устраивай.



Командир электромеханической боевой части  
капитан 2-го ранга  
Юрий Александрович Кузнецов

Капитан 3-го ранга Юрий Александрович Кузнецов несколько месяцев назад с должности командира дивизиона движения был назначен командиром электромеханической боевой части. Предыдущий командир БЧ-5 капитан 3-го ранга Александр Александрович Быков убыл к новому месту службы — в Техническое управление ТОФ в город Владивосток. Это был грамотный, всеми уважаемый офицер.

Мы вышли из кабинета и пошли на выход, на причал. По дороге познакомились. Первый вопрос мне: «Один или с семьей?» Узнав, что я с женой, сказал: «Будем устраивать».

Сошли на причал. Вдали стояла группа офицеров, ожидавших Кузнецова, — вероятно, они хотели узнать, зачем начштаба вдруг вызвал его к себе. Мы подошли к ним.

— Представляю нового управленца из Севастополя. Рыжук, — обратился Кузнецов к старшему лейтенанту. — У кого ключи от квартиры Чипуренко?

— У меня, — ответил тот.

— Вот надо устроить на ближайшее время нашего нового товарища с женой. А потом, наверное, вместо Семенова в квартире Цындренко поселим. Семенов еще не переселился в свою?

— Переселяется, — кто-то ответил.

— А жена где сейчас находится? И вещи где? — это вопросы мне.

— Жена в Ленинской комнате береговой базы, а вещи в камере хранения на морском вокзале.

— Значит, так. Сейчас тебя Рыжук отведет на квартиру нашего товарища, который находится в отпуске. Так что забирай жену из Ленинской комнаты и устраивайтесь на ночь. Завтра с утра съездишь в Петропавловск, заберешь вещи. Днем ознакомитесь с поселком. Вечером в шесть часов в любом магазине купишь деревянный ящик за 20 копеек и придешь с женой ко мне в гости. Всё понял?

— А ящик зачем?

— Объясняю для новоприбывшего: титан топить. Знаешь, что такое титан? Вот и хорошо. Жене нужно привести себя в порядок с дороги? Ну вот, купишь ящик, натопим титан. А то мне как-то несподручно после службы ящички таскать. Все понял? Адрес запомнил? Завтра устраивай быт, а остальной инструктаж получишь завтра вечером.

Рыжук повел меня, как потом выяснилось, на улицу Вилкова к двухэтажным домам. Совместными усилиями открыли дверь квартиры на первом этаже. Потом Рыжук вручил мне ключ, а сам побежал по своим холостяцким делам.

С ключом в кармане я направился в Ленинскую комнату береговой базы — ночлежку для дам. Ее обитатели уже поужинали и начинали готовиться ко сну.

— Всё, собирайся! Пошли, — ошаршил я жену.

— Куда? — удивилась она.

— Нам дали квартиру, — радостно выпалил я. — Временно, конечно.

Под завистливыми взглядами обитателей ночлежки мы покинули спальное помещение. Спустились на первый этаж. На выходе из здания у самого порога природой была устроена «волчья яма». В плите, лежащей перед порогом, за время



Проводы А. А. Быкова личным составом БЧ-5.

Слева направо: старшина команды турбинистов мичман Владимир Михайлович Воробьев, КГДУ капитан-лейтенант Юрий Михайлович Григорьев, КГДУ старший лейтенант Михаил Владимирович Рыжук, КГДУ старший лейтенант Игорь Марьянович Блонский, КГДУ капитан-лейтенант Юрий Кутишенко, КИПиА старший лейтенант Александр Иванович Чипуренко, КГДУ капитан-лейтенант Анатолий Иванович Ладыженский, командир БЧ-5 капитан 3-го ранга Александр Александрович Быков, КДД капитан 3-го ранга Юрий Александрович Кузнецов, КИПиА лейтенант Анатолий Григорьевич Кононюк, старшина команды спецтрюмных мичман Валерий Аверьянов, КЭД капитан 3-го ранга Ромул Андреевич Коленов, КЭТГ капитан-лейтенант Владимир Викторович Пенский. 1967 год

существования здания дождь, мороз и матросские ботинки устроили вымоину, которая при камчатской погоде всегда была заполнена водой. Те, кто входил в здание, переступали эту лужу, а те, кто выходил из здания в ночь, попадали в ловушку. Вот в эту ловушку и угодила моя жена.

— Ой! — вскрикнула она и начала падать. У меня руки были заняты чемоданом и сумкой. К жене подскочил стоявший рядом капитан 2-го ранга с повязкой. Подхватил ее под руку.

— Вы не ушиблись? — спросил он жену.

— Нога болит, больно наступать, — пожаловалась жена.

— Вы куда направляетесь? — спросил меня капитан 2-го ранга.

— На Вилкова.

В это время из столовой вышел матрос,ковыряющий спичкой в зубах, и походкой, полной достоинства, направился к стоявшему недалеко «уазу».

— Ты куда сейчас едешь? — поинтересовался у него дежурный офицер.

— К штабу эскадры.

— Захвати вот эту семейную пару на Вилкова. Видишь, женщина повредила ногу.

Так на машине командующего эскадрой мы добрались до места своего ночлега. Наконец-то, через трое суток неопределенности, можно было уснуть без тревоги за завтрашней день.

На следующий день из Петропавловска-Камчатского доставили свой багаж. Ознакомились с поселком. Выяснили, где какие магазины, особенно те, в которых продают деревянные ящики. Сориентировались, где находится улица Гусарова и дом, в который нам нужно идти в гости.

Под вечер проследили, когда с той стороны подошел баркас, выждали время, чтобы мой патрон успел добраться домой. В шесть часов жена с пакетом, а я с ящиком двинулись в гости.

С помощью врученного мне туристического топорика я без больших усилий разделал принесенный ящик на дрова для топки титана. Пока титан нагревался, жена Кузнецова увлекла мою жену на кухню, вводя ее в русло хозяйственной жизни поселка. Юрий Александрович начал более детальное зна-

комство со мной. Оказалось, что он в 1952 году поступил на первый курс нашего Севастопольского ВВМИУ, которое тогда было третьим ВВМИУ и скрывалось под обозначением «Войсковая часть 13104». В 1954 году, когда третье ВВМИУ стало Высшим военно-морским инженерным училищем подводного плавания, паросиловой факультет был переведен в Ленинград, в ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского. От Севастопольского училища в его памяти остались кособор с выгоревшей на солнце травой, развалины здания и отсутствие забора. Но от судьбы не убежишь — все равно стал подводником. Выпускников паросилового факультета, годных для службы на атомных подводных лодках, сразу определили на учебу в Обнинск в формируемые экипажи атомных подводных лодок.

После омовения, распаренные и расслабленные, уселись за стол — так сказать, закрепить знакомство. Юрий Александрович, подмигнув мне: «Посмотрим, каков ты в этом деле», — выставил на стол графинчик с лимонной коркой на дне. Тест на алкоголь меня никогда не тревожил. Выпью, сколько будет нужно по регламенту встречи: я всегда умел себя контролировать, не расслабляться и не забывать, где и с кем сошелся за столом. Думаю, что я тогда на Кузнецова произвел неплохое впечатление как начинающий офицер. Под конец ужина получил инструктаж по завтрашнему дню.

Завтра мне в 7.00 надлежало быть на хозяйственном пирсе. Оттуда отходит катер, доставляющий офицеров и мичманов на завод в Сельдевую. Завтра начнется моя офицерская служба. И на всю свою офицерскую службу я запомнил душевный прием, оказанный мне, лейтенанту, моим старшим начальником. Всю свою офицерскую службу я не только помнил об этом, но и сам следовал такому примеру по встрече молодых лейтенантов. Когда читаю у А. Покровского об издевательствах над молодыми лейтенантами, мне кажется, что моя лейтенантская служба начиналась в тепличных условиях.

На следующее утро в 7.00 я был на хозяйственном пирсе. В толпе офицеров обратил внимание на красивого капитана 2-го ранга армянской наружности. Рядом с ним находился Кузнецов. Оказалось, что это старший помощник Лев Михайло-

вич Алексанян. На той стороне, ориентируясь по ним, я попал на построение экипажа для подъема флага. В памяти не сохранилось представление меня экипажу. Запомнилось знакомство с офицерами на пульте ГЭУ (главной энергетической установки). Командиром дивизиона движения был капитан-лейтенант Анатолий Иванович Ладыженский, командирами групп дистанционного управления два капитан-лейтенанта — Юрий Григорьев и Юрий Кутишенко, два старших лейтенанта — Михаил Владимирович Рыжук и Игорь Марьянович Блонский. Пятым КГДУ был капитан-лейтенант Валерий Киселев, бывший командир турбинной группы, решивший сменить амплуа — стать управленцем. Шестым управленцем был мой однокашник по училищу лейтенант Виталий Георгиевич Оленин. Я числился за штатом, пока Григорьев не освободит должность. С Олениным я был знаком мало, хоть и жили в казарме на одном этаже. Он из роты Королёва, я из роты военнослужащих. У нас были тогда разные интересы.

Командирами групп КИПиА (контрольно-измерительных приборов и автоматики) были капитан-лейтенант Анатолий Николаевич Чесноков и старшие лейтенанты Александр Иванович Чипуренко и Анатолий Григорьевич Кононюк. Чипуренко и Кононюк — выпускники СВВМИУ: первый 1965-го, второй — 1966 года. С Чипуренко



Командир группы контрольно-измерительных приборов и автоматики старший лейтенант Анатолий Григорьевич Кононюк



мне еще предстояло познакомиться по его прибытии из отпуска. А с Кононюком я был заочно знаком по «женской» линии. Наши жены выросли на Северной стороне, на Бартедьевке, ходили в одну школу и работали в нашем училище, откуда мы их и увезли — он в 1966 году, а я в 1967-м.



Командир группы контрольно-измерительных приборов и автоматики старший лейтенант Александр Иванович Чипуренко

Командиром турбинной группы был лейтенант Виталий Семенов. Оленин чувствовал себя старожилом, ходил в пилотке и курил трубку.

К-14 находилась в доке. По плану после докового ремонта предстояла автономка. Тогда еще не очень было в ходу выражение «боевая служба». Оленину достался в заведование реакторный отсек. Меня определили командиром девятого отсека, пока что дублером Киселева. Так как я должен был заменить Григорьева, уходящего командиром дивизиона на К-133, то в ученики ему определили меня. Считаю, что моя корабельная служба началась удачно — с дока, что позволило хорошо изучить забортные устройства и расположение забортных отверстий. Выдали два зачетных листа — один на сдачу по специальности, другой на дежурство по подводной лодке. Первые усилия были направлены на сдачу зачетов на дежурство — в этом были заинтересованы офицеры БЧ-5.



Старшина команды машинистов-турбинистов мичман сверхсрочной службы Владимир Михайлович Воробьев

В сдаче зачетов помогали все, к кому приходилось обращаться. Никто не отказывал, все щедро делились своими знаниями.

По завершении доковых работ перешли из дока к себе в дивизию. Как и положено, после дока прошли глубоководное погружение. Меня зажали в девятом отсеке и заставили выпить полкружки забортной воды — так я был посвящен в подводники.



Старшина команды рефрижераторщиков мичман сверхсрочной службы Анатолий Артемьевич Кузьмин



Старшина команды мотористов мичман  
сверхсрочной службы  
Михаил Дмитриевич Тишин

Наконец все проверки штабами прошли. Загрузили всё, что положено в поход, в том числе свежее мясо и картофель, попрощались с родными, ввели установку. А утром построение на пирсе. Зачитали информационное сообщение о пожаре, произошедшем 9 сентября 1967 года на К-3, при котором погибло 39 человек. Поход отложили, установку вывели из действия. Поступила команда все соединения на системе гидравлики прикрыть жестяными кожухами — для предотвращения образования струи масла при повреждении прокладки. В девятом отсеке таких соединений на цилиндрах рулевой машины уйма. Естественно, такую работу поручили мне. И не ошиблись. В Одесском машиностроительном техникуме, который я успел окончить до армии, и в Пинском учебном отряде, в котором меня учили на моториста ракетного катера с двигателями М-503, в ремонтную подготовку входили жестяные работы. Стало быть, изготовление кожухов не представляло для меня большой сложности. Правда, сначала я поручил это дело старшине отсека, моряку срочной службы. Но долго не мог смотреть на его мучения в жестяном деле и, к его большой радости, сам взялся за молоток. Моя работа командованием подводной лодки была оценена по достоинству.

Потом еще был один перенос выхода в поход, уже не помнится, по какой причине. Как мы шу-

тили, для того чтобы запутать противника — то загружаем свежее мясо, то выгружаем.

Ушли в автономку то ли в конце ноября, то ли в начале декабря. Первое погружение закончилось аварийным всплытием: в реакторном отсеке по периметру съемного листа полилась вода. Устранением течи занимались спецтрюмные во главе со старшиной команды мичманом Валерой Аверьяновым. Вновь погрузились, теперь уже без замечаний, и куда-то пошли. Нас в известность не ставили. Догадались, что куда-то на юго-восток, так как забортная вода становилась заметно теплее.

Задача передо мной и Олениным стояла одна: за поход сдать на самостоятельное управление. Процесс сдачи на допуск к управлению реактором состоял из двух частей: сдачи на несение вахты под наблюдением и сдачи на самостоятельное несение вахты. Срок сдачи под наблюдением был определен — Новый год. Культурно-развлекательные мероприятия, проводимые на подводной лодке — кино и домино, — нас не касались. Замполит Д. И. Тимошенко был страстным поклонником этой классической игры подводников и организовал турнир, который он в паре со старпомом безоговорочно выиграл. Насколько мне вспоминается, широкого распространения социалистического соревнования между сменами еще не было. Каждая трудилась в меру своих сил. Из интеллектуальной составляющей вспоминается задание командира БЧ-5 офицерам дивизиона по составлению такой инструкции по пользованию душем и гальюном, чтобы она запомнилась всем категориям личного состава. Не помню, чтобы мы сочинили что-то гениальное. Недавно я с некоторой долей зависти прочитал в воспоминаниях командира БЧ-5 дизельной лодки В. Мацкевича приведенное им краткое, но весьма емкое напоминание по пользованию гальюном:

*Товарищ! Не рви за рычаг,  
На приборы не глядя,  
Иначе будешь изгажен  
Дерьмом предыдущего дяди.*

И вот в конце декабря, когда режим плавания был еще спокойным, в кают-компании собрались офицеры, желающие поучаствовать в приемной комиссии по допуску операторов ГЭУ к несению вахты под наблюдением. Вопросов на самые раз-

нообразные корабельные темы было задано свыше восьмидесяти каждому. Я отвечал первым и своей занудной интонацией уморил всех. Командир БЧ-5 даже пошутил: «Ты бы ко мне перед сном приходил сдавать зачеты, а то у меня бессонница началась». Тем не менее с поставленной задачей справился.



Первая проба. В. Боднарчук допущен к пульту ГЭУ под наблюдением. Боевая служба. 1968 год

В конце декабря на Тихом океане стояло затишье — американцы отмечали Рождество. После всплытия на связь числа 28 декабря на подводной лодке почувствовалось скрытое напряжение. Было получено задание: перехватить американский атомный авианосец «Энтерпрайз», который вышел из базы на Тихоокеанском побережье и направился, по-видимому, к берегам Индокитая. Во Вьетнаме шла война. Мы находились где-то в районе Сан-Франциско.

Чтобы нестись наперегонки с атомным авианосцем, нам необходимо было поднять мощность реакторов до 100%. При таких потугах К-14 могла выжать 30 узлов с небольшим хвостиком. Самая быстроходная из лодок проекта 627 (во всяком случае, среди тихоокеанских) была К-115. Корпус ее не был покрыт резиной, и на мерной миле она чуть-чуть недобрала до 32 узлов.

Подняли мощность до предела и помчались к авианосцу. Если для всей установки такой режим был весьма напряженным, то управленцы, можно сказать, остались не у дел. Питательный клапан открыт полностью, ходовые клапаны полностью открыты, клапаны травления полностью закрыты.

Турбинисты сидят перед маневровыми устройствами и скучают — от них обороты турбин не зависят. Сколько смогут парогенераторы выработать пара, столько его и пройдет через лопатки турбин. Только часть пара идет на холодильную машину и испаритель. Управленцы сидят на пульте и в процесс не вмешиваются. Только электрики не позволяли управленцам расслабляться. Особенно командир электротехнической группы капитан-лейтенант Владимир Викторович Пенский. Как только он заступает на вахту в седьмом отсеке, так сразу: «Пульт, начинаем поиск „нуля“». Это мероприятие очень нервировало управленцев. Для поиска участка электросети с низким сопротивлением изоляции необходимо было поочередно отключать участки электросети, пока не найдется подозрительный. Для управленцев эти отключения могли закончиться тем, что будет отключено электропитание какой-нибудь системы контроля состояния реактора, что приведет к сбросу аварийной защиты. При поиске «нуля» практически проверялось не только знание оператором ГЭУ электрического обеспечения установки, но и его психологическая устойчивость. Конечно, все понимали жизненную необходимость такого мероприятия, но относились к нему без энтузиазма.

Новый, 1968 год отметили на глубине 120 м. Старшина команды мичман Лебедев захватил в поход фотоаппарат. Благодаря ему осталась память об этой автономке.



На пульте ГЭУ.

Слева направо: КГДУ старший лейтенант М. В. Рыжук, дублер КГДУ лейтенант В. И. Боднарчук, командир группы КИПиА капитан-лейтенант А. Н. Чесноков. Боевая служба. Декабрь 1967 года



Встреча нового 1968 года на боевой службе.

Слева направо: старший лейтенант В. Семенов, капитан-лейтенант Л. И. Кудрявцев, старший лейтенант М. В. Рыжук, старший лейтенант М. Ф. Круговец, лейтенант В. И. Боднарчук, старший лейтенант В. И. Журавлев, лейтенант В. Г. Оленин, мичман В. А. Тарасенко, старший лейтенант А. И. Чипуренко, лейтенант К. П. Герасимов

После Нового года, 3 января в турбинном отсеке появился «хоттабыч». Так на жаргоне управленцев характеризуется появление радиоактивных аэрозолей в отсеке. Ясно, что «джинн» вырвался из реакторного отсека. Но какова причина его появления? Начали поиск. Первым под подозрение попал фильтр активности. Начали проводить манипуляции по его отключению — подключению, ставить отсек на «натечку». Вина фильтра активности не очень просматривалась. Зато появилась тенденция к росту температуры в рабочих каналах реактора левого борта. Ненамного, но всё-таки... и это косвенно подсказывало, что с реактором что-то происходит. Но что? ГЦН (главный циркуляционный насос) качает воду на полную мощность. Повлиять на него мы не в состоянии. Нагрузка на его электродвигатель соответствует частоте и расходу. Больше расход по первому контуру сделать невозможно, только меньше.

Внимание управленцев и командира дивизиона А. И. Ладыженского было уделено прибору АСИТ-5. В вахтенный журнал ГЭУ на всякий случай писали температуру в рабочих каналах такую, какая должна быть, а отдельно, «для себя», фиксировали фактические показания.

Радиационная обстановка ухудшалась. Управление турбинами было переведено на пульт ГЭУ. Движение в корму через реакторный и турбинный отсеки запретили. Стало ясно, что в таком состоянии нам «америкоса» не догнать. Это стало ясно и командованию флота. Гонку нам отменили и велели возвращаться домой.

Теперь, когда у нас руки оказались развязаны, можно было более предметно заняться установкой. Снизили мощность реакторов, на левом борту до 20%. Газовая активность заметно понизилась. Вывели из действия левый реактор и начали отмывать шестой и седьмой отсеки.

Открытие прохода через реакторный отсек для нас оказалось неожиданностью. Не успели сработать спектрюмные по оповещению пульта о движении командира в корму.

Дело было перед обедом. Так как все каюты мылись, то свободные от вахты собрались в каюте киповцев (командиров групп КИПиА). Речь зашла о пище, вернее, закусках. При закрытом движении «корма — нос» у нас оставались камбуз и рефрижераторная камера с мясом. Голодная смерть нам не грозила. И тем не менее тема разговора была о «подножных» кормах, годных для употребления в качестве закуски.



Восточный мотив. В. И. Боднарчук.  
*Боевая служба 1968 года*

Я высказал мнение, что в экстремальных случаях можно обойтись и мороженой говядиной. Настрогать тонкими пластинками, посолить, можно поперчить — и закуска готова. Ведь бифштекс по-турецки вообще представляет собой сырой фарш с луком. Только к нему полагается определенное вино. А к корабельному «шиллу» мороженая строганина пойдет за милую душу. Заспорили, насколько эта закуска этична, — ведь некоторые брезгливые люди могут получить от нее обратный эффект.

За разрешение спора взялся Чипуренко. Саша был у нас добытчиком по закусочной части. У наших снабженцев он был своим человеком: в мусорной корзине киповской каюты часто можно было обнаружить обглоданную куриную косточку. Пока мы вспоминали, чем вообще люди закусывают и что пьют, пришел Чипуренко с куском мороженой говядины. «На, готовь свою показательную закуску».

Я настрогал тонких ломтиков мороженого мяса, таких, чтобы можно было проглотить за один раз, если не удастся разжевать. Подсолил и положил кусочек в рот, начал жевать. Толя Чесноков отвернулся — тонкой организации был человек. Остальные уставились на меня в ожидании, когда я проглочу. Отправив мясо в глубь своего организма заметил, что разговор шел не просто о пище, а о закуске. «И то правда», — встрепенулся Чипуренко.

Достал два стакана, плеснул «шильца» из фляжки, из графина добавил воды. Поднял свой стакан. «Ну, кто рискнет?» — показал на второй.

Рискнул комдив-два Коленов. Ему ли, охотнику, пугаться! Ромул Андреевич опрокинул в себя содержимое стакана и осторожно, словно живую ящерицу за хвост, двумя пальцами ухватил кусочек мяса и положил его в рот. Выражение лица его было таким страдальческим, что все громко рассмеялись. И в это время дверь в киповскую каюту открылась и в просвете показалась грудь командира в разовой голубой рубашке.

— Я думал, что тут духом упали, уныние в корме поселилось, а они ржут как застоявшиеся жеребцы. Даже командира некому встретить.

Тут Коленов, как командир отсека, понял, что держать ответ нужно ему. Уже не разжевывая, быстренько проглотил мясо и доложил, что в седьмом отсеке произведена большая приборка, личный состав готовится к обеду.

— А смеялись над чем? — спросил командир.

— Проводили эксперимент по выживанию.

— И в чем он заключался?

— Попробовали есть сырое мясо.

— И каковы результаты? — спросил А. С. Гаврильченко и понюхал стоящий на столике стакан.



Боднарчуку взгрустнулось.  
*Боевая служба 1968 года*

— Трудно разжевывается с непривычки, но перебиться можно.

— Ну так вы же его испытывали не как пропитание, а как закуску, — сказал А. С. Гаврильченко и положил себе в рот кусок строганины. — Возьми, зам, попробуй, на какую пищу перешли офицеры БЧ-5 при отсутствии контроля со стороны центрального поста, — сказал он стоящему сзади замполиту.

— Нет, — замотал головой Тимошенко. — Я лучше жареное.

— Дальнейшее проведение эксперимента запрещаю, мясо на камбуз, все по местам, — распорядился командир. Как только образовался просвет в дверях, я выскользнул из каюты и стремглав помчался в свой девятый отсек встретить командира.

На Камчатку возвращались без происшествий. Да куда уж более, и так чувствовалась угнетенность из-за непонятого состояния левого реактора. А тут еще Толя Чесноков начал жаловаться на зубную боль. Сначала мы все помогали ему унимать боль народными средствами. И анальгин прикладывал, и сало. Боль немного утихала, а потом возобновлялась с новой силой. Щеку раздуло, поднялась температура. Толя уже не только не в состоянии был нести вахту, но и спать не мог. Пришлось подключить медицинские силы в лице майора Дзябуры. Что доктор может сделать в этом случае? Только вырвать больной зуб. Главная проблема заключалась в том, чтобы попасть именно на больной зуб. А это не так просто сделать, когда вся челюсть занемела от боли.

Доктор тщательно готовился к мероприятию. Прокипятил шприцы, разложил инструментарий. Почти силком привели Чеснокова в амбулаторию. И тут доктора ожидал сюрприз — Чесноков наотрез отказался от укола. По какой причине, не знаю: то ли от страха перед уколом, то ли из-за непереносимости новокаина. Рви, говорит, так. Я, к счастью, не был в составе команды обеспечения по извлечению зуба. Со слов участников знаю только, что когда у доктора уже иссякли силы, за дело взялся товарищ Чеснокова Толя Кононюк, обладавший недюжинной физической силой. Он и сделал последний штрих в проводимой операции, при этом сломалась какая-то зубная «фомка». Чесно-

кова я увидел только на вторые сутки после этого мероприятия — всё это время он беспробудно спал счастливым сном, таким варварским способом освободившись от невыносимой боли. Кононюка оценили как лучшего дантиста. А Дзябура долго еще причитал о том, как ему отчитаться перед Асиком, врачом К-14, за сломанный инструмент. Врач К-14 капитан медицинской службы Асик Владимирович Сапожников специализировался по «зубному делу» и рьяно оберегал свой инструментарий, который пополнял собственными приобретениями,

Для нас с Олениным обратный путь домой оказался плодотворным. На подходе к Камчатским берегам мы сдали на допуск к самостоятельному несению вахты на пульте ГЭУ.

Бухта Крашенинникова, как обычно в это время, была покрыта льдом. Нам велели ткнуться в лед и ждать. Вероятно, нам готовили место у пирса одним корпусом — как-никак, у нас ядерная авария. Наконец к нам подошел буксир и повел к пирсу.

Как происходила встреча с командованием — не видел и не знаю. Когда я поднялся наверх, то встретились мне только представители СРБ (службы радиационной безопасности), пришедшие за анализами первого контура. На пирсе на меня налетел мой друг Коля Бугаев, стиснул в объятиях и даже поцеловал. Оказывается, события на нашей лодке заставили поселок поволноваться. Коля не только выразил радость от моего счастливого возвращения, но и обрадовал меня приятной новостью.

Перед нашим уходом в автономку в экипаж пришло известие, что с учебы возвращается экипаж, в котором находится владелец квартиры Валерий Цыдренко. Естественно, ее придется освободить. А куда жену пристроить? Кузнецов даже предложил мне остаться на берегу, решать квартирный вопрос. От такого предложения я категорически отказался. Во-первых, мне нужно сдать на самостоятельное управление, а автономка для этого создает самые благоприятные условия. А во-вторых, оставшись один, я вряд ли смогу решить квартирный вопрос. Кто будет заниматься с лейтенантом, который не пошел на боевую службу ради того, чтобы решить квартирный вопрос?

А вот жену лейтенанта, который находится на боевой службе, куда-нибудь да пристроят. Был запасной вариант. В поход шли наши холостяки Рыжук, Блонский, Оленин и Круговец, проживающие вместе в офицерском общежитии в одной комнате, которая на время их отсутствия будет свободной. В ней жена сможет дожидаться нашего прихода.

Договорился с женой, чтобы она держала связь с женой старпома, которая точно будет знать, когда мы будем возвращаться. Вот тогда жена пусть приходит к почте к двум часам дня для встречи со мной, если потеряемся.

Бугаев обрадовал меня. Жена пока проживает в общежитии, но нам дали комнату в двухкомнатной квартире в новом доме по улице Нахимова.

По установившейся традиции на расхолаживание остались холостяки Рыжук и Блонский. Меня отпустили проведать жену.

Обнаружил я ее в общежитии в комнате моих товарищей. И не одну. Оказалось, в экипаже Цыдренко был помощником командира капитан-лейтенант Э. Н. Парамонов с женой, ребенком и без жилья. Моя жена первой сходила к начальнику политического отдела дивизии Герою Советского Союза капитану 1-го ранга А. Н. Комарову. Ее переселили в общежитие. Потом уже попросили, чтобы она приняла семью Парамонова, пока не будет сдан новый дом. Вот так благополучно и решился квартирный вопрос. А совместное проживание наших с Парамоновым жен сплотило наши семьи на всю последующую службу. Даже тогда, когда Эдуард Николаевич Парамонов стал заместителем командующего 4-й флотилией.

Отдыхать и расслабляться после похода было некогда, особенно БЧ-5. Мы еще были в пути домой, а нас уже ждала компетентная комиссия по расследованию аварии реактора.

На следующий день с утра нас повели в Сельдевую для перегрузки фильтра активности. Подошли к борту плавучей мастерской ПМ-133. На ней я встретил своих одноклассников Володю Беззубова и Мишу Ватралика.

После перегрузки фильтра через сутки вернулись назад в Рыбачий и в присутствии членов высокой комиссии ввели в действие левый реактор и начали колдовать над АСИТ-5. Сейчас сожалею, что не вник тогда в их методику. На-

верное, она была для меня не очень и доступна. Потом командир дивизиона направил меня в штаб, в секретную часть — диктовать машинистке заключительный акт комиссии. Суть аварии — произошла разгерметизация оболочек ТВЭЛ (тепловыделяющих элементов) центральных рабочих каналов по причине нарушения теплосъема. Нарушение теплосъема произошло из-за неправильно рассчитанного шайбования центральных рабочих каналов экспериментальной активной зоны реактора ВМ-2А. При мощности 100% расход теплоносителя через центральные каналы оказался недостаточным. Вины личного состава в произошедшей аварии не усмотрено.

Передали лодку основному экипажу и стали готовиться в отпуск. Правда, мне еще пришлось оздоровиться с личным составом в Паратунке.

Перед самым вылетом на материк в поселок пришла скорбная весть. Под Иркутском в тайге совершил вынужденную посадку Ту-114, в котором были и отпускники с Рыбачьего. При посадке самолет загорелся, пассажиры не сгорели, но замерзли на 40-градусном морозе, пока их искали. Поэтому жена в ручную кладь набрала старых газет и припасла коробок спичек, чтобы в случае необходимости развести в тайге костер.

Расстояние от Елизова до Москвы преодолели беспрепятственно. Поучаствовали в похоронах Гагарина, так как остановились в гостинице «Россия» и оказались заблокированными на Красной площади.

После отпуска произошло обновление командования. Вместо А. С. Гаврильченко командиром экипажа был назначен капитан 2-го ранга Игорь Максимович Манаков — бывший старший помощник с ПЛАРК К-116, награжденный орденом Ленина за переход с Севера на Камчатку южным маршрутом. Помощником командира стал наш штурман Морозов. Штурманом пришел капитан-лейтенант Виктор Шахворостов — как он сам себя представлял, «пятнадцатилетний капитан», обещавший написать книгу «15 лет на носовой надстройке» в память о носовой швартовой партии.

Экипаж мыкался на берегу, неся сухопутные наряды и выполняя разные хозяйственные работы. На Камчатке лето короткое, нужно успеть подготовиться к зиме.

Но недолго нам пришлось быть на берегу. Дали команду принимать гвардейскую К-133 и перегнать ее в Приморье, где она должна стать в ремонт на СРЗ-30 в Чажме. Пока в Приморье в 26-й дивизии лодку будут готовить для постановки в ремонт, первый экипаж отгуляет отпуск. И нас сменит.

При построении на подъем флага старший помощник объявил:

— Боднарчук, после проворачивания прибыть ко мне с бутылкой.

— Есть, товарищ капитан 2-го ранга! А с какой? — уточнил я.

— С какой, с какой. С поллитровой.

— Да я не про вместимость. Пустой или полной?

— От вас дождешься полной. С пустой, но с пробкой.

Время проворачивания механизмов затратил на поиски бутылки с пробкой. Выручил Чипуренко из своих запасов. Пришел к старпому. Как старшие помощники наливают спирт из канистры в бутылку при помощи шланга — красочно описано у Покровского. Каких-либо отступлений от технологии у Александяна не было.

Откашлявшись от спирта, попавшего «не в то горло», Лев Михайлович передал мне бутылку и напутствовал:

— Секретчика на ПКЗ знаешь? Отнесешь ему бутылку, скажешь — от Александяна. На словах передай, чтобы он на тебя и Оленина заготовил представления на старших лейтенантов. Мы будем в Приморье, когда вам выйдет срок. Командир зайдет и подпишет до нашего отхода. А он пусть вовремя отправит.

Я потом с ужасом слушал рассказы некоторых офицеров, которым к очередному званию приходилось продираться через такое мелкоячеистое сито, сплетенное разными начальниками. Особыми зверствами в этом отношении отличалась 76 ОБРСПЛ в Большом Камне, именуемая в конце 60-х «бригадой трех гадов»: комбриг Николай Федорович Дмитриев, начальник политотдела Иван Архипович Катченков и флагманский механик Иван Ефимович Бригида. В 1971 году я был свидетелем, как Иван Архипович издевался над начхимом К-14 Володей Фурсой, который представлял

ся на капитана 3-го ранга. О конспектах лекций по политзанятиям и конспекте первоисточников речь я не веду. Это обязательный минимум. К этому можно подготовиться. Вся непредсказуемость начальника политотдела скрывалась в беседе на вольную тему. В первую аудиенцию Иван Архипович вкрадчиво начал расспрашивать номинанта на двухпросветные погоны о его детях, любит ли он их. Растроганный такой заботливой речью старшего товарища, Фурса в душе уже начал ликовать, как вдруг товарищ сделал выпад: «А какую последнюю сказку вы, как отец, рассказывали своим деткам?» Конечно, такой провокации подводник не ожидал. «Идите, товарищ Фурса, и более предметно занимайтесь воспитанием подрастающего поколения», — напутствовал мудрый политработник. С помощью товарищей Фурса в течение нескольких дней ликвидировал провалы в своих знаниях по воспитательной работе с дошкольниками, узнал все новости в детском мире. Обогащенный знаниями основ педагогики, отправился на беседу. Вернулся растерянным. «Ну, что на этот раз?» — «Спросил, каких я знаю русских художников». По виду Фурсы было ясно, что и этот вопрос ему не удалось «взломать». Вновь началась подготовка. Участвовали все кто мог. Вспомнили художников и, на всякий случай, и «могучую кучку» музыкантов. Вернулся Фурса от начпо задумчивым. Долго отмалчивался. Наконец на настойчивый вопрос «ну, что на этот раз?» выдал: «Спросил, какой лозунг висит на входе в КП бригады». А нужно отметить, что на входе в КП вместо трех ступенек было сделано две высоких. Все входящие в КП держали очи ниц, чтобы не загреметь на этих ступеньках. Так, что входящим в этот «рай» было не до лозунгов.

Чем закончились беседы на свободные темы, я не знаю. Но в том же году видел Фурсу в звании капитана 3-го ранга. То ли он выдержал напор политработника, то ли обстоятельства способствовали. Тем же летом И. А. Катченков был переведен на Камчатку. Но что интересно: даже став членом Военного совета 2-й флотилии, он не отказался от своего метода закаливания офицерских кадров. Даже своему сослуживцу по дизельной лодке, бывшему старпому Анатолию Николаевичу Луцкому, назначенному командиром РПК СН, задер-



жал представление на присвоение воинского звания капитана 1-го ранга, дожидаясь, пока тот не приедет из Палдиски за экипажем и не предъявит конспекты первоисточников, которые делают советского офицера духовно намного богаче. А тот приехал без конспектов. Не предполагал старший офицер, успешно окончивший университет марксизма-ленинизма, что у него будут требовать тетрадь по чистописанию. Нет первоисточников — и разговора нет о представлении. Вот таким крепким большевиком был Иван Архипович.

До Приморья добежали в надводном положении. Охотское море было как зеркало. Ошвартовались в бухте Павловского, В 26-й дивизии, которой командовал контр-адмирал Владимир Яковлевич Корбан, было подозрительно мало лодок. Своих лодок вообще не было. Была лодка с экипажем Лопато, камчатской принадлежности, готовящаяся к переходу на Камчатку после ремонта. Подготовку экипажа к переходу контролировал В. Я. Корбан лично. Экипаж стонал. Появление нашей лодки несколько ослабило тиски, в которые был зажат экипаж Лопато. Нам было проще — мы никуда не спешили.

Моряков срочной службы переселили в казарму, офицеры и мичманы поселились в гостинице на территории базы. По первоначальной задумке, в бухте Павловского создавалась достроечная база завода имени Ленинского комсомола из Комсомольска-на-Амуре. Поэтому и сохранилась гостиница в этом удаленном от цивилизации месте. После сдачи первых двух заказов — К-45 и К-59 проекта 659 — достроечную базу перенесли в Большой Камень, где рядом с судоремонтным заводом «Звезда» образовали завод «Восток», как сдаточную базу. А в бухте Павловского обосновалась сначала бригада, а затем 26-я дивизия ПЛА.

С 26-й дивизией я был знаком: в феврале — марте 1967 года проходил стажировку на ПЛА К-48. Лодкой командовал капитан 1-го ранга Андрей Павлович Катышев, а дивизи-ей — контр-адмирал Владимир Яковлевич Корбан. Обстановка в дивизии произвела на меня тогда тягостное впечатление. Главное неудобство службы для офицеров и мичманов — это большая удаленность от жилья семей в поселке Тихоокеанском. А если к этому добавить всего лишь 15%-ную надбавку к окладу,

то смело можно утверждать, что 26-я дивизия имела статус места ссылки неугодных и проштрафившихся.

Несмотря на попытку командования дивизии максимально отяготить нашу жизнь, мы всё равно чувствовали себя до некоторой степени курортниками. Стояла чудесная погода, и мы пытались ею максимально воспользоваться. Правда, этому в некоторой степени мешала служба. Старшим товарищам осталась служба на лодке, а нам, молодым, достались наряды береговые. Самим приятным во всех отношениях была работа в качестве «стюарда», которая продолжалась в течение недели. Заключался этот наряд в том, что нужно было неделю подряд быть старшим на транспорте по доставке офицеров и мичманов: из поселка Тихоокеанский в бухту Павловского утром и обратно по окончании рабочего дня. Ну и днем еще два рейса.

Самым тягостным нарядом было дежурство по столовой. И не из-за того, что было плохо организовано приготовление пищи. С этим как раз было все в порядке. Главную опасность для дежурного по столовой представлял командир дивизии со своим необузданным нравом. Горелая спичка, замеченная им на площадке перед входом в столовую, могла привести его в неистовство. Поэтому, ожидая приезда командира дивизии на завтрак, дежурный по столовой, не доверяя матросу, ради собственного благополучия лично собирал горелые спички.

При первом моем дежурстве по столовой я получил «гастрономический» удар. Получив ключи от доступных мне подсобных помещений, двинулся в обход своих владений. Открыв одну комнату, откуда на меня пахнуло сыростью, щелкнул выключателем и услышал шелест, будто по листе пробежался ветерок. Посередине комнаты стояла огромная деревянная бочка, и мне показалось, что с нее спало черное покрывало. Покрывало оказалось живым. Это включенным светом я потревожил черных тараканов, которые питались хлебной закваской. На всех столах в столовой всегда стоял графин с квасом местного приготовления. В процессе изготовления этого кваса принимали сильное участие и тараканы. С той поры при виде хлебного кваса мне всегда вспоминается подвал в столовой 26-й дивизии со своей бочкой. От кваса меня отвратило навек.

Пользуясь великолепной погодой и предоставленной возможностью, некоторые офицеры вызвали в Приморье семьи. А у остальных началась меланхолия. Основная причина — катастрофическое снижение запасов корабельного спирта. Чтобы отвлечь офицеров от тягостных размышлений о бренности бытия, механик решил несколько разнообразить нашу жизнь. После ужина и небольшого перекура мы гурьбой шли на лодку — изучать материальную часть. Досконально изучали подводную лодку — каждый отсек в отдельности. Один вечер командир отсека рассказывает про свой отсек — как его нужно содержать в разной обстановке. На следующий вечер знания закреплялись опросом. Дальше переходили в следующий отсек. Это оказалось очень полезным мероприятием, особенно для дежурных по подводной лодке. И отвлекало от дум.

По понедельникам было общее построение дивизии для развода на занятия. Развод проходил под оркестр. Самим интересным объектом в оркестре был его дирижер, старший лейтенант. Вызывал умиление своей не мужской грациозностью. В дивизии барабанная дробь звучала с утра и до вечера. Все перемещения строев проходили только под бой барабана. Каждый экипаж имел своего барабанщика с барабаном. Как инородцы, мы обходились без барабана.

Однажды при построении на развод среди наших офицеров почувствовалось какое-то заметное оживление. После положенных приветствий вдруг вызвали из строя меня и Оленина. Оказалось, пришел приказ на старших лейтенантов. «Под фанфары» оркестра командир дивизии вручил нам погоны. Так вот отчего оживились офицеры. У Оленина в Тихоокеанском была жена, поэтому он выпадал из обоймы. Оставался я. Доверенным лицом от коллектива выступил уважаемый в экипаже человек — наш интендант мичман В. А. Тарасенко. После индивидуального поздравления Владимир Александрович перешел к деловой части разговора.

— Обмывать будем? — закинул крючок.

— Естественно, — пожал я плечами, — о чем речь!

— Тогда слушай предложение. Я занимаюсь закуской, с твоей стороны выпивка. К сожалению,

запасы спирта уже вылакали, сам понимаешь. На сколько персон планируешь?

— А я знаю! Сколько смогу принести бутылок из Анны.

— Ну а реально?

— Сколько в рюкзак поместится. Думаю, бутылок двадцать.

— Ну, вот на такое число и будем ориентироваться.

После политзанятий с рюкзаком под мышкой по знакомой тропинке вдоль берега моря я двинулся в рыбацкий поселок Анна, в котором имелся магазин с гастрономическим уклоном — продавалось спиртное. Когда я был на стажировке, в нем продавался питьевой спирт. Не хотелось бы спиртом обмывать офицерское звание. Спирт хорош в рабочей обстановке. На этот раз магазин располагал «Старкой» по 3 рубля 20 копеек. Набил полный рюкзак и двинулся в обратный путь в пять километров.

Владимир Александрович расстарался со столом. Вечер, посвященный чествованию старшего лейтенанта, открыл командир. Жаль, что отсутствовал старший помощник Лев Михайлович. Он с семьей находился в поселке Тихоокеанском.

Других знаменательных событий не произошло. Правда, один раз повысили свою боевую готовность, когда были введены советские войска в Чехословакию. Но ненадолго, до утра. А утром снова надо было скрести отсеки.

Прибыл первый экипаж, и мы, сдав ему лодку, двинулись на Камчатку на пароходе «Советский Союз». По дороге выяснилось, что наш штурманенок Слава Виноградов — довольно ничтожная личность. Запойный человек. Офицер, которому ничего нельзя поручить. Все мысли направлены на выпивку. На нашем экипаже напарников из офицеров ему не нашлось, общался в основном с мичманами.

По прибытии на Камчатку засидеться на берегу не пришлось. В сентябре 1968 года в 45-ю дивизию с Севера арктическим путем прибыла подводная лодка К-42 проекта 627А, еще один наш объект. Пышной встречи не получилось. Сутки продержали ее на рейде, пока особысты искали пропавший секретный документ. Не нашли. Предполагали, что это была чья-то месть. Возмож-

но, из-за этой пропажи на экипаж не обрушился звездопад. Очень скромно правительством был отмечен переход. Из знакомых встретил Васю Машина. Он был старше меня на курс, но мы вместе гребли в училище на шлюпке. Впоследствии Василий Иванович Машин стал командиром атомной подводной лодки К-52. Это был единственный случай после войны, когда инженер-механик стал командиром подводной лодки. Этому способствовали семейные обстоятельства — он был зятем начальника высших военно-морских учебных заведений адмирала Михайлина. Василий Иванович оказался способным офицером и достойно представлял инженер-механиков в кругу флотоводцев.

Понятно, что К-42 пришлось принимать нам, пока основной экипаж отгуляет свой отпуск. Но недолго нам пришлось ее держать. Как-то мы были в море, что-то отработывали. И вдруг получили радио: срочно все сворачивать и идти в базу. В базе нас ошеломили: срочно, в течение двух суток сдать К-42 120-му экипажу, убыть в Приморье, принять с СРЗ-30 в Чажме К-14, на которой закончили перезарядку левого реактора. Почему-то основной экипаж с этой миссией не мог справиться. Передача К-42 произошла быстро, время поджимало. Необходимо было успеть на рейсовый пароход до Владивостока.

И вот мы во Владивостоке. Пригородным поездом, с пересадкой на станции Смоляниново, отправились до станции Дунай. После Смолянинова наш поезд долго петлял вокруг сопки. Оказывается, эта железнодорожная ветка строилась для бронепоезда. Все эти завитушки железнодорожного пути необходимы для того, чтобы бронепоезд мог стрелять разными бортами.

До конечного пункта добрались к 0 часам. Станция Дунай олицетворяла не только конец железнодорожного пути, но и конец света. Освещалась она одним фонарем на столбе возле самого здания станции. Вокруг этого луча света стояла крошечная темень. Пассажиры поезда, а это были жители скрытого за сопкой поселка, выходили из вагонов и уходили вдаль по колее, которую подсвечивал тепловоз. Сила света его была невелика, и тени людей растворялись в темноте.

Нас встретил представитель экипажа, ставший нашим проводником. По заснеженному полю, спотыкаясь о прошлогодний бурьян, мы лавой дви-

нулись через сопку к заводу. На верхушке сопки справа показались редкие огоньки — так обозначал себя поселок с блуждающим названием. Как его только не именовали! Дунаем, по названию железнодорожной станции. Конюшково, по названию бухты, где базировалась бригада дизельных подводных лодок. Чажмой, по названию бухты Чажма, на берегу которой построили 30-й судоремонтный завод. Потом все военные гарнизоны, расположенные на территории Шкотовского района, называли одним именем: Шкотово с соответствующим номером. Этому поселку достался номер 22, и стал он именоваться Шкотово-22. А саму столицу Шкотовского района, поселок городского типа, перенесли в Большой Камень, чем окончательно запутали краеведов.

Перевалив через сопку, вышли к забору из колючей проволоки. Это уже территория завода. Вдоль забора вышли к главной заводской проходной. Пришлось тащиться через всю территорию завода к стоящим у пирса судам. Трюм одной из стоящих посудин был отведен нам для ночевки. После шикарных кают «Советского Союза» предложенное спальное помещение своим видом подействовало на нас удручающе. Его обледенелые борта больше подходили под лежбище моржей. Из постельных принадлежностей в наличии были только матрасы. Нам очень захотелось на лодку.

Утром попали на лодку. Но в смысле комфорта утешительного было мало. На лодке стоял свирепый холод. Лимит электроэнергии позволял содержать на лодке только три электрогрелки: одну в центральном отсеке (для спасения вахты) и две в турбинном (для спасения главных конденсаторов).

Прием — передача прошли быстро, тянуть время никому не было резона. Ремонта как такового, собственно, и не было. Была аварийная перезарядка левого реактора и так, кое-что по мелочам. В эти мелочи вошел ремонт щита дизель-генератора, который сожгли при переходе из бухты Павловского для постановки в завод.

У завода и у нас было обоюдное желание — чтобы подводная лодка как можно быстрее покинула завод. Для предприятия это выполнение годового плана, а для нас — возвращение домой.

Через сутки или двое вышли на размагничивание. После долгой стоянки на заводе это необхо-

димая процедура. Стали на бочки и начали обматываться кабелем. Электропитание — от дизель-генератора, но много ли от него тепла, а наверху мороз градусов десять и ветер с надстройки сдувает. Я заболел, температура поднялась до 38°С. Втайне я даже ликовал, что при такой температуре меня не назначат в смену по обматыванию кабелем. Забился в каюту и пытался не околоть от холода. В полночь меня будят и велят идти руководить обматыванием. Вышла какая-то нестыковка и приказали выделить офицера от БЧ-5. Коллектив решил, что негоже старшему лейтенанту валяться в каюте. Я пытался призвать их к милосердию, но бесполезно — это же не мама, которой можно пожаловаться на недомогание. «Да ты там просто постоишь в ограждении рубки. Матросы сами знают, что делать», — успокаивали меня. Ну ладно, зловеще подумал я. Пойду, окончательно заболею, и будете вы без меня послезавтра вводиться.

Надел на себя всё, что было теплого, и поднялся наверх. Матросы копошились на надстройке, а я, по совету старших товарищей, застрял в ограждении рубки. Постоял, брызги меня не доставали. Но мороз — он везде мороз. Начал я околевать. Выбрался на надстройку, чтобы хоть немного размяться. У моих работников цепь с балластной, которой протаскивают кабель под килем лодки, за что-то зацепилась. Я же все-таки старший, начал разбираться. Разобрался и понял, что для того чтобы цепь не путалась, людьми нужно руководить. И так у нас под моей командой хорошо пошло дело, что даже офицер от СБР удивился. Волны захлестывали на надстройку, одежда покрывалась ледяной коркой, а внутри под одеждой стало тепло. Кончилось время нашей смены, и сразу даже не хотелось уходить. Оказалось, за два часа мы положили пять шлагов. Пока что это рекорд.

Удовлетворенным спустился вниз и забылся сном в нашей холодной каюте. Спал недолго: меня снова пришли будить, уже по просьбе старпома. После меня должен был руководить Слава Виноградов, но он оказался в негодном состоянии. Возникла угроза потерять его за бортом. Матросы начали самостоятельно протаскивать кабель и опять запутались. Размагнитчики стали возмущаться задержками — им тоже хотелось домой. Привели в пример мою работу, и меня высвистали

для распутывания. Пришлось мне и в дальнейшем быть консультантом. Но что интересно: начинающуюся болезнь задавил энтузиазмом. Моя угроза, что ввод установки будут производить без меня из-за моей болезни, оказалась пустыми словами: температура стала нормальной, признаки начинающейся болезни исчезли.

В конце концов размагничивание завершилось, стали сниматься с бочек. Торопились: через два дня Новый год. При снятии с бочек случилось небольшое происшествие. Для отдачи скобы швартового конца на бочку высадили сигнальщика, родом из какого-то сахалинского рода орочей, что ли, которые плавать не умеют и не представляют себе, как это делается. Отдал швартов и вслед за швартовым слетел с бочки. За страховочный конец его быстро подтащили к скоб-трапу. И тут заметили, что у него в руке зажат ключ 32 на 36, который мешает ему взобраться по трапу. «Да брось ты его к чертовой матери», — кричит ему боцман Верещака. А тот только головой мотает: не могу. Вытащили его на палубу общими усилиями, а у него в руке ключ зажатый. Чтобы внутрь лодки спуститься по трапу, нужны руки, а он не может разжать пальцы, чтобы освободиться от ключа. Думали — пальцы матросу сломаем, когда силой разжимали его кулак.

Наконец снялись с бочек и пошли к знакомому пирсу в 26-й дивизии. Через два дня Новый год. Наверное, чтобы на новогодние праздники экипаж не разбежался, дали команду вводить ГЭУ. Это была радостная новость. С одной стороны, наконец-то отогреемся, а с другой — быстрее домой пойдем. Так что второй год подряд новогодние праздники экипаж проводит на лодке.

После новогоднего праздника вышли в море для проверки механизмов. Прошли глубоководное погружение, мерную милю. С заверением, что до Камчатки дойдем, командование 26-й дивизии согласилось нас выпустить.

И вот стоим мы «под парами», готовые отдать чалки, как вдруг от оперативного дежурного получено приказание задержаться. Командир кинулся к береговому телефону выяснить причину задержки. Оказывается, в 26-ю дивизию по каким-то делам прибыл член Военного совета (ЧВС) адмирал Н. М. Захаров. Узнав, что из расположения дивизи-

зии отходит камчатская лодка, выразил желание принять участие в ее проводах, сказать напутственное слово.

Пока ЧВС ехал из штаба до пирса, командование лодки лихорадочно занималось решением неожиданно возникшей, в связи с прибытием начальника, проблемы: куда спрятать тело мертвечки пьяного Славы Виноградова. Пока командир нервно прохаживался по пирсу, старпом не стал долго размышлять над решением. Вызвал из кормы в центральный пост четырех молодых офицеров и приказал: «Забирайте эту пьянь и несите в корму. Спрячьте там его где-нибудь, хоть через ДУК (дистанционное удаление контейнеров) выстрелите». У Виноградова вес 90 кг. Перекантовали это бесчувственное тело на какой-то чехол и понесли, вернее, поволокли его в корму. По дороге стали решать, куда же засунуть эту тушу, чтобы не попала на глаза ЧВС. Решили спрятать в каюте восьмого отсека на верхней полке.

От такой работы у меня на всю оставшуюся жизнь осталось чувство брезгливости к пьянствующим офицерам. Я не ханжа, не прочь посидеть в мужской компании, тем более офицерской. Но всему есть предел. Ради чего нужно было так с утра назюзюкаться? И это уже не в первый раз. Командованию экипажа уже стало ясно, что Виноградову за пределами части ничего нельзя доверить. Куда ни пошлют — всегда напьется.

Пока мы волокли Виноградова, на лодку прибыл ЧВС. Не так просто оказалось засунуть 90 кг живого мяса на верхнюю полку. Тем более что он стал еще и руки растопыривать.

Но нам повезло. Дальше четвертого отсека ЧВС не пошел. В четвертом отсеке ему на глаза попался замурзанный моторист. Адмирал задал ему простой житейский вопрос: когда мылся в бане? Матрос задумался, чем расстроил адмирала, который задумчивость матроса оценил по-своему: «Выход лодки задержать, пока экипаж не помоется. Устройте камчадалам баню», — приказал ЧВС командиру дивизии и пошел на выход. Адмирал Н. М. Захаров был видным адмиралом весом в 140 кг. Через верхний рубочный люк он мог пролезть только в тужурке.

Услышав радостную весть, что ЧВС сошел на пирс, мы с облегчением бросили Виноградова на

нижнюю койку и пошли готовиться к так называемой бане. Мне выпало посещение в составе третьей смены.

Баня была устроена в санпропускнике. В обширном зале гулял холодный ветер, от него не могли защитить жалкие струйки воды, истекающие из труб, с которых давно были сорваны распылители. Смесители подавали или холодную воду, или горячую, смешивание у них не получалось. Когда наша смена начала мыться, то после намыливания холодная вода кончилась и лилась только горячая. Выручил старпом, который прислал посыльного с приказанием немедленно, в любом виде прибыть на лодку, так как получено «добро» на выход. Кое-как соскребли с себя мыльную пену и, накинув что-нибудь из одежды, с радостными воплями помчались на лодку. Лодка тут же отошла.

Вышли в точку погружения, погрузились. Ввели испаритель, нагрели воды и устроили настоящую баню с постирушками.

До Камчатки добрались без происшествий. С начала пути волновали протечки через дейдвудный сальник, но вскоре кольцо притерлось и протечки установились в пределах нормы.

После передачи К-14 основному экипажу нам стали известны планы использования нашего экипажа на 1969 год: после отпуска принимаем К-115 и на ней идем на боевую службу.

К-115 в то время была в большом фаворе местного значения. Была она инициатором какого-то почина флотского масштаба, который очень усложнил жизнь экипажу. Но командир лодки капитан 1-го ранга М. П. Капранов своим замполитом решили прогнать. Мы же, не связанные никакими дополнительными обязательствами, весьма скептически относились к их потугам и не усматривали какого-то разительного отличия от других экипажей. Единственное отличие, которое бросалось в глаза, — это тщательно оформленная документация. Но нас это не очень впечатлило. Нам, механикам, был известен главный недостаток этой лодки, присущий ее конденсатно-питательной системе. При дифференте 7–8 градусов на корму срывает конденсатные насосы. А в южных широтах выяснилось, что у нее еще и отвратительная система кондиционирования.

Выполнив положенные перед боевой службой мероприятия, где-то в начале сентября мы покинули базу. На наших проводах на пульте ГЭУ произошел небольшой казус. Провожал нас заместитель командующего флотом вице-адмирал В. П. Маслов. У него было особое отношение к лодкам проекта 627: на Северном флоте он был начальником штаба 206-й отдельной бригады ПЛА, а с образованием 1-й флотилии в составе двух дивизий — 3-й и 31-й — он стал командиром 3-й дивизии.

Мы готовы были отдать швартовы, когда на лодку прибыл Маслов. Первое, что он сделал, спустившись в центральный отсек, — взял у матроса книжку «Боевой номер» и собственноручно красными чернилами записал: «Хранение бензина и других легковоспламеняющихся жидкостей на лодке категорически запрещено». И приказал, чтобы во всех книжках была сделана такая запись.

Дошел до пульта ГЭУ, двери которого были демонстративно задраены, чтобы подчеркнуть таинство процесса управления реакторами. И вот открылась дверь и в ее проеме показалась приметная своим ростом фигура заместителя командующего в новой синей робе. Правый оператор четко доложил о состоянии ГЭУ. Адмирал, выслушав доклад, присел на высокий комингс двери и, продолжая разговор, как бы между прочим сунул руку под прибор АСИТ-5 на левом борту. Пошарив за прибором, он, к несказанному изумлению операторов, вытащил смятую в комок газету. Мы на пульте себе такого не позволяли, чтобы за прибором что-то прятать. «Так, посмотрим, что вы тут прячете, — ехидно проговорил Маслов, явно наслаждаясь произведенным эффектом. — Вот это да! Вот так встреча!» — воскликнул он, развернув газету. Газета оказалась органом Северного флота «На страже Заполярья» за какое-то число августа 1963 года. В ней оказалось два остова обглоданной воблы, ребрышки, чешуя рыбы, крошки хлеба и что-то похожее на шкурку от колбасы. По-видимому, когда К-115 уже была готова покинуть Западную Лицу и совершить трансарктический подледный переход с Севера на Камчатку, обитатели пульта решили выпить «на посошок». Под конец действия их кто-то спугнул (возможно, даже тот же Маслов), и они спрятали следы своего пиршества за АСИТ-5,

а потом об этом забыли — как оказалось, на долгие годы. И вот такая удача для адмирала-подводника и такой конфуз для управленцев.

«И кто же у вас на пульте делает приборку?», — спросил Маслов. «Мы», — упавшими голосами отозвались оба оператора. И тут подал голос командир БЧ-5: «Это, товарищ адмирал, не просто улика. Это — артефакт. Сколько лет его хранил первый экипаж. Мы теперь ему по описи будем передавать эту газету».

Зам. командующего пожелал счастливого плавания и пошел дальше. В трюме 7-го отсека, к удивлению обитателей, за кабельными трассами тоже нашел что-то ископаемое. Над операторами долго еще ерничали по поводу находки адмирала. А мы еще раз убедились в справедливости существования закона подлости.

Куда нас понесло по воле высшего командования — нам было неизвестно. Но по показанию репитера гирокомпаса и тенденции температуры забортной воды к потеплению мы догадались, что несет нас куда-то на юг.

Через неделю плавания командира турбинной группы Семенова прихватил аппендицит. Доктор принял решение делать операцию. В памяти не сохранились подробности такого события. Да и происходило оно далеко от пульта, в кают-компании. Были слухи, что доктор очень долго ковырялся в животе своего пациента, но так и не смог обнаружить злополучный аппендикс. Что-то там чикнул, но не всё. Сил хватило только чтобы зашить то, что разрезал. Так мы остались без командира турбинной группы — Семенов перешел в категорию больных и больше за весь поход к несению вахты не привлекался.

В конце концов добрались мы до Филиппинского моря и начали его бороздить в поисках стартовых точек ракетноносцев нашего вероятного противника. Насколько были успешными наши поиски, мне неизвестно. Помнится, главной задачей командования лодки было уточнение нашего места, чтобы не перепахать какой-нибудь из островов, в изобилии попадающихся нам на пути.

Для нас же, обитателей энергетических отсеков, главной задачей было не получить тепловой удар. Система кондиционирования кормовых отсеков работала отвратительно. Что с ней ни дела-

ли — продували, вентилировали, — на пару минут хватало прохлады, и опять гонит теплый воздух. Ни к чему нельзя притронуться. На пульте сидели в трусах и не в креслах, а на их спинках, а то их кожаная обивка обжигала наши спины. Очень страдал Чипуренко. Не только от жары, но и от зависти к Чеснокову, который мог спать в танковом костюме и на его лбу не выступало ни капельки пота.

И опять из всех развлекательных мероприятий были кино и домино. На этот раз культивировалась не классическая игра, а игра в ЧЧВ — «человек человеку волк». Игра была не только для мозгов, но и для ног, — играли на приседание. Она понравилась начальнику политотдела своей динамичностью и целесообразностью. Игрокам гиподинамия не грозила.

Однажды кому-то выпало присесть 120 раз. Этот вопрос даже обсуждали в кают-компании: насколько это осуществимо практически. Начальник химической службы Журавлев выдвинул условие пари: ставит ящик коньяка тому, кто за пять минут присядет 120 раз. Поговорили, посмеялись — и никто не принял вызов. Через сутки начальник политотдела вернулся к этой теме. Спросил у Журавлева, остается ли в силах его предложение. Журавлев подтвердил свою решимость выставить ящик коньяка. И тогда капитан 1-го ранга Комаров заявил, что он принимает вызов и готов, если Журавлев не будет возражать, через сутки показать, на что он способен. Эта новость взбудоражила весь экипаж. В победу начальника политотдела мало кто верил — он был самый возрастной из офицеров.

Через сутки в кают-компании собралась счетная комиссия, секундант с проверенными часами, медицинское обеспечение в лице доктора, а также болельщики. Пари выиграл начальник политотдела. Медицинская помощь не понадобилась. Журавлев держался мужественно. Уточнил только форму расчета: продуктом или деньгами? Я, грешен, думал, что Комарову его победа доставила только моральное удовлетворение. Ведь сам приз не совсем соответствовал устоям морального кодекса строителя коммунизма. Но начальник политотдела был человеком простого нрава и, как отметил главный марксист, ничто человеческое ему не

было чуждо. С подкупающей простотой зон аметил, что можно и деньгами. Журавлев был холост, и деньги у него оказались с собой. Бутылка коньяка тогда стоила 4 рубля 20 копеек, в ящике 20 бутылок. Журавлев предложил 100 рублей, Комаров согласился. Когда он прятал деньги в карман, я застенчиво отвел глаза — не привык я к таким играм. Был я тогда еще беспартийным.

Несколько необычным было наше возвращение домой. Отходяв положенное время, мы получили приказ не идти на Камчатку, а зайти в Приморье, в ставшую нам очень даже знакомой 26-ю дивизию. Поползли разные догадки: с чего бы это?

Как припоминается, в Японское море заходили через Цусимский пролив. Уже при подходе к своим берегам узнали, что в Японию зашла американская атомная ПЛ «Сорго». По предположению наших разведчиков, она нас «пасла».

И вот она, бухта Павловского, знакомая нам 26-я дивизия. Знакомый пирс и не менее знакомый береговой туалет типа «сортир» между пирсами. Удивительное дело: за три года моего вынужденного знакомства с 26-й дивизией независимо от времени года облик этого сооружения не изменился. К нему всегда опасно приближаться, особенно в летнее время. А командира дивизии горелая спичка возле столовой выводит из себя. Контр-адмирала Корбана в дивизии уже не было. Летом он попал в автокатастрофу, повредил позвоночник и с плавсоставом распрощался.

Выяснилось, что нас загнали в бухту Павловского по ошибке Главного штаба ВМФ. К-115, как инициатор какого-то почина, должна была отчитываться за свое высокомерие и поучаствовать в торпедных стрельбах на приз Главкома. Считая, что на подводной лодке в автономке находится первый экипаж, К-115 завернули в Приморье. Вскрылась ошибка, когда мы уже пришвартовались.

Сразу же выгрузили недооперированного Семенова и отправили на санитарной машине в базовый госпиталь в поселке Тихоокеанский. Начальник политотдела тоже по своим делам сошел с корабля. Установки из действия не выводили, так что вся БЧ-5 была повязана работающей техникой. Интендант подсуелился и достал на лодку кое-чего свежего из овощей и мяса. В это время

в Приморье продавались и фрукты, и арбузы с дынями, завезенные из Узбекистана. Я грешным делом подумал, что нам, тем, кто не мог оторваться от лодки, начальник политотдела сделает подарок и угостит кают-компанию арбузами с тех денег, которые он выиграл. Но я плохо подумал о политработнике. На следующий день за завтраком он с восторгом рассказывал, какие огромные арбузы завезли в военторг. Это напоминало сцену из мультика, когда Пятачок рассказывает ослику Иа-Иа про зеленый шарик, который он хотел ему подарить, но шарик лопнул.

Насладившись рассказами об изобилии на овощном рынке в Приморье, мы отдали швартовы и ушли на Камчатку.

О послепоходовом отдыхе у меня не сохранилось воспоминаний. Но вспомнилось, что вскоре снова приняли какую-то лодку, кажется, К-42. При этом произошла смена командира. Игорь Максимович Манаков ушел в какую-то военную приемку. Вместо него командиром 343-го экипажа стал старпом К-14 капитан 3-го ранга Геннадий Иванович Шалыгин. Первое, что нам бросилось в глаза, — это его какая-то патологическая ненависть к младшим офицерам. Чувствовалось, что моральная обстановка в 343-м экипаже становится тягостной. Старожилы 343-го, которым пришлось послужить со всеми командирами экипажа, каждому из них присваивали кличку, отражающую характер. Первый командир Таргонин был Демократ, Гаврильченко — Мореход, Манаков — Либерал. Шалыгину была присвоена кличка Сатрап.

Я стал одной из первых жертв командира Шалыгина. Будучи дежурным по подводной лодке, вступил в спор с дежурным по живучести по правилам содержания в базе системы ВВД (воздуха высокого давления). Прошел доклад, что дежурный по подводной лодке старший лейтенант Боднарчук не знает устройства системы ВВД. Утром после подъема флага Шалыгин снял меня с дежурства и приказал лично сдать ему устройство системы ВВД. Понимая, что из-за меня рушится график дежурств, я тут же выразил готовность обсудить устройство системы ВВД. На все мои ответы Шалыгин реагировал одинаково: «Не так». Я уже сам было усомнился в своих знаниях. Пошел в секретную часть, взял описание системы ВВД. Почитал; да нет, я всё правильно отвечал. На

следующий день сделал второй заход, уже имея в руках описание системы. И опять: «Не так». Я начал защищаться, доказывая с помощью описания, что это у него такое поверхностное знание системы ВВД лодки проекта 627. В итоге он вышвырнул из каюты описание, пообещав напоследок, что сгноит меня в прочном корпусе вместе с системой ВВД. Пришлось обращаться за защитой к командиру БЧ-5. Начал было рассказывать про создавшуюся ситуацию, но Юрий Александрович махнул рукой: «Я всё знаю», — и взял на себя решение моего допуска о дежурстве по подводной лодке.

Однако дежурство по подводной лодке пришлось нести недолго. Подводную лодку передали, а экипаж стал разбегаться. Поступило распоряжение Главного штаба: на базе 343-го экипажа сформировать новый экипаж с последующим переобучением в Обнинске на проект 671.

Больших охотников покидать Камчатку было мало. В новых экипажах нужны были молодые и перспективные офицеры. А у нас большинство оказались таких, кто уже выслужил сроки в первичных должностях, но не рвался с Камчатки. Началось их трудоустройство. Когда пошла эта суматоха с формированием нового экипажа, я за ней наблюдал как посторонний человек. Меня сразу успокоил командир БЧ-5, сказав: «Я тебя записал в другой экипаж, который поедет в Палдиски. В этом экипаже Шалыгин тебе не даст жизни». Так я и лейтенант Вася Мирошниченко попали во второй экипаж северной лодки К-207, которая может прийти на Камчатку. В экипаж с Шалыгиным попали командиром БЧ-5 Г. А. Алексеев, командиром дивизиона движения В. И. Киселев, командиром группы дистанционного управления старший лейтенант В. Г. Оленин, а также врач Г. П. Буленко.

Помощник В. В. Морозов пошел старпомом на новостройку, старпом Л. М. Алексанян стал командиром К-14, минер В. В. Бажев — командиром К-42. Судьбу командира БЧ-4 В. Титовае знаю. Командир БЧ-5 Ю. А. Кузнецов пошел преподавателем в учебный центр в Сосновом Бору. Летом 1970 года встретился с ним в Палдиски. Командир дивизиона движения А. И. Лодыженский стал флагманским специалистом 45-й дивизии. КГДУ Ю. Кутишенко ушел командиром дивизиона движения на новую лодку проекта 670. КГДУ М. В.



Рыжук был списан с плавсостава и назначен на судоремонтную мастерскую. КГДУ И. М. Блонского перевели оператором на К-14. Киповцы А. Н. Чесноков и А. И. Чипуренко перевелись в ТОВВМУ, а командира группы КИП А. Г. Кононюка назначили киповцем на К-14. Командир ЭТГ Ваня Окунев, не противясь воле тестя, пошел в политработники.

Я вернулся на Тихоокеанский флот. Позднее перевелся в Севастополь. Там и закончил свою военную службу в ВМФ. Сын пошел по стопам отца — офицер ВМФ Российской Федерации.

Можно уверенно сказать, что между тихоокеанским 343-м экипажем и северным никакой нравственной связи нет. Практически в феврале 1970 года 343-й экипаж первоначального комплектования перестал существовать. Ни о какой преемственности не может быть и речи.

Новый 343-й экипаж начал свой отсчет своих достижений.



Капитан 2-го ранга В. И. Боднарчук с сыном Игорем. 1987 год

## Капитан 1-го ранга запаса Военно-морского флота Украины Игорь Валерьевич Руденко о службе в 343-м экипаже атомной подводной лодки проекта 671

Я родился на Украине, в городе Сумы 1 июля 1953 года. Мой отец Валерий Митрофанович Руденко родился в станице Ильской Краснодарского края 30 августа 1920 года. Его отец, мой дед, был фармацевтом, а мать, моя бабушка, — домохозяйкой. В середине 1920-х годов они переехали в Краснодар, а в 1927 году в Черкассы, где отец окончил 11 классов школы. По комсомольскому набору в 1938 году поступил в Высшее военноморское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского.

В июле 1941 года в составе курсантских отрядов отец вступил в первый бой с немецкими диверсантами в пригородах Ленинграда. Участвовал в боях до ноября 1941 года. С ноября 1941 года командир 1-го взвода роты противотанковых ружей 71-й бригады морской пехоты 1-й ударной армии. Бригада морской пехоты была сформировалась в

селе Мошкове Новосибирской области (Сибирский военный округ) из моряков Тихоокеанского флота, Амурской военной флотилии, Ярославского флотского полуэкипажа, курсантов Военно-морских учебных заведений и мобилизованных сибиряков. 21 января 1942 года 1-я ударная армия выведена в резерв Ставки. Командование армии в представлении 71-й бригады к награждению писало: «Бои 71-й морской стрелковой бригады, которые она вела за Языково, Боржово, Тимоново и на реке Лама, были самыми ожесточенными из всех боев, которые вели части армии в битве за Москву. Бригада дралась дерзко и умело. Моряки штыковыми атаками выбивали гитлеровцев из деревень и наводили ужас на фашистских солдат». За отвагу, мужество и стойкость приказом Народного комиссара обороны от 5 января 1942 года 71-я бригада была преобразована во 2-ю гвардейскую

стрелковую бригаду. 28 января в составе 1-й ударной армии бригада была направлена на Северо-Западный фронт.

В середине января 1942 года отец был ранен, проходил лечение в госпитале до мая того же года. В начале мая 1942-го бригаду вывели из боя, и на ее основе была сформирована 25-я гвардейская стрелковая дивизия, которая с победными боями прошла путь от Воронежа до Будапешта. В 1944 году дивизия стала именоваться Чапаевской.

Летом 1942 года для продолжения обучения Валерий Руденко был отправлен слушателем в ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского, передислоцированное в Баку. В период практики на Черноморском флоте в 1942–1943 годах принимал участие в боевых походах на подводных лодках в качестве дублера командира моторной группы. Участвовал в атаке на немецкие малые подводные лодки в Ялте в 1943 году. После окончания училища в марте 1943 года прибыл на Северный флот. Принимал участие в боевых действиях на подводной лодке Л-22 в должности командира моторной группы, с февраля 1945 — командира БЧ-5.

В 1950 году поступил в адъюнктуру ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде. С 1953 года готовил специалистов для подводного флота ВМФ СССР во 2-м ВВМИУ в Севастополе. С 1958 года — начальник кафедры ядерных энергетических установок подводных лодок в Севастопольском ВВМИУ. После увольнения в запас в 1975 году профессор, кандидат технических наук, капитан 1-го ранга Валерий Митрофанович Руденко 15 лет возглавлял кафедру судовых энергетических установок в Севастопольском институте приборостроения. С момента образования Севастопольского института ядерной энергетики и приборостроения (в настоящее время Севастопольский национальный университет ядерной энергетики и приборостроения) готовил специалистов для атомных электростанций Украины, вплоть до кончины в 2006 году.

Моя мать Вера Филипповна Шоломий родилась 30 июня 1928 года в селе Нижняя Сыроватка Сумской области. После переезда в Горловку Донецкой области в 1936 году пошла в школу. В 1941 году вместе с отцом-строителем и заводом семью эвакуировали на Южный Урал, в город Ко-

пейск. В 1945 родители вернулись восстанавливать разрушенный войной город Сумы. В 1946 году Вера окончила школу, в 1951-м — педагогический институт, по образованию историк. Замуж вышла в 1949 году, будучи студенткой. После переезда в Севастополь по состоянию здоровья не работала. В настоящее время проживает в Севастополе с дочерью, моей сестрой Леной, 1957 года рождения. После окончания школы и института работала в училище. В настоящее время заведующая кафедрой компьютерных систем в Севастопольском национальном университете ядерной энергетики и приборостроения.

В годы обучения отца в Военно-морской академии в Ленинграде мы с матерью проживали в ее родной семье на Украине. Окончив обучение в академии, отец был назначен преподавателем в 3-е Высшее военно-морское инженерное училище, в последующем Севастопольское ВВМИУ, и нас с мамой перевезли в Севастополь, где я в 1960 году пошел в среднюю школу № 9 на Северной стороне. СШ № 9 — это одна из старейших школ Севастополя, которая недавно отметила столетний юбилей. Школа, в которой не было формально углубленного изучения иностранного языка, физики или математики. Но были отличные учителя, был замечательный директор Вера Макаровна, которую уважали не только все ученики и их родители, но и все жители окрестных домов Северной стороны. Она вместе со своими учителями старалась не только дать нам знания, но и привить нам любовь к труду (в школе были отличные мастерские с немецкими трофейными станками), гордость за то, что мы севастопольцы, и любовь к нашему флоту.

В то время Севастополь и флот были неразделимы. Большинство мальчишек мечтали стать военными моряками. В школе были кружки по различным предметам. Кроме того, этим занималась в городе Малая Академия наук Крыма «Искатель», где преподаватели-энтузиасты школ и института вели различные предметные кружки со школьниками и спортивные секции. В каждом из двух севастопольских училищ были свои спортивные секции, в которых с детьми офицеров и мичманов, служивших в училищах, занимались инструктора с кафедр физического воспитания.

Если ты читал замечательный роман Владислава Крапивина «Острова и капитаны», то поймешь, как мы жили в те годы. Это роман о Первой кругосветной экспедиция Крузенштерна, о Севастопольской обороне 1854–1855 годов, о Второй мировой войне. Крепким морским узлом связаны в книге события героической истории русского флота и жизни севастопольских ребят. Зимы со снегом, санками и лыжами у нас не было. Но мы носились на велосипедах ХВЗ (Харьковского велосипедного завода) по сопкам, разрывали окопы в поисках оружия, создавали свои отряды и «воевали» — красные против белых. Летом пропадали на море — ловили крабов, ныряли, доставали рапан и мидий (жарили их на кусках жести), лазали целыми днями по горам и продолжали битвы на море. Мы старались быть всюду и всё успеть. Перепробовали различные спортивные секции и предметные кружки, участвовали в соревнованиях, в походах, в «Зарнице».

У нас не было телевизоров (да и что там интересного с одним каналом — только «Спокойной ночи, малыши», а это уже было не для нас), зато во время учебы мы много читали и днем в библиотеках, и вечером дома, иногда ночью с фонариком под одеялом. Мы знали, кто такие Нахимов, Корнилов, Истомина и чем они прославились. Во всех севастопольских школах были обязательны осмотр панорамы Первой обороны Севастополя и диорамы Штурма Сапун-горы, экскурсии по памятным местам города и музеям, посещение боевых кораблей и воинских частей. Последние были нашими шефами, и в каждой школе имелись нештатные пионервожатые из курсантов или моряков с кораблей. Ветераны проводили уроки мужества, посвященные различным памятным датам.

Мы находили время помогать родителям. Это и 4 сотки дачи-огорода (с которой я вынес около 500 ведер камней — земля у нас такая), и по дому класса с 5–6-го пришлось помогать (мать тяжело болела, а сестра младше на 4 года). Так понемногу научился готовить (и сейчас неплохо готовлю и люблю это дело).

Как было с дисциплиной и успеваемостью? Как у всех мальчишек. Иногда баловались, играли на переменах в подвижные игры (да и стекла били мячом), задирали девчонок, мешали на уроках

учителям, и двойки по поведению иногда были. У меня это было реже — из-за моего физического состояния, да и считали меня «тихим омутом». Поэтому больше внимания уделял учебе. Учился неплохо: практически большая часть оценок — пятерки.

В 1963 году во время отпуска мы были у бабушки в городе Сумы. Сильно заболела мама, и меня с сестрой оставили у ее родителей. Там мне пришлось пойти в школу. Не с 1 сентября, как всем, а после череды болезней: сначала гланды, затем воспаление легких, снова больница после разрыва связок обеих ног (первый раз в жизни надел коньки и, скатившись под горку, наехал на вмерзшую в лед доску). В школу попал только в ноябре. С 1964 года — снова Севастополь. Зимой попал в открытый люк с горячей водой — прорыв отопления. Получил осложнение после болезни — ревмокардит сердца. Сразу забыл о физкультуре и активном образе жизни. Пройду 20–30 метров — одышка и весь мокрый. Думал, что всё, навсегда такое.

В спортзале военно-морского училища, куда я заходил после библиотеки с ребятами и смотрел, как курсанты играют в волейбол и баскетбол, я встретился с мичманом Андреем Васильевичем с кафедры физической подготовки училища. Он готовил курсантов по спортивной гимнастике и знал моего отца — тогда уже начальника кафедры эксплуатации энергетических установок. Мичман предложил мне с помощью спортивной гимнастики избавиться от болезни. Началась тяжелая работа. 3–4 раза в неделю после школы я приходил в спортзал и потихонечку делал разные общеукрепляющие упражнения. Сначала ходил по периметру спортзала сколько мог. Начинать с полукруга. В течение года эта дистанция выросла до 5 кругов. Затем поднятие ног, приседания, отжимания. Все это очень понемногу и под контролем — чтобы не было плохо. Так за 3–4 года смог постепенно стать на ноги и уже делал некоторые спортивные упражнения на снарядах. Полюбил спортивную гимнастику. В соревнованиях, конечно, не участвовал. Но благодаря спорту смог стать снова активным человеком. В школе каждые три месяца проходил медкомиссию и получал освобождение от занятий физкультурой и тяже-

лых работ. В это время в школе все занимались кто чем хотел — или в спортивных секциях, или в различных предметных кружках. Особенно котировалась Академия «Искатель», там мы ходили в кружки по физике и математике, астрономии и химии и т. д. Работали с нами преподаватели из Севастопольского приборостроительного института (единственный гражданский вуз тогда) и Академии наук Крыма (была и такая). Причем всё было интересно, много практических опытов и занятий. Решали также множество разных интересных и задач, что потом очень помогло и в школе, и в училище.

Так и летели школьные годы. Я перепробовал разные спортивные секции: начал с шахмат, потом немного фехтования, затем спортивный туризм и ручной мяч, конечно же, футбол и немного бокс. В 1966 году в пионерлагере «Артек» испортил зрение. В «Артек» попал не за какие-то успехи, а потому, что в том году из-за путча в Греции не приехали в Артек их школьники и горящие путевки отдали шефам в СВВМИУ. Поэтому я был отловлен (пионерские лагеря у нас не «котировались» — мы любили всё лето проводить на море) и отправлен родителями в пионерлагерь «Кипарисный» на 45 суток. Потом в лагере очень понравилось. Девчонкам из

5-го отряда, где половина детей была из Узбекистана после Ташкентского землетрясения, рвали цветы магнолий, а их пыльца очень ядовитая, — так я и испортил свои глаза. Конечно, на зрении сказалась и любовь читать с фонариком под одеялом.

В 1968 году на Бартеньевке, в районе рядом с Братским кладбищем на Северной стороне города, была построена новая школа-десятилетка. Многие школы тогда еще были восьмилетками, и нас, учеников из бухты Голландия и других, которые жили ближе к этой школе, а также из ближайших сел и Любимовки, перевели в эту новую школу. Там мы два года, до выпуска в 1970-м, были самыми старшими учениками. Часть учителей из 9-й школы была переведена вместе с нами. Всё там было новое: и кабинеты, и мастерские, и приусадебный участок, и спортплощадка, и большая столовая. Так нам пришлось самим вместе с руководством закладывать традиции и историю этой школы.

В школе по всем предметам проводились олимпиады. Я участвовал по математике и химии, занял одно из первых мест по городу (были разные номинации). Сдал выпускные экзамены хорошо и окончил школу с тремя четверками.



Пионерский лагерь «Артек». 1966 год

Прекрасно понимал, что со своими болячками не пройду приемную медицинскую комиссию в училище. Собирался стать инженером-энергетиком и поступить в Московский физико-технический институт. У меня было направление на химико-технологический факультет во Львов, но ехать туда не собирался. Два года учился в заочной физико-математической школе, которая один раз в две недели публиковала задания в «Комсомольской правде». Шансы были, копии документов и заявление отправил в приемную комиссию через знакомого с кафедры математики в МФТИ.

Хотел поступить в свое Севастопольское училище и стать инженером-подводником. Почти все наши ребята этого хотели. Выписку из военкомата должен был представлять на медкомиссию в училище. Имея записи о болезни сердца и плохом зрении, медкомиссию пройти было невозможно. В мае заявил в военкомате, что моя медицинская карта потеряна. Так я получил справку, что я годен к военной службе. Думал: а вдруг куда-нибудь поступлю? Помог случай. Перед самой поездкой в Москву на сдачу вступительных экзаменов в МФТИ в медсанчасти СВВМИУ производится смена начальника. С флота приходит новый врач, который обо мне ничего не знает. Я воспользовался ситуацией и успешно прошел медкомиссию в училище. При старом начмеде, который меня знал много лет, этот номер не прошел бы. Кроме того выучил наизусть две таблицы окулиста с буквами и кружками с дырками. Экзамены сдал хорошо. Набрал 14,5 баллов из 15 по трем предметам. Сдал математику письменно и устно, физику. Полбалла сняли за разговоры — помогал однокласснику Вите Гвоздеву на письменном экзамене. Хорошо, что не выгнали с экзамена.

Факультет, на который я хотел поступить, назывался факультетом для подготовки инженеров-механиков специальных энергетических установок (атомных подводных лодок). На мандатной комиссии спросили, на каком факультете я хочу учиться. Мое желание было удовлетворено. Физподготовку сдал успешно, к тому времени у меня не было проблем ни с бегом, ни с гимнастикой.

Курс молодого курсанта проходили в самом училище. Август 1970 года в Севастополе был необычно жарким. По этой жаре привыкаем к робам

и отрабатываем распорядок дня. Оттаптываем ноги на асфальте, который плавится от солнца, — занимаемся строевой подготовкой. Сначала индивидуальной: строевой шаг, повороты на месте и в движении, строевые приемы с оружием. Затем — слаженность действий в составе отделения, взвода, роты. Занятия по уставам, морская практика — гребля на шлюпке и хождение под парусом, флажный семафор, заучивание текста военной присяги. Многое непривычно и интересно. Нагрузки на наши «школьные» организмы для большинства были серьезными.



Курс молодого бойца. В перерыве между строевой подготовкой и греблей на ялах. 1970 год

Самое тяжелое — это когда приучали подчиняться и не разговаривать в строю, не оправдываться и не огрызаться. Привыкли, научились всему, что было минимально необходимо. Были и любимые дисциплины, и не очень. Были камбузные наряды, была разгрузка вагонов с картошкой и овощами на железнодорожной станции в городе, кроссы на физической подготовке и занятия по тактике морской пехоты. Присягу приняли в конце августа, в воскресенье. Тогда же было и первое увольнение. Отпустили всех. В ротях дежурными и дневальными остались курсанты из числа военнослужащих. Первое увольнение домой. Хотя когда дом за забором — это не совсем интересно. И всё же приятно отдохнуть дома в кругу семьи.

Первые взыскания за разговоры в строю и за «паровозик» в составе взвода (когда мы строим спускались из учебного корпуса в казарму, то молча на каждый третий шаг правой ногой громко топали. Это делали все, но для наказа-

ния назначались крайние). Наряды на работы (любимое до присяги наказание, отрабатывали после отбоя в кубрике по наведению чистоты в помощь дневальным). Учиться было не очень трудно, помогала хорошая базовая подготовка в школе. Было трудно привыкнуть к самоподготовке в классе — много разговоров, отвлечение на проверяющих, трудно сосредоточиться, посторонний шум и еще много чего необычного. Первым сложным предметом была начертательная геометрия — пришлось после отбоя в Ленинской комнате прихватывать иногда по полчаса или часик. Но сдавал всё на пятерки, во втором семестре шел добровольцем без подготовки первым, а затем был дежурным по классу и старался помогать своим товарищам.

Практика после первого курса была на надводных кораблях. Попал на бывший крейсер «Ворошилов», который получил название ОС-24 — Особое судно-24. На нем в корме были сняты орудийные башни, построен большой ангар, в котором находились стеллажи и испытательное оборудование для пуска крылатых ракет. Узнали, что такое малая приборка на надводном корабле. До пяти раз в день. Особенно нам «повезло» получить объект приборки возле радиорубки: радист во время приборки в течение трех недель крутил одну и ту же песню — «Портрет работы Пабло Пикассо». Достала нас эта песня сильно, пришлось скидываться и покупать радисту сгущенку, чтобы отдохнуть от этой песни. После ОС-24 на три недели бросили в полк морской пехоты в Казачью бухту. Июль 1971 года — снова жара. Мы постигаем на практике азы тактики ведения боевых действий морской пехотой. Как объясняли преподаватели, в случае наступления времени «Ч» курсантов 1-го и 2-го курсов планировалось отправлять на пополнение морской пехоты. Бежали кроссы с полной выкладкой, покатались на бронетранспортерах (БТР), обкатали нас танками (страшно не было — окоп бетонный), метали боевые гранаты (РГ-42), стреляли из автомата, ручного пулемета и ручного противотанкового гранатомета (РПГ). Проводилась высадка десанта со среднего десантного корабля (СДК) и большого десантного корабля (БДК) в Казачьей бухте с последующим штурмом береговой обороны и кроссом на 5 км. Прибежали в роту и все легли.

Затем первый отпуск. Из Севастополя никуда не уезжал. Пару раз съездил к друзьям в город «по гражданке». Было удивительно: патрули нас, молодых курсантов, узнавали сразу. Был дома, помогал отцу на даче, ходил на пляже на Учкучевку, читал, ходил в кино. На втором курсе учиться стало легче — появился кое-какой опыт: как конспектировать лекции, как готовиться к семинарам и практическим занятиям. Пролетел год очень быстро. Учеба, караулы, наряды, парады к 7 Ноября и 9 Мая. В увольнение ходили не часто — находились разные причины, в том числе модные 2–3 недели без берега (опять же за разговоры, приборки, опоздания на построения и т. д.).

Запомнился зимний отпуск. Меня к своим родственникам в Ташкент пригласил заместитель по научно-учебной работе и мой сосед Саркисов Ашот Аракелович (потом он стал нашим начальником училища), так как своего сыночка отпускать одного не хотел. Я должен был приглядывать за ним. Меня уже тогда считали серьезным молодым человеком. Был полет в Ташкент на самолете. Это конец января 1972 года. Прилетели одетые по форме — на нас смотрели как на диковинку: моряки за тысячи километров от моря. Называли даже военными железнодорожниками некоторые. Посетили Совмин Узбекской ССР, музеи, театр (на русском), посмотрели на разрушенный землетрясением «старый город». Зимой попробовали настоящих узбекских арбузов и ханских дынь. Это был первый и последний раз, когда я был за Уралом, в Азии.

Летом 1972 года в начале июля поехали поездом на Север в Полярный, на дизельные подводные лодки. По дороге была пересадка в Москве. Приехали утром, а поезд на Мурманск отходил в 24.00. Разрешили группами по пять человек увольнение в город. Пошли в ЦПКиО им. М. Горького. После Севастополя увидели в Москве всего пару патрулей, да и опыт уклонения от встречи с ними у нас был богатый, чувствовали себя спокойно. Накатались на всяких каруселях, горках, на машинках для взрослых, попили с оглядкой пива (после севастопольского, которое пить было просто нельзя, это было классно!). Потом был Мурманск, катер и Полярный. В бригаде на нас смотрели как на досадное недоразумение или как

на дармовую рабочую силу: что-то отремонтировать, покрасить, разгрузить, на корабль пускали с неохотой. Но старший у нас был пробивной и добился, чтобы все курсанты хоть один раз, но вышли в море. Нам повезло выйти на 7 дней. Были на глубоководном погружении. Сначала командир БЧ-5 заставил нас вызубрить устройство и потренироваться в использовании ИСП-60 и ПДУ. На глубине 180 м нас посвятили в подводники: из плафона аварийного освещения пили по очереди морскую воду. Честно говоря, большого страха не было (может, просто, как молодые и глупые, не представляли всего негативного). Клаустрофобией мы не страдали: нас на водолазном полигоне многому научили, и выход через торпедный аппарат мы в училище тренировали, так что все прошло нормально.

Третий курс также не заметили, некоторые из нас пошли командирами отделений на первый курс. Я же был назначен секретчиком класса и носил чемодан с секретными тетрадями класса на все занятия. Летом 1973 года — самая интересная практика на заводе, который строил атомные подводные лодки, — в Питере на Ленинградском Адмиралтейском объединении. Здесь я впервые увидел атомную подводную лодку проекта 671. Практика прошла весело. Ходили «по гражданке». После завтрака и двух часов лекций по устройству подводной лодки нас отпускали по цехам, по которым мы были расписаны и где мы были совершенно не нужны — только мешались под ногами. Поэтому мы уходили в город через разные проходные, пока капитан 1-го ранга Кулиш, старший практики, не стал ловить нас на центральной проходной.

Вечером переодевались по форме и увольнялись в город. Некоторые брали контрамарки в театры и на концерты Местные, питерские курсанты нам даже свои отдавали — им это уже приелось. Сначала стояли или были места на галерке. После перерыва нас рассаживали на свободные места. Посмотрел и балет на льду, и польский рок-ансамбль «Пруды». И даже Анну Герман в «Юбилейном» концертном зале слушал. Были в театрах: и в Александринке, и в Мариинке. Были в разных музеях (днем): и в Морском, и в Кунсткамере, и в Исаакиевском соборе (маятник смотрели), даже в Музей Арктики и Антарктики попал. Были на



Практика на ЛАО — лучшая практика за все годы.  
Ленинград. 1973 год

Пискаревском мемориальном кладбище, ЦПКиО имени Кирова. Старались взять максимум впечатлений. Всё-таки Питер был тогда культурной столицей Союза! Ну и пива попили. В июле 1973 года в Питере была выставка-продажа чешского и баварского пива. Дорвались и перепробовали всё, насколько хватило денег.

Четвертый курс был интересней — предметы были больше практическими, меньше голой теории, больше разных документов с флота, инструкций по эксплуатации, отработка режимов на тренажерах и т. д. Летом 1974 года был в Гаджиеве. Атомная подводная лодка проекта 667Б. Ходили в сопки за грибами, купались в маленьких озерах, ели голубику и лазали по лодке. На полторы недели сначала врач, а затем замполит, узнав, что я неплохо печатаю на машинке, поселили на подводную лодку и дали кучу работы, пообещав написать отличный отзыв и дать на всю группу мешок консервов на дорогу. Потом еще и интендант присоседился — правда, никто не обманул. После этого машинку видеть не мог.

Пятый курс начался с подготовки к параду в Севастополе.

Стажировка на пятом курсе проходила на атомной подводной лодке проекта 670 в Западной Лице. В 11-й дивизии мы попали в экипаж, который только что сдал корабль (это была головная



Тренировка к параду. Севастополь. 1974 год

лодка проекта 670М). Поэтому большую часть времени провели в казарме, хотя на выход в море нас тоже брали. Снова оформление Ленинской комнаты, помощь командиру дивизиона по составлению различных документов. Все брали вызов на флот, и я тоже взял, хотя большого желания служить именно на проекте 670 не было и в Гаджиево тоже не хотелось. Не понравились мне почему-то стратегические подводные лодки. По приезде занялись дипломом. Моим руководителем дипломного проекта был капитан 1-го ранга Роальд Ефимович Воронов, который мне посоветовал заняться изучением режима естественной циркуляции теплоносителя для снятия остаточных тепловыделений (сравнение первого и второго поколений, конструктивные особенности и т. д.). Для этого мне даже на три месяца с разрешения начальника училища дали допуск формы 1 (обычно у нас была форма 2). Защитился нормально.

Вот и закончилась училищная жизнь, в которой было так много разного. И камбузные наряды с гитарой (или даже с баяном), и различные соревнования были: и между своими ротами, и с Нахимовским училищем. Были танцы — около 500 человек в фойе клуба или на открытой танцплощадке, которых в город отвозил полный паром. Были караулы и хозяйственные работы, в том числе разгрузка вагонов с овощами на станции. Были парады в городе (а кому повезло, так

и в Москве), и экскурсии по Крыму (как пешком турпоходы, так и на автобусах). Были субботники и доставшие всех сборы винограда. Оглянуться не успели, как из пацанов (у нас в роте было немного бывших военнослужащих) мы сначала стали «пятакими» (читай: пятикурсниками). И вот мы уже лейтенанты. Большинство из нас хотели попасть на флот, на боевые корабли. Но нас было очень много. Выпуск 1975 года был самым большим за историю училища. 12 классов только атомщиков и еще 2 роты электриков и дизелистов. Всего более 500 человек. Я тоже хотел на флот. Но опять проблема. По зрению. На втором курсе еще больше подпортил его — в руках на практическом занятии по химии взорвалась колба с активными веществами и был удар по глазам. Три недели почти ничего не видел, писал на слух (вспомнился Островский и его «Как закалялась сталь»). Затем зрение выровнялось, но лучше не стало. Надел очки на постоянное ношение. Пришлось писать рапорт заместителю Главкома ВМФ — начальнику военно-морских учебных заведений. Окончил училище с золотой медалью, имел право выбора места службы. Хотел на Север. Разрешили. Получил направление в 1-ю флотилию, в Западную Лицу. Так я попал на флот.

Почему не попал на проект 670, не помню. В отделе кадров говорили: «Нет мест», — и предлагали идти по большому кругу на новое форми-



рование, в учебный центр и даже в губу Андреева, в береговую техническую базу. На все предложения отвечал «нет» и что «хочу на лодку». Тогда мне дали направление в 343-й экипаж. Я согласился. Главное, что в Западной Лице и на действующий корабль. Был назначен командиром группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части.

По прибытии на корабль со мной беседовали командир капитан 1-го ранга А. Н. Коржев, командир БЧ-5 капитан 2-го ранга А. А. Корецкий и, дольше всех, командир дивизиона движения капитан 3-го ранга С. А. Кротов. Были поставлены задачи как можно скорее сдать зачеты на допуск к самостоятельному управлению группой, дежурству по главной энергетической установке и по подводной лодке. Выданы три зачетных листа и определены сроки их сдачи.



Командир реакторного отсека лейтенант  
И. В. Руденко. 1974 год

Оказалось, что мой предшественник, командир третьего реакторного отсека капитан-лейтенант Игорь Ратин, переводился на первый надводный боевой корабль с атомной энергетической установкой (тяжелый атомный ракетный крейсер «Киров»). В экипаже меня встретили не очень радостно, с моей точки зрения. На пятом курсе мы уже считали себя мореманами, нам казалось, что мы всё знаем. А в экипаже мы молодые неоперившиеся лейтенанты, которым предстоит многому научиться. Такой облом. Когда иллюзии развеи-

ваются, это проходит не всегда безболезненно. На самом деле к нам с Мишкой Магомаевым, который пришел вместе со мной, все офицеры относились хорошо. Они уже знали, с чего нужно начинать и как добиться уважения со стороны начальников и подчиненных. Дошло это и до меня довольно быстро. Понял, что если хочу нормально служить — нужно прислушиваться к советам старших товарищей и быстрее сдавать на допуск к дежурству по ГЭУ и кораблю. Будешь делать медленно — вместо тебя будут нести дежурство твои товарищи. С мичманами отношения сразу же установились нормальные. Я честно сказал им, что хотя и учился пять лет, но многие практические вопросы буду спрашивать у них, особенно касающиеся изучения по месту как своих систем в реакторном отсеке, так и всех других по кораблю.

Снова началась учеба. Она действительно была необходима. В экипаж попал, когда сдавали подводную лодку К-481 основному экипажу. Был выход в море. Запомнился мне он по такому курьезному случаю. Как-то ночью поднялся в надстройку покурить, запросив разрешение у вахтенного офицера. Стоявший на мостике рядом с вахтенным офицером попросил у меня огонька прикурить. Я дал свою «фирменную» зажигалку «Кэмэл», бензиновую. Это был старший на борту командир дивизии контр-адмирал Е. Д. Чернов. Сразу последовали вопросы: «Кто такой? Лейтенант, РБЖ (руководство по борьбе за живучесть) учил? Что там сказано насчет бензина на подводной лодке? Вниз! Учить! Сдать командиру дивизиона зачет по РБЖ». И выбросил за борт мою зажигалку. Так я «познакомился» с командиром дивизии. Хранение бензина на подводной лодке ЗАПРЕЩЕНО.

Начались веселые и напряженные дни. Начал сдавать на допуск к самостоятельному управлению энергетической установкой, на дежурство по ГЭУ и по кораблю. Первое время мне помогал Игорь Ратин. Много сдать за это время не успел. Экипажу предстояла поездка в Обнинск для обучения в Учебном центре ВМФ. Добираться нам пришлось на транспортном самолете из Лоустари, недалеко от города Заполярного. С первого раза это не получилось. Но все-таки улетели и прибыли в Москву. В Тушине нас переделали в «зеленую» форму для секретности и отправили в Обнинск.

Там было интересно. Много не только теоретических занятий, но и практических на тренажерах. Несколько раз мне удалось вырваться в Москву и проводить свою жену домой в Симферополь (она заканчивала пятый курс в своем университете). Побывали на концерте во Дворце съездов в Кремле — на выступлении Сибирского народного хора.

Снова перелет, теперь на Север, и прием корабля. Там было еще интереснее. Чтобы ускорить процесс сдачи на допуск к самостоятельному управлению энергетической установкой и на дежурство по ГЭУ и кораблю, нас поселили на корабле. Смогли по вечерам заниматься изучением материальной части. Приставали с разными вопросами к дежурному по ГЭУ и кораблю, к мичманам и матросам. Они через всё это уже прошли, а нам только предстояло осваивать свое заведование. Сдавали зачеты первому и второму управленцам, капитан-лейтенантам В. К. Литвинову и О. А. Алешенко, командирам дивизионов. Межпоходовый ремонт в Малой Лопатке. Осваивались понемногу, стали не только что-то знать, но и уметь. Даже как обеспечивать огнеопасные работы на надстройке и в корпусе, сколько протекторов на корпусе и многое другое, особенно по специальности и устройству корабля. Тем более что учителя у нас были отличные — не только нас гоняли, но и показали, как учить своих подчиненных. Понять это полностью я смог только позже.

Летом 1976 года на ПЛА К-481 произошла небольшая утечка теплоносителя первого контура на правом борту. Подводная лодка была отправлена в ремонт на СРЗ-10 в город Полярный. Через некоторое время было решено отправить подводную лодку для ремонта крышки реактора в город Северодвинск на завод «Звездочка». Запомнился момент, когда для подтверждения течи к нам на подводную лодку приехал из технического управления Северного флота капитан 2-го ранга Баринов. Для снятия давления с первого контура правого борта нужно было медленно стравливать его в дренажную цистерну — процесс очень длительный, а он, бедняга спешил на рыбалку. Приказал сдуть в атмосферу, я заартачился — нельзя, попросил сделать запись в вахтенном журнале. Сразу понял с помощью «великого и могучего русского языка», что я за лейтенант. Однако меня поддер-

жал командир дивизиона капитан 3-го ранга Сергей Александрович Кротов. Пришлось Баринову сделать такую запись на пулте ГЭУ.

Переход в Северодвинск. Работы в основном были в моем реакторном отсеке. Срезка легкого корпуса, демонтаж оборудования, вырез прочного корпуса, установка приспособлений для демонтажа верхней крышки реактора и замена прокладки. Работы в две смены. Отлично работали мои спецтрюмные мичман М. А. Силаев, матрос Р. Г. Давлетшин и другие. Чем занимался остальной экипаж, я точно и не знал, так как почти все время был в отсеке. Однако политзанятия исправно проводились и мне удавалось съездить в библиотеку Дома офицеров за литературой — проводил занятия с матросами БЧ-5. По вечерам удавалось попадать в «РБН» (ресторан «Белые ночи»), где можно было нормально перекусить! А на заводе нам понравились блинчики, которыми кормили в столовой вечернюю и ночную смену работников. Блинчики были там класс! На заводе нас сменил основной экипаж, мы вернулись в Западную Лицу и снова отправляемся в Обнинск. Снова 45 суток межпоходовой подготовки. Занятия, подготовка на тренажерах, учения — все проходило интересно. Жизнь идет активно. Успели съездить в Музей космонавтики в Калугу, на спичечную фабрику в Балабаново, несколько раз сходить на лыжах. Представьте картину великих лыжников: Руденко из Севастополя, Магомаев из Дагестана и куча моряков, которые и снега раньше не видели. Поэтому когда мы с ними «осваивали» этот вид спорта на «деревянных» лыжах, запомнился момент: воскресенье, день, температура воздуха  $-8 - 10$  °С, тишина. Медленно ползем по лыжне, нас догоняют местные и кричат «Лыжню!» Дружно сходим в сугроб, а затем снова выползаем на лыжню. Только часа через полтора нам объяснили, что уступать надо одну лыжню! Вот так мы отдыхали. Играли в КВН перед Новым годом с экипажем из соседней дивизии из Западной Лицы. Встречали Новый год почти всем экипажем. Вернулись на Север. Дальше по спирали: выход в море, сдача задач, проведение докового и других ремонтов, подготовка к боевой службе.

К своей первой боевой службе готовился вместе со всеми. Конечно, было немного не по себе.

Так как у меня не было опыта боевой службы, то я считал, что это просто очень длительный выход в море, только без всплытия. Главное — чтобы материальная часть нормально работала. В какой район и с какими задачами будет боевая служба, точно не знал: были разговоры, что куда-то на Север, может быть, на Полюс. В дивизионе об этом много не говорили, считали: время придет — узнаем. Поэтому отнеслись к этой необычной задаче без надрыва — хотя далеко не все экипажи и не всегда выполняли такие задачи. Наверное, я немного фаталист. Думал, что всё у нас будет нормально, хотя и понимал, какую опасность представляет такое плавание.

Уже в море, зная, что нам конкретно предстоит, нас постоянно нацеливали и настраивали на бдительность во время несения вахты. Поскольку мы все понимали, что даже те торпеды, которые якобы могут пробить полынью для всплытия, еще нужно уметь применять, постольку лучше четче следить за работой своей матчасти и предотвращать любые отклонения от ее нормальной работы. Мы старались делать именно так и бдительно несли свою вахту. И всё же ощущение того, что над тобой многометровые льды, давило на психику, но мы были уверены в технике, а главное — в своих товарищах, в их подготовке. За всю мою службу на экипаже не



Под паковым льдом Арктики. Капитан 1-го ранга В. Е. Соколов поздравляет с днем рождения матроса Р. Г. Давлетшина и вручает ему торт.  
1977 год



Лейтенант И. В. Руденко со справкой о подледном плавании. 1977 год

было ни происшествий, ни гибели людей, ни пожаров, ни поступления воды в прочный корпус! Спасибо за это нашим командирам, что так умели подготовить нас и привить ответственность за порученное дело всем — от матроса до офицера.

Запомнился случай в конце пребывания подо льдом, когда у матроса Шаготаева резко обострился аппендицит — потребовалась срочная операция. Подводная лодка начала выходить из-под льда на чистую воду. Врач Петр Киселев развернул операционную, взяв себе помощником моего мичмана, старшину команды спектрюмных Мишу Силаева, который, перед тем как попасть на флот, успел закончить почти три курса мединститута. Операция прошла хорошо. Далее еще интереснее. Пошли на Запад. В районе северной оконечности Гренландии проводили гидрографические исследования. Режим «тишина» замучил. Сидели на командных пунктах и боевых постах по тревоге, никуда нельзя было двигаться. Проводились замеры. С нами были гражданские специалисты из НИИ. Плавание прошло нормально. Все поставленные нам задачи были успешно выполнены. Вышли из подо льда.

Впереди еще месяц работы под водой. Это было нелегкое время. Только сейчас я понимаю, как грамотно они настраивали нас на бдительное несение вахт, чтобы и не «перегорели», если передавить, но и не теряли тонуса. Поэтому настроение в конце БС было нормальное: конечно, все устали, все хотели быстрее домой, но понимали со слов тех, кто не один раз бывал на боевых службах, что самое сложное — это возвращение с боевой службы, что именно расслабленность людей на боевых постах приводила к неприятностям и происшествиям. Крепились. Старались быть внимательнее и сдержаннее, спокойнее и терпимее, не обращать внимания на раздражение друг на друга. Все прошло нормально, боевая служба закончилась.

В дом отдыха поехали в Пярну. Я там был всего несколько дней и с разрешения старшего вернулся на Север, в Лицу, где меня ждала жена с маленьким ребенком. Она приехала встречать меня с боевой службы. Так до сих пор и не понимаю, как наши жены узнавали о том, когда мы вернемся. Поехали в отпуск — первый отпуск после автономки.

После училища жена приехала со мной. Никто жилью нам сразу не дал, первые недели думали пожить в комнате двоюродного брата на улице Колышкина, но не получилось. На несколько дней нас приютил Шурик Ружицкий. Потом товарищи помогли снять однокомнатную квартиру Миши Кноха — командира БЧ-4 ПЛА К-38, которая находилась в ремонте в Ленинграде. Через три года, когда Кнох вернулся в Лицу он получил двухкомнатную квартиру, а мы остались в этой. Молодой женщине после жизни с мамой было сложно привыкать всё делать самой, привыкать к морозам, к магазинным очередям, но соседки помогали друг другу и в очередях, и в решении других жизненных проблем. Все-таки люди на Севере были более открытыми, добрыми, чуткими и настоящими в большинстве.

После отпуска нас, как опытный экипаж, отправили сменить «прижившийся» в ремонте во Вьюжном на СРЗ «Нерпа» экипаж К-369. Для «Нерпы» это был первый заводской ремонт атомной подводной лодки проекта 671. Сразу бросилось в глаза, что ребята, просидевшие не один год в ремонте, такого опыта, какой был у наших офицеров и мичманов, не имеют. Даже я, который

еще был слабеньким специалистом на фоне наших «монстров-мастеров», мог многое дать своему сменщику, командиру реакторного отсека К-369 Никитину. В знак благодарности уже в Лице после своего отпуска Никитин подарил мне привезенную из Таллина бутылку ликера «Вана Таллин» за то, что я смог помочь ему в освоении особенностей эксплуатации оборудования реакторного отсека в море. Мы рассчитывали, что быстренько примем корабль и через месяц-полтора вернемся в базу. Однако прием подводной лодки затянулся. Некоторые офицеры и мичманы экипажа К-369 обижались на нас, считая, что мы к ним придираемся при приеме. Но потом честно признавались, что некоторые вопросы они просто упустили, не имея опыта.

Когда мы остались одни и втянулись в работу по плану заводских швартовых испытаний сначала отдельного оборудования в своих отсеках, затем и «горячих», от пара ПКЗ, когда стояли у стенки, то и сами многое узнали и многому научились по монтажу трубопроводов и оборудования, по оформлению испытаний. Было интересно. Мы не только требовали у гражданских что нам нужно для нормальной работы в море, но и находили компромиссы, которые не влияли на живучесть и боеспособность корабля. Потом были ходовые испытания вместе с заводской командой. Запомнилось глубоководное погружение. Было более тревожно, чем подо льдами, так как не совсем были уверены в надежности отремонтированной техники. Запомнилось аварийное всплытие, когда мы вылетели с хорошим креном и дифферентом. Но всё вскоре притерлось, замечания были устранены и мы стали готовиться к переходу домой в Лицу. Но наша эпопея на заводе, кроме того хорошего, многих из нас расслабила. Не было жесткого прессинга, подтягивания во всех вопросах, который сопровождает настоящую боевую подготовку экипажей и в базе, и в море. 1979 год, когда экипаж в полном объеме был подвергнут Инспекции Минобороны СССР, запомнился не только частыми выходами в море и тем, что дважды были в боевом дежурстве по флоту. Запомнились выходы, когда мы «вывозили» другие экипажи для отработки ими задач в море. Сейчас я завидую тому времени, когда действительно высокие слова «о боеспособности ко-

раблей» находили свое фактическое воплощение в интенсивной продуктивной подготовке экипажа. Мы сами понимали, что с каждой тренировкой, отработкой, с каждым выходом в море растет наш уровень подготовки как моряков-подводников. К сожалению, полное осознание этого пришло намного позже, когда мне самому пришлось участвовать в подготовке молодых курсантов в училище.

1979 год. В Главный штаб ВМФ ушел капитан 1-го ранга А. Н. Коржев. Командиром экипажа назначен капитан 3-го ранга В. Г. Белоусов. Вхождение экипажа в линию боеготовых кораблей. Мы делаем всё, что необходимо, хотя, конечно, бурчим: почему ввод ГЭУ всегда в воскресенье, а выход, как правило, во вторник; да и приход всегда в конце выходных. Но выполнение боевых упражнений в море и подготовка к боевой службе на К-438 не оставляли много времени, чтобы прохладиться. Ритм жизни на флоте разительно отличается от береговой жизни. Даже если поступает команда: круглое — таскать, а плоское — катать. Темп всех работ и самой жизни был очень быстрым. Но все это познается только в сравнении. Про старшего в походе капитана 1-го ранга В. Ф. Ермака могу сказать, что мы его побаивались: стружку он снимал качественно, да и командирский голос у него был поставлен хорошо. Поэтому когда он направлялся в корму — мы все срочно искали себе такое занятие, чтобы как можно реже ему попадаться на глаза. Его замечания были не просто придирами, а для улучшения организации и напряжения экипажа — чтобы не расслаблялись.

После боевой службы почти полтора месяца «сидели» на базе и лишь в октябре полетели в дом отдыха «Дивноморское». Сначала самолетом в Адлер, затем судном на подводных крыльях в Геленджик. Запомнилось наше прибытие в Сочи. Все в шубах и теплой одежде, с детьми. На улице +18 — 20°С. На Севере, когда вылетали было —15 — 18°С. На морском вокзале устроились в зале ожидания, сняли теплые вещи и набросились на фрукты. Официанты, глядя на нашу толпу, не спешили к нам подходить. Наивные: ведь мы получили северные отпускные и деньги после автономки, нам было что тратить. Когда они это поняли и поняли, кто мы, то от нас не отходили. Особенно им

нравилось обслуживать наших детей, которым ни в чем отказа не было. Ночевать устроились рядом с рестораном, в том же зале ожидания на деревянных стульях. Командир электротехнического дивизиона Иван Иванович Михайлик лег на стойку книжного киоска. После дома отдыха зимний отпуск — и снова Лица.

Первая половина 1981 года пролетела быстро. Снова прием подводной лодки, ремонт, выход в море — всё, что на флотском языке коротко, но емко, доступно и понятно каждому называется мероприятиями боевой подготовки. В мае — отпуск за текущий год. В 1981 году дивизию переводят к новому постоянному месту базирования в Гремиху. Командование дивизии наделяет экипаж почетной миссией — быть первооткрывателями перебазирования дивизии. В самом начале августа на вспомогательном судне тыла Северного флота «Аянка» экипаж прибывает в Гремиху. Многие из нас представляли, что это за военно-морская база. Больше всего были наслышаны о ее климатических условиях. Задача — оказание помощи военным строителям в завершении строительства казармы для штаба и экипажей дивизии. Нас встречал командир 17-й дивизии, в прошлом командир подводной лодки нашей дивизии, контр-адмирал Л. И. Жданов. Построились на причале. Командир произвел доклад. Леонид Иванович отметил, что видит много знакомых лиц и не сомневается в том, что экипаж выполнит поставленную ему задачу. Подчеркнул, что мы прибыли в идеальную для Гремихи погоду. Было солнечно и полное безветрие. Пахло гарью, все вокруг затянато пеленой дыма — горела тундра. В воздухе, несмотря на дым, летали комары размером с первую фалангу мизинца и пикировали на зазевавшихся подводников. К вечеру погода начала портиться. Солнце скрылось, небо затянуло, начал моросить дождь. Мы шутили, что погода не очень рада нашему появлению.

Разместили экипаж в казарме 17-й дивизии. Давно мы не испытывали такого «комфорта». Никто не роптал, все в одинаковых условиях. На следующий день была уточнена задача экипажа: не помогать военным строителям при достройке казармы, а заменить военных строителей на строительстве казармы. Иначе выполнить весь фронт



Основной вид подготовки офицеров под льдами Арктики — марксистско-ленинская. 1977 год

работ к установленному сроку было невозможно. В казарме были только стены и проемы для окон и дверей. Всё остальное надлежало создать. Работа шла организованно и споро. Среди наших подводников оказалось много способных строителей. Качество работ превышало уровень военных строителей. Установили сантехнику, окна и двери, настелили полы. Для себя выбрали четвертый этаж — чтобы и подальше от штаба (который на первом этаже), но и не самый верхний (пятый). Приступили к отделке своего этажа и кабинетов штаба дивизии. Начали перевозить семьи из Западной Лицы в Гремиху.

В 1981 году командиром экипажа был назначен капитан 3-го ранга М. Ю. Кузнецов. Михаил Юрьевич стремился в море, на боевую службу. Ему было необходимо расти, делать карьеру. Экипаж приступил к новому витку боевой подготовки. Началась подготовка, которая должна была закончиться боевой службой. Я в этом мероприятии уже не принимал участия, так как был переведен к новому месту службы — во Вьюжный Мурманской области на должность младшего военпреда 5595 Военной приемки Министерства обороны СССР.

На новом месте службы приняли хорошо. Предупредили, что служба на берегу — это санаторий по сравнению с действующим флотом, но есть и свои особенности. В первую очередь это работа с нормативными документами, с различными нор-

мами, ОСТАми, ГОСТами, техническими условиями и Правилами. Это умение работать с гражданскими специалистами — нужна и твердость в отстаивании интересов флота, и умение решать вопросы дипломатично. Помогали осваивать новое, но главное — тот задел по знанию оборудования ГЭУ и корабля, который я получил в нашем экипаже, всегда помогал мне в новой работе. Моим начальником стал капитан 3-го ранга Анатолий Краснов. 5595 ВП МО СССР принимала выполнение работ на подводных лодках, проходящих ремонты в составе 48-й бригады на СРЗ «Нерпа». Вместе с Анатолием Прохоровым принимали работы по первому дивизиону, но иногда привлекались и к другим (сварочным, по химической части, за второй и третий дивизионы). Очень важно было не только принять оборудование и систему, но и грамотно оформить паспорта и формуляры. Вот тогда я вспомнил добрым словом своих наставников, командиров дивизионов С. А. Кротова, И. И. Михайлика и Е. К. Логинова.

Вспоминаю добрыми словами всех офицеров, с кем довелось служить в 343-м экипаже: Олега Анатольевича (нашего Алика) Алещенко, Виктора Кузьмича Литвинова, Витю Наконечникова, Шурика Ружицкого, Мишку Магомаева, Славу Мурого, Валеру Пшеничного, Мишу Монахова, Володю Степанова, Колю Пинчука, Николая Красева, Славу Береснева, Петю Киселева, Женю Завадько, Мишу Крошко и других. Помню и всег-

да говорю с уважением о командире БЧ-5 Юрии Петровиче Козлове, требовательном, грамотном, и заботливом начальнике; командирах экипажа А. Н. Коржеве, В. Г. Белоусове, М. Ю. Кузнецове; старших помощниках А. А. Елькине, А. Н. Гаврике, помощнике И. И. Пахомове. Из мичманов всех сразу и не вспомню. Кроме своих, это Миша Рыжков, Боря Письменный, Виктор Левин, Слава Кавун, Сергей Суетинов, Гена Лымаренко и многие другие. Служба со всеми через годы осталась в памяти как что-то важное, честное и хорошее.



Командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Ю. П. Козлов  
и командир реакторного отсека  
лейтенант И. В. Руденко. 1977 год

На новой должности тоже приходилось учиться. Квартиру получил в течение трех месяцев в новом кирпичном доме. Можно было в течение трех недель въехать в старую квартиру. Выбор даже был, что было неожиданно по сравнению с флотом: обычно давали комнату. Отношение жены к моему переводу на берег было положительным. И не только потому, что я стал ежедневно появляться дома, — ведь и она сама смогла устроиться по специальности: сначала в вечернюю школу, а затем и в дневную. Это было практически невозможно в Западной Лице с маленьким ребенком. Капитана 3-го ранга получил в конце 1982 года согласно должности.

В 1985 году ухудшилось состояние здоровья у моих родителей. Отец попросил меня перевестись поближе к ним — в Севастополь, в училище. Жена была категорически против моего перевода. Но такая возможность появилась, и не в адьюнктуру

училища (как правило, для молодых офицеров), а сразу преподавателем. У меня уже был небольшой опыт по заводским ремонтам. Этот вопрос стал актуальным в училище с приходом с флота нового начальника училища контр-адмирала Короткова. Естественно, помогли бывшие подчиненные отца на кафедре, что тут скрывать. Мне было жалко уходить из Вьюжного, имея отличную двухкомнатную квартиру, хорошую северную зарплату, практически всегда летний (хотя бы раз в два года!) отпуск, даже путевки в санатории (не воспользовался — ездил к родителям). В училище меня ждала многолетняя очередь на жилье (даже не ожидал, что это затянется на целых 17 лет!), скитание по съемным квартирам, не очень большая зарплата. Плюсы: рядом родители, крымский климат и возможность для жены работать в школе. 30 декабря 1985 года на купленном год назад темно-синем автомобиле ВАЗ-21013 отправился к новому месту службы. Новый 1986 год встречал у родственников в Ленинграде.

В училище был назначен на должность преподавателя кафедры атомных энергетических установок подводных лодок (АЭУ ПЛ). Попал в коллектив старых опытных капитанов 1-го ранга и молодых капитан-лейтенантов, адьюнктов. Ко мне прикрепили капитана 1-го ранга Виктора Ивановича Глуховского. В очередной раз началась учеба. В основном методическая. Необходимо было не только знать предмет (мне достался вопрос проведения заводских и межпоходовых ремонтов, практические занятия на тренажерах «Пульт-70» и «Борт-70»), но и научиться свои знания доходчиво и понятно доносить до курсантов. Соблюдать при этом методические нормы и правила, учитывать временные рамки (сначала не успевал дать весь материал, хотелось дать больше в течение одного занятия). Это все пришло со временем.

Первые семь лет жил на квартирах, которые снимал возле училища (хотя иногда приходилось летом перебираться на фанерную отцовскую дачу, когда в отпуск приезжали хозяева квартиры). В 1986 году мне было присвоено воинское звание капитана 2-го ранга согласно должности. Много времени занимала общественно-политическая работа, всякие соревнования, конференции, шефство над классом курсантов (кроме командиров

рот) с первого по пятый курс. А это поездки вместе с ними в культпоходы, назначение в патрули (для Севастополя их было много, даже офицерских), проведение бесед и т. д. Ходил со своим классом в поход, ездил на Южный берег Крыма, в музей-дворцы, один раз в «Артек» (наше училище было шефствующим). Пытался пару раз заняться диссертацией, но когда не знаешь, где будешь жить через неделю, да и нагрузка по изучению дисциплин достаточно приличная, то отврывать еще время от сна на написание диссертации не было. Хотелось стать хорошим преподавателем, а совмещать это с серьезной научной работой (как у адъюнктов) не получалось.

После распада Советского Союза думали, что училище будет готовить специалистов для объединенного флота или только для России. В мае 1992 года стал старшим преподавателем кафедры ЯЭУ ПЛ. Осенью обстановка изменилась. Начался дележ Черноморского флота. Мы думали, что нас не забудут и переведут в подчинение командования стратегических сил (как некоторые летные и другие воинские части). Но нас бросили. Я был старшим помощником дежурного по училищу, когда из Москвы, из Управления по военноморским учебным заведениям приезжал контр-адмирал В. А. Викторов, который должен был, как нам казалось, решать этот вопрос. Но его больше волновали ящики с виноградом и яблоками, которые он вез друзьям в Москву. В течение трех часов я слышал его звонки по телефону на эту тему. Он уехал, а старания начальника училища Короткова никакого результата не дали. Вопрос был поставлен так: или вы принимаете присягу на верность Украине, или переводитесь в Ленинград (без предоставления жилья), или на Черноморский флот. Те, кто имел квартиры, начали выбирать. Уехали всего около полутора десятков офицеров. Часть офицеров, кому до пенсии оставалось один-два года, были выведены в распоряжение командующего Черноморским флотом. Я остался в училище: рядом старенькие родители, я без жилья, в Питере нет никаких родственников.

Новые военные власти Украины начали «петь песни»: Украина будет строить свои корабли (тогда в Крыму еще работали три мощных судостроительных завода: «Залив» в Керчи, «Море» в Фе-

одосии и СРЗ им. Орджоникидзе в Севастополе. Плюс заводы в Николаеве, Херсоне). Нам говорили: вы все будете устроены, получите жилье и работу. Остались. Летом 1993 года СВВМИУ объединили с ЧВВМУ им. П. С. Нахимова и назвали Севастопольским военно-морским институтом (СВМИ). Встал вопрос: куда деваться преподавателям и всем тем, кто был связан с подготовкой специалистов для атомных подводных лодок? Те, кто остался, а это были капитаны 1-го ранга Евгений Нехорошко (мой последний начальник кафедры ЯЭУ ПЛ) и Николай Перегудов (начальник кафедры ЯР и ПГ), решили, что разгонять нашу Голландию нельзя. Есть вариант сохранения — начать подготовку инженеров для АЭС Украины. Заручившись поддержкой знакомых на АЭС и в Госкоматоме республики, они добились возможности начать подготовку специалистов для атомных электростанций — сначала на факультете АЭС в составе СВМИ (был создан такой факультет, мы получили лицензию на подготовку и в 1993-м набрали первую роту для АЭС).

В этом году в СВМИ набрали 9 рот курсантов по всем специальностям для флота, даже судостроителей. Мы пока еще были все военными. Рассматривался вопрос о дальнейшей воензированной подготовке специалистов для АЭС. Так начали готовить для АЭС курсантов-инженеров. В 1995 году я был назначен заместителем начальника кафедры эксплуатации оборудования АЭС. В конце года получил звание капитана 1-го ранга.

В 1996 году создается Севастопольский институт ядерной энергии и промышленности (СИЯЭиП). И мы уже готовим специалистов по четырем направлениям: атомщики (реакторный и турбинный цех), автоматчики (цех тепловой автоматики и измерений), электрики и химики. Обещали, что мы останемся военными (27 офицеров) и будем продолжать подготовку инженеров для АЭС Украины. Обманули. В этом же году вышла Постанова Кабмина Украины по нашему институту, где было сказано, что все бывшие военные, которые переходят работать в СИЯЭиП, получают квартиры и останутся в распоряжении МО Украины. Однако летом 1997 нам сказали — всем увольнение. Уволен в запас 8 августа 1997 года, но не по сокращению штатов, а по состоянию здоровья.



Трудовую деятельность после увольнения в запас начал с должности старшего преподавателя кафедры эксплуатации оборудования АЭС (заведующим стал пришедший с гражданки наш бывший выпускник Александр Абдулаев — кандидат технических наук). С 2002 года институт стал национальным, а в 2006-м — университетом. Работал преподавателем, осваивал и вел разные дисциплины: сначала ремонт на АЭС, а так как в прошлом был военпредом, поручили читать и экономику ядерной энергетики, и организацию производства на АЭС. Затем начал читать эксплуатацию АЭС, в последующем — надежность и безопасность АЭС. Вместе с отцом (он пришел в 2000 году к нам на кафедру профессором из другого севастопольского вуза) выпустили учебное пособие с грифом Министерства образования по надежности и безопасности АЭС и несколько методических пособий. Для подготовки и руководства практикой студентов ездил на АЭС. Дважды был со студентами на Чернобыльской АЭС (1993 и 1995 годы). Трижды на Ровенской АЭС. Посетили многие объекты строящегося четвертого энергоблока: в парогенераторах, в помещениях гермозоны, в турбинном зале и на блочном щите управления. Посмотрели, как готовят и обрабатывают оперативный (вахтенный) персонал на тренажерах Учебно-тренировочного центра. Был на Хмельницкой и Запорожской АЭС. Не был только на Южно-Украинской АЭС.

За полтора десятка лет нам удалось сохранить здания и помещения, а также то оборудование, которое можно было использовать для подготовки специалистов для АЭС. Получили много образцов оборудования с АЭС, много тренажеров (и местных, и компьютерных виртуальных, и аналитических) — в частности, аналог 3-го блока АЭС с ВВЭР-1000, созданный в США для Запорожской АЭС и переданный нам. Много новых лабораторий (в том числе и из МАГАТЭ), компьютерных классов со специальными обучающими программами для разных специальностей, мультимедийных аудиторий и т. д. После ремонта и модернизации снова работает наш исследовательский реактор ИР-100, на котором проводятся не только лабораторные работы, но и НИР. Потихоньку развиваемся. Ведь мы вуз не Министерства образования, а Министерства энергетики.

В 2005 году ушел в учебный отдел (на один оклад в вузе прожить было трудно, к тому же нужно было помогать сыну снимать квартиру) — сначала заведующим методическим отделом, а с 2007 года заместителем проректора по учебной работе. Одновременно заведую отделом по межвузовским связям и работе с ВАО АЭС МЦ (WANO) и МАГАТЭ.

С 2010 года заместитель проректора по международным связям, а с 2012 года — заместитель проректора по работе с иностранными студентами и международным связям. Всё это время продолжал



Капитан 1-го ранга И. В. Руденко среди сотрудников кафедры. СВМИ. 1995 год

по совместительству работать на своей кафедре преподавателем на 0,5 ставки. Поощрения были, в основном грамоты и премии. Заслуженным учителем не стал, в другие страны не ездил. Сам отправляю на различные семинары и конференции других преподавателей и аспирантов, знающих английский язык. Поездки в Америку, наиболее часто в Вену (МАГАТЭ) и в другие страны (часто в Россию). Естественно, это за счет МАГАТЭ или ВАО АЭС МЦ, или по грантам. Часто приходится организовывать международные семинары, конференции и встречи у нас в Севастопольском национальном университете ядерной энергии и промышленности (СНУЯЭиП), так теперь называется Голландия. То есть после перевода с Севера все время работаю на одной и той же кафедре, в одном и том же помещении.

В 2003 году, в 50 лет, получил квартиру, но в другом конце города. Поэтому на работу добираться тремя транспортом 1–1,5 часа, как повезет. На машине (стоит в гараже возле университета в Голландии, построил сам) ехать 70 км. Ежедневно накладно. При цене бензина около 40 ваших рублей за литр и расходом на моей «ласточке» около 10 л/км по городу — получается 250–280 рублей в день, если никуда не заезжать. А зарплата даже на моей большой должности с доплатой за преподавание менее 400 долларов в месяц. Но я не жалею. Половину пенсии отдаю сыну для съема квартиры. Живем нормально, по возрасту.

В завершение — как я женился. С будущей женой познакомился случайно. Она так же как и

я, была переведена в новую школу № 31 из восьмилетней в Любимовке, где жила в совхозе с родителями. Попала в параллельный со мной класс. Моя классная руководительница, которая вела у нас русский язык и литературу, поручала мне подготовиться и провести уроки по некоторым темам (Маяковский, Есенин, Багрицкий, поэты Великой Отечественной войны, классика и др.). Сначала проводил уроки в своем классе, а потом классная стала меня привлекать в другие классы, отпросив у других учителей-предметников. Так я и познакомился с девушкой, которая на «моем» уроке вертелась и не хотела меня слушать, — решил ее выгнать. Она возмутилась, а так как была боевой и не привыкла слушаться парней, выходить не захотела, а на перемене высказала, что обо мне думает. В школе были просто знакомыми. После школы она не поступила в свой университет с первого раза и пришла работать в училище, в типографию, там я ее и увидел снова. Иногда случайно встречались в училище и просто болтали по несколько минут. На танцах на третьем курсе она привела свою младшую сестру, а мой товарищ Леша Саблин захотел с ней познакомиться. Я этому способствовал. На четвертом курсе была их свадьба, на которой я был свидетелем. На свадьбе она мне очень понравилась, и мы начали встречаться. После четвертого курса летом мы и поженились. Скоро (в следующем году) будем отмечать 40 лет супружеской жизни. Жена 20 лет проработала в школе, но после сокращения часов по русскому языку перешла работать ко мне в институт, обучает русскому языку иностранных студентов.



На лекции для специалистов АЭС. 1996 год

Сын родился в конце моего первого отпуска, еще в 1976 году. Торопил жену: быстрее, а то отпуск закончится. Во всех флотских гарнизонах сын находился вместе с нами. Испытал всё то, что испытали дети, у кого отцы служили на подводной лодке. После окончания школы два года учился в училище на специалиста для АЭС. По болезни был уволен в запас, окончил Севастопольский

приборостроительный институт. Диплом инженера-механика не пригодился. Начал работать журналистом в газете «Вечерний Севастополь», дошел до должности редактора газеты, пока ее не закрыли. Периодически печатается в журналах на Украине. Активно участвует в жизни российского казачества в Севастополе. Внук учится в шестом классе, ходит в Детскую морскую флотилию.

## Капитан 2-го ранга Валерий Федорович Пшеничный рассказывает о своей службе в 343-м экипаже атомной подводной лодки

Я, Пшеничный Валерий Федорович, капитан 2-го ранга (теперь уже в отставке) проходил службу в 343-м резервном экипаже 3-й дивизии 1-й флотилии атомных подводных лодок Северного флота с 1977 по 1981 год.

В 1977 году окончил Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище по специальности «Эксплуатация специальных энергетических установок» с присвоением квалификации «военный инженер-механик». Так как училище закончил с отличием и имел право выбора места службы, получил направление напрямую в 3-ю дивизию 1-й флотилии атомных подводных лодок Северного флота, где ранее курсантом пятого курса проходил преддипломную стажировку на атомной подводной лодке проекта 671. Был назначен на должность инженера группы автоматики и телемеханики (КИПиА) дивизиона движения БЧ-5 (электромеханической боевой части) в 343-й экипаж.

Период моей службы в 343-м экипаже был относительно небольшой. Но это было крайне важное начало, по сути — это был задел, формирование настроения и взглядов на всю последующую службу в качестве офицера. Задумываясь над этим через много лет, искренне считаю, что мне повезло с назначением в 343-й экипаж.

Мое первое знакомство с экипажем началось несколько необычно. Назначение я получил, только пойти мне было некуда. Экипаж в это время находился на боевой службе на подводной лодке К-481 в Северном Ледовитом океане, и меня временно прикомандировали к другой подводной

лодке. После возвращения с боевой службы экипаж сдал подводную лодку основному экипажу, офицеры и мичманы убыли кто в дом отдыха, кто в санаторий с последующим отпуском, а меня с другим экипажем направили в учебный центр подготовки экипажей подводных лодок в город Обнинск.

Практически я стал членом 343-го экипажа, стал жить его жизнью и по-настоящему познакомился с офицерами и мичманами через несколько месяцев после моего назначения, когда экипаж прибыл на судоремонтный завод «Нерпа» для приемки от завода и проведения ходовых испытаний подводной лодки К-369 после среднего ремонта.

На мой взгляд, 343-й экипаж — это был особенный экипаж. К тому времени часть офицеров БЧ-5 вместе прослужили более 10 лет и в целом, как сейчас модно выражаться, это была команда высококлассных специалистов. Командиры групп дистанционного управления капитан-лейтенанты Олег Анатольевич Алещенко, Виктор Кузьмич Литвинов, командир 1-го дивизиона капитан 3-го ранга Сергей Александрович Кротов, командир 2-го дивизиона капитан 3-го ранга Иван Иванович Михайлик, командир группы КИПиА общекорабельных систем капитан-лейтенант Евгений Васильевич Завадько знали такие тонкости по устройству подводной лодки и по своей специальности, что казалось, обычная человеческая память не сможет это вместить. Многому можно было поучиться у капитан-лейтенанта Виктора Нако-

нечникова, командира группы дистанционного управления, у старших лейтенантов Саша Ружицкого (командира турбинного отсека) и Игоря Руденко (командира реакторного отсека).

Молодых офицеров в 343-м экипаже принимали доброжелательно, так и меня приняли. Не было чванства или высокомерия со стороны офицеров, старших по возрасту или по званию, по отношению к младшим. Конечно, была определенная незримая дистанция, но вызванная уважением к старшим по возрасту и более опытным. Наряду с названными выше офицерами с добрыми чувствами вспоминаю командира БЧ-4 и РТС, капитан-лейтенанта Николая Алексеевича Красева; начальника химической службы капитана 3-го ранга Мишу Крошко; капитана медицинской службы Петра Киселева; командира минно-торпедной боевой части капитана 3-го ранга Славу Береснева; командира 7-го отсека капитан-лейтенанта Мишу Магомаева; командира группы РТС старшего лейтенанта Николая Пинчука; командира группы автоматики и телемеханики Славу Мурого, моего первого непосредственного командира в тот период.

На Север я приехал с женой. Других вариантов и не предполагалось. Психология была такая — все трудности и радости вместе. Поскольку моя жена родом из Сибири, Север ее не испугал. По приезду был один курьезный случай. В базах подводных лодок нет гостиниц или жилья, которое можно было снять в наем. Есть только одно место первого поселения — общежитие офицерского состава гостиничного типа. Но вновь прибывших офицеров туда селили, а жен нет. Как быть? Как заявила администратор общежития, «пусть они к вам в гости приходят». Так они и ходили в гости к мужьям несколько дней.

Проблемы с жильем были всегда и везде. Но в базах на Севере это обострялось, так как не было частного сектора, где легче всего временно снять жилье. Во время моего нахождения в составе 343-го экипажа на СРЗ «Нерпа» моей жене пришлось несколько раз неожиданно самостоятельно переезжать с одного места проживания на другое, обычно в комнаты на время нахождения семей других офицеров в отпуске или отъезде в связи с длительным нахождением мужей в море. Вещи перевозила на универсальном для Севера

транспорте — на санках. Я благодарен ей, что она с пониманием переносила эти трудности. Тем радостней было, когда мы получили комнату в коммунальной квартире.

Для первого года службы офицера БЧ-5 основная задача — сдать зачет на допуск к самостоятельному обслуживанию заведования, дежурству на пульте ГЭУ, по устройству ПЛ для несения дежурства по лодке. Время моего изучения устройства лодки и заведования совпало с нахождением экипажа в 1978 году на СРЗ «Нерпа» и приемом от завода из среднего ремонта ПЛА К-369. С одной стороны, много было времени для учебы, с другой стороны — на лодке в это время не было учебной литературы, значительная часть техники находилась в состоянии ремонта. Это усложняло учебу. Знания проверялись теми же офицерами, с которыми сидишь за одним столом в кают-компани или вместе проводишь досуг, но подход был очень строгий. Помню, добродушный и благожелательный командир электротехнического дивизиона капитан 3-го ранга Иван Иванович Михайлик не принял у меня зачет по знанию устройства системы вентиляции аккумуляторной батареи только за то, что я не смог по месту показать отверстия для забора воздуха из аккумуляторных ям ручным газоанализатором. И это было правильно. Техника была сложнейшей, а цена ошибок при ее обслуживании могла быть крайне высокой, вплоть до трагичных последствий для всего экипажа.

Продолжение ремонта и приемка К-369 затянулось на месяцы. Практически мой первый год службы офицером в 343-м экипаже прошел на СРЗ «Нерпа». Жили на бывшем немецком пароходе «Аякс», переданном по репарации после войны и переоборудованном под плавказарму. Бытовые условия не очень хорошие. К семьям отпускали редко, примерно два раза в месяц и только на выходные; к тому же к ним еще нужно было добраться, преодолев более сотни километров по зимней дороге, обычно на военном тягаче, оборудованном для перевозки людей. Но всё и всеми воспринималось как должное, без нытья и раздражения. Несмотря на сложности, к началу ходовых испытаний я сдал на допуск к самостоятельному дежурству по ПЛ и к самостоятельному обслуживанию заведования, и уже в море на ходовых испытаниях сам нес вахту на своем боевом посту.

Примерно к концу лета 1978 года ремонт лодки был завершён, пройдены ходовые испытания, экипажем обеспечена качественная приемка материальной части от завода. Была решена важная задача, так как ПЛА К-369 была первой лодкой, отремонтированной на этом заводе после его постройки, а завод, как и человек, должен накопить необходимый опыт.

На ПЛА К-369 вернулись в Западную Лицу, передали её другому экипажу и убыли в отпуск. По возвращении из отпуска — прием другой подводной лодки и боевое дежурство. Для подводников понятно, что боевое дежурство — это нахождение экипажа и корабля в базе, но в повышенной степени готовности, когда домой по завершении рабочего дня уходят офицеры и мичманы только одной смены из трех. Одна смена находится в казарме, и еще одна смена — на подводной лодке. Такой режим службы может быть по длительности более полутора месяцев. По окончании боевого дежурства мне вместе с упомянутым выше Виктором Наконечниковым неоднократно приходилось выходить в море в составе других экипажей и на других лодках, так как в дивизии не хватало офицеров наших специальностей. В это время на этих же лодках выходил в море назначенный командиром 3-й дивизии капитан 1-го ранга В. А. Горев, который знакомился с экипажами дивизии в процессе выхода в море. Служба свела меня с ним еще раз через восемь лет, когда он уже был командиром 46-й отдельной бригады ремонтирующихся атомных подводных лодок Северного флота на судоремонтном заводе в городе Полярном в звании контр-адмирала. Тогда мне часто и непосредственно приходилось общаться с ним по службе. Впечатление об этом человеке самое положительное.

В 1980 году по прибытии из очередного отпуска — прием другой лодки, на этот раз К-438, подготовка на ней к выходу в море на боевую службу. Служба в это время «крутилась» — будто менялись картинки в детском калейдоскопе. Сдача курсовых задач с частыми выходами в море чередовалась с межпоходным ремонтом, проводимым силами плавзавода в губе Малая Лопатка, с получением и загрузкой материальных средств, с проверками офицерами штабов и прочими мероприятиями, обязательными для этого периода деятельности экипажа.

Преследовали (думаю, не только меня) ощущение постоянного недосыпа и мысль: «быстрее бы в море». Но должен опять повторить: всё и всеми воспринималось как должное и необходимое. Не было нытья, жалоб, нервных срывов. Возможно, в этом и проявлялось высокое чувство долга всех членов экипажа перед самой флотской службой и друг перед другом.

Старшим в походе был капитан 1-го ранга Вячеслав Федорович Ермак, командиром экипажа — капитан 3-го ранга Владислав Григорьевич Белоусов, заместителем командира по политической части — капитан 2-го ранга Георгий Николаевич Родителив, старшим помощником командира — капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин, командиром БЧ-5 — капитан 2-го ранга Юрий Петрович Козлов.

Само понятие «боевая служба атомной подводной лодки», её назначение и цели читателям, думаю, лучше раскроют офицеры, которые чаще бывали на боевой службе и проходили службу по так называемой командной линии.

Я был офицером БЧ-5, задача которого, по большому счету, — вместе с другими офицерами делать всё возможное, чтобы обеспечить непрерывный ход кораблю, соответственно — безаварийную работу ядерного реактора, турбинной установки и других механизмов главной энергетической установки. Это было незыблемым правилом для всех. От этого во многом зависела жизнь всего экипажа. Это невероятно повышало чувство ответственности при несении вахты на боевых постах и обслуживании техники, создавало определенное психологическое напряжение. Но всё остальное как бы отходило на второй план и оценивалось как будничное. К примеру: не воспринималось как нечто героическое непрерывное нахождение под водой в течение 78 суток за тысячи миль от базы в Средиземном море или прохождение пролива Гибралтар под корпусом большого надводного судна. Все члены экипажа находились в одинаковых условиях, все рисковали.

Благо техника за все время боевой службы не подводила, не было аварий, серьезных поломок. Это был результат хорошей подготовки экипажа и корабля перед боевой службой.

Чтобы как-то снимать психологическое напряжение – шутили, читали книги, в свободное от вахты время многие играли в шахматы, среди офицеров БЧ-5 эта игра особенно была распространена и ее основным вдохновитель – Виктор Наконечников. Организовывали Дни боевых частей и дивизионов, перед которыми самостоятельно из предоставленных продуктов готовили «любимое» блюдо на весь экипаж. Проводили конкурс на самую красивую бороду, отпущенную в период боевой службы, допускалась на короткое время такая вольность. Выпускали стенные газеты с дружескими шаржами. Иван Иванович Михайлик должен помнить, как на этой боевой службе доктор Петя Киселев удалил тебе большой зуб, а потом в стенной газете изобразили комичный рисунок, что вместе с зубом и зубным нервом он тебе еще что-то потянул?

После возвращения с боевой службы были обычные, если можно так назвать, дни, связанные с содержанием подводной лодки, находящейся в базе, потом длительный отпуск. В дивизии не оказалось экипажа, который мог нас сразу заменить по возвращении с боевой службы.

В 1981 году я расстался с 343-м экипажем. Характер моей службы и место ее прохождения изменились, но по-прежнему до 1994 года были свя-

заны с флотом. Об этом написано в автобиографическом очерке.

В завершение скажу: экипаж подводной лодки – это очень специфичный коллектив. Люди на корабле находятся в ограниченном пространстве, тесно связаны при выполнении функциональных обязанностей, объединены необходимостью решения общей задачи (боевая служба, сдача курсовых задач, проведение учений, поддержание живучести лодки и т. п.), подчинены единой воле командира корабля. Они вместе едят в кают-компаниях, вместе выполняют свои обязанности на командных пунктах и боевых постах, вместе организуют минимально возможный в море досуг и каждый день по многу часов видят друг друга. Самой обстановкой у всех членов экипажа вырабатывается понимание той высокой степени риска, когда реально жизнь всех зависит от действий и умений одного. В такой обстановке тяжело «спрятаться» морально нечистоплотному и не порядочному человеку. Таких людей в 343-м экипаже я не знаю.

Может, это прозвучит излишне пафосно, но я благодарен судьбе за то, что часть моего жизненного пути была связана с 343-м экипажем. Большой привет и самые добрые пожелания всем, кто проходил службу в 343-м экипаже.



Приготовление на глубине 100 метров пельменей в офицерской кают-компании ко Дню 1-го дивизиона

## Воспоминания капитана 2-го ранга Александра Ивановича Чипуренко о службе в 343-м экипаже 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии Краснознаменного Тихоокеанского флота

Родился я в Ставропольском крае в 1939 году в семье крестьян. Кроме меня в семье были старшие брат Дмитрий 1928 года рождения и сестра Анна 1931 года рождения. Родители неграмотные. Отец Иван Михайлович, 1901 года рождения, имел образование 1 класс. Воевал в гражданскую войну (1920–1921), от начала и до конца прошел Великую Отечественную войну. Мать Мария Егоровна, 1901 года рождения, в школе не училась. Мои дошкольные годы прошли во время войны в оккупации на хуторе по месту рождения.

После войны все работали в колхозе. Школы в хуторе не было. После войны в хутор пришел учитель, инвалид войны — без руки. Несколько раз собирал детей на молочной ферме. Возраст детей самый разный, от первого до седьмого класса. Все сидели в одной комнате. Через год нас стали возить в школу в село Михайловское за 5 км от хутора. Эту школу мы посещали только осенью. С наступлением зимы всё вокруг заносило, и мы сидели дома. Так прошло два года. Во второй класс стали ходить еще дальше, за 7 км. В этой школе я проучился еще 2 года.

В 1951 году семья переехала в город Ставрополь. Цель переезда — чтобы я мог учиться. Родители не хотели, чтобы я остался неучем. Еще до войны моя сестра окончила 2 класса, а брат 3 класса. Родители часто переезжали из одного села в другое. Причина переезда всегда одна и та же — высылка. Только землянку построили, вроде обжились немного — снова высылка. Восточные районы Ставропольского края засушливые. Власти края каждый год то богатых, то еще каких-то высылали на худшие места, переселяя оттуда местное население на их место.

В Ставрополе учился средне, как большинство. Начальное образование было упущено, поэтому было трудно. Увлечений в школе никаких не было. Вечером ходил в школу на гимнастику. Также занимался в школьной самодеятельности. В летние каникулы с друзьями ходил на водоемы купаться,

ловили рыбу. После восьмого класса ездили всем классом убирать сено в Ипатовский район. Работали и мальчишки, и девочки. Сена заготовили много. После девятого класса отец устроил работать в «Чермет», я там загружал вагоны металлическим ломом. Заработал денег и купил наручные часы. Радости и хвастовства было много. В десятом классе всех мальчишек вызвали в военкомат. Прошли мы медицинскую комиссию, и нас всех поставили на воинский учет.

В июне 1958 года окончил школу. После школы хотел поступать в училище связи в Ставрополе, но как-то не решился. В сентябре этого же года был призван на военную службу в Советскую Армию. Курс молодого бойца прошел нормально. По 8 часов каждый день в течение месяца — строевая подготовка. В казарму возвращались чуть живые. Два года, с 1958-го по 1960-й, служил в береговой авиационной части Севастопольского гарнизона. Это было подразделение морской авиации. Я был телефонистом, сидел на вышке руководителя полетов. Форму носил морскую, только погоны были голубые.

В 1960 году на День Победы в нашу часть приезжал офицер из Севастополя и очень много рассказывал о тамошних военно-морских училищах. Уезжая из части, оставил адрес училища. Я написал по адресу, и вскоре пришел вызов в училище для сдачи вступительных экзаменов. Нас оказалось двое — я и еще один матрос из автомобильного батальона. Определяющим для поступления в училище стала красивая морская форма.

Получив предписания командира части, мы убыли в Севастополь в военно-морское инженерное училище. Товарищ хорошо знал математику и очень помог мне при подготовке к экзаменам. Надо было сдать пять экзаменов, в том числе иностранный язык. Это был последний экзамен. Товарищ иная не сдал. Я сдал на тройку. Перед экзаменом очень волновался: в школе по иностранному была тройка. Зашел в класс. Женщи-

на-преподаватель говорит по-немецки: «Входите. Берите билет». Подошел к столу, отдал ей свою зачетку и говорю: «Говорите по-русски». Перед началом экзаменов всех абитуриентов сфотографировали и фотографии вклеили в зачетные книжки, чтобы мы не могли сдавать экзамены друг за друга. Получил какое-то задание по грамматике и большой газетный перевод. Статья была о визите в Англию Никиты Сергеевича Хрущева. Задание по грамматике выполнил, перевод был несложный. В день после экзамена на вечерней проверке командир роты зачитывал список тех, кто вступительные экзамены в училище сдал, а кто утром из училища отбывает в свою часть. Среди тех, кто сдавал экзамены, были ребята после школы. Сдавшие экзамены отправлялись на один год для службы на подводной лодке в Севастопольскую бригаду дизельных подводных лодок. Военнослужащих, успешно сдавших экзамены, зачисляли курсантами; не сдавшие экзамены отправлялись назад в свои части и подразделения. Мне показалось, что командир роты очень долго читает список. Стою в строю и думаю: завтра утром забираю у старшины свои вещички — и в часть. Услышал свою фамилию и растерялся...

Так я стал курсантом Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища (как оно стало именоваться позднее). Учиться было интересно и нравилось. В 1960 году в составе училища был участником парада на Красной площади в Москве в честь 43-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Особенно было интересно на практике после каждого курса обучения. Наверное, поэтому все они очень хорошо запомнились. После первого курса — на сторожевом корабле в Севастополе; после второго — на Северном флоте в Ура-губе на дизельной подводной лодке; после третьего — Северный флот, губа Западная Лица, атомная подводная лодка; после четвертого — Архангельская область, город Северодвинск, судостроительный завод, на котором строили подводные лодки. На пятом курсе на стажировку поехал на Тихоокеанский флот — на Камчатку.

Дипломный проект писал по теме «Аварийное расхолаживание реактора». Приехала государственная комиссия. Из каждого класса взяли по два человека и устроили пробную защиту раньше

срока. В эту группу попал и я. Защита дипломного проекта прошла хорошо. Распределение для дальнейшей службы, по-моему, происходило по принципу: кто где проходил стажировку, тот туда и поехал служить.

В октябре 1965 года, закончив обучение в Высшем военно-морском инженерном училище в городе Севастополе в воинском звании лейтенанта-инженера, согласно предписанию начальника училища для дальнейшего прохождения военной службы убыл на Тихоокеанский флот. В управлении кадров ТОФ в городе Владивостоке получил назначение в 343-й экипаж атомной подводной лодки проекта 627А на должность командира группы электромеханической боевой части. Экипаж входил в состав 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии. Дивизия базировалась в городе Петропавловске-Камчатском (поселок Рыбачий, бухта Крашенинникова).

В экипаж прибыли вечером, катером из Петропавловска-Камчатского, вместе с лейтенантом Михаилом Владимировичем Рыжуком. Долгие годы наша служба будет проходить рядом, это во многом будет помогать нам обоим. Утром на построении командир капитан 2-го ранга Григорий Валентинович Таргонин представил нас экипажу. Нас приняли хорошо, доброжелательно. Разместили нас в одной из свободных комнат в казарме. Командир обещал устроить в общежитие. Стали быстро вникать в события, происходящие в экипаже, и во всем принимать участие. Через несколько дней после прибытия в экипаж приняли участие в шлюпочных гонках. В это время экипаж не держал подводную лодку. Ходили на ПЛАРК К-66. Большая часть экипажа этой подводной лодки была в отпуске. С первых дней пребывания в экипаже была поставлена задача изучать устройство подводной лодки и сдавать зачеты на дежурство по подводной лодке.

Для нас с Михаилом снова началась учеба. Изучали устройство корабля, готовились к несению дежурства на нем. Через месяц нам с Рыжуком устроили экзамен. Испытание прошли успешно и были допущены к несению дежурства по подводной лодке. В феврале 1966 года экипаж убыл в отпуск. Было известно, что по возвращении из отпуска экипажу предстоит прием подводной лод-



ки, которая к этому времени придет с Северного флота. Это была ПЛА К-14 проекта 627А, которая в период с 30 августа по 17 сентября 1966 года совершила подо льдом Арктики переход из Северного Ледовитого в Тихий океан Северным морским путем в подводном положении. Прибывшую К-14 принимали, что называется, в «горячем» состоянии — это когда энергетическая установка введена. Произвели вывод установки. Начался ремонт механизмов подводной лодки.

Согласно штату на подводной лодке проекта 627А было три равнозначные офицерские должности командира группы автоматики и телемеханики главной энергетической установки (три киповца). Первым и вторым киповцами на экипаже были капитан-лейтенанты Михайлов и Александров. Я стал третьим киповцем. После похода на подводной лодке было много работы. Часть оборудования работала исправно, часть надо было ремонтировать, часть — настраивать. В училище контрольно-измерительную аппаратуру целенаправленно не изучали. Так что свое заведование пришлось изучать непосредственно на подводной лодке. Учиться было у кого — капитан-лейтенант Михайлов очень хорошо знал оборудование КИП ГЭУ и охотно делился своими знаниями.

И в эти дни, и в море много хлопот доставлял усилитель УР-16. Стоял он в аппаратной выгородке реакторного отсека. Описание прибора имело гриф «секретно». Работа с секретными документами требовала соблюдения определенных условий. Делать выписки в записную книжку из секретного документа запрещено. Каждый раз при необходимости брать описание не хотелось. На подводную лодку часто приходили работники особого отдела с целью контроля соблюдения на ПЛА режима секретности. Выясняли, имеются ли у офицеров записные книжки и какие там делаются записи.

С каждым прожитым днем мы всё больше и больше вливались в экипаж, сближались с офицерами, старшинами и матросами сверхсрочной и срочной службы. Для изучения устройства подводной лодки у командира запрашивали разрешение для нахождения на подводной лодке вместе с корабельной вахтой. На корабле тихо и спокойно. Вахта хорошо подготовлена, и матросы давали нам уроки устройства систем и механизмов подводной лодки и их эксплуатации. Я начинал с перво-

го отсека и до последнего. Запоминал нумерацию шпангоутов в отсеках и какие механизмы рядом установлены. Участвовал в отработке действий вахты по всем ночным учебно-аварийным тревогам, которые объявлял дежурный по ПЛ.

Однажды получил приказание от командира БЧ-5 капитана 3-го ранга Быкова съездить на склады и получить ЗИП. По дороге зашел в книжный магазин. Посмотрел разные книги, и в отделе технической литературы одна книга меня очень заинтересовала. Сначала не поверил своим глазам, долго крутил ее в руках, рассматривал со всех сторон — искал на книге наличие каких-либо печатей, штампов или грифов. Это было описание и полная схема усилителя УР-16. Указаны все его параметры. Поинтересовался у продавца, книга открытой или закрытой печати, чем сильно удивил ее. Купил книгу и по прибытии на подводную лодку показал ее офицерам. Как только на ПЛ появился представитель особого отдела, показал ему эту книгу и рассказал, что в магазине она в открытой продаже, а на корабле эта книга с грифом «секретно».

С каждым месяцем мы узнавали много нового, необходимого нам в службе на ПЛ. Мои действия становились всё более уверенными и при исполнении обязанностей дежурного по подводной лодке, и при несении ходовой вахты в море.

1967 год. Подводная лодка в бухте Сельдевой в доке. Суббота. Я дежурный по подводной лодке. Вахта, с учетом нахождения подводной лодки в доке, нацелена на внимательный осмотр отсеков с нижней до верхней палубы. Часть экипажа очищала корпус подводной лодки от наросших моллюсков. Личный состав БЧ-5 проверял забортные отверстия и арматуру. Чистили, меняли прокладки и смазку. По окончании работ большая часть экипажа уехала в поселок.

Рано утром вооруженный вахтенный доложил: пожар на доке. Из выхода машинного отделения дока идет дым. На подводной лодке я объявил аварийную тревогу. Вахтенным на подлодке приказал закрыть все открытые забортные отверстия. Появился и начал нарастать крен подводной лодки на правый борт. Крен вырос до двух градусов. Двух матросов с пенными огнетушителями отправил на док. Произвел доклады оперативному дежурному флотилии подводных лодок в Петропавловске-

Камчатском и дежурному по бригаде ремонтирующихся подводных лодок. Оперативный дежурный распорядился пробивать ломами отверстия в днище дока и выравнивать крен. Отправил помощника дежурного по подводной лодке в машинное отделение дока выяснить общую обстановку на доке и причину возгорания. Через некоторое время помощник доложил, что на верх дока вышли две полураздетые девушки в нетрезвом состоянии и несколько матросов. Прибыл механик дока. Огонь сбили с помощью огнетушителей матросы с подводной лодки. К обеду крен дока спрямили на 1 градус. Забортные отверстия оставили закрытыми. Впоследствии на подводной лодке было много всяких шуток по этому поводу.

Экипаж готовился к походу. Сдали все курсовые задачи. Срок выхода подводной лодки перенесли много раз. В начале декабря 1967 года ПЛА К-14 вышла в море для выполнения задач боевой службы. С первых дней стало ясно, что поход будет интересным. Перед самым выходом в море в подводную лодку спустились два офицера разведки с аппаратурой.

Менялись вахты. Время шло. Всё оборудование работало исправно, за исключением датчиков сигнализации донных захлопок главного конденсатора. Почти каждую вахту приходилось их чи-

стить. Трубопроводы забортной воды и их запорная арматура были негерметичны. Забортная вода протекала и попадала на датчики сигнализации. Сложность заключалась в том, что доступ к датчикам сигнализации был затруднен: пролезть можно было только боком или на животе.

Новый 1968 год встречали в море, в составе славной подводной «семьи».

Через некоторое время подводная лодка получила новое задание — следовать в новый район, где предстояло обнаружить авианосец ВМС США «Энтерпрайз», который вышел из Сан-Франциско и следовал к побережью Вьетнама. Необходимо было следовать на большой скорости. Мощность обоих реакторов подняли до 100%. Трое суток ПЛА шла полным ходом. Приборы радиационного контроля показали, что в энергетических отсеках ПЛА обнаружен рост радиоактивности. По приказанию центрального поста стали выяснять причину ее появления и роста. Поочередно стали снижать уровень мощности реакторов правого и левого бортов. Определили, что рост активности вызван неисправностью энергетической установки левого борта. По приказанию центрального поста установили мощность реактора левого борта 30%, правого 100%. Продолжили выполнение поставленной задачи. Вход в 5-й и 6-й отсеки запре-



Подводная лодка К-14 проекта 627А. Новый год у Западного побережья США.

Справа капитан-лейтенант А. Н. Чесноков, капитан-лейтенант В. В. Пенский, слева капитан-лейтенант Л. И. Кудрявцев (К-14), старший лейтенант А. И. Чипуренко, старший лейтенант М. Ф. Круговец (К-14).  
*Автономный поход, декабрь 1967 — январь 1968 года*



Автономный поход на ПЛА К-115 проекта 627А.  
В южных широтах жарко. В отсеке, слева направо:  
командир группы КИПиА ГЭУ капитан-лейтенант  
А. И. Чипуренко, КГДУ капитан-лейтенант  
В. И. Киселев, командир электротехнической группы  
старший лейтенант И. А. Окунев.  
*Филиппинское море. 1969 год*

щен, проникнуть туда можно только с разрешения Главного командного пункта (ГКП).

На боевую службу я ходил первым киповцем, вторым был старший лейтенант А. Г. Кононюк, третьим — капитан-лейтенант А. Н. Чесноков. Во время вахты каждый час с разрешения ГКП мы входили в энергетические отсеки, контролировали параметры, делали записи в вахтенные журналы. С первого дня аварийной ситуации командир БЧ-5 приказал более тщательно и внимательно вести документацию. С уменьшением мощности реактора левого борта снизился уровень радиоактивности в отсеках.

Питание личного состава подводной лодки разделилось. Личный состав кормовых отсеков питался с камбуза 7-го отсека. Также в корме был запас консервов и сухарей. В таких условиях личный состав выполнял поставленную задачу в течение двух недель.

В январе 1968 года К-14 вернулась в базу. Почти сразу по возвращении на подводную лодку прибыла комиссия. Стали проверять документацию и всех опрашивать. Проверяли приборы контроля и оборудование реакторов. Рассчитали, какая мощность в них осталась. По требованию комиссии было необходимо войти в аппаратную выгородку реактора левого борта. Командир группы дистанционного управления (КГДУ) с пульта управления ГЭУ должен поднять стержни аварийной за-

щиты и зафиксировать их в крайнем верхнем положении на несколько минут. Необходимо было сделать подстраховку, чтобы стержни не упали вниз самопроизвольно. Согласно требованиям руководящих документов, на выполнение такой работы было необходимо сделать заявку в службу радиационной безопасности. Кроме того, специалисты СРБ должны были рассчитать, сколько времени можно было находиться и работать в аппаратной выгородке. Комиссия требовала всё это выполнить быстро. Я вскрыл дверь аппаратной выгородки, связался с пультом ГЭУ, и они подняли стержни аварийной защиты. Снял поясной ремень, подвязал крестовину со стержнями АЗ и удерживал их в верхнем положении столько, сколько было необходимо. Однако тайна открылась, когда экипаж следовал на берег на обед. Как только я вошел на проходную санпропускника, приборы радиационного контроля подали звуковой сигнал и зашкалили. Поднялся шум. Меня изолировали от всех членов экипажа, отвели в помещение для санитарной обработки, раздели и стали отмывать. Вечером мне был объявлен выговор за нарушение режима радиационной безопасности.

После перегрузки активной зоны реактора левого борта комиссия установила, что причиной появления радиоактивности в отсеках подводной лодки стало нарушение герметичности рабочих каналов реактора левого борта. Один из тепловыделяющих элементов при выполнении предыдущей перегрузки активных зон реакторов имел брак, который не был обнаружен. При работе реактора в течение трех суток на мощности 100% металл на рабочих каналах дал микротрещины, герметичность каналов была потеряна.

Вторая боевая служба была в сентябре — ноябре 1969 года. Она выполнялась на ПЛА К-115. Поход прошел успешно. Материальная часть работала исправно. Нарекание возникло только одно: было выявлено, что в южных широтах холодильные машины подводной лодки работают неустойчиво.

Служба в экипаже проходила нормально, без каких-либо проблем. Основное время проводили на подводной лодке. За эти годы были неоднократные выходы в море, докование корабля, ремонты, отработка и сдача задач, торпедные стрельбы. Экипаж успешно справлялся со всеми задачами.



Капитан 3-го ранга А. И. Чипуренко в лаборатории живучести Тихоокеанского высшего военно-морского училища им. С. О. Макарова. 1971 год

В свободное время ходили на рыбалку, за грибами. Встречались и общались семьями.

В 1970 году экипаж был переформирован и в мае отправился на учебу в Учебный центр ВМФ в городе Обнинске. Такие как я уже считались возрастными офицерами, нас на новые формирования не назначали. Нас старались пристроить на берегу. Я был назначен на долж-

ность начальника лаборатории живучести в Тихоокеанское высшее военно-морское училище им. С. О. Макарова. Так завершилась моя служба в 343-м экипаже атомной подводной лодки проекта 627А.

В 1975 году я перевелся на равнозначную должность начальника лаборатории в Каспийское Краснознаменное высшее военно-морское учили-



Капитан 2-го ранга А. И. Чипуренко на занятиях с курсантами из Эфиопии в Каспийском Краснознаменном высшем военно-морском училище им. С. М. Кирова. 1978 год

ще им. С. М. Кирова. Причина перевода — родители. Они всё время хотели, чтобы мы жили ближе к ним. В 1978 году был назначен на должность преподавателя. Занимался подготовкой иностранных специалистов из Эфиопии, Анголы, Йемена.

В 1985 году я был уволен в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе. После увольнения переехал в город Днепрпетровск, к месту жительства родителей жены. Работал преподавателем в Детской речной флотилии, начальником снабжения в Институте железнодорожного транспорта. В 1987 году получил квартиру. В 1989 году переехал жить в город Ставрополь. Работал в охранных предприятиях города, инспектором в Инспекции по маломерным судам, в коммерческих и государственных организациях города.

Женат. Жена Татьяна Петровна — уроженка города Магадана. Познакомились в Севастополе. Брак зарегистрирован в 1968 году. Старшая дочь родилась в Петропавловске-Камчатском. Жизнь на Камчатке не ругала, но и не хвалила. Вторая дочь родилась во Владивостоке. Трое внуков. Проживаем в городе Ставрополе.



Александр Иванович и Татьяна Петровна  
Чипуренко

## О службе в Военно-Морском флоте Советского Союза и Российской Федерации рассказывает капитан 2-го ранга Сергей Геннадьевич Жаравин

Родился я 16 января 1960 года в городе Гаврилов Посад Ивановской области Там и прошло мое детство. Отец работал мастером на ткацкой фабрике, мать — экономистом в совхозе. В 1967 году я пошел в первый класс. В начальных классах был отличником, в дальнейшем учился на «4» и «5». Как и практически все мальчишки того времени, рано научился плавать, кататься на коньках, лыжах, гонять на велосипеде, а в дальнейшем на мопеде и мотоцикле. Любил подвижные игры: летом футбол, зимой хоккей. Участвовал в проводимых в школе спортивных соревнованиях между классами. За примерную учебу в шестом классе был награжден путевкой во Всероссийский пионерский лагерь «Орленок». Впервые искупался

в морской воде. Но не это стало причиной, почему я стал моряком. Когда мне исполнилось девять лет, отец уехал в Мурманск. В свое время он закончил гражданскую мореходку в Эстонии (в городе Пярну) и вот теперь решил работать по специальности. Звал в Мурманск нас с матерью. Мы ездили с мамой к отцу, но там не остались, а вернулись домой. После плавания отец всегда приезжал к нам в Гаврилов Посад. Так и жили от расставания до встречи. Отец много рассказывал о своих походах в море, показывал фотографии. Работал отец механиком, ходил на ледоколе «Мурманск», рыболовецких судах, сухогрузах. На фотографиях я видел его и под пальмами Африки, и на фоне льдов Арктики. В общем, у меня не было долгих раздумий, кем быть. В 1977 году я закончил

10 классов средней школы (средний балл аттестата 4,75). В то время я уже был членом ВЛКСМ, пройдя перед этим путь октябренька и пионера. Только отъявленные двоечники и хулиганы не были в этих категориях. Я был достаточно дисциплинированным человеком.

Поехал в Ленинград поступать в Государственную морскую академию им. С. О. Макарова, которая готовила моряков для гражданских судов, в основном для заграничного плавания. Экзамены сдал, но не прошел по конкурсу, хотя подготовлен был неплохо. Взял выписку о результатах сданных экзаменов и вернулся домой.

Набор в институты в это время закончился, но мне удалось подать документы в Ивановский индустриальный техникум имени Ленинского комсомола на специальность «Судовая радиосвязь и электрорадионавигация». Техникум окончил с отличием в 1980 году. Во время обучения в техникуме был на практике на различных судостроительных заводах. В Севастополе был на крейсере «Жданов», в Риге (судоремонтный завод в Болдерае) — на катерах. Практикантов привлекали к электромонтажным работам на ремонтирующихся судах. Там же, в Прибалтике, впервые увидел дизельные подводные лодки.

После окончания техникума в военкомате предложили поступать в военное училище. С учетом моей специализации «Судовая радиосвязь и электрорадионавигация» предложили поступать в ВВМУРЭ им. А. С. Попова в городе Ленинграде. Имея диплом с отличием, для поступления необходимо было сдать один экзамен, математику письменно, но на «отлично». Если нет — сдавать все четыре экзамена. Экзамен я сдал легко. Сказалось прежде всего хорошее преподавание математики в техникуме. Впереди у многих было еще три экзамена, а у меня — выбор, на какой факультет пойти. В моем выборе специализации большую роль сыграл Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Э. Д. Ломов. На собеседовании он сказал: «Даже и не думай, иди к нам на 1-й факультет, а конкретно в подводники. Это элита ВМФ, это самые современные корабли». Офицер внушал доверие. Я сделал выбор — написал рапорт на командный факультет на специальность «Радиотехническое вооружение подводных лодок».

Учиться в военном училище мне нравилось. Какие-то предметы давались легко, какие-то труднее. ВВМУРЭ им. А. С. Попова расположено в прекрасном месте, в Петергофе, рядом со знаменитыми золотыми фонтанами Петродворца. Петергоф навсегда остался в памяти как прекрасный город с незабываемой архитектурой и природой. За время курсантской практики побывал на различных кораблях. На первом курсе — артиллерийский крейсер «Александр Невский», на котором выходили в море на стрельбы. На втором курсе — учебный корабль «Перекоп», на котором прошли вокруг Европы из Кронштадта в Севастополь с заходом в порт Констанца в Румынии. На третьем курсе — катера, на которых из Кронштадта выходили в Балтийское море на штурманскую практику, учились швартоваться. На четвертом — дизельные подводные лодки проекта 641 в городе Полярном, первое погружение, посвящение в подводники. На пятом курсе — это атомные подводные лодки проекта 675 в Видяеве.

В ноябре 1983 года, будучи четверокурсником, женился. На пятом курсе был принят в члены КПСС. В 1985 году окончил училище и убыл к месту службы на Северный флот — в губу Западная Лица, в 33-ю дивизию атомных ПЛ. В 1985 году лейтенантов выпустили столько, что большинство из нас оказались за штатом. Долго держать за штатом лейтенантов было нельзя, и я был направлен в распоряжение командующего КСФ, где получил предписание в город Мурманск-140, в 11-ю флотилию ПЛ СФ.

Был назначен в 343-й экипаж ПЛА проекта 671 3-й дивизии командиром гидроакустической группы — инженером РТС. Командир экипажа капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортько, командир боевой части связи — начальник радиотехнической службы капитан 3-го ранга Николай Алексеевич Красев. Сдал зачеты на самостоятельное исполнение должности.

В начале 1986 года я участвовал в автономном походе экипажа на боевую службу на ПЛА К-481 в Средиземном море. Много было впервые. Кроме несения вахты на гидроакустическом комплексе, руководства личным составом гидроакустической группы, приходилось готовить достаточно большой отчет за боевую службу, сдавать зачеты



Командир гидроакустической группы — инженер радиотехнической службы 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 лейтенант Сергей Геннадьевич Жаравин

на дежурство по кораблю. На ПЛА проекта 671 стали использовать спектр-анализатор, который позволял отображать как в электронном виде, так и на бумажном носителе спектрограммы шумов подводных и надводных целей. Это было необходимо для создания базы данных в помощь акустикам для более точной классификации целей.

Нигде так быстро не изучишь корабль, как в автономке, когда все механизмы и аппаратура корабля в работе, когда весь экипаж 24 часа в сутки находится на борту. Слаженность и профессионализм экипажа были видны во всём, каждый четко знал, что и как ему делать в различных ситуациях, все прекрасно знали технику и умело эксплуатировали ее.

Боевая служба прошла успешно, поставленные задачи экипаж выполнил. После этого экипаж еще не раз выходил в море, но боевых служб уже не было. В 1987 году родилась моя дочь. Мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта.

В 1988 году был назначен на должность начальника радиотехнической службы — командира боевой части связи экипажа. Должность начальника РТС — командира БЧ-4 — одна из самых сложных должностей на подводной лодке, к тому же она подразумевает исполнение обязанностей

вахтенного офицера и командира боевого информационного поста (БИП). Немало выходов в море в данной должности было за эти годы — на торпедные стрельбы, на сдачу различных задач. В 1989 году мне присвоили звание капитан-лейтенанта. В этом же году сдал экзамен на присвоение классной квалификации «Мастер военного дела».

С началом перестройки началось сокращение флота. Не миновала эта участь и подводные лодки 3-й дивизии. Всё реже и реже подводные лодки выходили в море — в основном для сдачи курсовой задачи № 2 и подтверждения линейности. Подводные лодки дивизии стали выводить из состава сил постоянной готовности флота. 343-й экипаж со своим вновь назначенным командиром капитаном 2-го ранга А. В. Утиным продолжал обеспечивать боевую готовность сил дивизии путем откомандирования своих подготовленных специалистов на различные подводные лодки, в том числе и для решения задач боевой службы. В 1992 году



Боевая служба 1986 года. Средиземное море.

На переднем плане лейтенант С. Г. Жаравин.

На заднем плане: помощник командира капитан-лейтенант А. А. Гавриленко, командир БЧ-3 старший лейтенант С. К. Белоусов, старшина команды электриков торпедных мичман Н. М. Маслов



Баренцево море. Смена вахтенных офицеров. Слева командир БЧ-4, РТС капитан-лейтенант С. Г. Жаравин, справа командир БЧ-3 старший лейтенант А. С. Шамин

мне было присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. Стало известно, что в ближайшее время будет расформирован 343-й экипаж атомной подводной лодки.

На подводных лодках, выведенных из боевого состава, был изменен штат. Должность начальника РТС — командира БЧ-4 на этих ПЛА оставалась. Одной из таких подлодок была К-306. Я принял решение продолжить службу в Гремихе. В 1992 году по моему согласию был назначен командиром БЧ-4 — начальником РТС ПЛА К-306. На К-306 прослужил недолго. Было проведено очередное сокращение штата, и должность начальника РТС — командира БЧ-4 была упразднена. Встал вопрос, где служить дальше. Специалисты БЧ-1, БЧ-3, БЧ-4, РТС, кто нужен был в море, на лодках, стоящих у пирсов, стали бесполезны. Вакантных должностей по специальности на берегу не было.

Одной из крупных воинских частей в Гремихе в то время была служба радиационной безопасности (СРБ). Как вахтенный офицер, я обладал определенными знаниями в вопросах обеспечения радиационной безопасности на лодке, в исполь-

зовании приборов радиационной и химической разведки, радиометрического и дозиметрического контроля. В экипаже часто исполнял обязанности помощника командира.

В СРБ штатный помощник командира переводился на «большую землю». Я прошел собеседование с начальником СРБ и был рекомендован на эту должность. В 1993 году был назначен помощником начальника 16-й СРБ 11-й флотилии ПЛ СФ. В обязанности входили вопросы, связанные с работой строевой части, организацией дежурной службы, материально-техническим и продовольственным обеспечением, эксплуатацией автомобильной техники. За это время мне пришлось полностью сменить специальность. Были изучены все руководящие документы, приборы, аппаратура и техника СРБ, вопросы, решаемые всеми основными подразделениями: группами радиационного контроля и специальной обработки; радиационной и химической разведки; радиохимической, дозиметрической и радиобиологической лабораториями. Начальниками данных подразделений были заслуженные, грамотные офицеры. Мне было у кого набираться опыта.



Сокращения в Гремихе продолжались. В 1994 году должность помощника начальника СРБ была сокращена. Я был назначен на должность начальника группы радиационной и химической разведки (ГРХР) 16-й СРБ 11-й флотилии подводных лодок Северного флота.

Подразделение решало вопросы ведения радиационной и химической разведки в базе, постановки аэрозольной маскировки. Для этой цели в составе группы было мобильное отделение на автомашине БРДМ-2РХ. Боевая разведывательная дозорная машина была оснащена приборами радиационной и химической разведки. Имела возможность установки знаков ограждения с целью обозначения загрязненных и зараженных участков местности и подачи сигналов химической тревоги с помощью ракет СХТ.

В базе была развернута система радиационной разведки местности (СРРМ-2), которая была способна по радиоканалу с мест установки датчиков передавать на пульт управления информацию о мощности дозы гамма излучения.

Аэрозольная маскировка в базе осуществлялась подразделением с помощью постановки завесы с использованием дымовых шашек.

В 2001 году я был назначен на должность заместителя начальника службы — начальника группы радиационного контроля и специальной обработки 16-й СРБ бригады подводных лодок Северного флота с присвоением звания капитана 2-го ранга. В связи с тем, что должность была совмещенная, приходилось решать как вопросы по предназначению группы радиационного контроля и специальной обработки, так и вопросы заместителя начальника СРБ, то есть вопросы боевой подготовки всех подразделений СРБ. Основное — это организация и контроль за обеспечением радиационной безопасности подводных лодок, стоящих в базе, готовности всех подразделений к выполнению задач при ухудшении радиационной обстановки.

Интенсивно шел процесс утилизации подводных лодок, одна за другой они уходили на завод. С уменьшением количества подводных лодок в базе штатная численность СРБ сокращалась, отдельные объекты консервировались.

В 2002 году я был награжден Почетным знаком губернатора Мурманской области «За доблестную

службу в Заполярье». За время службы на подводных лодках был награжден медалями: «70 лет Вооруженных сил СССР», «За безупречную службу в Вооруженных силах СССР III степени», «За отличие в военной службе II степени», «За отличие в военной службе I степени».

В 2005 году зачислен в распоряжение командира Йоканьгского района базирования сил флота Северного флота в связи с проводимыми организационно-штатными мероприятиями. В этом же году мне исполнялось 45 лет — для моего звания это рубежный возраст. 19 апреля 2006 года я был уволен в запас в связи с достижением предельного возраста пребывания на военной службе. Ветеран «холодной» войны на море. Ветеран военной службы.

Из Гремихи уехал не сразу. Оформил пенсию, чтобы этим не заниматься на «большой земле». Пока оформлялась пенсия, временно работал в СРБ. Отрабатывал различные документы, приходящие в адрес воинской части.

При увольнении из рядов ВС РФ получил жилье в Колтушах, под Санкт-Петербургом, куда и переехал на постоянное место жительства. Работал в Санкт-Петербурге в ООО «Сторге». Организация выпускала электрические подстанции. Пригодился диплом техникума и опыт электромонтажных работ на судоремонтных заводах. Работал электромонтажником по низковольтной части, то есть до 380 вольт. Работа заключалась в том, что собирал электрическую схему из деталей на корпусе стойки. Работа была полностью самостоятельной. Нравилось то, что отвечал только за себя и то, что своими руками делал настоящую технику, которая пользовалась большим спросом. Заказов у предприятия было много.

В 2008 году принял решение переехать в город Воронеж, который лучше подходил семье по климату. По приезду в Воронеж решил работать в службе спасения. После собеседования с руководителем Управления ГО и ЧС был принят на должность начальника единой дежурно-диспетчерской службы (ЕДДС — служба спасения «112»), где и работаю по настоящее время. Обязанности заключаются в общем руководстве и обеспечении выполнения задач, возложенных на ЕДДС: организация реагирования на вызовы (сообщения о происшествиях), поступающие че-

рез единый номер «112», и контроль результатов реагирования.

Работа интересная и очень ответственная. На отдельные вводные реагирование должно быть немедленным, так как от этого зависят жизнь и здоровье людей. Это может быть связано и с необходимостью разблокирования пострадавших при ДТП, и со спасением тонущих на Воронежском водохранилище, и с отравлениями угарным газом, пожарами, угрозами взрыва и так далее.

Оперативный дежурный ЕДДС руководит дежурной сменой спасателей, в которую входят расчеты аварийно-спасательной техники на автомобиле, катер с водолазами (зимой аэроглицссер), кинологический и пожарный расчеты. Для экстренной оценки обстановки, организации взаимодействия, вызова на место происшествия необходимых сил и средств в подчинении оперативного дежурного находится оперативная группа на специально оборудованной оперативной машине.

## Некоторые воспоминания о службе в 3-й дивизии подводных лодок Сергея Александровича Петрова



Я родился 30 июля 1963 года в Москве в семье советских служащих. Мой отец Александр Петрович Петров — в 1980–1987 годах ректор МГПИ им. В. И. Ленина; мама Любовь Кузьминична Балясная — секретарь ЦК ВЛКСМ, председатель Центрального совета Всесоюзной пионерской организации, а с 1964 по 1987 год заместитель министра просвещения РСФСР.

Всю несознательную жизнь прожил в Москве, кочует по двум детским садикам. В 1970 году пошел в среднюю, обычную школу № 23, где доблестно проучился до восьмого класса, регулярно нарушая дисциплину и порядок, за что и был отчислен из

школы при слиянии двух параллельных классов в один «передовой».

Недолго проучился в электромеханическом техникуме. В декабре 1978-го успешно бросил учебу и начал занятия с репетиторами для подготовки к поступлению в Нахимовское училище. В 1979 году поступил в Ленинградское начальное военно-морское училище им. П. С. Нахимова.

После окончания ЛНВМУ в 1981 году был направлен в Высшее военно-морское училище подводного плавания им. Ленинского комсомола на минно-торпедный факультет. Как говорили про нас, минеров: «тупые, но решительные».

По окончании училища в 1986 году по личному желанию и запросу отцов-командиров подводных лодок, у которых проходил стажировку на пятом курсе, прибыл для роста по карьерной лестнице в «Страну Летающих Собак» — город Грехиху. Летающих собак не увидел.

К сожалению, не попал в 41-ю дивизию, откуда был запрос в училище, — не было вакансий, — и предстал перед светлые очи Командира Александра Николаевича Шпортько. Гордость переполняла душу за фарт служить под командованием такого Командира. С большой буквы — это не опечатка: иначе отзываться о таком офицере нельзя — права не имею, да и желания тоже. К сожалению, недолгой была служба под знаменами Шпортько.

Далее был нудный и тернистый путь, когда минера за офицера не считают. Обидно... При

командовании экипажем А. В. Утина наконец-то получил старшего лейтенанта, с задержкой в четыре года.

Карьера немного пошатнулась. Был переведен в экипаж И. Б. Гримма. И началось для меня новое служебное представление. Гримм минеров уважал и служба шла с удовольствием, несмотря на все тяготы и лишения. Как меня подставили с кражей ствола на стрельбище, многие помнят... Кто не знает — расскажу при встрече. И всё пошло под откос... Написал рапорт об увольнении и ждал решения вопроса в течение года, пока 306-ю и 38-ю не пустили на булавки. Быстренько перевелся в дивизион к Гамбарову с понижением в должности с помощью кадровиков (спасибо им за это). Уволился по сокращению штатов в декабре 1992 года.

Далее долгая гражданка в поисках места под солнцем и грозные 90-е годы бандитизма и передела интересов.

Организовал свое агентство по реализации недвижимости, позже увеличил обороты, предоставляя услуги по ремонту квартир и офисов. И так долгие 15 лет. Был рекомендован в один из крупных российских банков как хороший специалист по строительству. До настоящего времени рабо-

тую в банке, руковожу ремонтно-строительным управлением. Созидаю и ремонтирую обветшалые владения родного банка.

Из личной жизни. Был трижды женат (гражданских браков всех и не помню). В настоящее время молодая жена — третья, с разницей в возрасте 17 лет. Любимая дочь 5 лет. Старшему сыну, от первого брака, 27 лет.

Хобби и увлечения — ДРАЙВ. В летнее время мотоцикл, зимой замена на снегоход и горные лыжи. В межсезонье — дайвинг (сам дайв-мастер). Очень люблю путешествовать на машине по Европе, приучил к это-му всю свою семью. До этого много лет путешествовал по миру на мотоцикле (конечные точки по сторонам света — Нордкап, Тронхейм, Лиссабон, Гибралтар, Рим, Неаполь).

Пытаюсь не стареть душой. С огромным удовольствием встречаюсь с теми, с кем уходил в ледяные глубины.

Ни о чем не жалею, иногда с однокашниками вспоминаем былое. Плохое было, но его гораздо меньше, чем хороших и теплых воспоминаний о жизни в Гремихе.

С огромным приветом Сергей Петров, минный офицер 343-го экипажа.

## Воспоминания о службе в 343-м экипаже атомной подводной лодки старшины команды штурманских электриков Дмитрия Дмитриевича Смирнова

В 343-м экипаже я служил в довольно активный период его деятельности, с 1975 по 1983 год. В это время были ремонты, доки и заводы, учебные центры, учения и стрельбы, обустройство экипажа на берегу и постоянные тренировки на корабле. Вся эта деятельность была направлена к одной конечной цели — боевой службе. Чтобы экипаж, спустившись в прочный корпус и задрав за собой люк, мог уверенно управлять кораблем и в любой точке Мирового океана выполнить поставленную перед ним задачу.

Вспоминается всегда слаженная работа Главного командного пункта на всплытии по боевой тревоге. Четкие, отработанные команды и такие же действия. Все в напряжении, но напряжение

это привычное и осмысленное. И вершиной организации является торпедная атака, когда воля человека подчиняет себе железо. Напряжение немного спадает после доклада торпедистов: «Торпеда вышла, боевой на месте».

Это как бы один этап, и все ожидают конечного результата — поражения цели — и радуются удаче.

А потом при всплытии командиру сообщение с ордера: «Благодарим за доставленное удовольствие». И тогда особенно чувствуешь ко всему свою причастность.

В 1977 году у экипажа состоялось длительное подледное плавание — в то время, когда на Севере полярный день, когда самая благоприятная ледовая обстановка. И до этого лодки ходили под

лед и до самого полюса, но то на неделю нырнули и вышли. А мы были 28 суток без всплытия, без возможности уточнить место даже по глубинам, поскольку там они точно не промерены. В этом случае нужна надежная работа навигационного комплекса и высокопрофессиональная работа штурмана. И такие штурманы у нас были. Это командир БЧ-1 капитан-лейтенант В. А. Кулиев и командир электронavigационной группы старший лейтенант С. В. Монахов. При подготовке корабля к подледному плаванию они тщательно рассчитывали поправки лага после мерной мили. На навигационном комплексе были проведены все регламентные работы, и техника не подвела, а профессионализм штурманов способствовал тому, что вышли из-под льда с невязкой (погрешностью в вычислениях) 3 мили при заданной для этого случая в 14 миль. Поднимались до широты того района, где дрейфовала в паковых льдах экспедиция норвежского полярного исследователя Нансена на специально для этого построенном судне «Фрам».

С нами тоже была гидрографическая экспедиция. Были у них приборы для исследования магнитного поля Земли, и для них мы постоянно мерили глубину (как я говорил, в этом районе глуби-

ны точно не промерены), поэтому эхолот работал круглосуточно, делая запись на ленте. Полсутки один эхолот работает, полсутки — другой. Не работающий в это время эхолот чистишь, осматриваешь, готовишь к дальнейшей работе, чтобы не подкачал.

Специально для обнаружения полыньи была установлена система НОК-1. Выдвижной излучатель в носовой части легкого корпуса, справа от носового аварийного буя, и прибор в центральном посту с экраном по типу локатора. Работал прибор, пока шли по чистой воде, даже однажды зафиксировал что-то типа бревна на поверхности, а как заходить под лед — погас. И все наши усилия оживить его не имели успеха. Видимо, система была еще сырой и ненадежной. А вот старые эхолодомеры работали устойчиво и показывали толщину подводной части льда и сосульки до 120 м глубиной. Как и давался нам прогноз, что айсберги глубиной до 120 м. Поэтому шли всегда на глубине не меньше 150 м.

Перед походом предусмотрели еще один способ наблюдения за поверхностью. Если под пята перископа поставить металлическую шайбу сантиметров пять толщиной, то, развернув головную призму максимально вверх, получаем хоро-



В центре — старший в походе заместитель командира 3-й ДиПЛ Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Валентин Евгеньевич Соколо, мичман Молчанов, старший лейтенант С. В. Монахов, мичман Д. Д. Смирнов, капитан-лейтенант В. А. Кулиев, старший лейтенант С. В. Гусев, мичман Новиков, мичман В. И. Орлов.

*Северный Ледовитый океан. 1977 год*

ший обзор поверхности. Была установлена вахта у перископа, с нахождением в трюме, и постоянно производился доклад о ледовой обстановке. Помню, как мичман А. С. Марченко вызывал улыбку в центральном посту своими комментариями об увиденном. А зрелище было красивое и полынью было видно. Все понимали, что подо льдом плавать опасней, но каждый знал свое дело.

1980 год, боевая служба в Средиземном море. Длительная, без всплытия в надводное положение. Видимо, на нас решили провести испытание на длительную автономность. Испытывали и раньше на проекте 627 — до 100 суток, но практиковать не стали. Техника, конечно, выдержит, но психологически подобрать 100 человек, запертых надолго в замкнутом пространстве, невозможно. Наш экипаж эти испытания прошел успешно. Постепенно втянулись в ритм похода. В свободное время всякие соревнования: шахматы, шашки, нарды. Отмечали Дни подразделений с выпуском стенгазет.

Ну и конечно, постоянная учеба, тренировки по живучести, занятия и вахты. Время было занято полностью.

В это время проходили летние Олимпийские игры в Москве. На сеансах связи нам давали информацию с результатами игр.

Сеансы связи — каждые 12 часов. Работают радисты, радиоразведка прослушивает эфир, штур-

ман уточняет место. Помню, как В. А. Кулиев отзывался о командире А. Н. Коржеве. Командир — бывший минер. «Алексей Николаевич, — говорил Кулиев, — не знает много способов определения места. Он знает только три способа, но знает их очень хорошо».

Следующая боевая служба была в 1982 году. Новый 1983 год встречали в море. Командиром уже был капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов, штурманом — капитан-лейтенант М. Э. Домнич, старший на борту капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак.

Спускались почти до экватора, работали в составе атлантической экспедиции с кораблями науки, потом пошли к Флориде в американские полигоны. Чувствовалось, что мы не просто в походе, а выполняем какую-то серьезную и важную работу.

«Орионы» постоянно летали над морем, но обнаружить нас не смогли. Всплывали один раз ночью, подходили ближе к борту научного судна. Было это перед Новым годом. Обменялись поздравлениями: они нам свежие фрукты и овощи, мы им шампанское. Когда возвращались домой и проходили район Бермудского треугольника, штурман объявил об этом по кораблю для констатации любопытного момента.

В память о боевой службе осталась разовая рубашка, разрисованная фломастером в День боевой



БП-27. Гиропост. Мичман Д. Д. Смирнов — старшина команды электриков штурманских с сослуживцами



День штурманской боевой части. Мичман Д. Д. Смирнов, лейтенант А. Макаренко, капитан-лейтенант М. Э. Домнич, старший лейтенант И. Викторов, мичман В. Н. Зацепин.  
*Атлантический океан. 1982 год*

части, — с надписью «Атлантика», полушарием, датой и погружающейся подводной лодкой на фоне параллелей и меридианов. Сейчас, вспоминая свою службу на ПЛА, испытываешь чувство причастности не к чему-то героическому, а к чему-то значительному. И кроме ностальгии по прошедшей молодости осталось в нас что-то еще — это чувство морского братства.

Экипаж был дружен не только в море, где его сплочению способствовали сложная напряженная обстановка, ответственность за выполняемые задачи, когда один за всех, а все за одного (это постулат подводной службы). Экипаж был дружен всегда и во всём. И на отдыхе, и в труде, как, например, на субботнике по наведению чистоты и порядка на внешнем объекте в городе.



Западная Лица. Город, в котором весна наступала раньше всех.  
Ее делали на коммунистических субботниках по уборке территории

# Старшина команды гидроакустиков 343-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок Северного флота старший мичман Владимир Васильевич Казанских рассказывает о службе в ВМФ СССР

Я родился 10 июля 1952 года в селе Бобрышеве Пристенского района Курской области. Мой отец Василий Яковлевич — участник Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. За участие в боевых действиях, проявленную храбрость и героизм был награжден орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Имел благодарности от командования за освобождение Варшавы и Праги, городов Дойч-Кроне, Ковеля и других. После войны работал в колхозе «Красное Знамя» заведующим свинофермой. Погиб в 1964 году при невыясненных обстоятельствах, попав под поезд в Донецкой области. Мать Анна Ивановна 1927 года рождения. После войны всё время работала в колхозе. Ветеран труда. После гибели отца замуж не вышла. В настоящее время проживает вместе с нами в городе Курске. Сестра Валентина Васильевна продолжительное время работала в городе Курске на заводе «Курскхимволокно». В настоящее время на пенсии.

В 1959 году я пошел в первый класс Бобрышевской средней школы. Пока был жив отец, жили более или менее нормально. Он погиб, когда я учился в 4-м классе. Сразу начались проблемы. Средств катастрофически не хватало. Тем не менее детство мое проходило интересно. С друзьями ловили рыбу, купались в озерах, пасли гусей, играли в футбол. Приходилось помогать матери по домашнему хозяйству.

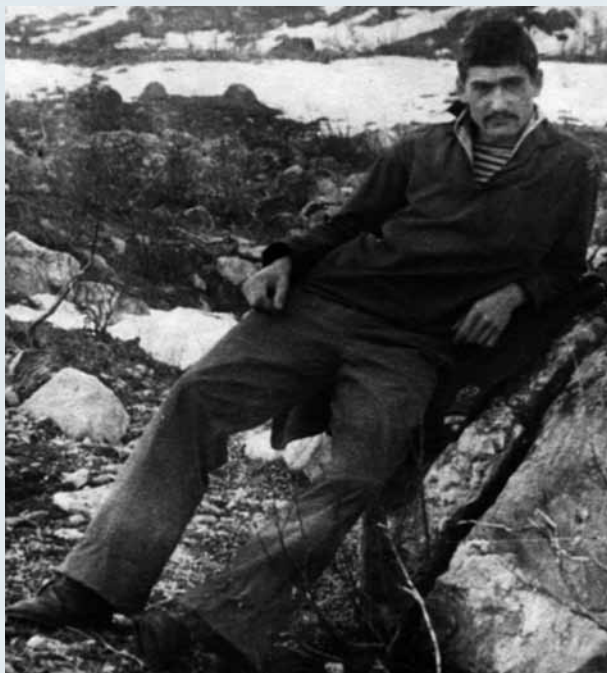
В школе занятия проводились в две смены. Учеников в классах было по 25 человек. Учиться было интересно. Из предметов больше всего нравились физика, химия и литература. Принимал участие в художественной самодеятельности в сельском Доме культуры: пел, танцевал вальс, яблочко и цыганочку. Играл на трубе, альте и ударных инструментах. В школе было много друзей из окрестных деревень и сел. Все вместе зани-

мались спортом. Участвовали в районных соревнованиях по различным видам спорта. Играли за школу в футбол и волейбол. Принимали участие в легкоатлетических соревнованиях. Школа занимала призовые места по многим видам спорта.

Во время летних школьных каникул работал в колхозе прицепщиком на тракторе и штурвальным на комбайне.

Школу окончил в 1969 году. Поступил на клубное отделение библиотечного техникума в городе Обояни. С 8 класса практически работал в сельском Доме культуры и уже имел некоторый опыт по избранной специальности. В техникуме изучал такие предметы, как сольфеджио, фортепиано, баян, музыкальная литература, клубное дело. По классу баяна был замечательный преподаватель И. А. Сериков. Учиться нравилось. По всем предметам зачеты и экзамены сдавал в срок и успешно. Получал стипендию 20 рублей, по тем временам хорошие деньги. Жил в общежитии.

Техникум я не окончил, поскольку он не давал отсрочки от призыва в Вооруженные Силы для завершения обучения. 9 ноября 1970 года Обояньским райвоенкоматом Курской области я был призван на военную службу. По заключению военно-врачебной комиссии был признан годным для службы в плавсоставе ВМФ и из областного сборного пункта убыл в Ленинград, в 506-й учебный Краснознаменный отряд подводного плавания (УКОПП) им. С. М. Кирова. Переделали в морскую форму. Прошел начальную военную подготовку (курс молодого матроса). Принял военную присягу. Прошел различные тесты на профессиональную пригодность, в том числе отбор по слуху. Для обучения был определен по специальности «гидроакустик». Обучение продолжалось в течение семи месяцев. Узнал много нового, ранее неизвестного. Специальность понравилась. Нравились занятия по легководолазной подго-



Курсант школы техников ВМФ  
Владимир Васильевич Казанских

товке и борьбе за живучесть. Преподаватели ясно и доходчиво объясняли, насколько это важно и необходимо для службы на подводных лодках, на которые нас готовили. Здесь же, в учебном отряде познакомился и подружился с Иванюком Владимиром Михайловичем. Мы учились в одной роте. Эта дружба, возникающая в учебном отряде, всегда

помогала нам при службе на подводной лодке (мы служили в одном экипаже), помогает нам и сейчас.

Маме, оставшейся одной с двумя детьми, было трудно. Учитывая это обстоятельство, по окончании обучения в учебном отряде я решил стать мичманом флота и написал рапорт с просьбой зачислить меня в школу техников ВМФ по специальности «Гидроакустические приборы». Предстояло пройти обучение в течение двух лет, получить среднее техническое образование, военную флотскую специальность и отслужить после завершения обучения на флоте минимум пять лет. Меня это устраивало. Главным было то, что я смогу оказывать материальную помощь своей маме.

В школе изучали множество предметов. Прослушивали шумы различных объектов, в том числе морских. Проводились тренировки на тренажерах. Изучали устройство гидроакустических средств, установленных на подводных лодках различных проектов. Изучали возможные неисправности и методы их устранения. Обучение мне нравилось. Самое главное, чему нас старались научить, — это классифицировать шумы. Что это такое и для чего это необходимо? Рассказываю простым и понятным языком для самых маленьких читателей книги.

Подводная лодка предназначена для уничтожения, при ведении боевых действий, таких же подводных лодок, боевых надводных кораблей,



25-я группа школы техников ВМФ 506-го УКОПП им. С. М. Кирова



военных транспортов и береговых объектов противника путем применения имеющегося на ней торпедного и ракетного оружия. На боевых подводных лодках нет иллюминаторов (окон), в которые можно увидеть волны, берег или корабли. Когда подводная лодка находится в погруженном (подводном) положении, невозможно ничего увидеть, что происходит вокруг нее. Но каждый объект, находящийся в воде, издает различные звуки (шумы). Эти звуки издают работающие насосы, вращающиеся части различных электрических машин, и других механизмов. Самые сильные шумы производят те механизмы, которые приводят любой корабль в движение, и гребные винты, которые толкают корабль вперед или назад. И вот эти звуки (шумы) можно только услышать, и тогда командиру подводной лодки становится понятно, что происходит в море вокруг подводной лодки. Для этого на подводной лодке имеются специальные приборы, по которым можно установить, с какого направления слышно шум; значит там находится какой-то объект, а по характеру шума определить, что это за объект. Каждый объект имеет только ему присущий звук (шум). Человек, который на подводной лодке определяет, с какого направления слышен шум и что это за шум, то есть какой это объект (подводная лодка, боевой надводный корабль, транспорт, рыболовное судно), называется гидроакустиком. Очень важно, чтобы акустик умел по услышанному им шуму определить, откуда идет этот шум и какой объект его издает. Опытный акустик умеет распознавать десятки самых различных шумов. Вот этому меня и учили в школе техников ВМФ.

Я был комсоргом 25-й группы. Играл в духовом оркестре школы. Один раз был приглашен и играл в сводном оркестре Ленинградской военно-морской базы на альте. Учебная практика проходила в Оленьей губе на подводной лодке проекта 629. В это время проводились съемки художественного фильма «Командир счастливой „Щуки“». На рубке нашей подводной лодки было написано большими буквами «Алексей Строгов» — это главный герой фильма, чьим именем после войны была названа одна из подводных лодок.



Техник-гидроакустик 343-го экипажа мичман Владимир Михайлович Иванюк.

Друг, товарищ и брат. Вместе учились, вместе служили

После завершения обучения в школе техников была возможность остаться в УКОППе инструктором. Но молодость позвала меня на флот, как и многих других. Как комсорг отличной группы, я имел право выбора при распределении. 1 сентября 1973 года я окончил обучение в школе техников ВМФ с присвоением воинского звания «мичман». Вместе с В. М. Иванюком выбрал службу на атомной подводной лодке 1-й флотилии подводных лодок в Западной Лице Мурманской области. В отделе кадров флотилии мы получили назначение в 343-й экипаж атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок: я на должность старшины команды гидроакустиков, В. М. Иванюк — на должность техника-гидроакустика.

Командиром экипажа был капитан 1-го ранга Алексей Николаевич Коржев, командиром боевой части связи — начальником радиотехнической службы (БЧ-4, РТС) капитан-лейтенант Владимир Александрович Молохов, командиром гидроакустической группы (ГАГ) только что пришедший в экипаж выпускник училища лейтенант Александр Григорьевич Ковалев. Нашей обязанностью стала подготовка и сдача курсовых задач для ввода экипажа в состав перволинейных под-

водных лодок. В дивизии было много опытных мичманов-гидроакустиков, и все они помогали мне в освоении должности, передавали свой богатый опыт, подсказывали и наставляли. Особенно запомнились такие специалисты как мичманы Зуенко, Горбатый, Кругликов, Дурнев, Веревкин.

Капитан 1-го ранга А. Н. Коржев запомнился как грамотный и требовательный руководитель. Во многом благодаря этим его качествам экипаж успешно отработал и сдал все курсовые задачи, выполнил боевые упражнения и вошел в состав сил постоянной готовности Северного флота. Сформировалось ядро, которое на флоте именуют «глаза и уши корабля» в составе командира ГАГ лейтенанта А. Г. Ковалева, старшины команды гидроакустика мичмана В. В. Казанских и техника-гидроакустика мичмана В. М. Иванюка. С каждым выходом в море появлялись новые знания, накапливался опыт, приобреталась уверенность.

В 1974 году экипажу была поставлена задача подготовки к несению боевой службы. Задача почетная, но и ответственная. Вторые экипажи дивизии в то время крайне редко выходили на боевую службу. Это доверие командир капитан 1-го ранга А. Н. Коржев старался оправдать и этого же требовал от всего состава экипажа. Можно представить, каков был настрой экипажа и моральная обстановка. Приняли от основного экипажа подводную лодку К-438, и началась подготовка к выходу на боевую службу. В это время по заданию командира дивизии контр-адмирала Е. Д. Чернова под руководством флагманского специалиста РТС дивизии я занимался изучением, освоением и внедрением на подводных лодках дивизии низкочастотного спектроанализатора — аппаратуры 3348, как его тогда называли. Аппаратура должна была оказать существенную помощь гидроакустику при классификации обнаруженного шума.

Шумность у американских атомных подводных лодок была существенно меньше, чем у советских. Это приводило к тому, что американцы обнаруживали наши подводные лодки на больших дистанциях и имели запас времени для уклонения от возможного обнаружения советской подводной лодки. Кроме того, вероятный противник имел

более совершенные средства классификации обнаруженной цели. На подводных лодках нашего проекта увеличение дальности обнаружения американских подводных лодок осуществлялось через проведение организационно-технических мероприятий, нацеленных на снижение уровня помех работе собственного гидроакустического комплекса и на снижение шумности подводных лодок. Эти меры дали свой положительный результат. Но одного только этого было недостаточно.

Количество контактов с американскими подводными лодками снижалось. Снижалась и продолжительность контактов. Необходимо было дорожить каждым контактом с иностранной подводкой лодкой. Требовалось повысить достоверность классификации цели, для чего и стали использовать аппаратуру 3348. Аппаратура позволяла провести спектральный анализ обнаруженного шума в низкочастотном диапазоне. Если бы на подводной лодке имелась картотека спектральных характеристик различных шумов, то сравнением спектральной характеристики обнаруженного шума с имеющимися в картотеке можно было



Боевая служба. Слева направо: старший кок-инструктор мичман Анатолий Иванюша. С Анатолием я ходил в свою первую автономку на 87 суток в 1977 году в Средиземное море; старшина команды радиометристов мичман Олег Куликов; старшина команды гидроакустиков мичман Владимир Казанских. Средиземное море. 1980 год

бы достоверно установить принадлежность шума конкретному носителю. На подводных лодках в то время таких картотек (баз данных) не было. Имелись ограниченные данные о дискретах с повышенным уровнем шума подводных лодок вероятного противника. Использование этих данных в аппаратуре ЗЗ48 не давало точной классификации обнаруженного шума, но повышало вероятность его классификации как принадлежащего подводной лодке в случае определенных совпадений анализируемого сигнала и известных дискретных составляющих подводных лодок вероятного противника.

При испытаниях ЗЗ48 в полигонах боевой подготовки по своим подводным лодкам различных проектов аппаратура показала хорошие результаты и устанавливалась на подводную лодку боевой службы в помощь основным средствам обнаружения.

18 августа 1974 года ПЛА К-438 с 343-м экипажем на борту вышла из губы Западная Лица, погрузилась и приступила к выполнению задач боевой службы. Район несения боевой службы — Средиземное море. Старший на борту с правами заместителя командира дивизии, командир 173-го экипажа капитан 1-го ранга Валентин Евгеньевич Соколов, вел себя спокойно и выдержанно. Капитан 1-го ранга А. Н. Коржев немного нервничал, но потом успокоился.

Мое посвящение в подводники прошло на средней палубе второго отсека. Выпил плафон морской воды и поцеловал кувалду, смазанную амсом (морской смазкой АМС-3).

Для гидроакустической группы боевая служба была тяжелой. Ведь основной и приоритетной задачей являлось обнаружение иностранной подводной лодки. Наши глаза, уши и нервы находились в постоянном напряжении. Каждая вахта была нацелена на бдительное выполнение обязанностей, поиск целей, классификацию шумов. Наши усилия и старания были вознаграждены — была обнаружена иностранная подводная лодка. На классификацию любого подозрительного шума командир приказал вызывать на боевой пост старшину команды. Классификацию обнаруженной цели как атомной подводной лодки произвел я.



БП-22. На вахте первая боевая смена. Старший смены старшина команды гидроакустиков мичман Владимир Васильевич Казанских и гидроакустик матрос Дмитрий Александрович Боярский. *Восточное побережье США. 1982 год*

Всплытие на перископную глубину, использование радиолокационной станции по шумопеленгу и отсутствие радиолокационного контакта утвердило окончательную классификацию цели как иностранной ПЛА. Донесли на управляющий командный пункт. Слежение продолжалось более часа. Это был успех. Сразу после этого понизился накал страстей, появилось доверие к действиям акустиков. И мы воспряли духом, поверили в себя, в свои возможности и способности. Стало легче. Нас всё время настраивал на оптимистический лад и поддерживал в трудную минуту прикомандированный с К-370 на боевую службу с нами командир БЧ-4, РТС капитан 3-го ранга Валерий Исак — грамотный и тактичный офицер. Нам его напоминал в последующем пришедший к нам в экипаж на должность командира БЧ-4, РТС капитан-лейтенант Николай Алексеевич Красев.

Боевую службу нам продлили. Продолжалась она 87 суток. Принимали участие в учениях с кораблями 5-й оперативной эскадры ВМФ СССР в Средиземном море. Для загрузки провизии всплывали в надводное положение, швартовались



Два лучших старшины команды: мичманы Владимир Николаевич Коломиец и Владимир Васильевич Казанских. *Азорские острова. 1982 год*

к плавбазе. Погрузку производил личный состав плавбазы — загорелые парни в тропической форме одежды. Мы на их фоне выглядели как лампы дневного света — белые. Запомнилось мясо, упакованное в марлю и целлофан (тогда это казалось чем-то диковинным). Заместитель командира по политической части капитан 3-го ранга Василий Никитович Кушнир объявил, что можно написать письма домой, их отправят на корабле, который идет в Севастополь, а оттуда как обычное письмо. Я написал письмо и отправил. Жена, когда получила письмо, подумала, что я где-то на отдыхе, а я в это время был под водой. Дальше всё шло спокойно и размеренно.

Когда вернулись в базу, многих за этот поход наградили. Меня книгой. Стоял дежурным по команде, и меня для награждения вызывали в штаб дивизии. Награждение производил командир дивизии контр-адмирал Чернов.

В 1975 году в составе экипажа я прошел подготовку в Учебном центре ВМФ в городе Обнинске. В этом же году экипаж принимал участие в учениях под руководством Главнокомандующего ВМФ «Океан-75» в Северо-Восточной Атланти-

ке. В сложных погодных условиях успешно выполнили поставленную задачу — обнаружили и атаковали конвой условного противника. Была выпущена практическая торпеда с установками на потопление.

За время службы в 343-м экипаже с сентября 1973 года по декабрь 1985 года было много событий, все и не вспомнить. В 1976 году в экипаж после окончания ВВМУРЭ им. А. С. Попова пришел на должность командира ГАГ лейтенант Николай Николаевич Пинчук. Добросовестный и порядочный офицер. Не стеснясь, учился у нас всему, что знали и умели мы. В этом же году для проведения ремонта мы перевели подводную лодку К-481 сначала на СРЗ-10 в Полярный, затем на СМП «Звездочка» в Северодвинск. Повторно прошли обучение в учебном центре в Обнинске. В 1977 году в экипаж пришел капитан-лейтенант Н. А. Красев. Это лучший командир боевой части связи — начальник радиотехнической службы в 3-й дивизии на протяжении многих лет. Рассказывать о нем можно много, но наиболее емко его характеризуют такие качества: профессионализм, честность, справедливость, преданность



Дружный мичманский коллектив БЧ-4 и РТС. *Слева направо: верхний ряд — старшина команды гидроакустиков В. В. Казанских, старшина команды радиометристов Н. М. Маслов, между ними техник-гидроакустик В. М. Иванюк; нижний ряд — техник ЗАС Ю. М. Гуменник, старшина команды радиотелеграфистов В. Н. Коломиец, старший гидроакустик В. В. Глинский. Боевая служба. 1982 год*

семье и товарищам. Корабельный боевой расчет нашего экипажа, в котором капитан 3-го ранга Н. А. Красев всегда являлся одной из главных фигур, на протяжении многих лет признавался лучшим в дивизии. В подтверждение своих слов ниже приведу выдержки из статьи в газете «На страже Заполярья» от 27 ноября 1983 года.

В августе — октябре 1977 года экипаж на ПЛА К-481 совершил поход в Северный Ледовитый океан, обеспечив безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» из порта Мурманск в географическую точку Северного Полюса. Эки-

паж находился под паковым льдом Арктики, не всплывая, 28 суток. На случай аварийного всплытия на подводную лодку были загружены две специальные торпеды, применение которых не потребовалось. Для наблюдения за ледовой обстановкой были открыты дополнительные посты наблюдения в трюме второго отсека на перископе и в центральном посту на телевизионном комплексе МТ-70. Вахтенные этих дополнительных постов наблюдали полыньи больших размеров. Однако задача всплытия перед подводной лодкой не стояла. Для обеспечения выхода подводной

## ИДЕАЛЬНЫЙ КБР

**МОЙ ВОПРОС**, каким они представляют себе идеальный корабельный боевой расчет, собеседники почти неизменно встречали контрвопросом: «А разве такой бывает?» Но это была первая — спонтанная, непровольная реакция. После небольшого раздумья те, с кем довелось мне беседовать — командир корабля, помощник, штурман, командир БЧ-4 — начальник РТС, другие офицеры и мичманы начинали говорить, каким хотелось бы им видеть КБР. Если собрать воедино все, что я услышал, то можно без особого труда вывести «формулу» идеального корабельного боевого расчета. А сравня полученное с тем, что есть, так сказать, в наличии, определить, чего не хватает тому или иному конкретному КБРУ, что еще в нем нуждается в доводке. Итак, идеальный КБР в сравнении с расчетом, о котором у нас сегодня идет разговор.

### Идеальный КБР — КБР одного экипажа

Казалось бы, о чем речь — будто и без того непонятно, что в корабельный боевой расчет должны входить представители только «своего» экипажа. Так-то оно так, но подчас случается, что некоторых специалистов — как правило, ведущих — откомандировывают на другие корабли. Подобная ситуация какое-то время имела место и здесь. КБР готовился к выполнению огневого упражнения, а нескольких офицеров и мичманов, пусть и ненадолго, привлекли к работам на других экипажах. Приходилось подготовку к торпедной стрельбе вести кое-где «вторыми звеньями» — за командира боевой части работал командир группы, за командира группы — старшина команды, за старшину — старший специалист. С одной стороны, это и неплохо — практика в выполнении обязанностей не ступень выше занимаемой должности никому не помешает. Но если говорить об интересах подготовки к выходу в море, то они, конечно, отчасти от этого страдают. Есть ли выход из такого положения?

— Как думаете, почему я периодически хожу в море с другими экипажами? — спрашивает меня капитан-лейтенант Н. Красев — командир БИПа, мастер военного дела. — Да потому, что кое-где не очень торопятся вводить в линию своих молодых офицеров, предпочитая брать уже хорошо подготовленных специалистов «со стороны». Слабому КБРУ это, несомненно, выгодно, а сильному, извините, накладно...

### Идеальный КБР — наиболее сплоченный коллектив экипажа

На корабле немало коллективов — в том числе взаимопроницающих, перекрещивающихся: офицерский, мичманский, матросский, коллективы подразделений, боевых смен и так далее. Все они должны быть крепкими, сплоченными, готовыми к решению любых задач. Но самым крепким, самым сплоченным необходимо быть корабельному боевому расчету, ибо на нем проверяется сплоченность всех остальных коллективов экипажа, ибо он ведет бой.

И в этом отношении «наш» КБР очень близок к образцу. Так считают сами члены КБРА, так считает командир корабля, так считает вышестоящее командование. Но резервы есть и здесь. Один из путей повышения сплоченности расчета — активизация работы его партийной группы. Благо коммунистов в ней немало. Она должна работать постоянно, а не только при подготовке к выполнению боевого упражнения и при его выполнении.

Особая забота об укреплении КБРА, повышении его сплоченности вовсе не означает, что он находится в привилегированном положении по отношению к остальному экипажу, что он ему противопоставляется. В бою взаимодействие КБРА с остальной частью экипажа должно быть четким.

В этой же части подводных лодок в свое время был такой случай. На завершающем этапе торпедной атаки молодой командир корабля приказал дать полный ход. Но механики не смогли выполнить команду, так как командир корабля не полностью учел определенные особенности дегазированной установки. В атаку пришлось выходить повторно.

### Идеальный КБР — КБР, где у командира высокая степень доверия к данным, вырабатываемым каждым специалистом.

Добиться такого положения непросто. И в силу не только фактора субъективного — различного уровня подготовки членов КБРА, но и объективного — разной разрешающей способности аппаратуры, используемой для выработки тех или иных данных, ее технического состояния, влияния среды, в которой производятся измерения, и т. д. Потому и занимается сам старший помощник командира корабля осреднением данных. И все же степень доверия у командира к данным каждого специалиста — своя. И зависит она прежде всего от мастерства человека.

Есть в КБРе такие офицеры и мичманы, на чьи данные можно положиться полностью. Это капитан-лейтенант Н. Красев — о нем уже немало говорилось. Командир штурманской боевой части — у него, как сказал командир корабля, есть своя система расчетов (разрабатывать ее он начал еще в училище), которая позволяет получать данные более точные, чем обычным методом. Один из специалистов мичман В. Казанских. В рекламе он не нуждается — его и без того хорошо знают далеко за пределами экипажа. Вот уж действительно мастер военного дела! Говорят, что когда-то даже такой эксперимент провел: лодка вышла на перископе, и нужно определить пеленг на далеко отстоящую надводную цель визуальным и акустическим способами. И акустический пеленг в точности совпал с визуальным. Не каждый гидроакустик может похвастать таким результатом. Одним словом, многие офицеры и мичманы КБРА могли бы ставить на выработываемые ими данные личное клеймо качества — конечно, если бы это было возможно. Но есть в расчете и молодые специалисты, от которых и зависит, быть ли КБРУ идеальным — хотя бы по данному условию.

### Идеальный КБР — КБР, где крепка воинская дисциплина

Старший лейтенант А. Семенов, минер, рассказывает такую историю:

— Был я прикомандирован к другому экипажу. И что меня поразило у торпедистов, так это слабая дисциплина. И вина в том была их командира — создавалось впечатление, будто он считает, что командует кланом, а не людьми. Он практически не руководил работой людей — мои командиры уходили в пустоту. Дело дошло даже до того, что буквально за минуту до залпа торпедисты стали поерекаться друг с другом, выясняя, кто из них лучше знает, как действовать.

Рассказанное старшим лейтенантом Семеновым вовсе не означает, что в возглавляемом им подразделении вопрос с дисциплиной уже решен раз и навсегда, что в целом в КБРе нет никаких проблем. Они, конечно, не столь ярко выражены, но они есть, эти недостатки, ведущие, скажем так, к потере тяги. Командование корабля, партийная и комсомольская организации решительно борются с ними.

Старший лейтенант П. ИЩЕНКО,  
корр. газеты «На страже Заполярья».

лодки из-под льда у ледовой кромки постоянно дежурили два ледокола Мурманского морского пароходства, которые обозначали свое место подводными шумовыми источниками.

Когда возникли некоторые осложнения с операцией аппендицита, которую проводил корабельный врач старший лейтенант медицинской службы Петр Александрович Киселев матросу Шаготаеву, командир приказал лечиться на курс выхода из-под льда в точку вероятного нахождения ледоколов. Планировалось всплыть в надводное положение, передать матроса на ледокол и вернуться под лед для продолжения выполнения задачи по



обеспечению работы исследовательской гидрографической группы. С приближением к ледовой кромке были обнаружены шумы сначала одного ледокола, а затем и второго. Операция была завершена успешно, без осложнений. Необходимость передачи матроса на ледокол отпала. Подводная лодка развернулась и продолжила выполнение задач боевой службы подо льдом.

В 1978 году экипаж принимал от СРЗ «Нерпа» ПЛА К-369. Это была первая подводная лодка проекта 671, на которой силами судоремонтного завода флота был выполнен средний ремонт. В 1979 году экипаж проверялся Инспекцией Министерства обороны СССР. Запомнился внезапный выход в море на выполнение контрольного упражнения НТ-6 (стрельба боевой торпедой по берегу). Группа офицеров Инспекции МО СССР прибыла на подводную лодку. Проверяющие прошли в первый отсек, поднялись на торпедную палубу, показали пальцем на одну из торпед боекомплекта и сказали: «Подводная лодка должна выйти в море и произвести стрельбу по берегу этой торпедой».

При этом проверялись многие элементы боеготовности экипажа: сбор по тревоге; укомплектованность подводной лодки; экстренное при-готовление подводной лодки к бою, походу и погружению (с экстренным вводом главной энергетической установки); действия личного состава на командных пунктах и боевых постах; исправность материальной части и подготовленность личного состава к ее эксплуатации; организация действий Главного командного пункта при плавании в узкости; подготовленность корабельного боевого расчета. Мы все прекрасно понимали, что итогом проверки будет успешность или безуспешность действий минно-торпедной боевой части по применению торпедного оружия. Стрельбу произвели по мысу Пикшуев в Мотовском заливе. Действия экипажа признаны удовлетворительными.

За оставшиеся годы службы командирами экипажа назначались: в 1979 году капитан 3-го ранга В. Г. Белоусов, в 1981 году капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов, в 1982 году капитан 2-го ранга А. Н. Шпортко. С каждым из них я был на боевой службе. Наиболее интересной была боевая служба в декабре 1982 — феврале 1983 года. Командир М. Ю. Кузнецов, старший на борту капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Первая половина плавания прошла в районе Азорских островов — обеспечивали работы группы научных судов Академии наук СССР. Совершили переход к Восточному побережью США. На переходе встретили Новый год. У американского побережья осуществляли



Фото в День подразделения БЧ-4, РТС.

*Первый ряд (слева направо):* заместитель командира по политической части капитан 2-го ранга Вячеслав Михайлович Рыжов, командир экипажа капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортко, командир БЧ-4, РТС капитан 3-го ранга Николай Алексеевич Красев. *Второй ряд (слева направо):* представитель Особого отдела КГБ СССР капитан-лейтенант Андрей Ежов, мичман Владимир Казанских, мичман Юрий Гуменик, мичман Эдуард Ольшевский, мичман Владимир Коломиец. *Средиземное море. 1984 год*



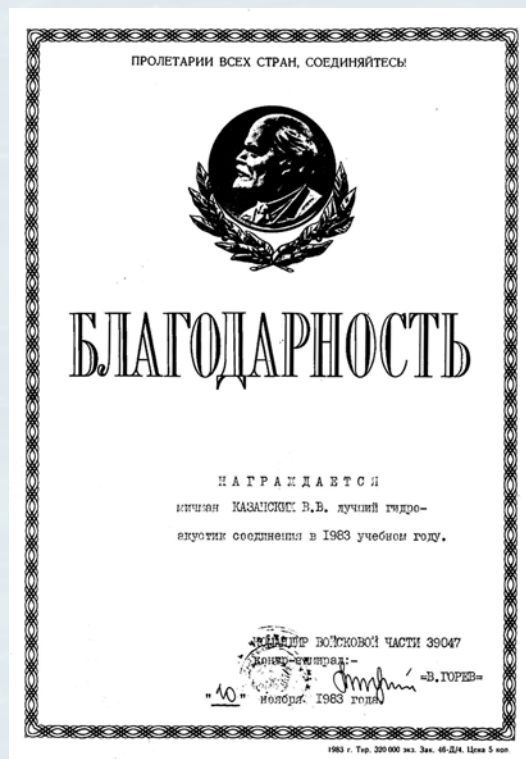
Задумались о предложении старпома (в центре — старший помощник командира капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин, слева В. В. Казанских, справа О. В. Куликов).

*Средиземное море. 1980 год*



поиск новой американской 24-ракетной стратегической подводной лодки, которая должна была выйти на испытания. Нас наводили авиация и разведывательный корабль. Подводная лодка находилась в водах течения Гольфстрим. Температура забортной воды под 30 °С. В отсеках душно. Объявлен режим «Тишина». Первой через наш район прошла дизельная подводная лодка, мы ее пропустили. Через какое-то время прошла атомная, тип «Огайо», которую мы ждали. Выполнили все предписанные нам в этом случае действия, в том числе запись шума на магнитофон и подробное описание контакта.

По итогам боевой и политической подготовки с 1977 по 1982 год приказом командира 3-й дивизии я объявлялся «Лучшим гидроакустиком дивизи-



зии» и награждался грамотой. В 1982–1984 годах «Лучший старшина команды — гидроакустик дивизии». В 1978 году присвоена классная квалификация «Мастер военного дела». Присвоено воинское звание старшего мичмана. За время военной службы был награжден юбилейной медалью «60 лет Вооруженных Сил СССР» и «За безупречную службу» III степени. Был представлен к награждению «Медалью Ушакова». Наградной лист не реализован.

В сентябре 1973 года зарегистрировал брак с Валентиной Георгиевной Мальневой. У нас двое детей: дочь Светлана (1974 года рождения) и сын Владислав (1981-го). Три внуки: трех, семи и восемнадцати лет. Проживаем в городе Курске.



## Старшина команды радиометристов 343-го экипажа мичман Николай Васильевич Горбоконь о жизни и военной службе

Я родился 23 августа 1963 года в украинском селе Копиевке Тульчинского района Винницкой области. Мой отец Василий Ефремович продолжительное время работал комбайнером в местном колхозе, мать Лидия Петровна — дояркой на животноводческой ферме. Родители — трудолюбивые, старательные, добросовестные люди, ответственно относились к своей работе, всегда были передовиками в труде. В настоящее время они на пенсии. Детей было двое: я и старшая сестра Раиса, 1961 года рождения. В семье были дружные спокойные отношения. Мы уважали родителей, родители любили и заботились о нас. Наше детство прошло в родном селе.

В 1970 году я пошел в первый класс Копиевской восьмилетней общеобразовательной школы. Учиться нравилось, было интересно каждый день узнавать что-то новое, ранее неизвестное. Учился на «отлично» легко и без напряжения. Школьные годы запомнились как самые беззаботные и веселые. За достижения в учебе с первого по седьмой класс награждался Почетными грамотами. Летом много времени проводил на сельском пруду. Как и все сельские мальчишки рано научился плавать. Участвовал в заплывах наперегонки. Часто выходил победителем. В селе было шесть прудов, так что порыбачить тоже было где. Любил покататься на велосипеде. Зимой катался на лыжах, играл в хоккей. Всегда тянуло к технике. Занимался ремонтом своего велосипеда. Изучил мотоцикл отца. Особо привлекало занятие фотографией. Любил фотографировать и печатать самые разные снимки.

В седьмом классе проявился интерес к радиолитературе, которое следовало отнести к практическим занятиям электротехникой: это была намотка трансформатора сварочного аппарата; подключение трехфазного двигателя в однофазную сеть; прокладывал электропроводку и ремонтировал бытовые электронагревательные приборы. Этому меня никто не учил. Прочитав что-либо в каком-нибудь журнале, старался опробовать это

на практике. К радио меня приучил мой товарищ, старше меня на восемь лет. Он подарил мне ламповый усилитель мощностью 5 ватт. В литературе нашел схему радиоприставки и с помощью товарища собрал радиопередатчик. Неподдельный интерес и гордость перед друзьями вызывали их оценки наших способностей и мастерства, когда они слышали в эфире наши голоса.

Во время учебы в школе приходилось работать в колхозе — в основном летом, во время прохождения практики по окончании учебного года. Пропалывал подсолнухи и сахарную свеклу. А осенью, когда в колхозе шла уборка урожая, школьников привлекали на уборку кукурузы (подбирали за комбайном) и опять же сахарной свеклы. Дома, как и у всех сельских ребят, работы всегда было много: весной высаживали картошку, лук, чеснок, сеяли свеклу, морковку, петрушку, редиску. Летом все необходимо прополоть от бурьяна, окучить картошку. Осенью собирать то, что выросло. Кроме того на огороде высаживали клевер, и его надо было в течение лета 3–4 раза скосить, высушить и заготовить на зиму корм для животных, так как всегда держали корову, теленка и лошадь. Это были мои обязанности.

В 1978 году я окончил восьмой класс. Сдал экзамены: четверка по алгебре, остальные предметы на «отлично». Преподаватель говорила родителям, что можно было пересдать алгебру, но я из принципа делать этого не стал. Получил свидетельство о восьмилетнем образовании. Сестра уже второй год жила в городе Тирасполе Молдавской ССР и училась в пищевом техникуме на отделении технологии мясопродуктов. В то время эта профессия была востребована, с работой проблем не было, и она решила получить такую специальность.

Вот и для меня встал вопрос: куда идти учиться? Хотел учиться в радиотехническом техникуме, но сестра посоветовала приобрести специальность механика по холодильным установкам, по которой в ее техникуме обучались многие парни. Подумал и решил, что специальность хорошая, по оконча-

нии техникума найти работу проблемы не будет. Послушал сестру и вместе со своим одноклассником поехал за 400 км от дома, в город Тирасполь сдавать экзамены в техникум, в котором училась сестра. Было необходимо сдать алгебру и написать диктант по русскому языку. Экзамены сдал успешно и был зачислен в техникум на специальность техника-механика холодильно-компрессорных машин и установок. Товарищ не прошел по конкурсу. Работы по такой специальности в нашем колхозе не было. Был расчет на работу в городе, где такие специалисты были востребованы.

Во время учебы жил в общежитии от техникума. После третьего курса была производственная практика продолжительностью три месяца на мясокомбинате в городе Белцы на севере Молдавии. Специальность я знал хорошо, и меня оформили на рабочее место, я ходил по сменам еще с двумя рабочими. Учеба в техникуме давалась легко. Задолженностей не было: все зачеты, работы и экзамены сдавал в срок. Был одним из лучших студентов техникума. Из преподаваемых предметов больше всего нравились предметы по специальности и особенно электротехника. В техникуме увлекся спортом, посещал спортивные секции, участвовал в соревнованиях. Занимался боксом, но после того как получил травму носа, перешел на вольную борьбу. Получил второй спортивный разряд по ней.

Продолжал увлекаться радиоделом, было желание учиться по радиотехническому профилю. Задумал после первого курса обучения перевестись в Винницкий радиотехнический техникум. Поехал домой, чтобы посоветоваться с родителями. В итоге принял решение: продолжить обучение в пищевом техникуме, получить специальность.

В феврале 1982 года окончил техникум по специальности «техник-механик холодильно-компрессорных машин и установок». Получил направление на работу в одну из организаций города Кишинева, занимающуюся ремонтом охлаждаемых витрин в кафе, столовых и ресторанах. Было предложение продолжить обучение в Одесском электротехническом институте. Для получения диплома с отличием не хватило двух пятюрок, и классный руководитель предлагала

пересдать эти предметы. Я отказался, так после техникума не собирался поступать в институт. С окончанием техникума заканчивалось действие отсрочки от призыва на действительную военную службу, и я хотел пойти в армию. В те годы служба в армии еще воспринималась молодежью как почетная обязанность каждого гражданина. На работу устраиваться не стал. Вернулся к родителям, перед отъездом надо было помочь им по хозяйству.

В апреле 1982 года из Тираспольского РВК получил повестку о призыве на военную службу. Убыл для прохождения медицинской комиссии. После ее прохождения 21 апреля должен был явиться на республиканский сборный пункт в городе Кишиневе. Сообщил родителям, чтобы готовились к проводам. Вернулся в Тираспольский РВК, а оттуда в Кишинев. Здесь формировались команды различного назначения и с прибытием сопровождающих отправлялись по различным направлениям. Снова прошел комиссию, на которой сказали: «Команда 150-Б. Морфлот». Меня ни о чем не спрашивали. Вся информация обо мне была известна: и увлечения радиоделом и спортом, и специальность, по которой только что окончил техникум. Определяющим для включения меня в эту команду было мое состояние здоровья. У меня не было никаких изъянов.

На третий день пребывания на сборном пункте появился сопровождающий с флота — черная шинель, брюки клеш, белая фуражка и белое кашне. Это был мичман Северного флота. Вид — глаз не оторвать. Он очень отличался от представителей других видов Вооруженных Сил и родов войск. Мичман принял команду «150-Б. Морфлот» в составе десятка новобранцев, таких как я, и самолетом повез нас на Север. Прибыли в город Северодвинск во флотский экипаж. На следующий день нас переодели во флотскую одежду. Прошел еще одну медицинскую комиссию плюс барокамеру под давлением три атмосферы. Только половина состава нашей команды «150-Б» была признана годной для службы в плавсоставе. Это меня несколько не смутило, я был к такой службе готов. В экипаже было много представителей самых различных учебных отрядов. Каждый из них рассказывал о своем учебном отряде и пред-

лагал содействие в направлении именно в этот отряд. Всем оставшимся составом команды «150-Б» мы изъявили желание обучаться в учебном отряде ОСНАЗ в городе Киеве. В Северодвинске еще продолжалась зима, а в Киеве весна, скоро зацветут каштаны, на улицах появятся по-весеннему легкие и красивые девушки. Это тоже повлияло на наш выбор. Из Североморска — назад на Украину. Теперь уже в Киев, в учебный отряд на Васильевском полуострове на берегу Днепра.

В мае я принял военную присягу. В учебном отряде прошел тесты по приему на слух азбуки Морзе. Результат неутешительный. Когда я сказал о своем увлечении радиоделом, меня определили в группу радиомастеров по аппаратуре ОСНАЗ. Учили с азов. Изучали радиодетали, различные схемы подключения всевозможных устройств. Изучали аппаратуру, используемую на кораблях и в частях флота: радиоприемники, пеленгаторы и другие устройства. Мне это нравилось. Меня впервые учили радиоделу профессионально. Учеба в отряде давалась легко. Мне было интересно. По выходным, при нормальной успеваемости и знании уставов ВС СССР, рассказав наизусть статью «Солдат (матрос) обязан...», получал увольнение в город.

Через полгода обучение в учебном отряде закончилось. Мне сказали: едешь на Север. Получил сухой паек на трое суток, сел в поезд в Киеве, через три дня вышел из поезда в Мурманске. Автобусом перевезли в Североморск в 8-й флотский экипаж. Сидел и ждал, когда меня кто-нибудь заберет в какую-нибудь часть. Прошел слух, что повезут в какую-то Гремиху. Что это где-то у черта на куличках, что это самое худшее из того, что может быть. Пребывание в 8-м экипаже было невыносимым. Быт совершенно необустроен. Я мечтал о своей кровати, тумбочке и простынях. Поэтому был согласен на любой гарнизон и любую часть. Даже в какую-то страшную и неизвестную Гремиху. На пятые сутки — в автобус и снова в Мурманск. Но не на железнодорожный вокзал, а на морской. Посадили на теплоход «Вацлав Воронский». Началось морское путешествие в Гремиху.

С теплохода привели на 521-й узел связи Северного флота. Определили на передающий радиодеталь на должность командира отделения. Бы-

стро освоил специальность, одним из первых сдал зачеты на самостоятельное обслуживание заводов и был допущен к боевому дежурству. По возможности продолжал заниматься радиоделом. Разработал и внедрил рационализаторское предложение «Громкоговорящая связь передающего центра».

Познакомился с мичманами 1654-го склада средств связи, которые приходили на узел связи на политические занятия. От них узнал, что это за часть, чем занимается, какие задачи выполняет. На складе имелись вакантные должности мичманов. Так как я имел среднее техническое образование, мне для присвоения воинского звания «мичман» не надо было проходить обучение. Через полтора года срочной военной службы по призыву написал рапорт с просьбой назначить для дальнейшего прохождения службы на 1654-й склад. В июне 1983 года приказом командующего 11-й флотилией подводных лодок Северного флота мне было присвоено воинское звание «мичман» с назначением на должность техника — начальника мастерской ремонта и консервации 1654-го склада средств связи 11-й флотилии ПЛ. За время службы в части получил большой опыт ремонта радиоаппаратуры.

Встречаясь с командирами боевых частей связи — начальниками радиотехнических служб подводных лодок, которые приходили на склад связи по служебным вопросам, узнал о службе на подводных лодках. Заинтересовал меня 343-й экипаж 3-й дивизии подводных лодок. Я пришел в экипаж. Беседовал со мной командир боевой части связи капитан 3-го ранга Николай Алексеевич Красев. Всё обстоятельно расспросил меня: об образовании, об окончании учебного отряда, о службе на 521-м узле связи и в 1654-м складе средств связи. Поинтересовался причинами смены места службы и желания служить на подводной лодке. Рассказал о специфике и трудностях службы подводника. Ответил на все интересующие меня вопросы. Предложил написать рапорт о переводе в 343-й экипаж. Я понял, что меня берут на подводную лодку.

В январе 1985 года я был назначен в 343-й экипаж на должность старшины команды радиометристов.

Вспоминая прошлое, могу с полной ответственностью сказать, что служба в 343-м экипаже для меня была самая трудная, но в то же время самая незабываемая и важная. Всегда чувствовал свою значимость как специалиста, как человека. Всегда чувствовал поддержку товарищей по службе, доверие своих командиров и начальников. На подводной лодке как нигде более проявились чувство товарищества между людьми, взаимопомощь и уважение друг к другу. Дружеские отношения, установившиеся на экипаже, продолжаются до сих пор.

Начиналась служба в экипаже тяжело. Только на подводной лодке я понял, что такое военная служба. Прошлая служба — это действительно были цветочки. Ягодки были впереди. В заведовании большое количество аппаратуры. Всё новое, до этого неизвестное. Я проявил терпение и настойчивость. В установленный срок сдал зачеты на самостоятельное обслуживание радиолокационной техники заведования, по устройству подводной лодки. Был принят в дружный мичманский коллектив своей боевой части и экипажа. Существенную помощь мне оказали мичманы А. Ю. Чекалин и В. Н. Коломиец. Это были опытные товарищи, у них было чему поучиться. Прежде всего, при всей важности должности старшины команды радиометристов и обслуживаемой им радиолокационной техники, необходимо было понять, что в зависимости от конкретной ситуации, поставленных задач и условий их выполнения действия радиометриста могут быть первичными или вторичными. Например, при проходе узкости первичными задачами и действиями являются обеспечение надежной работы радиолокационной станции обнаружения надводных целей РЛК-101 и непрерывная выдача данных надводной обстановки на БИП (боевой информационный пост) и штурману. При этом выбор режима работы РЛС (навигационный или боевой передатчик, работа в секторе, шкала и прочее) — элемент важный, но второстепенный. При проходе узкости никогда не используется поисковая РЛС МРП-10 «Залив-П». Это вопрос даже не второстепенный. В районах боевой службы при всплытии подводной лодки на перископную глубину, независимо от целей всплытия, всегда должна быть готова к работе МРП-10

с задачей обнаружения работающих РЛС и их классификации. Это первичная задача. На боевой службе РЛС РЛК-101 в активном режиме может быть использована при окончательной классификации контакта с подводной лодкой. Если перед всплытием ПЛ на перископную глубину командиром ПЛ поставлена задача использования РЛС РЛК-101, в этом случае станция должна быть включена и готова к немедленной работе по приказанию. Это важнейшая задача, но вторичная. При подъеме ПМУ «Залив-П», как только антенна выдвигается на поверхность, всё внимание радиометриста относительно работающей РЛС должно быть нацелено на определение, авиационная (наиболее опасная) РЛС или корабельная, изменение направления и силу сигнала. Это первично. Очень важные элементы этих первичных действий радиометриста — быстрота мышления и анализ принимаемого сигнала РЛС. Определяющим при этом является уровень подготовленности радиометриста, его мастерство. Радиометрист всегда должен помнить и искать в обнаруженном сигнале характеристики, задающие степень его опасности. Наиболее опасный сигнал — сигнал самолетной РЛС с быстро изменяющимся направлением и слабый по силе (РЛС работает в задней полусфере самолета). При обнаружении такого сигнала радиометрист должен произвести немедленный доклад на ГКП, а ПЛА в обязательном порядке должна произвести маневр уклонения и отрыва от возможного слежения противолодочного самолета. Этим мне предстояло овладеть. Этому меня учили начальник РТС Николай Красев и старшина команды ОСНАЗ Саша Чекалин.

Помню свой первый выход в море — надводный переход из Гремихи на завод в город Полярный. На этом переходе произошло мое «боевое крещение» как старшины команды радиометристов. Какие ощущения от выхода в море на подводной лодке? Прежде всего то, что подводная лодка — очень большой насыщенный механизм, управляемый людьми. Человек, никогда не спускавшийся в подводную лодку, не может себе представить всей картины — что из себя она представляет и что происходит там, внутри. Второе ощущение — это качка, и килевая и бортовая. Подводная лодка — корабль небольшой длины. Баренцево море —

мелкое море, ветер быстро поднимает волну. Подводную лодку в надводном положении всегда качает. Ощущение от качки такое, как будто у тебе внутри ложкой все перемешали.

Вышел из строя основной передатчик радиолокационной станции. Пришлось перейти на работу навигационным, менее мощным. Картинка на экране РЛС плохая, нечеткая, изображение размыто. Вахтенный офицер на мостике получает нечеткие доклады. Уже тогда я понял, как важно хорошо знать устройство материальной части своего заведования, основные неисправности и их устранение, чтобы не подвергать опасности свою подводную лодку. Этому я посвятил много внимания и времени. Всё закончилось нормально. В Полярный мы пришли без происшествий. Подобных неприятных ситуаций больше никогда не было.

После завершения ремонта подводной лодки на СРЗ-10 в городе Полярном с представителями завода выходили в море на глубоководные испытания. Погружались на рабочую глубину 220 м. Вот на этой глубине и было мое посвящение в подводники. По настоянию товарищей аварийный плафон морской воды выпил не отрываясь с первого раза.

Был еще один запомнившийся мне как старшине команды радиометристов случай. Дело было в Мотовском заливе. Нам предстояло пройти контроль шумности подводной лодки. Работать должны были со специальным судном СФП (судно физических полей). В Мотовский залив вошли в надводном положении. Заняли полигон. СФП еще не прибыло. Подул северный ветер. Резко испортилась погода. Опустился туман. Видимость — ноль. Снежные заряды. Вахтенный офицер с мостика не наблюдает носовую оконечность подводной лодки. Вся надежда на исправную работу РЛС. Станция работает круглосуточно, никуда не отлучаюсь из штурманской рубки. Передатчики РЛС работают поочередно. Не спал почти двое суток. Выдерживал с трудом, а станция — хоть бы что. РЛС РЛК-101 и старшина команды радиометристов мичман Н. В. Горбоконь обеспечили безопасное маневрирование подводной лодки вблизи берега в сложных погодных условиях. Когда погода улучшилась, прибыло СФП, успешно прошли контроль шумности и вернулись в базу. За время

службы в экипаже мне не пришлось менять должность: мне она нравилась и у меня все получалось.

В отпуске за 1985 год познакомился со своей будущей женой Надеждой Анатольевной. Родилась Надя 16 февраля 1967 года в том же селе, что и я, — в Копиевке Винницкой области. После возвращения из отпуска, примерно через месяц, обратился к начальнику РТС с просьбой об отпуске по семейным обстоятельствам. Изложил причину необходимости отпуска, и командир экипажа капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортько предоставил мне 10 суток, не считая времени на дорогу. Улетел на Винничину на свадьбу. Она состоялась 11 августа в нашем родном селе. После свадьбы — сразу на Север. Середина августа — время проблематичное для возвращения из отпуска на Север. Многие возвращаются из отпусков и к школе. Билетов на самолет Винница — Мурманск не было, и мы поехали поездом. Трое суток тряслись в поезде через Украину и Белоруссию. На теплоход — тоже проблема: мест в каютах нет. 14 часов в авиационных креслах в кормовом салоне. Эта поездка долго помнилась Надежде — ее качало еще несколько дней после того, как мы сошли с теплохода.

Смену места жительства жена восприняла спокойно, как и подобает жене моряка. Собралась и поехала вместе со мной и даже не спросила, где и как мы будем жить, есть ли жилье и какое. Жизнь начали в комнате деревянного барака в Гремихе. Потом снимали комнату в Островном на улице Бессонова. И только позднее получили квартиру на улице Соловья, в доме № 15. Мы оказались соседями с Николаем Алексеевичем Красевым. Иногда я слышал, как он воспитывал сына.

В 1986 году в составе экипажа я совершил автономный поход на боевую службу на ПЛА К-481 в Средиземное море. В период длительного плавания были моменты, когда мурашки начинали бегать по коже. Вспоминается один из них. Находимся в Атлантическом океане на переходе в Средиземное море. Глубина 90 м. Наверху шторм, даже на этой глубине лодку слегка покачивает. Под килем порядка 2000 м. И вдруг сигнал аварийной тревоги — сработала аварийная защита атомного реактора обоих бортов. Подводная лодка теряет ход и начинает медленно погружаться. По

аварийной тревоге каждый остается там, где его застал сигнал. За несколько минут глубина погружения подводной лодки увеличилась до 180 метров. В этой ситуации ты просто ждешь, надеешься на профессионализм своих товарищей, веришь в них, от тебя лично ничего не зависит. Помню, что на ту ситуацию не все отреагировали спокойно. кое-кто был близок к панике, хватался за ИДА-59 (индивидуальный дыхательный аппарат). Но всё обошлось благодаря умелым и грамотным действиям Главного командного пункта, операторов пульта ГЭУ, вахтенных энергетических отсеков и рулевого. Действиями соответствующих специалистов реакторы обоих бортов были выведены на соответствующую мощность, лодка дала ход и всплыла на заданную глубину. Всё обошлось, но помнится до сих пор. Ну и самые приятные моменты — это возвращение с боевой службы. Шум воздуха, подаваемого в цистерны главного балласта, всплытие в надводное положение и покачивание подлодки на волне у берегов родной базы... Ощущение незабываемое.

Осенью 1986 года Н. А. Красев убыл к новому месту службы. На должность командира боевой части связи — начальника радиотехнической службы экипажа был назначен капитан-лейтенант А. А. Зоткин. В 1987 году приказом командира 3-й дивизии капитана 1-го ранга В. Д. Ямкова я был объявлен «Лучшим радиометристом 3-й дивизии» и награжден грамотой.

В Гремихе жена устроилась работать в детский сад нянечкой. Работала до начала декретного отпуска. В связи с тем, что беременность протекала сложно, а я по многу времени отсутствовал дома и не мог обеспечить жене должный уход, отвез ее домой к родителям. 3 июля 1987 года у нас в семье родилась двойня: сыновья Саша и Сережа. Жена после рождения сыновей оставалась жить у своих родителей. И мои, и ее родители продолжали работать. У матери жены серьезное заболевание. Одной с двумя маленькими детьми жене было сложно. И вот тогда я решил перевестись на берег, чтобы вместе растить детей, хотя со стороны моей жены никаких упреков и нареканий не было. Окончательное решение принял в 1988 году. К этому времени командир БЧ-5 нашего экипажа капитан 2-го ранга Сергей Александрович

Кротов уже служил в Краснодарском крае на береговом узле связи ВМФ. Свой рапорт о желании служить в той части я отправил Сергею Александровичу с просьбой передать его командованию части. В это время экипаж ушел в отпуск. Я решил, что если перевод не получится — продолжу службу в экипаже: на возможность перевода особо не надеялся. По возвращении из отпуска узнал, что приказ о моем переводе на Черноморский флот поступил на флотилию месяц назад. Назначили меня на должность техника-механика сверхнизкочастотного передатчика. Он предназначался для вызова подводных лодок, находящихся на глубине, и передачи им сигналов боевого управления. Передатчик очень мощный, антенный павильон был размещен под землей на глубине 15 метров. Вот я и занимался его обслуживанием с начальником отдела капитаном 2-го ранга Денисовым и еще семью матросами.

В этой части прослужил четыре года. Рушился Советский Союз. Жить становилось всё труднее. Вся наша родня живет на Украине. И мы с женой решили перебираться ближе к родителям. На Украине нашел часть, где собирался служить и в которую меня брали переводом из российских Вооруженных сил. В августе 1992 года получил предписание и убыл на Украину. По прибытии в указанную часть оказалось, что моя должность уже занята, и я оказался не у дел. Два месяца скитался по кадровым органам Министерства обороны Украины и только в октябре 1992 года был определен в 98-ю Севастопольскую бригаду связи на должность начальника радиомастерской АТО-2 ремонтной роты. Бригада дислоцировалась в селе Старычи Яворовского района Львовской области. АТО-2 — это передвижная мастерская по ремонту средств связи на шасси автомобиля ЗИЛ-131. При развертывании узла связи в полевых условиях на АТО-2 я выдвигался к месту дислокации узла связи и производил ремонт средств связи в полевых условиях.

В октябре 1992 года принял военную присягу на верность украинскому народу. Был переаттестован на прапорщика. В июле 1999 года присвоено очередное воинское звание старшего прапорщика. В сентябре 2003 года назначен на должность техника-начальника поверочной лаборатории из

мерительной техники, в октябре 2005 года — на должность командира ремонтного взвода вооружения ремонтной роты. 29 декабря 2005 года уволен в запас в связи с реорганизацией Вооруженных сил Украины и по состоянию здоровья.

За время службы в Вооруженных Силах СССР и Украины награжден двумя медалями: в январе 1988 года юбилейной медалью «70 лет Вооруженных Сил СССР», в ноябре 2004 года — юбилейной медалью «10 лет Вооруженных сил Украины».

После увольнения с военной службы остался с семьей жить в селе Старычи. Здесь у нас в многоквартирном доме была двухкомнатная квартира. С 2006 года работаю водителем бензовоза в нефтяной компании ANP, в настоящее время «УкрНафта». Начиная ездить на малых автомобилях, сейчас управляю «Рено» с автоцистерной емкостью 39 кубометров. Работа тяжелая и ответственная,

но мне нравится. Служба в экипаже многому научила, особенно — преодолевать трудности и брать ответственность на себя.

В 1994 году сыновья пошли в первый класс общеобразовательной школы в Старычах, которую окончили в 2004 году. Александр окончил школу с золотой медалью. В 2009 году с отличием окончил факультет телекоммуникаций Львовского государственного политехнического университета. Работает во Львове в совместной немецко-украинской компании техническим консультантом. Не женат. Сергей пошел по стопам отца: служит сверхсрочником в Западном региональном управлении пограничных войск Украины. Воинское звание — старшина. Закончил кинологический центр погранвойск в Великих Мостах Львовской области. Женат. У Сергея две дочери — Ирина и Диана, 2008 и 2011 годов рождения.

## Воспоминания о военной службе в 343-м экипаже атомной подводной лодки 3-й дивизии подводных лодок Северного флота старшины команды радиотелеграфистов старшего мичмана Владимира Николаевича Коломийца

В 343-й экипаж атомной подводной лодки 3-й дивизии ПЛ Северного флота я был назначен в январе 1978 года на должность старшего специалиста-радиотелеграфиста после окончания школы техников ВМФ при 506-м учебном Краснознаменном отряде подводного плавания им. С. М. Кирова в Ленинграде. Еще при формировании команд в Красной Горке (сборный пункт под Ленинградом) от курсантов, которые там помогали формировать команды, выдавать обмундирование, продовольственные пайки и отправлять эти команды по назначению, узнал, что в Ленинграде есть учебный отряд ВМФ, в котором готовят к службе на флоте мичманов. Эти же ребята по просьбе тех, кто впервые слышал и совершенно не понимал смысла и значения флотских слов, рассказывали более подробно об этой школе. Как и чему там учат, сколько времени необходимо учиться, что по окончании

школы присваивают звание «мичман» и служить попадаешь на подводную лодку.

Больше всего меня заинтриговало то, что этот учебный отряд и школа техников находятся непосредственно в самом городе Ленинграде. Мой отец неоднократно бывал в Ленинграде, много рассказывал о городе, его музеях, театрах, парках и выставочных залах. Помню, как мы с сестрами слушали его и мечтали посетить Ленинград, своими глазами увидеть всё то, о чем нам рассказывал отец. И вот у меня появился шанс. Я недолго раздумывал и написал рапорт с просьбой направить меня в школу техников ВМФ. Сдал экзамен, прошел проверку слуха и был зачислен в школу. Большую сложность представлял выбор специальности, по которой мне предстояло учиться, а потом служить. Совершенно не представлял себе, что это за специальности: торпедист, штур-



манский электрик, гидроакустик. Специальность «радиотелеграфист» в первую очередь понравилась своей первой половиной «радио» — достаточно понятным и широко используемым в общении словом. Это и повлияло на мой выбор военной специальности.

Обучению по специальности предшествовали курс молодого матроса и прием военной присяги. Учиться было интересно. Учеба давалась легко. В школе более углубленно преподавали общеобразовательные дисциплины, что было необходимо в последующем для понимания физических процессов, используемых при конструировании техники, и при ее эксплуатации. Специальные дисциплины преподавали офицеры, ранее служившие на подводных лодках и прекрасно знавшие свой предмет. Кроме того, они прекрасно понимали, чему и как нас надо учить, чтобы от каждого из нас на подводной лодке была максимальная польза. Очень многое для меня было новым и непонятным. Но это ранее непознанное и непонятное манило к себе и вызывало интерес. Появилась цель — всё познать и понять. Я был старателен и дисциплинирован.

С первых дней учебы у меня был стимул — увольнение в город. Я хотел узнать его. Примерная учеба и дисциплина давали право на увольнение. Мне было интересно всё. Посещал музеи и театры, выставки, концерты. Кто был в Ленинграде (Санкт-Петербурге), тот знает, какие там восхитительные парки, реки и каналы, набережные и многочисленные мосты. А сколько в городе памятников! Прав тот, кто однажды сказал, что Ленинград — это город-музей. А что можно сказать об Ораниенбауме, Петродворце, Павловске, Пушкине, Гатчине? Сказать сложно, лучше всё это увидеть своими глазами. Мне не везде удалось побывать и не всё удалось увидеть. Но я благодарен судьбе за то, что она предоставила мне возможность два года жить и учиться в таком замечательном городе.

Но основной моей целью пребывания в Ленинграде оставалась учеба. Я прекрасно понимал, в чем для меня по окончании школы будет заключаться служба на подводной лодке, отдавал себе отчет, что я должен знать и уметь как радиотелеграфист и как подводник. Усердно изучал аппаратуру радиосвязи и правила ее боевого использования, учился устранять неисправности, вести ради-



обмен. Особое внимание уделял тренировкам по приему на слух буквенного и цифрового текста.

И вот оно — то время, когда учеба завершена, сданы экзамены, получен диплом и присвоено воинское звание «мичман». Впереди служба на подводной лодке.

В январе 1978 года я был назначен старшим радиотелеграфистом в 343-й экипаж атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии ПЛ Северного флота. Подводные лодки 3-й дивизии базировались в губе Западная Лица в Мотовском заливе. Из Мурманска в город Североморск-7 мы ехали автобусом три часа. Название пункта базирования Североморск-7, Западная Лица или Заозерск использовалось в зависимости от ситуации, обстановки и целей. В это время экипаж находился на судоремонтном заводе «Нерпа» (поселок Вьюжный Мурманской области). Прямого сообщения между Западной Лицей и Вьюжным нет, и добраться было необходимо кружным путем снова через Мурманск.

Экипаж выполнял очень важную задачу — принимал от завода подводную лодку К-369 проекта 671, на которой впервые был выполнен средний ремонт вооружения и техники. До этого на подводных лодках проекта 671 средний ремонт не производился. Экипаж уже обеспечил выполнение программы заводских швартовых испытаний систем и механизмов и готовился к выходу в море для выполнения программы государственных ходовых испытаний. В это же время вместе со мной на экипаж прибыли еще 4 молодых мичмана — выпускники школы техников ВМФ из Северодвинска. О своем прибытии мы доложили командиру экипажа капитану 1-го ранга Алексею Николаевичу Коржеву. По внешнему виду командира сразу

стало понятно, что человек он строгий. Нас всех представили экипажу. После этого я встретился с командиром боевой части связи капитан-лейтенантом Николаем Алексеевичем Красевым и старшиной команды радиотелеграфистов мичманом Юрием Павловичем Чайко. Они попросили меня рассказать о себе, об учебе в школе техников, о планах и настроении на службу. Коротко рассказали о боевой части связи и о себе.

И командир БЧ-4, и старшина команды не так давно были назначены на свои должности. Предыдущий старшина команды был уволен с военной службы за чрезмерную любовь к спиртному. Кроме боевой части связи под командованием Н. А. Красева находилось еще одно подразделение — радиотехническая служба. В этом подразделении служили более опытные специалисты. Немногим более полугода назад экипаж выполнил автономный поход на боевую службу в Северный Ледовитый океан.

Задача была необычной, но очень ответственной. Подводная лодка К-481, на которой экипаж был в море, должна была обеспечить безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» во время его следования на Северный полюс. Это был первый в мире переход надводного корабля на полюс. Поход ледокола продолжался 13 суток. 343-й экипаж на К-481 непрерывно находился под паковым льдом Арктики 28 суток. В это время не производилось приема информации с берега и не осуществлялось никаких докладов на береговой командный пункт. Для меня стало понятно, что мои «молодые» по стажу пребывания в должностях командиры имеют достаточный опыт плавания в различных условиях. Мне были выданы зачетные листы на допуск самостоятельному исполнению



Атомный ледокол «Арктика» в Северном Ледовитом океане

обязанностей по должности радиотелеграфиста и по устройству подводной лодки. Была поставлена задача: зачеты сдать в кратчайший срок. Экипаж готовился к выходу в море и командир БЧ-4 сказал, что прикомандировывать допущенного специалиста неоткуда, в море пойдем штатным составом. Если к тому времени я не буду готов самостоятельно нести исполнять обязанности и нести вахту — это увеличит нагрузку на старшину команды, которому на предстоящем выходе предстоят определенные сложности и испытания. Несмотря на то, что я начал службу в боевой части связи, командиром БЧ-4 в отношении моих знаний об устройстве подводной лодки и практических действий по борьбе за живучесть уделялось не меньшее внимание, чем вопросам специальной подготовки. В последующем я убедился в таком подходе со стороны командира боевой части ко всем вновь назначаемым специалистам.

Я познакомился со всеми офицерами, мичманами, старшинами и матросами, кто служил в БЧ-4 и РТС. На время сдачи зачетов мне была предоставлена привилегия, которая о многом говорила: право по любому интересующему меня вопросу в любое время обратиться к любому офицеру, мичману и матросу подразделения за разъяснениями, консультациями и просьбами. Я воспользовался этим правом. Никогда и никто мне ни в чем не отказал.

По вопросам организации связи командир БЧ-4 был одним из лучших специалистов дивизии и он научил меня всему, что я должен был знать. Ю. П. Чайко срочную службу проходил на надводном корабле Черноморского флота и имел отличные знания по материальной части связи и ее эксплуатации, работе в тактических радиосетях, приему-передаче на слух буквенного и цифрового текста. Радиотелеграфист матрос Чеблуков рассказал мне обо всех премудростях и тонкостях своего заведования — подъемно-мачтовых устройствах и антенных устройствах. Эти знания мне пригодились до последнего дня службы на подводной лодке. Своим опытом также поделились старшины команд радиометристов и ОСНАЗ мичманы Олег Куликов и Александр Чекалин. В их заведовании также были ПМУ и антенно-фидерные устройства. Гидроакустики мичманы

Владимир Казанских и Владимир Иванюк оказали помощь в изучении и сдаче зачетов по устройству подводной лодки. Они были хорошо подготовлены по этим вопросам и доходчиво объяснили мне, что от знания устройства подводной лодки зависит жизнь каждого из нас.

В какой-то момент действия одного человека могут повлиять на предотвращение аварийной ситуации и спасти не только кого-либо из подводников, но и корабль в целом. Командир гидроакустической группы лейтенант Николай Николаевич Пинчук, выпускник училища 1976 года, в недалеком прошлом сдавший зачеты на дежурство по подводной лодке, оказал помощь в отработке первичных действий по борьбе за живучесть.

Командир боевой части капитан-лейтенант Красев по кругу своих должностных обязанностей являлся вахтенным офицером второй боевой смены, хорошо знал устройство подводной лодки, был подготовлен к руководству борьбой за живучесть подводной лодки. Сдать любой зачет ему нелегко. Он был строг и принципиален, не пропускал ни одной ошибки и неточности, не делал поблажек или каких-либо упрощений. Очень скоро я понял, что командиру боевой части необходимо, чтобы я не просто знал устройство какой-то общекорабельной системы или механизма подводной лодки.

Он добивался от меня знаний, которые бы были увязаны с моей специальностью. Чтобы я эти знания умел применить на практике. Чтобы я сумел защитить свою жизнь, жизнь личного состава отсека и подводной лодки. Учил меня и на примерах показывал, что на подводной лодке мелочей нет. Всё должно быть выполнено строго и точно, как того требует инструкция или правила. В качестве примера могу привести факт объяснения мне необходимости в постоянной готовности в отсеках-убежищах аварийных радиостанций Р-105. Это я запомнил навсегда.

Далее я познакомился со всеми офицерами и мичманами экипажа. С капитан-лейтенантом Виктором Антоновичем Наконечниковым мы сдружились на почве футбола. Он, как и я, был страстным поклонником и знатоком этой игры. Это нас объединяло. Болели мы за разные футбольные клубы: я за киевское «Динамо», он за московский «Спартак».

К выходу экипажа на выполнение программы государственных ходовых испытаний я сдал зачеты, выдержал контрольную проверку, устроенную мне командиром боевой части и старшиной команды по вопросам моей теоретической подготовки и практической отработки. Однако выход в море задерживался по причине того, что при покраске оборудования в отсеке была применена не та марка краски и она очень долго сохла. Командир экипажа и командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Ю. П. Козлов не могли допустить в такой ситуации выход подводной лодки в море, и мы ждали когда высохнет краска.

При подготовке подводной лодки к торжественному подъему Государственного флага СССР, Военно-морского флага и флагов расцвечивания на День Советской Армии и Военно-Морского флота мы с мичманом Ю. П. Чайко с разрешения командира боевой части вывели на мостик динамик громкоговорящей связи и в момент подъема флагов включили трансляцию Гимна СССР. Это для всех было неожиданно, но, как потом сказал командир, очень приятно, торжественно и радостно. После этого случая торжественный подъем Военно-морского флага на нашем экипаже, где бы это ни происходило, производился под Гимн Союза СССР. Это стало традицией нашего экипажа.

В 1979 году командиром 343-го экипажа был назначен капитан 3-го ранга В. Г. Белоусов; вскоре после назначения Владиславу Григорьевичу было присвоено очередное звание капитана 2-го ранга. В это время старшим помощником командира был капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин, заместителем командира по политической части — капитан 2-го ранга Георгий Николаевич Родителей, помощником командира — капитан-лейтенант Владимир Алексеевич Беляков. В начале 1980 года мы находились во Вьюжном на СРЗ «Нерпа». ПЛА К-438 проходила межпоходовый ремонт, в том числе доковый осмотр, перед боевой службой.

Боевая служба проходила в июне — августе 1980 года в восточной части Средиземного моря. 1980 год — год Олимпийских игр в Москве. Старшим в походе был капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак, командир ПЛА К-306, — человек непредсказуемого поведения, строгий и грубый. Форсировали

пролив Гибралтар, вошли в Средиземное море. Поход проходит спокойно для радистов. На сеансе связи не задерживаемся. С началом сеанса связи разбираем служебную радиограмму-повестку, сообщаем об отсутствии персональной информации и возможности погружения. Через некоторое время наше «можно погружаться» капитану 1-го ранга В. Ф. Ермаку не понравилось и он вызвал в центральный пост командира боевой части связи.

Находясь в море Альборан, получили персональную информацию с требованием управляющего командного пункта: «Ясность подтвердить». Командиру было необходимо в течение суток передать на управляющий КП ясность исполнения полученного приказа. Командир отдал приказание готовиться к передаче донесения на берег. Командиру боевой части связи требовалось доложить свои предложения по времени передачи донесения и режиму использования радиопередатчиков. Командир БЧ неоднократно рассказывал нам со старшиной команды радистов мичманом Ю. П. Чайко и учил нас, в чем должна состоять подготовка к передаче донесения. Особенностью передачи донесения с подтверждением ясности, как и контрольного донесения при какой-либо проверке, является то, что на управляющем КП дежурная смена находится в постоянном напряжении весь период ожидания поступления ответа с подводной лодки. И чем меньше остается времени, отведенного подводной лодке для подтверждения ясности, тем больше напряжение и волнение. Поэтому на подводной лодке не стоит как торопиться с передачей донесения, так и неоправданно затягивать его передачу. Необходимо выбрать золотую середину. На командира боевой части возлагается ответственность выбора времени передачи донесения. При этом должны учитываться многие факторы. Такие как: слышимость контрольно-маркерных сигналов (КМС), время пролета искусственных спутников Земли, выбор диапазона частот по радиопрогнозам для передачи донесения, анализ качества приема информации, передаваемой на подводную лодку в сеанс связи, для определения оптимальных частот приема. Цель всей этой работы — выбор оптимальной частоты передачи донесения на берег, чтобы в установленное время на подводной лодке была приня-

та квитанция на переданное донесение и не было искажений донесения.

«Подтверждение ясности» для боевой части связи не стало неожиданностью. Опыт командира БЧ-4 Н. А. Красева, уже капитана 3-го ранга, обеспечил нам практически постоянную готовность к передаче донесения любого характера. Требовались только незначительные уточнения. Николай Алексеич объяснил нам, что для чего необходимо, и мы строго выполняли его указания по учету условий прохождения информации с берега. Дам некоторые пояснения. Сеанс связи (прием информации от управляющего КП) для личного состава боевой части связи начинается за 30 минут до его начала. К этому времени весь личный состав БЧ-4 должен прибыть в рубку связи и приступить к выполнению своих обязанностей. Это требование руководящих документов и мы всегда его выполняли независимо от того, где мы находимся, — на боевой службе или в полигонах боевой подготовки. Проверяется работоспособность радиоприемников, устанавливаются приемные частоты, выбираются позывные, заполняются карточки радиоданных. Конечно, это выполняется не каждый сеанс связи. Ведь последующий сеанс связи с учетом предыдущего. Оптимальные частоты приема информации уже известны. Надо учесть время сеанса связи. Ведь условия распространения радиоволн в дневное и ночное время изменяются. Поэтому оптимальные частоты в дневное и ночное время могут отличаться. В радиорубке было установлено три радиоприемника коротковолнового диапазона. Один из них использовался на радиолинию БПЧ ЗАС «Весна», второй на радиолинию автоматической связи «Глубина», и третий — резервный. Радиотелеграфист, матрос срочной службы, обеспечив подъем антенн связи, возвращался в радиорубку и прослушивал на резервном радиоприемнике прохождение контрольно-маркерных сигналов, оценивая условия слышимости по пятибальной системе от «0» до «5». С завершением передачи информации по одной из радиолиний и в случае, если подводная лодка остается на перископной глубине, например для определения места подводной лодки, старшина команды или старший специалист прослушивают на освободившемся радиоприемнике прохож-

дение информации на других частотах передачи информации береговыми узлами связи. Таким образом, с момента начала похода фиксировалась информация о частотах передачи КМС и частотах передачи информации береговыми узлами связи по районам плавания и времени суток. Таким образом, мы постоянно были готовы передать при необходимости особо важный сигнал, сигнал об аварии или иное донесение.

Каждый из нас — командир БЧ-4, старшина команды и я — самостоятельно, независимо друг от друга произвели выбор передающей частоты и времени передачи донесения. Было бы достаточно расчетов и двух человек — командира БЧ и старшины команды, — но Николай Алексеич учил меня всему, что должен знать и уметь старшина команды, чтобы при необходимости я мог реально выполнить эти обязанности. Он неоднократно говорил, что как бы ни было ему жалко в будущем отдавать меня в другой экипаж, но придется, так как мой уровень подготовленности он считал достаточным для назначения старшиной команды. А самостоятельность повысит ответственность и придаст уверенности моим действиям. Честно говоря, я не торопился покинуть экипаж. Мне еще предстояло набраться опыта рядом с такими профессионалами и многому у них научиться.

Николай Алексеич заслушал каждого из нас: чем мы руководствовались при выборе времени и частоты передачи донесения. Представил свои расчеты и обоснования. В итоге было определено оптимальное, на наш взгляд, время передачи донесения на берег, о чем командир боевой части доложил командиру экипажа. Для личного состава БЧ-4 была определена основная частота передачи донесений, на которую был настроен радиопередатчик Р-654, имеющий лучшую стабильность генерируемой возбудителем частоты. Более мощный радиопередатчик Р-651 был настроен на запасную частоту передачи донесения. Были уточнены обязанности радиотелеграфистов по действиям при всплытии ПЛА для передачи донесения: кто уточняет слышимость КМС, кто прослушивает частоты передачи информации береговыми узлами связи.

Н. А. Красев доложил предложения по передаче донесения командиру экипажа. Капитан

1-го ранга В. Ф. Ермак, присутствовавший при этом, задал много вопросов, однако с предложениями согласился. Временной интервал между временами передачи донесения с подводной лодки и началом очередного сеанса связи составлял около шести часов — достаточный для принятия управляющим КП решения на изменение наших действий в случае необходимости и подготовки к передаче новой информации в наш адрес. Началась завершающая подготовка к передаче донесения. Всё совпадало очень хорошо для нас. В момент передачи донесения один из искусственных спутников Земли находился почти в зените относительно нашего места пребывания, частоты наилучшей слышимости КМС за последние трое суток были близки с частотами наилучшего прохождения информации от береговых узлов связи Черноморского флота за этот же период времени. Диапазон оптимальных частот по радиопрогнозам соответствовал выбранным частотам передачи донесения. По поручению командира боевой части совместно с матросом-радиотелеграфистом я проверил чистоту и плотность пружинного контакта антенны «Ива» и скольжение направляющего шкива кабеля ПМУ «ВАН». По ранее согласованному с командирами БЧ-1 и группы ОСНАЗ и утвержденному командиром экипажа графику использования антенн при различных ситуациях настройка основного передатчика была произведена на антенну «ВАН», запасного — на «Иву». После передачи донесения два радиоприемника в рубке связи были скоммутированы на «ВАН», один на «Иву».

Перед всплытием в радиорубку зашел капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак и «подбодрил» нас всех, сказав, что из моря Альборан даже такие корифеи, как его старшина команды мичман А. Н. Кучеров, донесение с первого раза не передавали.

В назначенное время ПЛ всплыла в перископное положение. Подняты антенны связи. Прислушаны КМС. Слышимость 2–4 балла. Наилучшая слышимость передающих радиопередатчиков Черноморского флота. По приказанию командира передано донесение. Через 4 минуты принята квитанция на переданное донесение. Такими грамотными, четкими и профессиональными действиями всегда отличалась боевая часть связи 343-го

экипажа. В этом походе было много курьезных и серьезных ситуаций, в том числе и с информацией по Олимпийским играм в Москве. Об этом вспомнят и расскажут другие участники этого похода.

В 1983 году произошла смена командира экипажа: командование принял всем хорошо известный капитан 1-го ранга А. Н. Шпортько. Значит, впереди полный курс задач боевой подготовки, тренировки и учения, боевые упражнения, подготовка к боевой службе и боевая служба. Ни у кого из нас не было сомнения, что экипаж с таким командиром в базе держать не будут.

В завершение своих воспоминаний расскажу о людях, рядом с которыми я служил.

Командир БЧ-4 — начальник РТС капитан 3-го ранга Николай Алексеевич Красев — Человек с большой буквы. Умелый, грамотный организатор и воспитатель. В нем соединены чуткость и отцовская любовь к подчиненным, требовательность и неукоснительность выполнения воинского долга. Под его руководством боевая часть неоднократно объявлялась лучшим подразделением не только экипажа, но и соединения. Считаю, что на людей мне очень повезло.

Специалист-радиотелеграфист матрос Чеблуков — простой, прямолинейный деревенский парень из Чувашии. В колхозе работал трактористом. Для нас так и осталось загадкой, как он попал в радисты. Видимо, это особенности профессионального отбора в военных комиссариатах. В этом же наборе на экипаже служили турбинистами в прошлом два радиомонтажника из Москвы. Тем не менее Чеблуков стал хорошим специалистом и успешно справлялся со своими обязанностями.

Старшина 2-й статьи Алексей Чумаков из Ленинграда блистал своей грамотностью и эрудицией, знанием специальности, был дисциплинированным и классным специалистом. В надводном положении его можно было оставить одного в радиорубке и не сомневаться, что он с поставленными задачами справится достойно и не пропустит в эфире никакой информации. Алексей Чумаков за достигнутые успехи в службе был награжден медалью «За отличие в воинской службе» II степени.

Старшина 2-й статьи Павел Баженов, уроженец Архангельска, был хорошим специалистом, хотя и немного несдержанный. Как специалист-радио-

телеграфист хорошо себя во время службы показал старший матрос Витаутас Даукантас из Эстонии. А вот по части дружбы и товарищества у него были проблемы. Человек по характеру скрытный и замкнутый, допускал неблагоприятные поступки и пренебрежительное отношение к товарищам и старшим. Но и из него сделали неплохого специалиста, терпимо относились к его недостаткам, влияли и воспитывали всем коллективом.

Не могу не вспомнить старшего радиотелеграфиста мичмана Женю Жирухина. Компанейский парень, весельчак и балагур. Дружил с предметами камбузной утвари: бачок, чумичка, лагун. За время службы многому научился. Прослужил в экипаже немногим более года, перешел в другой экипаж.

Старший специалист-радиотелеграфист мичман Владимир Алексеевич Подворный... О нем разговор особый. В боевую часть связи пришел из штурманской боевой части нашего экипажа с должности старшего рулевого-сигнальщика. Грамотный специалист и порядочный человек. Быстро освоил новую специальность. Имея опыт приема-передачи информации светом (прожектором), быстро научился принимать на слух ин-

формацию в слуховых каналах связи, изучил организацию радиосвязи подводной лодки, научился работать с документами по связи. Стал моим хорошим помощником и достойной заменой при моем увольнении в запас.

До настоящего времени общаемся с Владимиром Алексеевичем, обмениваемся новостями и информацией. Знаю о его успешной службе в экипаже, о трудовой деятельности после увольнения в запас. Рад его успехам в службе и в жизни. Мне очень повезло, что меня окружали такие замечательные люди, которые верили мне, а я верил им, и мы вместе делали общую работу под названием «защитить Родину». Спасибо вам, мужики, за это!

В настоящее время занимаюсь общественной работой по воспитанию подрастающего поколения в составе общественной организации ветеранов подводников «Экипаж подводной лодки „Белоцерковец“». Проводим встречи в школах, отмечаем все праздники, которые связаны с подводным флотом и морем. Принимаю участие в семинарах и конгрессах ветеранов-подводников. Был участником 49-го Международного конгресса ветеранов-подводников, проходившего в 2012 году в Киеве.



Ассоциация ветеранов-подводников города Белая Церковь Киевской области (Украина). Третий слева — Владимир Николаевич Коломиец, третий справа — Анатолий Степанович Иванюша

## Старшина команды радиоразведки старший мичман Александр Юрьевич Чекалин рассказывает о службе в Военно-Морском флоте

После завершения обучения в школе старшин-техников ВМФ в Киеве меня направили в 343-й экипаж 3-й дивизии ПЛ 1-й флотилии ПЛ Северного флота, в котором я прослужил с октября 1974 по октябрь 1986 года в должности старшины команды радиоразведки. За эти годы в экипаже менялись командиры, приходили молодые офицеры и, получив повышение по службе, покидали экипаж. Многие мичманы начинали и заканчивали службу на экипаже. Для старшин и матросов служба в экипаже стала хорошей школой получения профессии, воспитания, приобретения мужских качеств, дружбы и сплоченности на долгие годы. Многие из нас, кто служил в экипаже, до сих пор помнят годы совместной службы, продолжают общение со своими друзьями, товарищами и сослуживцами.

Моя служба прошла интересно. Осталось много впечатлений. За время службы встретился со многими интересными людьми, которые оказали на меня свое положительное влияние. Приобрел неоценимый жизненный опыт, который можно приобрести только в Вооруженных Силах и только в Военно-Морском флоте. В памяти осталось много событий, действий, различных занимательных и поучительных случаев, о которых хочу вам рассказать.

Это было в начале моей службы. Не на боевой службе, а в море при выполнении учебных задач. Находимся в подводном положении, звучит сигнал аварийной тревоги. Подводная лодка, имея запас хода, всплывает на перископную глубину. Сработала аварийная защита реакторов. Все разбежались по своим отсекам и боевым постам, отсеки задраены. Что случилось конкретно, не помню, да и не специалист я в этом вопросе. Обстановка в центральном посту напряженная, накаляется. Причем в третьем отсеке это происходит в буквальном смысле этого слова — растет температура воздуха. Все прекрасно понимают, что с реактором шутки плохи. Принято решение отправить в аварийный реакторный отсек аварийную партию

в составе двух человек — мичманов Бориса Письменного и Михаила Силаева. Долго ли они там были, не берусь сказать, время тянулось как вечность, но с задачей справились, хотя даже просто находиться в отсеке в таких условиях было очень нелегко. Со средней палубы второго отсека видел, какие они выходили из аварийного отсека после устранения неполадки. Они были все мокрые, пот лил с них ручьями, у них даже в тапочках хлопало. Миша Силаев даже пошутил: «Вот и побывали в классной парилке, пойдем сушиться!». Настоящие были мужики и специалисты классные.

Командиром 343-го экипажа в 1972–1979 годах был капитан 1-го ранга Алексей Николаевич Коржев. С родным 343-м экипажем находимся в море в полигонах боевой подготовки, на выполнении учебных задач. Уже довольно долго находимся в надводном положении. На мостике командир, вахтенный офицер — командир минно-торпедной боевой части — и матрос, рулевой-сигнальщик. Непродолжительное время визуально наблюдают непонятную воздушную цель в виде большого светящегося шара, который впоследствии исчез, но перед этим от него отделились пять светящихся шаров гораздо меньшего размера, которые разлетелись на большой скорости в разные стороны и как бы зависли. Постепенно их яркость исчезла до нуля. Контакт потерян. Окончательно цель классифицировали как неопознанный летающий объект (НЛО).

По приходе в базу командир в устной форме доложил об обнаружении. Меня вызвал к себе начальник разведки флотилии и сказал, что данным вопросом очень заинтересовались на флоте и надо всё подробно описать в разведывательном донесении командира подводной лодки. Ох и намучился я тогда. Сам-то я ничего не видел, поэтому писать со слов не очень получалось. Приношу донесение на проверку начальнику разведки, он требует переделать какие-то моменты. Приставать к командиру с расспросами, разумеется, я не мог, он и так всё мне рассказал об увиденном. Рулевой-

сигнальщик коротенько доложил, что наблюдал, — и всё, а вот вахтенного офицера я «пытал подолгу и несколько раз», уточняя различные детали. В конце концов донесение утвердили.

Алексей Николаевич обнаруженное им НЛО зарисовал в записную книжку, которая всегда была при нем. Рассказывал об НЛО и показывал рисунок другим командирам подводных лодок дивизии. Рисунок выглядел впечатляюще.

Капитан 1-го ранга А. Н. Коржев, при котором я начинал службу в 343-м экипаже, был крутого нрава и считался самым строгим командиром в 3-й ДиПЛ. В начале моей службы отношения с ним складывались не лучшим образом. А причина была одна: я часто по роду службы бывал в командировках и в родном экипаже, особенно первые два года был, прямо скажем, редкий гость.

И только года через три отношения наладились, и как потом сказал мне сам командир, он ошибочно думал, что я не очень хороший специалист. А вообще он был, несмотря на строгость и внешнюю суровость, весьма справедлив, очень опытен и, я бы даже сказал, умел предвидеть наши ошибки и предупредить об этом. В 1976 году в отпуске после очередной автономки с чужим экипажем я женился. Приехал из отпуска — первый день на службе, утреннее построение экипажа. Командир проходит вдоль строя, здоровается с офицерами

и мичманами, доходит очередь до меня. Увидел у меня на руке золотое кольцо, поздравил, но предупредил, что кольцо надо снять: на службе его носить нельзя ввиду травмоопасности. Сказал об этом перед строем — что это не пустые слова, а, как говорится, на флоте все инструкции написаны кровью. Я по молодости лет и собственной глупости проигнорировал предупреждение, хотя инструкции по электробезопасности знал наизусть, да и не собирался лезть в электрооборудование с кольцом на руке, а больше вроде бы опасности никакой. А командир как в воду глядел. Буквально через пару недель я возвращался со службы в общежитие. Ездить приходилось на грузовых машинах, это позже появились автобусы. И вот, прыгивая из кузова ГАЗ-66, я кольцом зацепился за зазубрину на металле обивки борта и повис на кольце в буквальном смысле этого слова. Кольцо ушло под кожу пальца, море крови, кроме того больно. Результат того, что я не прислушался к требованию командира, — шрам на всю жизнь и испорченное кольцо. С тех пор обручальное кольцо «принципиально» не ношу и всегда вспоминал Алексея Николаевича, как он был прав, уча нас уму-разуму.

На атомных подводных лодках в качестве пеленгаторной антенны использовалась антенна «Завеса». На первых лодках проекта 671 она



289-й экипаж. Северо-Восточная Атлантика. 1975 год



была конструктивно недоработана, особенно это касалось нижних и верхних контактов подъемно-мачтового устройства (ПМУ) антенны. Тогда это была основная головная боль всех специалистов ОСНАЗ, так как в случае, когда сопротивление изоляции не в норме, или, того хуже, обрыв в цепи, пеленгование целей невозможно, и штурман не может определить местоположение корабля по радиомаякам. Устранять это ввиду конструктивных особенностей было очень непросто.

Экипаж принял корабль с такой «Завесой» и готовился к выходу в море для сдачи задач. При приемке корабля замер сопротивления изоляции показал «ноль». Кроме того все контакты «звонились» между собой. Я прочистил и перепаял все нижние и верхние контакты — результата никакого. Осталось единственное: снять «голову» «Завесы» и посмотреть, что творится там. Дело весьма непростое: вес антенны более 100 кг, находится она в неудобном для работы месте, гайки на 42, да и паять контакты маломощным паяльником (по технике безопасности) на холоде и ветру — «дохлый» номер. Один я эту операцию проделать не мог. Командир боевой части связи (БЧ-4) Н. А. Красев выделил мне в помощь радистов и акустиков и «с божьей помощью» мы сняли «голову» антенны. Внутри оказалась вода, поэтому контакты и «звонились» и не было сопротивления изоляции. Воду убрали, всё прочистили и промыли спиртом, контакты перепаяли — вроде бы всё хорошо. Интуитивно понимал, что под большим давлением вода может снова проникнуть в «голову» антенны. Но тут, как говорится, от меня уже ничего не зависело, можно было только поменять антенну на новую (была одна на флотилии, но мне ее не дали, так как данная подводная лодка собиралась в ремонт).

О состоянии антенны и принятых мерах доложил инженеру разведотдела флотилии, высказав свои опасения, что вода может снова попасть в антенну. На что мне был дан совет: обязательно в «голову» антенны поставить коробку с силикагелем, который впитывает влагу. И хотя на данном корабле антенна старой конструкции и коробка с силикагелем конструктивно не была предусмотрена, решение было правильным. Антенну сняли еще раз, хотя процедура долгая и весьма неудоб-

ная, поставили коробку с силикагелем, антенну поставили на шпильки, я сделал все замеры тестером и мегомметром — всё в порядке. Но здесь я сделал роковую ошибку. После того как затянули все гайки, надо было еще раз прозвонить контакты тестером, а я успокоился: ну что может измениться за короткий промежуток времени, если мы только затянули гайки, даже не пошевелив саму антенну? Доложил по команде, что все работы окончены, и успокоился. Оказалось, всё, что уже было — это цветочки, а ягодки ждали впереди. Буквально дня через два-три наступил день, когда мы должны были выйти в море на выполнение задачи Л-2, в том числе снятие радиодeviации.

Объявлена учебная тревога для приготовления подводной лодки к бою, походу и погружению. Главная энергетическая установка (ГЭУ) введена. С чувством глубокого удовлетворения за результат — ведь я уверен, что у меня всё в порядке, — во время проворачивания механизмов решил исполнить свой служебный долг и еще раз проверить состояние «Завесы». Беру тестер, спускаюсь в трюм и проверяю целостность рамок и не сидят ли они на корпусе? И с ужасом, сделав замер, осознаю, что все рамки сидят на корпусе. В голове проносится: «Прощай девиация, срыв выполнения задачи Л-2 и прочее». Мысленно представляю, что будет делать со мной командир. Делать нечего, надо идти доложить командиру БЧ-4 и командиру ПЛ, что выход есть только один — снова срочно снимать голову антенны и смотреть, что же в ней произошло на этот раз. Николай Алексеевич Красев сразу же организовал мне помощь всем необходимым, а самое удивительное — командир воспринял известие спокойно (вот это выдержка и знание человеческого характера! он прекрасно понимал, что в данной ситуации лучше приободрить меня, чем вставить пистон), только спросил, успеем ли мы закончить работы до погружения, и «попросил» меня не утопить антенну в море, так как прогноз погоды был не ахти, и на внешнем рейде болтало изрядно. Для меня это был самый крутой аврал за всю службу. «Голову» антенны мы вскрывали уже третий раз и появился определенный опыт.

Мы побили все рекорды скорости и завершили работы по устранению неполадки еще до выхода из узкости. А случилось следующее: после того

как мы затянули гайки крепления антенны к ПМУ в предыдущий раз, антенна, естественно, притянулась и просела вниз, а так как коробка с силикагелем конструктивно не была предусмотрена, она при затягивании гаек прижалась ко всем контактам. В целях ускорения работы, а времени было в обрез, выход был найден следующий: чтобы не перепаивать все провода (это было необходимо для снятия коробки с силикагелем), из мешка для ДУК (устройство удаления камбузных отходов) была сделана прокладка и положена между контактами и коробкой.

После этого случая я, как говорится, «собаку съел» по антеннам «Завеса», меня даже приглашали в другие дивизии помогать устранять неполадки с данными антеннами. Был интересный случай, когда я помогал другу из 33-й ДиПЛ, но это уже отдельная история. Знаю, что в походе в Индийской океан наши ребята с 1-й флотилии тоже разбирали «Завесу», причем чуть ли не до винтиков, но это было при стоянке на берегу в Дохе, да и время не поджимало. До нас же в таких условиях, по боевой тревоге во время прохождения узкости и так быстро, никто этого не делал.

В 1977 году в составе экипажа был участником боевой службы под паковым льдом Арктики. Многие, скорее всего, расскажут об этом плавании в своих воспоминаниях. Я расскажу лишь об одном небольшом сюжете. Но по времени он продолжался 28 суток — столько, сколько времени подводная лодка находилась подо льдом. Старший помощник командира капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин дополнительно организовал вахту в трюме второго отсека на перископе. Перископ был подготовлен так, что в него можно было вести наблюдение вертикально вверх, то есть вести наблюдение над подводной лодкой. К несению этой вахты были привлечены я, старшина команды радиоразведки, техник засекречивающей аппаратуры связи (ЗАС) мичман В. С. Марченко и старшина команды торпедных электриков мичман П. В. Воробьев. Было необходимо в перископ наблюдать за поверхностью моря, вернее — за льдами на поверхности. Лед в начале нашего плавания, когда мы только зашли под кромку, не был сплошной. И только когда подводная лодка поднялась в более высокие широты, лед стал сплош-

ным. Встречались редкие полыньи небольшого размера. Было необходимо с помощью секундомера регистрировать длительность прохождения по времени под такими полыньями и регистрировать всё это в специальном журнале. Начало и конец прохода полыньи надлежало докладывать штурману, чтобы он помечал эти полыньи на карте. Всё это делалось для того, чтобы в случае необходимости штурманы могли бы быстро проложить курс к полынье подходящих размеров для всплытия подводной лодки. Наблюдать было очень интересно. Открывалась великолепная, захватывающая картина. Было непривычно визуально наблюдать наше движение, ведь в закрытом пространстве подводной лодки оно не ощущается. Мичман В. С. Марченко в порыве восторга от увиденного доложил в центральный пост: «Наблюдаю полынью больших размеров, как будто кто-то дорогу проложил!». В радиогазете, которую мы выпускали ко Дню БЧ-4, РТС, я пошутил по этому поводу: мичман Марченко, неся вахту в трюме, на перископе обнаружил дорогу, протоптанную еще конницей Александра Македонского.

Боевая служба 1982 года. Подводная лодка К-367. Командир экипажа капитан 2-го ранга Михаил Юрьевич Кузнецов. Старший на борту капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. В дивизии говорили о тех, кто служил под его началом, что у них год не за два, а за три засчитывается. Но если капитан 1-го ранга А. Н. Коржев был строгий и очень серьезный человек, то капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак, в отличие от него, если кого-либо отчитывал за какие-то недостатки по службе, делал это с каким-то свойственным одному ему суровым юмором, так что другие с трудом сдерживались от произвольной улыбки. Командир он был очень грамотный и опытный, настоящий «морской волк», недаром его посылали старшим на боевые службы. Я шел с ним на боевую службу не первый раз, он меня знал и, в отличие от других, когда в начале автономки многим в процессе обучения доставалось, меня, как говорится, Бог миловал. Наш старшина команды гидроакустиков мичман В. Казанских даже как-то спросил меня: странно, почему Ермак в центральном посту уже всех за что-нибудь отчитал, а тебя не трогает? На что я ему ответил, что в первой с ним автономке мне уже приходилось

стоять по стойке «смирно», но, правда случай был неординарный. Поэтому я позволил себе с ним не согласиться и твердо стоял на своем, после чего, когда мы с ним встречались на боевых службах, у нас с ним самые хорошие отношения. Но я отвлекся — как говорится, ближе к делу.

Надо сказать, что когда в походе на борту «старший», командир обычно отдыхает на диванчике в центральном посту, предоставляя свою каюту «старшему». Так командиру удобнее: случись что — все всегда рядом. Кроме этого при приеме-сдаче вахты вахтенные офицеры, штурманы и все кому положено знакомятся с навигационной обстановкой по маршруту следования, в частности с глубиной моря, — и тут они тоже под контролем командира.

Мы находились еще в Атлантике, глубина моря по маршруту с карты минимум 2000–3000 м. Я вахтенный оператор боевого информационного поста (БИП) первой смены (ночная вахта). Командир после средней палубы второго отсека, где он, если позволяла обстановка, наматывал километры, дабы держать себя в форме, прилегал отдохнуть на диванчик. В центральном посту тишина и полная идиллия, только акустик, стараясь не будить командира, через каждые 15 минут повторяет как попугай: «Горизонт чист».

В ночную смену обычно, если не было целей, я заходил в штурманскую рубку — узнать, где мы находимся, записать нужные координаты, что-то уточнить, то есть «подбить» данные за прошедшие сутки. Командир БЧ-1 (штурманской боевой части) с отверткой в руках возился с эхолотом, а если не ошибаюсь, прикомандированный штурман диктовал мне координаты с карты. Я еще тогда подумал: что это командир БЧ-1 сам возится с эхолотом, а не штурманский электрик, да и не время вроде? Прошло несколько минут, штурман, видимо, закончил свое дело, закрутил крышку прибора и включил эхолот. Через некоторое время берет «Каштан» и докладывает: «Центральный — штурман, глубина под килем 300 метров». Меня первоначально удивило, с чего бы это штурман ни с того ни с сего докладывает о глубине под килем. Обычно это делается при смене глубины погружения, и только через мгновение до меня дошло: маловато у нас под килем, хотя и не критично. Причем я и

не подумал, что штурман ошибается, а как-то всё равно подспудно чувствовал, что это всё странно, что-то здесь не так, но сообразить ничего не мог, да и занят был со штурманенком.

Вахтенный офицер ответил: «Есть штурман», — но не так бойко, как обычно по голосу можно было понять, что он тоже слегка озадачен. После того как прошел доклад штурмана, было понятно: командир услышал его сквозь сон, так как перевернулся и насторожился, очевидно, обдумывая услышанное и ожидая следующего доклада.

Короче говоря, все были удивлены докладом штурмана, но никому в голову не пришло, что он ошибается, так как этого просто не может быть. Ни мы с третьим штурманом, которые стояли прямо у карты и могли бы посмотреть на глубину с карты и возразить «не может быть!», ни вахтенный офицер, который тоже знал о настоящих глубинах по маршруту, не сообразили «остановить» штурмана, хотя, в отличие от командира, мы все бодрствовали. Все ждали, что скажет и какотреагирует командир.

А штурман особо и не дал осмыслить происходящее, его как прорвало. Он зачистил как пулемет, не давая никому опомниться: «Глубина под килем 250, 200, 150, 100, 50 метров». Командир вскочил с дивана, как только штурман стал называть первые цифры. Не знаю, что чувствовали в это время другие; лично я был в шоке от происходящего, так как понимал, что мы вот-вот можем столкнуться с грунтом, хотя до этого червь сомнения и грыз меня. Но под напором докладов штурмана я уже не мог нормально соображать, тем более что после пятидесяти метров штурман зачистил уже, как и положено, через каждые пять: «Глубина под килем 45, 40... 15, 10, глубина под килем 5 метров!». Командир (ну не было у него времени правильно оценить обстановку) громко скомандовал: «Пузырь в нос!»

Благополучно вылетаем на поверхность. На боевой службе это предпосылка к потере скрытности. Повезло — горизонт чист.

Как только штурман зачистил с докладами, я понял, что мне из штурманской рубки лучше уйти, чтобы не мешаться. Когда стали поднимать перископ, я благополучно ретировался на 23-й пост и стоял у рубки гидроакустиков, прямо у трапа на

среднюю палубу, наблюдая за тем, как буквально «летит» в центральный пост капитан 1-го ранга Ермак, разбуженный докладами штурмана и «пузырем в нос».

Разбор «полетов», как только выяснилось, что произошло, был очень шумный. А дело оказалось в том, что штурман после ремонта эхолота то ли выставил не ту шкалу, то ли выбрал не тот масштаб, — и эхолот выдавал глубину с ошибкой минус как раз те самые 2–3 км, что были на карте. Вот такие бывают казусы. А всё потому, что расслабились, вследствие чего потеряли способность на основании уже имеющейся информации сопоставлять принимаемые доклады, адекватно оценивать обстановку. Несмотря на то что каждый день отцы-командиры нам твердили: «В море расслабляться нельзя!»

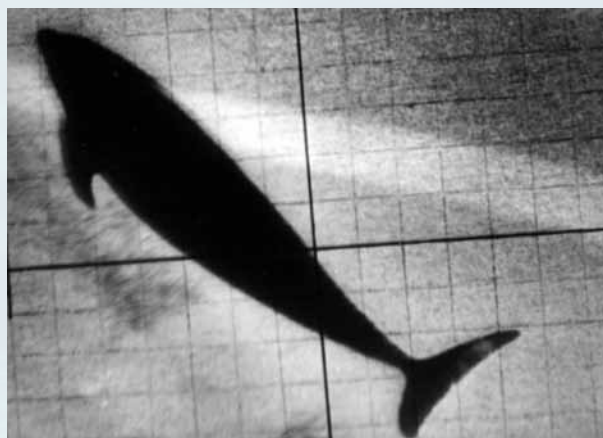
За время службы пришлось совершить два автономных похода на подводных лодках 41-й дивизии. Из специфики походов на боевую службу со «стратегами» надо отметить, что режим «секретности» у них был намного строже. Что, где, зачем и для чего, знал ограниченный круг командного состава, и в отличие от нас, специалист радиоразведки там не имел доступа ни в рубку к акустикам, ни, тем более, к штурманам. После одной из этих боевых служб мне даже показалось: а зачем я там вообще был нужен как специалист радиоразведки? У них был свой старшина команды, правда совсем неопытный, только пришел служить, но там, где мы были, вообще ничего не происходило, и он бы вполне справился без меня. Даже в моем отчете и донесении командира писать было нечего. Ничего не слышали, ничего не обнаруживали — плавучий дом отдыха. Сплошная лафа. Такой был район несения боевой службы. Но это касательно только моей специальности; остальные вкалывали как обычно, только ответственности больше — всё-таки «стратег».

Точно не помню, в каком году и была ли это первая или вторая БС с экипажем 41-й дивизии, но она сильно отличалась от того, что я рассказал выше. Наверное, всё-таки это было в 1984 году. Тогда мой родной экипаж ходил на боевую службу без меня. Месяца за 3–4 до этого меня вызвал к себе начальник разведотдела 11-й флотилии капитан 1-го ранга Эдуард Георгиевич Цеквава. Он

сообщил, что ввиду того, что в экипаже 41-й дивизии, который собирается на боевую службу, старшина команды радиоразведки только что пришел служить и у него еще нет опыта, меня прикомандировывают к ним. Да и боевая служба предстоит какая-то особенная, правда, с деталями он ознакомит меня попозже.

Так вот, буквально перед выходом он предупредил, что идем к Восточному побережью США, что для «стратегов» совсем не характерно. Была поставлена задача разведать и определить, стоит ли использовать данные районы для патрулирования атомными ПЛ со стратегическими ядерными ракетами. С одной стороны, вроде бы подлетное время баллистических ракет до территории вероятного противника меньше, а с другой стороны, мощная противолодочная оборона внушала опасение быстрого обнаружения наших ПЛ, со всеми вытекающими отсюда последствиями. Тем более что по шумности и возможностям гидроакустических комплексов мы, чего уж там греха таить, скажем прямо, уступали. Хотя по другим параметрам были не хуже, и даже лучше.

Боевая служба вначале протекала совершенно спокойно (я, конечно, говорю так относительно своей специальности), а вообще шли мы к ВПС (Восточному побережью США) очень необычным путем. Маршрут следования к району патрулирования с точки зрения безопасности плавания был очень непростой, встречались айсберги.



Экран телевизионного комплекса МТ-70.  
Над подводной лодкой дельфин

В один из дней, когда мы уже находились в районе патрулирования, слышу доклад акустика. По пеленгу... шум турбины, характерный свист, пеленг быстро меняется, интенсивность сигнала резко возрастает. Я в своей рубке — бегом в центральный пост. Командир маневрирует, делая всё, что положено в таких случаях, но интенсивность шума цели уменьшается, и мы теряем контакт. Через какое-то время опять всё повторяется — обнаруживается цель, характерный шум турбины. Опять маневрируем, но повторяется всё так же, как и в первый раз. Командир подзывает меня к себе, чувствуется, что он чем-то озабочен. И, вводя меня в курс дела, объясняет, что по характеру шума акустики докладывают: это одна и та же цель. Причем подводная, но пеленг обнаружения цели во второй раз, после всех наших маневров, говорит о том, что это совсем другая цель, если она только не летает. Только после этого я врубаюсь, чем так озабочен командир. Он говорит мне: «Ты служишь на противолодочных лодках, у вас в дивизии опыта таких встреч гораздо больше, что ты думаешь по этому поводу?» Я докладываю ему, что, разумеется, две лодки почти одновременно — это очень странно, но у нас командиры, чтобы окончательно убедиться в том, что цель подводная, если позволяет обстановка, используют РЛС; но я не знаю, разрешено ли это делать вам. Короче говоря, всплыли под перископ, сделали один обзор радиолокационной станцией — горизонт чист. Во время всплытия с помощью поисковой РЛС МРП-10 определил, что работы каких-либо РЛС вокруг нас не наблюдается. Командир окончательно убедился, что цель или цели были подводные. После погружения и отбоя тревоги командир вызвал меня к себе. Речь опять зашла о столь неординарной ситуации. Тут я рискнул и выдал приблизительно следующее: «Понимаю, что нахожусь на корабле, где требования по соблюдению режима секретности отличны от тех, которые установлены у нас, но, честно говоря, мне трудно, не имея никаких данных от акустиков и штурмана, делать какие-либо конкретные выводы. Командир на мгновение задумался и дает распоряжение допускать меня к акустикам и к штурману, а также предоставлять все данные, которые потребуются, включая координаты. Я даже опешил немного:

«А с представителем особого отдела проблем не будет?» На что он резко так ответил: «Как командир корабля, я решаю и отвечаю на корабле за то, кому, куда и что разрешено». Вопросов больше не было.

Прослушав звукозаписи, посмотрев записи в вахтенном журнале акустиков, записи самописца, поговорив с акустиками, посмотрев у штурманов наше маневрирование с пеленгами и так далее, я тоже убедился, что командир ПЛ однозначно прав: целей было две (остальное из области фантастики), а по характеру шума (свист турбины) обе — подводные лодки.

Через некоторое время всплываем на сеанс связи, обнаруживаем работу самолетной РЛС, пеленг меняется, хотя и не слишком быстро; по параметрам — «Орион» (базовый патрульный самолет противолодочной авиации США). У акустиков перед всплытием горизонт был чист. Визуально в перископ тоже чисто. Ныряем, осуществляем отрыв от возможного слежения. Не помню, сколько времени прошло, опять всплываем на сеанс связи — всё повторяется. Командир снова вызывает меня к себе и говорит: «Ясно, что всё это не просто так, а по нашу душу, надо отрываться от вероятного слежения, уж больно плотно за нас взялись. Какие у тебя будут предложения по этому поводу?»

Я ответил: если предположить, что контакт с двумя подводными лодками, вероятнее всего, следующими в тактической группе, и был случайный, то два самолета точно осуществляли поиск в предполагаемом районе нашего нахождения, и навели их на нас после контактов с ПЛ. Скорее всего, в обоих случаях самолеты выставили буи и барражировали в отдалении, наблюдая за нашими действиями (мне, кстати, лично визуально приходилось наблюдать постановку буев с противолодочного самолета, когда ходил на боевую службу на буксирах, и даже собственноручно удалось вытащить два радиобуя). Что же касается моего предложения по отрыву от слежения, оно было следующим: ночью, чтобы визуально было затруднено обнаружение следа от перископа и других выдвижных устройств, всплыть на перископную глубину и следовать одним курсом несколько часов, то есть попытаться сработать под надводную цель. Такой «наглости» от «стратега» никто не ожидает.

Конечно, авантюрно, есть свои минусы, но терять нам, как говорится, было нечего. От слежения ото- рвались. Больше ни подводных, ни воздушных целей не было. Нас успешно потеряли. Вот такая была интересная боевая служба.

В начале следующего года меня вызвал началь- ник разведки 11-й флотилии и сообщил мне, что донесение командира и мой отчет по радиоразвед- ке признаны лучшими за прошедший год на Се- верном флоте.

Два года подряд в районы боевой подготов- ки СФ наведывались танко-десантные корабли (ТДК) ВМС США. По данным разведуправления СФ, они интересовались нашими подводными лодками. Было большое подозрение, что они на- шпигованы аппаратурой, позволяющей произво- дить записи шумов подводных лодок.



Танко-десантные корабли ВМС США



Перед БС вышли на контрольный выход и всплыли в надводное положение в одном из полигонов. Море спокойное, видимость неплохая, но довольно холодно. Нахожусь на своем боевом посту БП-29, «ползаю» по эфиру, прослушиваю частоты работы БПА (базовой патрульной авиации) ВМС Норвегии. Вдруг по «Каштану»: «Командира группы ОСНАЗ на мостик». Бегом наверх. На мостике кроме вахтенного офицера находится командир. Протягивает мне бинокль и указывает

рукой: «Смотри, кто к нам пожаловал!». Смотрю в бинокль: по левому борту в корме на всех парах к нам мчится корабль. Дистанция еще большая, но по характерному силуэту точно ТДК ВМС США. Вот уж нежелательная встреча. Ее нам только сейчас не хватало. Командир спрашивает: «Ваши предложения? Погружаться?» Помня о том, что начальник разведки флотилии всех специалистов ОСНАЗ предупреждал о возможной записи шумов ПЛ, докладываю. «Товарищ командир! Нас всё равно обнаружили — если мы погрузимся, у них будет прекрасная возможность записать шум ПЛ в подводном положении, да еще с конкретной привязкой. Предлагаю застопорить турбину, лечь в дрейф, не использовать РЛС и всё, что работает на излучение, опустить выдвижные устройства. Тем более что видимость позволяет обеспечить безопасность плавания». Командир согласился, дал команду застопорить ход и опустить выдвижные устройства. Легли в дрейф. ТДК на маленькой скорости и дистанции прошел мимо нас по левому борту. Надо отметить, по дистанции не нагнали, соблюли полагающиеся правила судоходства. Хорошо было видно, как нас рассматривали в бинокли и снимали на камеру четыре офицера, вышедшие на мостик корабля. Быстро развернулись и проследовали в обратном направлении. Только когда стало ясно, что мы больше не интересуем их и они удалились восвояси, мы дали ход и легли на прежний курс. Вот такая была встреча с незванными гостями.

При нахождении в море, на боевых службах, учениях, да и просто на отработке задач в экипаже всегда существовала взаимовыручка. Не секрет, что мы иногда попадали в такие «черные дыры», когда прохождение радиосигнала просто было невозможно. Много разных причин: полярное сияние и другие. Иногда случалось так, что важно было принять квитанцию на наше радио в условиях радиопомех, при этом находиться на перископной глубине долго нежелательно. А квитанции нет. Плохое прохождение сигнала. Желательно слушать эфир на как можно большем количестве частот. Количество приемников у радистов ограничено. В таких случаях командир боевой части капитан 3-го ранга Н. А. Красев поступал следующим образом. Он заходил к нам на БП-29 в радиоразведку и говорил, что есть проблемы с полу-

чением квитанции, надо помочь радистам. Давал нам запасную частоту, на которую у радистов не хватало аппаратуры, чтобы мы в случае прохождения сигнала могли его зафиксировать. Таким образом, эффективность приема возрастала, контролировалась еще одна дополнительная частота, на которой могла быть передана квитанция.

Вообще использование корабельных антенн — особая песня. У нас их для приема радиосигналов было три: «Ива», «Ван» и «Завеса». Вернее, у нас только одна «Завеса», так как две другие были в распоряжении радистов, и они командовали, кому и что в данный момент предоставить. Помнится, на боевой службе в 1986 году с родным экипажем я «имел неосторожность совершить одну маленькую глупость». А «глупость» моя заключалась в следующем. Заместитель командира по политчасти в целях улучшения информированности экипажа о том, что творится в мире, — ведь информация, поступающая на ПЛ на боевой службе, весьма скудная, — из самых лучших побуждений не приказал, а попросил меня, если будет такая возможность, прослушивать новости. Когда обстановка позволяла, я в конце сеанса связи буквально на минуту-другую заходил на частоты широкоэвещательных станций, чтобы перехватить

две-три новости. Иногда радисты сами подключали антенну на приемник, находящийся в кают-компании, чтобы заместитель командира сам мог послушать эфир. Правда, в это время слышимость у радиоразведки резко ухудшалась, и мы слезно просили радистов дать нам нормальную антенну. И вот на одном из всплытий, перед погружением зайдя на новостную частоту «вражеских голосов», я услышал новость. Умер Генеральный секретарь ЦК КПСС К. У. Черненко. По тем временам — это новость № 1. После погружения и отбоя тревоги доложил об этом командиру и замполиту. Не учел только одного — что после моего сообщения зам. командира, естественно, захочет узнать подробности. Событие для страны знаковое. Кто будет очередным Генеральным, и вообще какие грянут перемены. Кто будет преемником, я потом узнал для него опять же через «вражеские голоса» (кстати, не ошиблись). Но вот с нормальной антенной мы на некоторое время распрощались. Зам. командира, видимо, договорился с радистами и прочно оккупировал радиоприемник в кают-компании, пытаюсь услышать последние новости и узнать события, происходящие в стране. А мы в это время сидели «на голодном пайке», без хорошей антенны.



289-й экипаж. БП-29.

Слева направо: мичманы Александр Чекалин, Сергей Макашкин, Вячеслав Кухаревич. 1975 год



Экипаж капитана 1-го ранга В. В. Никитина.  
1975 год

Не могу не вспомнить и не рассказать о своем командире боевой части связи — начальнике радиотехнической службы (БЧ-4, РТС) капитане 3-го ранга Николае Алексеевиче Красеве. Познакомился я с ним на своей первой боевой службе с 289-м экипажем капитана 1-го ранга В. В. Никитина (старшим помощником, кстати, у него тогда был один из будущих командиров 343-го экипажа, тогда еще капитан-лейтенант А. Н. Шпортько). Старший лейтенант Н. А. Красев был командиром гидроакустической группы. Он сразу произвел на меня очень хорошее впечатление: отличный специалист, пользуется авторитетом у командования и уважением у подчиненных. Вообще экипаж мне очень понравился: дружный, сплоченный коллектив, и приняли меня в нем очень хорошо, несмотря на то что я чужак и еще «зеленый».

Офицеры и мичманы — специалисты ОСНАЗ разных дивизий 1-й, потом и 11-й флотилий практически ежедневно на приемном центре общались между собой, мы всегда знали про обстановку в том или ином экипаже, как там служит, что происходит, как сходили в море. Тем более что после боевой службы было принято проводить занятия, на котором офицеры и мичманы делились опытом. Мы рассказывали друг другу и о том, как служит

в том или ином экипаже, какие отношения между людьми. Мы не сплетничали, ни в коем случае, — просто таким образом мы узнавали, какие из экипажей более опытные и подготовленные, в каких экипажах наилучший «микроклимат».

И когда спрашивали мое мнение, я всегда говорил: «Лучшие периоды в моей службе, когда командирами в моем экипаже были капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов и капитан 1-го ранга А. Н. Шпортько, а из других мне очень понравилась атмосфера, офицеры и мичманы в экипаже капитана 1-го ранга В. В. Никитина образца того времени. Хотя опыт службы в «чужих» экипажах очень большой и было с чем сравнивать.

Так вот, в 343-й экипаж Николай Алексеевич пришел, когда я прослужил уже года два. Разумеется, когда в экипаже узнают, что приходит новый человек, тем более твой непосредственный начальник, все начинают интересоваться, кто это, где раньше служил, и немного переживают: а как сложатся отношения с новым непосредственным командиром? Узнав о том, что я немного с ним знаком, акустики и радисты, естественно, спросили меня о нем, на что я ответил: «Не переживайте, мужики, нам повезло, у меня самые хорошие впечатления о нем, а подчиненные его уважают, и это говорит о многом».



Николай Алексеевич прослужил в 343-м экипаже почти 10 лет. Командиры его ценили за знания и опыт, он пользовался большим авторитетом у офицеров и мичманов, а подчиненные его уважали и с гордостью говорили, что у нас самый лучший командир боевой части. И хотя ему порой доставалось за нашу дисциплину, он никогда не повышал голоса, а если и делал внушение, то исключительно по делу, на него не за что было обижаться.

Особенно я ему благодарен за то, что он научил меня работать на планшете боевого информационного поста. В школе мичманов-техников нам вообще по штурманскому делу ничего не давали — не наша специальность. Приходилось постигать азы по ходу дела. Понимать хотя бы немного в штурманском деле мне было крайне необходимо, когда писалось командирское разведывательное

донесение после боевой службы. Я уже не говорю про акустику: все свои основные знания по этому делу я получил от него и всегда консультировался с ним, если возникали вопросы.

Когда Николай Алексеевич переводился из экипажа в штаб 11-й флотилии, все очень жалели, что от нас уходит такой офицер. Многих офицеров за время службы пришлось повидать мне, были разные по опыту и знаниям, своим человеческим качествам и характеру, но Николай Алексеевич был один из немногих, которых я отношу к плеяде, не побоюсь этого слова, «блестящих» офицеров, был отличным для нас командиром и человеком. Разумеется; а как могло быть иначе? Он и на последующих должностях проявил себя с наилучшей стороны. Закончил службу Николай Алексеевич в звании капитана 1-го ранга.

## Мичман Вадим Степанович Марченко о службе на атомных подводных лодках 45-й и 3-й дивизий подводных лодок Тихоокеанского и Северного флотов

На срочную военную службу я был призван 14 мая 1958 года Бийским военным комиссариатом Алтайского края. Конкретного желания, в каких именно войсках служить, не имел, поэтому куда Родина отправила служить, там и служил. Родине было угодно, чтобы Вадим Марченко служил в войсках противовоздушной обороны страны. Принял военную присягу и в течение трех лет, будучи оператором радиолокационной станции, прикрывал небо на Дальневосточных рубежах страны.

Обострение обстановки между ФРГ и ГДР в 1961 году повлияло не только на накал политических страстей в Европе, оно повлияло на судьбы многих рядовых Советской Армии, подобных мне, — на полгода нам было задержано увольнение в запас по окончании срока военной службы. Задержка моего увольнения способствовала дальнейшему укреплению обороноспособности СССР тем, что я заключил контракт сроком на два года на сверхсрочную службу. Кроме того, я не просто продолжил наблюдение за небом. В моем завещании были ракеты к комплексам противовоздушной обороны, которые должны были поражать



Старший сержант сверхсрочной службы войск ПВО страны Вадим Степанович Марченко.  
1961 год

обнаруженные цели-нарушители воздушного пространства СССР.

Жизнь в поселке недалеко от места базирования атомных подводных лодок пробудила жела-

ние ближе познакомиться и больше узнать о таких красивых с берега субмаринах. Решил повысить боевую готовность Военно-Морского флота. С окончанием контракта в войсках ПВО заключил контракт на службу в подводном флоте.



Служба на атомных подводных лодках началась с должности старшего радиометриста в 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии. 1963 год

Моя служба на атомных подводных лодках началась в 1963 году в 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии Краснознаменного Тихоокеанского флота с должности старшего радиометриста. С ноября 1966 года по май 1970 года проходил службу в должности техника засекречивающей аппаратуры связи (ЗАС) атомной подводной лодки К-66 проекта 659. За это время К-66 совершила три дальних похода на боевую службу и выполнила задачи двух боевых дежурств.

Хочу рассказать о нескольких оставшихся в памяти событиях из дальних походов на ПЛА К-66 за время службы на Тихоокеанском флоте.

Это был период «холодной войны». Маршрут боевого патрулирования проходил вдоль западного побережья Америки, вблизи городов Сан-Франциско, Лос-Анджелеса, Сан-Диего. Во время похода в подводном положении отказала система

вентиляции отсеков, вышли из строя фильтры очистки воздуха. Температура воздуха в отсеках поднялась до +40 °С, летала угольная пыль, было трудно дышать, пришлось мочить полотенце водой и завязывать лицо. Всплывать для вентиляции отсеков было нельзя, так как ПЛА могли обнаружить самолеты базовой патрульной авиации «Орион» и корабли вероятного противника. В отсеках сильно повысилась влажность, тело было липким. В таком состоянии мы находились почти двое суток. Затем всё отремонтировали и продолжили поход в обычном режиме без замечаний.

У берегов Америки всплыли на очередной сеанс радиосвязи. На ПЛА проекта 659 было два перископа. При всплытии на кормовом перископе находился старпом, на носовом командир ПЛА. Вдруг старпом говорит, что за кормой за нами торпеда. Командир дает команду: срочное погружение с изменением курса влево. Погрузились на 250 м. Затем стали медленно всплывать, подняли кормовой перископ: на расстоянии 400 м было видно белый бурун. Застопорили ход, рассмотрели — это был наш оторванный кормовой аварийно-сигнальный буй (металлическая бочка диаметром чуть больше метра), который тащился за нами на трос-кабеле, длина которого составляла 450 м. Осмотрели горизонт на отсутствие самолетов и кораблей. Командир принял решение всплыть в надводное положение и расстрелять буй из автоматов, так как возратить его на место не было возможности. Израсходовали, стреляя из автомата по бую, весь рожок патронов. Посмотрели — вроде буй утонул. Погрузились, дали малый ход — впечатление такое, как будто кто-то держит корму. И только когда дали полный ход, ПЛА пошла легко. Видимо, буй оторвался. Осмотрели горизонт — буя не было видно. В течении этих и последующих суток по нашему курсу систематически летали самолеты США — очевидно, буй не утонул.

В 45-й дивизии подводных лодок перед каждым дальним походом экипажи полным составом, независимо от звания и должности, проходили тренировки по легководолазной подготовке. На базе была дизельная подводная лодка «Щука», на которой отрабатывали выход из затонувшей ПЛ через торпедный аппарат по три человека в открытое море; погружение в 10-метровую шахту, заполнен-

ную водой. Один отсек был полностью заполнен водой. И было необходимо, надев легководолазный костюм, найти на дне какой-либо предмет — гайку, ключ или что-нибудь другое. Несмотря на то, что на ногах были свинцовые полуботинки, на спине на ремнях крепился круглый свинцовый груз массой около 25 кг, меня переворачивало животом вверх. Приходилось почти ползти на четвереньках, очки запотевали, но нужно было найти.

В доме, в котором была наша квартира, на улице Гусарова, окна выходили на бухту, и из окна был виден пирс, возле которого стояла ПЛА К-66, на рубке различались двухметровые цифры «297». Также в квартире были хорошо слышны характерные звуки, издаваемые подлодками. Бухту окружали сопки, на которых даже летом не таял снег. Вулканы Авачинский и Карымский периодически курились, бывали небольшие землетрясения.

На территории базы находился Дом офицеров флота, возле которого была установлена рубка подлодки Л-16. Политотделом эскадры было принято политическое решение: написать послание комсомольцам 2000 года и замуровать его в кап-

суле в рубку Л-16. Всё было организовано очень торжественно, на это мероприятие был приглашен экипаж ПЛА К-66, в том числе и я, мичман В. С. Марченко. Была дана команда встать на одно колено, снять фуражку, склонить голову. Под звуки духового оркестра было зачитано послание комсомольцам 2000 года, затем вложили его в капсулу и вставили в подготовленное отверстие в рубке подлодки. Закрыли табличкой с гравировкой «Вскрыть в 2000 году». Нашу группу сфотографировали для архива ВМФ. Тогда же был сфотографирован экипаж К-66 возле памятника матросу Вилкову, который в Великую Отечественную войну, во время атаки закрыл собой вражеский пулемет. Торжественное мероприятие было приурочено ко дню 7-й годовщины подъема Военно-морского флага на ПЛА К-66 — 20 декабря 1968 года.

После того как 343-й экипаж сформировали, нас самолетом отправили в Москву. Прибыли в район Тушина. Поселили нас в казарме. Всем выдали форму внутренних войск МВД и удостоверения, в которых были указаны армейские звания.



Седьмая годовщина подъема Военно-морского флага на ПЛА К-66.  
Закладка капсулы с посланием комсомольцам 2000 года в рубку подводной лодки Л-16.  
20 декабря 1968 года

Каждый начал пришивать армейские погоны, подворотнички. После месячной подготовки электропоездом прибыли в учебный центр в Обнинск. Поселили сначала всех в казарме, помещения были очень теплые, всегда горячая вода, душ. Затем офицерам и мичманам предоставили комнаты в гостинице города. Семейным выделили комнаты, я тоже привез семью из Харькова.

Обучение проводилось ежедневно с 8 утра до 18 часов. В одном из помещений был оборудован отсек подводной лодки, в котором отрабатывались навыки борьбы за живучесть при пожаре и при поступлении воды. Всё происходило по-настоящему. Когда я с товарищами вошел в отсек, за нами закрыли дверь. Вдруг выключили освещение, прогремел довольно сильный взрыв в электрощите, посыпались искры, огонь и дым. Первое, что пришло в голову, — немедленно включиться в ИП-46: быстро надел маску, нажал на кнопку ампулы, под маской появился теплый воздух, дышать стало легче, но запотели очки. Отработали задание по тушению пожара. Провентилировали отсек.

С июня 1971 года экипаж базировался в губе Западная Лица Мотовского залива. В 1974 году экипаж выполнил свою первую на Северном флоте боевую службу в Средиземном море на подво-

дной лодке К-438 проекта 671. После выхода из базы и погружения командир капитан 1-го ранга А. Н. Коржев объявил по внутренней связи по всем отсекам о начале длительного похода. Лично мне о длительности похода было известно до его начала, поскольку получал документы для аппаратуры ЗАС, срок действия которых около 100 суток. Также знал штурман, так как до отправления в поход получил морские карты тех морей и океанов, через которые должны были проходить.

За время похода я получал по ЗАС различную информацию, а также разведывательные сводки по иностранным судам, самолетам и пролетающим разведывательным спутникам. После доклада информации командиру ПЛ и его письменной резолюции знакомил должностных лиц с нужной информацией под роспись в ознакомлении. Как правило, это были замполит, старпом и штурман. Затем заходил в рубку штурмана, где на морской карте похода наносилась или корректировалась обстановка по прокладке курса похода ПЛА, а также наносились новые данные.

После 60 суток похода у членов экипажа наблюдались бессонница, раздражение по любому поводу, хотя для этого не было особых причин — всё было нормально и по плану. Сказывались напря-



343-й экипаж прибыл для обучения в Учебном центре Военно-Морского флота. Пятый слева — техник ЗАС мичман сверхсрочной службы Вадим Степанович Марченко.

*Подмосковье. 1971 год*



Мичманы 343-го экипажа в кают-компании. В центре Вадим Степанович Марченко.  
*Средиземное море. Боевая служба 1974 года*

жение и длительное пребывание в ограниченном пространстве на большой глубине, резервы человеческого организма были частично исчерпаны.

В Средиземном море при всплытии на глубину 40 метров можно было принять душ из забортной воды. Перед походом было получено мыло для морской воды, и оно вполне хорошо пенилось.

Примерно на 75-е сутки похода, возле города Эс-Саллум, ПЛА всплыла между двух противолодочных кораблей базировавшейся в Средиземном море 5-й ОПЭСК (оперативной эскадры кораблей) ВМФ. Была проведена проверка нашей ПЛА штабом эскадры, одновременно произведена дозагрузка продовольствия. Загрузили свежие арбузы, помидоры, огурцы, лук и другие овощи, фрукты и продукты. Поразила величина арбузов: они были настолько огромные, что в мешок помещалось только 2–3 штуки. А когда в отсеке разрезали лук, то пришлось срочно включить вентиляцию отсека — настолько он был острым и едким.

Находясь на палубе ПЛА, я обратил внимание на то, насколько была прозрачна вода. Пройдя на корму, посмотрел на винты подлодки, они были ярко-желтого цвета с царапинами на лопастях. Заместитель командира по политической части объявил, что можно написать письма родным, все письма передадут в штаб 5-й эскадры с обратным адресом: город Севастополь. Это для нас была

очень хорошая новость, так как мы давно не видели свои семьи и были рады послать весточку о себе. Когда мы возвратились, то узнали, что наши родные действительно еще раньше получили от нас письма.

По окончании длительного похода возвратились в родную базу. На пирсе нас встречал штаб и флагманские специалисты в полном составе. После швартовки было объявлено: «Свободным от вахты построиться на пирсе». Экипаж торжественно поздравили с окончанием длительного похода и успешным выполнением боевой задачи.

Когда я спустился в центральный пост, на вахте находился капитан 3-го ранга И. И. Михайлик. Он сообщил мне, что на КПП нас ждут наши жены, его и моя, и попросил меня к ним выйти. Поднялся по трапу центрального поста, вышел на пирс и пошел на верхний КПП. В нем стояли в ожидании нас наши жены со слезами радости в глазах, а в руках держали букеты алых гвоздик.

В 1977 году во время похода под лед в мои обязанности входило нести вахту наблюдателя за ледовой обстановкой в трюме на перископе. Вода была прозрачная, чистая, в ней плавали голубые куски льда. В мою задачу входило засекать начало и конец полыньи, т. е. чистой воды без льда, и по внутренней связи сообщать об этом штурману, который наносил координаты на карту. Времена-



Две Валентины, Михайлик и Марченко, вместе с детьми встречают мужей с боевой службы.  
*Ноябрь 1974 года*



Достоинному потомку мореходов.

### Семнадцателетство

МАРЧЕНКО Вадиму Степановичу, покорителю глубин морей и океанов давно сие свидетельство в знак признания героического мужества экипажа атомного судна в составе которого он совершил длительное безостановочное плавание в водах А. Р. И. И. И., сям повелевая МАРЧЕНКО В. С. считать рыцарем глубин, причислять к классу морских-исследователей, достойных Почета и уважения.

Владим Моряк и Океанов  
Н. В. И. У. Н.  
Дано через команду атомного капитана 1 ранга КОЖЕБА А. И. окован Серафимом Лопухиным, году 1977, Москва-Светлогорск, что печатая корабельной записки.



Вадим Степанович Марченко в Петропавловске Камчатском

ми было видно разломанный лед. Чем дальше мы уходили на север, тем всё меньше и меньше оставалось на поверхности свободной воды.

На подходе к точке Северного полюса я обратил внимание, что мои наручные часы стали давать сбой: или спешили, или отставали. В связи с тем, что я должен был в строго определенное время устанавливать ключи в аппаратуру ЗАС, сверил часы у товарищей — результат был тот же. Единственные часы, которые работали без сбоев, я нашел в штурманской рубке: они были в латунном корпусе.

Поход прошел в штатном режиме, техника находилась в рабочем состоянии, замечаний не было. По итогам похода каждому участнику подледного плавания было выдано свидетельство за подписью морского владыки Нептуна.

За время службы на подводных лодках 45-й и 3-й дивизий Тихоокеанского и Северного флотов я неоднократно поощрялся командирами различного ранга за успехи в боевой и политической подготовке, социалистическом соревновании, примерное исполнение воинского долга.



День ВМФ в Петропавловске-Камчатском



Экскурсия в Москву. Санаторий «Горки». 1974 год



После боевой службы. Санаторий «Горки». 1974 год



# III

## БИОГРАФИЧЕСКИЕ ОЧЕРКИ И СПРАВКИ ОФИЦЕРОВ, МИЧМАНОВ, СТАРШИН И МАТРОСОВ ЭКИПАЖА



## ОФИЦЕРЫ

### Олег Анатольевич Алещенко



Родился 6 мая 1945 года в поселке городского типа Краснополье, районном центре Могилевской области Белорусской ССР. В семье еще двое младших детей: сын Виул Анатольевич и дочь Прасковья Анатольевна.

Дошкольные и школьные годы прошли в Краснополье. В 1952 году пошел в первый класс Краснопольской восьмилетней школы. Учиться в школе нравилось. Самым любимым предметом была география. Увлекался спортом. Занимался в секции спортивной гимнастики, потом увлекся вольной борьбой. На летних каникулах любил ловить рыбу.

В Краснополье учился до окончания седьмого класса. Затем дед забрал к себе в город Запорожье Украинской ССР. После восьмого класса перешел в вечернюю школу. Во время приписки в районном военном комиссариате узнал о Севастопольском высшем военно-морском инженерном училище (СВВМИУ). К концу обучения в вечерней школе решил поступать в это училище. Ни среди родственников ни среди знакомых военных не было.



В 1963 году успешно окончил вечернюю школу и по направлению районного военного комиссариата убыл в Севастополь для сдачи вступительных экзаменов в СВВМИУ. Экзамены сдал хорошо, набрал необходимое для поступления количество баллов. Прежде существовало правило: поступающие в училище из числа гражданской молодежи, успешно сдавшие вступительные экзамены, в качестве испытательного срока на один год отправлялись для прохождения военной службы на надводные корабли или подводные лодки. На следующий год тех из этого числа военнослужащих, кто прошел испытание и решил обучаться, без экзаменов зачисляли в училище. Как раз в 1963 году это правило отменили. Нас, успешно сдавших вступительные экзамены, отправили по домам. Надлежало прибыть в училище, уже для обучения, летом 1964 года.

В 1964 году зачислен курсантом на первый курс факультета специальных энергетических установок подводных лодок. Был переодет в морскую форму, прошел курс начальной военной подготовки, во время которого нас научили ходить

строевым шагом, петь строевые песни, носить форму одежды, грести на шлюпке и ходить под парусом, мы изучили личное стрелковое оружие и строевые приемы с ним. Принял военную присягу. Началось обучение. Во время обучения проблем не возникало. Учился с увлечением. Занимался спортом. Принимал участие в соревнованиях по тяжелой атлетике, вольной борьбе и гимнастике.

В 1969 году окончил обучение. Для дальнейшего прохождения службы был направлен на Тихоокеанский флот, в Камчатскую военную флотилию. В августе был назначен на должность командира группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части второго экипажа атомной подводной лодки К-108 проекта 675 45-й дивизии подводных лодок. Место постоянного базирования подводной лодки — поселок Рыбачий, бухта Крашенинникова, Авачинская губа. Приступил к исполнению обязанностей командира реакторного отсека. Установленные зачеты на допуск к дежурству по подводной лодке сдал в срок.

В 1970 году из отдела кадров 15-й эскадры подводных лодок поступило предложение о назначении на равнозначную должность командира группы дистанционного управления в 343-й экипаж, который проходил переформирование по штату атомной подводной лодки проекта 671. Экипажу предстояло пройти обучение в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. С предложением согласился, так как хотел служить на новых подводных лодках. В мае 1970 года экипаж убыл в Обнинск. Обучение проходило интересно и очень напряженно. Необходимо было освоить большой объем знаний. К этому времени в учебном центре был завершён монтаж большого количества оборудования подводной лодки проекта 671. Обучение проходило на реальной материальной части и на тренажерах. В 1970 году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера.

В мае 1971 года обучение было завершено. Сдали экзамены, получили свидетельства об окончании учебного центра и убыли к новому месту

постоянного базирования в губу Западная Лица Мотовского залива в состав 3-й дивизии 1-й Краснознаменной флотилии подводных лодок Северного флота.

Первые годы экипажа в составе 3-й дивизии были сложными, напряженными и трудными. Деятельность экипажа по любому вопросу начиналась с нулевого уровня. Новая база, новые люди, никто ничего не знает — ни к кому, ни куда обратиться. Часть офицеров и сверхсрочнослужащих перевелись на другие экипажи дивизии. Самое сложное положение было с жильем. У многих семьи оставались на Камчатке, на новом месте жилья еще не было. Казарму тоже было необходимо устраивать. В то же время нельзя было терять тот уровень подготовленности, который мы получили в Обнинске. Его необходимо было закреплять и подтверждать на выходах в море.

Усилиями руководителей экипажа, прежде всего командира капитана 1-го ранга Алексея Николаевича Коржева, экипаж преодолел все тяготы и невзгоды, уверенно встал на ноги, отработал и сдал полный курс задач боевой подготовки, выполнил боевые упражнения, вошел в состав сил постоянной готовности. В августе 1972 года я был назначен инженером группы контрольно-измерительных приборов и автоматики дивизиона движения 343-го экипажа. В этом же году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

В августе — ноябре 1974 года в составе экипажа на ПЛА К-438 я совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море на повышенную автономность. Поход продолжался 87 суток.

В 1975 году в составе экипажа прошел подготовку в учебном центре в Обнинске. В этом же году принимал участие в масштабных учениях Военно-Морского флота под руководством Главкомандующего ВМФ «Океанская охота-75» в Северо-Восточной Атлантике.

Прошел повторную подготовку в 16-м учебном центре ВМФ в Обнинске в декабре 1976 — феврале 1977 года. В марте 1977 года был назначен на должность командира группы дистанционно-

го управления дивизиона движения БЧ-5 343-го экипажа. В сентябре — октябре 1977 года в составе экипажа на ПЛА К-481 совершил поход с задачами боевой службы в Северный Ледовитый океан. К-481 обеспечила безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» из порта Мурманск в географическую точку Северного Полюса. Подводная лодка находилась, не всплывая, под паковым льдом Арктики 28 суток.

В 1978 году принимал ПЛА К-369 от судоремонтного завода «Нерпа» в поселке Вьюжном Мурманской области после впервые выполненного среднего ремонта атомной подводной лодки проекта 671. В 1979 году в составе экипажа был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. В июне — августе 1980 года в составе экипажа выполнил задачи боевой службы на ПЛА К-438 в восточной части Средиземного моря. Присвоена классная квалификация «мастер военного дела».

В августе 1981 года в составе экипажа на вспомогательном судне тыла флота «Аянка» совершил переход к новому постоянному месту базирования подводных лодок 3-й дивизии в город Мурманск-140 (Гремиху). Принимал участие в строительстве и обустройстве казармы для размещения штаба и экипажей 3-й дивизии. В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа на ПЛА К-367 совершил дальний поход на выполнение

задач боевой службы в Центральную Атлантику и к Восточному побережью США.

По итогам боевой и политической подготовки, социалистического соревнования в 1983–1984 учебном году приказом командира 3-й дивизии был объявлен «Лучшим командиром группы дистанционного управления дивизии», награжден грамотой. В июне — августе 1984 года в составе экипажа выполнил задачи боевой службы на ПЛА К-481 в Средиземном море.

В марте 1986 года уволен в запас Вооруженных Сил в связи с достижением предельного возраста пребывания на военной службе.

За время военной службы награжден государственными юбилейными и ведомственными медалями: «За боевые заслуги», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу» третьей, второй и первой степеней.

Участник пяти дальних походов на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море.

После увольнения с военной службы проживал в Белоруссии. Переехал в город Запорожье Республики Украина, где проживаю в настоящее время.

Женат на Нине Георгиевне Алещенко. Познакомилась во время обучения в Севастополе. Брак зарегистрирован во время обучения в Обнинске.

## Владислав Григорьевич Белоусов



Родился 14 мая 1946 года в поселке Вахруши Слободского района Кировской области. Дошкольные и школьные годы прошли по месту рождения. В 1953 году поступил в первый класс средней школы № 1, которую успешно окончил в 1964 году. В июне 1965 года районным военным комиссариатом призван на военную службу в Вооруженные Силы СССР. По заключению военно-врачебной комиссии признан годным к службе в плавсоставе Военно-Морского флота. С июня по октябрь 1965 года — курсант 51-го учебного отряда подводного плавания Тихоокеанского флота во Владивостоке. Прошел курс обучения по специальности «машиниста трюмный». По окончании обучения для дальнейшего прохождения службы направлен в 4-ю отдельную бригаду подводных лодок, базирующуюся на порт Владивосток. Был назначен на должность машиниста трюмного дизельной подводной лодки С-262 проекта 613.

В августе 1966 года поступил на минно-торпедный факультет Тихоокеанского высшего военноморского училища им. С. О. Макарова во Владивостоке. Училище окончил в 1971 году.

Дальнейшую службу проходил на Северном флоте в 1-й флотилии подводных лодок. В августе 1971 года в звании лейтенанта был назначен

командиром минно-торпедной боевой части крейсерской атомной подводной лодки второго поколения К-306 проекта 671. Подводная лодка входила в состав 3-й дивизии 1-й флотилии с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива. В составе экипажа К-306 в 1971 и 1972 годах участвовал в дальних походах на боевую службу. Проявил себя как отличный офицер-специалист по эксплуатации и применению минно-торпедного оружия подводной лодки.

В июле 1973 года назначен помощником командира ПЛА К-306. Присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В составе экипажа в 1973 году на ПЛА К-306 и в 1974 году на ПЛА К-367 совершил походы на боевую службу в Средиземное море. Проявил себя хорошо подготовленным вахтенным офицером. В сентябре 1974 года поступил на командный факультет 6-х Высших специальных офицерских классов ВМФ, который окончил в 1975 году. В этом же году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. По окончании классов назначен на должность помощника командира ПЛА К-438 3-й дивизии. С июня 1976 года — старший помощник командира 173-го экипажа ПЛА 3-й дивизии подводных лодок. Участвовал в походе экипажа на боевую службу в 1977 году.

Получил допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой проекта 671. В 1978 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга.

В июне 1979 года назначен командиром 343-го экипажа ПЛА 3-й дивизии. В июне — августе 1980 года на ПЛА К-438 в должности командира 343-го экипажа совершил дальний поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. Получил большой опыт поиска и слежения за иностранными подводными лодками. Присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. В августе 1981 года 343-й экипаж самый первый из состава 3-й дивизии перешел к новому месту постоянного базирования в город Мурманск-140 (Гремиха) с задачей обустройства казармы для размещения штаба и экипажей подводных лодок дивизии. Дивизия вошла в состав 11-й флотилии подводных лодок.

В марте 1982 года по состоянию здоровья списан с плавсостава и назначен начальником отдела кадров 1-й флотилии подводных лодок. В январе 1984 года присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. В сентябре 1985 года поступил на за-

очное отделение Военно-морской академии им. А. А. Гречко в Ленинграде, командный факультет которой окончил в 1988 году. С апреля 1989 года продолжил службу в 270-м учебном центре ВМФ в г. Сосновом Бору Ленинградской области в должностях: преподавателя, старшего преподавателя, начальника цикла «Тактика подводных лодок». В 1996 году уволен в запас ВМФ по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы. За время службы в Военно-Морском флоте награжден 10 государственными юбилейными и ведомственными медалями.

После увольнения с военной службы продолжил преподавательскую деятельность в 270-м УЦ ВМФ в качестве служащего кафедры — гражданского преподавателя цикла «Тактика подводных лодок». С 2000 года — заместитель начальника отдела мобилизационной подготовки, гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций Ленинградской атомной станции. Проживаю в городе Сосновый Бор Ленинградской области.

## Сергей Константинович Белоусов



Родился 7 февраля 1961 года в Москве в семье военнослужащего. Отец, Константин Николаевич, родился в городе Армавире Краснодарского края. Образование высшее. Полковник Вооруженных сил Российской Федерации в отставке. Мать, Галина Андреевна, родилась в Ленинграде. Образование высшее, окончила Ленинградский институт авиаприборостроения. Мои родители уже умерли. Две сестры — старшая Марина и младшая Валерия — проживают в Москве, у каждой по двое взрослых детей.

В 1968 году я поступил в первый класс московской средней школы № 721. В это же время обучался в музыкальной школе по классу фортепиано. Увлекался спортом. Занимался баскетболом и классической борьбой. В 1976 году окончил 8 классов средней школы и в этом же году поступил в Нахимовское военно-морское училище (НВМУ) в Ленинграде. И в школе, и в училище учился хорошо, без троек. Нравилась почти все предметы, особенно математика, история, география и литература. Преподаватели в НВМУ были высокой квалификации. В училище увлекся художественной самодеятельно-

стью. Входил в сборную училища по баскетболу. Нахимовское училище окончил в 1978 году. Имея информацию о всех высших военно-морских училищах страны, которых было одиннадцать, долго выбирал, в какое пойти и на какую специальность. Колебался между училищем радиоэлектроники (ВВМУРЭ им. А. С. Попова) и подплавом (ВВМУПП им. Ленинского комсомола).

В 1978 году поступил на минно-торпедный факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания им. Ленинского комсомола. Учился старательно. В течение четырех лет был членом сборной команды училища по гребле на морских ялах. Участвовал в первенстве военно-морских учебных заведений СССР в Севастополе — крейсерская гонка на ялах, дистанция 15 миль. Училище окончил в 1983 году. В приложении к диплому одна тройка, три четверки, остальные «отлично».

По окончании училища для дальнейшего прохождения службы был направлен на Северный флот в 11-ю флотилию подводных лодок с местом постоянного базирования на Йоканьгском рейде (Гремиха). В августе 1983 года отделом кадров

объединения был назначен на должность командира ракетно-торпедной группы минно-торпедной боевой части (БЧ-3) атомной подводной лодки К-462 проекта 671МВ 3-й дивизии подводных лодок. Командир подводной лодки капитан 2-го ранга Владимир Петрович Мамайкин.

Начало службы у всех молодых лейтенантов происходит одинаково. У всех одна задача — как можно быстрее сдать зачеты на самостоятельное управление подразделением и на дежурство по подводной лодке. В этот период времени разница только в одном — как ты сам себя настроишь на достижение этих целей. Допуск к самостоятельному исполнению обязанностей по занимаемой должности исключает прикомандирование на выход в море подготовленного специалиста с другой подводной лодки или экипажа. Это повышает твой авторитет, прежде всего в глазах твоих подчиненных. Твое стремление и служебное рвение видит командир боевой части — твой «отец» и «мать» на первые годы, независимо от того, что между вами разница в возрасте может составлять 2–3 года. Твое усердие в службе не без помощи «отца» будет замечено командованием экипажа.

Допуск к дежурству по подводной лодке — палка о двух концах. Это дежурство наиболее сложное и ответственное из всех, которые ты когда-либо нес ранее или будешь нести в будущем. Тебе и возглавляемым тобой корабельному дежурству и вахте доверяется боевая подводная лодка с оружием на борту (ракеты, торпеды и мины), двумя ядерными реакторами и массой оборудования. В течение 24 часов ты, дежурный по подводной лодке, должен обеспечить сохранность всего этого, безаварийную эксплуатацию и содержание. В случае возникновения аварийной ситуации должен быть готов к действиям по борьбе за живучесть подводной лодки. Это очень ответственно. Но и престижно — это второй конец палки. К тебе по-иному начинают относиться офицеры, которые привлекаются к дежурству по подводной лодке, — ты из их среды. Тебе с большим вниманием отвечают на твои во-

просы, которые еще продолжительное время будут возникать. Незаметно ты стал вхож в компанию, о которых раньше только мечтал. Ты везде становишься СВОЙ. Быть дежурным по подводной лодке лучше, чем дежурным по столовой или начальником гарнизонного патруля. Согласен?

Но для этого необходимо постараться. Както в разговоре на эту тему командир БЧ-4, РТС 343-го экипажа капитан 3-го ранга Н. А. Красев рассказал мне, как реагировали и относились к дежурному по подводной лодке в воинском звании «лейтенант» дежурные по живучести. Первый вопрос, который обязательно задавали еще на разводе суточного наряда: «Кто по специальности?» Если лейтенант был электромеханической специальности — все было в порядке вещей. Если лейтенант был не электромеханической специальности, а «люксовый», то в середине 70-х годов это вызывало восторг, но в течение всего дежурства лейтенант подлежал усиленному вниманию со стороны дежурного по дивизии и дежурного по живучести; к концу 70-х годов — это считалось «нонсенс» и дежурный по живучести почти все время находился на ближайшей подводной лодке; а к середине 80-х годов это дошло до уровня «не может быть» и, как правило, вместе с лейтенантом, дежурным по подводной лодке, дежурным по живучести заступал командир дивизиона с этой же подводной лодки.

Задачи мне были поставлены. Их надлежало выполнять. И я в этом был заинтересован больше всех.

В октябре — декабре 1983 года в составе экипажа на ПЛА К-462 совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море. В связи с обострением международной политической обстановки, обусловленным размещением в Европе американских ракет средней дальности «Першинг-2», К-461 при возвращении в базу была переразвернута на продолжительное время в район Северного полюса, под паковый лед Северного Ледовитого океана.



В 1984 году приказом командующего Северным флотом был назначен на должность командира минно-торпедной боевой части 343-го экипажа 3-й дивизии. К исполнению обязанностей смог приступить только в феврале 1985 года. В экипаже меня приняли хорошо. В дальнейшем я убедился, что в 343-м экипаже всех принимают доброжелательно и оказывают всестороннюю помощь абсолютно по всем вопросам жизни и деятельности человека, независимо от его воинского звания и должности. Это была многолетняя традиция экипажа. Ее берегли и приумножали. В 343-м экипаже о людях заботились, их уважали. Из неопытных выпускников училищ, школ техников ВМФ и учебных отрядов делали высококлассных специалистов и мастеров военного дела.

Однако назначение лейтенанта на майорскую должность не всегда проходит гладко. Многому пришлось учиться и набираться опыта. Было необходимо укрепить воинскую дисциплину подчиненных, организацию специального дежурства в боевой части, повысить качество тренировок торпедного расчета, организовать учет тренировок корабельного боевого расчета экипажа. КБР экипажа занимал ведущие позиции в дивизии. В его состав входили лучшие специалисты дивизии: начальник РТС капитан 3-го ранга Н. А. Красев, штурман капитан-лейтенант М. Э. Домнич, гидроакустик мичман В. В. Казанских.

В состав минно-торпедной боевой части того времени входили три знаменитые не только в экипаже, но и за его пределами «три Г»: старшина команды торпедистов мичман Виктор Евгеньевич Гольяпин и старшие торпедисты мичманы Александр Гончаров и Владимир Генералов. Старшиной команды электриков торпедных был мичман Николай Михайлович Маслов.

В 1985 году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В боевую часть прибыл на должность командира минно-торпедной группы молодой лейтенант Андрей Горбачев. Средний возраст офицеров и мичманов боевой части еще больше понизился, и вместе с этим понизился

средний уровень подготовленности специалистов боевой части. Нам обоим предстояло многому научиться.

Для меня лично памятна первая торпедная стрельба, выполненная осенью 1985 года. Получили и загрузили два самоходных имитатора подводной лодки, вышли в полигон. Перед стрельбой выяснилось, что один из имитаторов (приборов) не загружается в торпедный аппарат. Причина — несоосное расположение передней и задней наделок на приборе. Вариантов было два: либо стрелять одним имитатором, либо стрелять двумя, предварительно сняв одну наделку. С разрешения командира экипажа А. Н. Шпортько и санкции находящегося на борту подводной лодки флагманского специалиста по радиоэлектронной борьбе был выбран второй вариант. Оба прибора успешно вышли из аппаратов и затем подняты на торпедолов.

После возвращения в Грехиху отправился на торпедно-техническую базу. Отдал снятую с прибора наделку главному инженеру, выслушал от него (капитана 3-го ранга) в свой адрес (старшего лейтенанта) много интересного. Оказалось, что снятая наделка весом примерно 400 г так повлияла на центровку имитатора (весом более 800 кг), что последний начал вращаться вокруг своей оси, затем стал «кувыркаться» и чуть было не утонул. Виновным, разумеется, был определен командир БЧ-3.

Расстроенный, около штаба дивизии встретил командира и обо всем ему доложил. А. Н. Шпортько выслушал внимательно и сказал: «Не волнуйся, минер». После этого командир пошел в штаб, претензий ко мне больше никто не предъявлял.

В январе — марте 1986 года в составе своего экипажа на ПЛА К-481 был участником дальнего похода на боевую службу в Средиземное море. В апреле — мае Дом отдыха в Солнечногорске. С августа по октябрь — отпуск. Год пролетел быстро. В конце года приняли подводную лодку и ушли в Полярный в доковый ремонт. Ремонт по вине завода в срок не укладывался.

В ходе затянувшегося ремонта личный состав экипажа пристрастился к спорту, конкретно — к футболу на снегу. Инициатором мероприятия стал помощник командира капитан-лейтенант А. А. Гавриленко. Именно с его легкой руки к участию в данном мероприятии активно стали привлекаться моряки срочной службы.

Лодка стояла в доке, экипаж жил на ПКЗ (плавучая казарма), но не 16-м, а самом древнем — «Аят». Однажды вечером помощник командира построил моряков срочной службы. После объявлений о заступающих в суточный наряд он спросил: «Кто желает играть в футбол?» Из строя вышли три человека. Они и пошли вместе с офицерами и мичманами на замерзшее озеро напротив торгового центра в Полярном (летом там видели нерпу). А для остальных была объявлена большая приборка. На следующий день «желающих» играть в футбол оказалось почти в пять раз больше.

Играли, как правило, команда моряков срочной службы со сборной офицеров и мичманов. Бои были очень жаркими. Матросы за счет молодости вначале уходили в отрыв и вели в счете на 1–2 мяча. Но затем опыт и зрелость практически всегда брали свое. Особой результативностью выделялись А. Гавриленко, А. Петров, В. Горячев, И. Климов.

Каким бы долгим и нудным ремонт ни был, у него всегда есть начало и конец. Согласно М. Жванецкому, «ремонт закончить невозможно, его можно только прекратить». Наш ремонт был прекращен.

В связи со сменой командира корабля (капитана 1-го ранга А. Н. Шпортко сменил капитан 2-го ранга А. Н. Крюков) весной — летом 1987 года экипаж вновь сдавал курсовые задачи. Было выполнено несколько торпедных стрельб, при этом потеряна одна торпеда СЭТ-65. Стреляли двухторпедным залпом (атака подводной лодки в дуэльной ситуации). Одна торпеда уверенно навелась на цель, причем сработал неконтактный взрыватель. Другая торпеда по неизвестной причине утонула. Не спасло нас пребывание на бор-

ту флагманского минера дивизии капитана 2-го ранга Владимира Петровича Копьёва. С помощью акустиков местонахождение затонувшей торпеды было определено, глубина места составляла 170 м.

По возвращении в Грехиху на борт подводной лодки прибыл вновь назначенный флагманский минер флотилии капитан 2-го ранга А. Безмин. Внимательно осмотрел торпедный аппарат, из которого была выстрелена затонувшая торпеда, пообщался со старшиной команды торпедистов В. Гольяпиным, тщательно проверил все записи в вахтенном журнале. Итогом была его запись в акте «вина личного состава БЧ-3 отсутствует».

Однако списание торпеды по времени растянулось примерно на пять месяцев. Необходимо было собрать очень много документов, на это ушло почти полтора месяца. Долго ждали решения МТУ СФ. Когда заключение пришло, узнали стоимость торпеды — более 100 тысяч рублей в ценах 1987 года. После этого я стал спать спокойно.

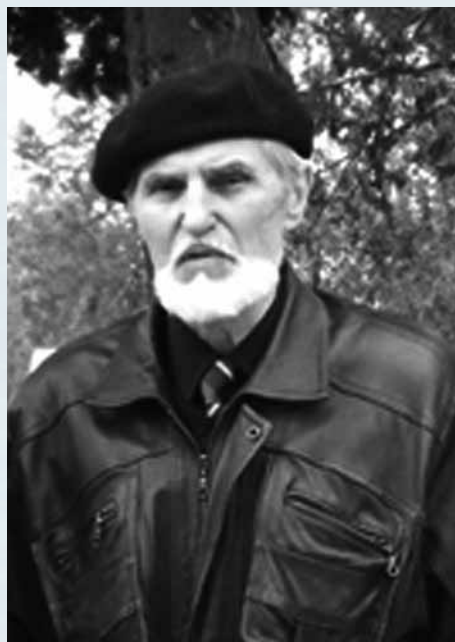
В 1987 году мне было присвоено воинское звание капитан-лейтенанта и классная квалификация «Специалист 1 класса». Примерно за полтора года прошел путь от «опального» командира БЧ-3 до лучшего. В 1988 году приказом командира 3-й дивизии был объявлен «Лучшим командиром минно-торпедной боевой части». Часто исполнял обязанности флагманского минера соединения.

В октябре 1988 года поступил на командный факультет Высших специальных офицерских классов ВМФ, которые окончил в 1989 году и был назначен помощником командира ПЛА К-367 3-й дивизии подводных лодок.

В 1991 году поступил в Военно-морскую академию на очное обучение. После завершения обучения в академии проходил службу в Главном штабе ВМФ на должностях старшего офицера отдела и начальника группы. С 2005 года на преподавательской работе. В настоящее время старший преподаватель.

Женат. Брак зарегистрирован в 1988 году. У нас с женой Натальей Валентиновной два сына: старший Иван (24 года) и младший Алексей (13 лет). Проживаю с семьей в Москве, в Южном Бутове.

## Владимир Ильич Боднарчук



Родился 14 февраля 1941 года в селе Текливка Каменец-Подольского района Хмельницкой области Украинской ССР в семье колхозников. Дошкольные и школьные годы прошли в селе по месту рождения.

В 1949 году пошел в первый класс средней школы, восемь классов которой окончил в 1957 году. После восьмого класса поступил в Одесский машиностроительный техникум. В апреле 1960 года окончил техникум по специальности «техник-технолог по строительству дорожных машин» и получил направление на работу в Орликовский гранитный карьер в городе Первомайске Николаевской области. Был назначен на должность механика.

10 октября 1960 года был призван на военную службу в Вооруженные Силы СССР. По заключению военно-врачебной комиссии был признан годным для службы в плавсоставе военно-морского флота. В составе команды был отправлен в электромеханическую школу Первого учебного отряда ВМФ в городе Пинске Брестской области Белорусской ССР. Прошел обучение по программе началь-

ной военной подготовки пополнения для кораблей и частей ВМФ. Принял военную присягу. Получил военную специальность моториста двигателя М-503. Во время обучения одновременно заведовал чертежным кабинетом школы.

После окончания обучения в учебном отряде в июне 1961 года для дальнейшего прохождения службы был направлен в Севастополь, в 41-ю отдельную бригаду торпедных катеров Черноморского флота. Был назначен на должность старшего моториста-электрика на первый ракетный катер Черноморского флота РК-37 проекта 205.

Изыявил желание обучаться в Севастопольском высшем военно-морском инженерном училище. Обратился по команде и был направлен в училище для сдачи вступительных экзаменов. В 1962 году успешно сдал экзамены, прошел по конкурсу и был зачислен на первый курс СВВМИУ на факультет специальных энергетических установок.

Училище окончил в 1967 году и для дальнейшего прохождения службы в качестве офицера был направлен на Тихоокеанский флот, на 15-ю

эскадру подводных лодок Камчатской военной флотилии. В августе 1967 года отделом кадров объединения был направлен на 343-й экипаж атомной подводной лодки проекта 627А 45 дивизии. Местом постоянного базирования подводных лодок дивизии был поселок Рыбачий в бухте Крашенинникова Авачинской губы полуострова Камчатка. В октябре 1967 года был назначен на должность командира группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа.

В декабре 1967 — январе 1968 года в составе экипажа на ПЛА К-14 проекта 627А совершил автономное плавание вдоль Западного побережья США. Подводная лодка К-14 имела задачи ведения разведки, в том числе вскрытия системы противолодочной обороны побережья и выявления тактики действия противолодочных сил ВМС США при обнаружении советских подводных лодок. С получением приказа К-14 начала смещение в новый район с задачей поиска, слежения и уничтожения по приказанию ударного авианосца 7-го флота ВМС США «Энтерпрайз», следующего из Сан-Франциско в сопровождении кораблей охраны к берегам Вьетнама. Для своевременного занятия района К-14 следовало дать максимально возможный ход. ГЭУ обоих бортов были выведены на 100% мощности. Был обнаружен рост радиоактивности в энергетических отсеках подводной лодки. Принятыми мерами установили причину и источник повышенной радиоактивности — реактор правого борта. Была снижена мощность реактора правого борта до 30%. К-14 поставленные задачи выполнила полностью. Специально назначенная комиссия для расследования повышенной радиоактивности вины в действиях личного состава подводной лодки не установила. Причина — заводской брак тепловыделяющих элементов.

Во время автономного плавания я сдал установленные зачеты и был допущен к самостоятельному несению ходовой вахты по занимаемой должности, к дежурству по ГЭУ и по подводной лодке. В 1968 году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера.

В сентябре — ноябре 1969 года в составе экипажа на ПЛА К-115 проекта 627А я совершил автономное плавание в Филиппинское море с задачами поиска и слежения за авианосными ударными соединениями и группами 7-го флота ВМС США.

В 1970 году 343-й экипаж прошел переформирование по штату атомной подводной лодки второго поколения проекта 671 с последующим обучением в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. Я изъявил желание быть назначенным для дальнейшего прохождения службы в другой экипаж дивизии или на новое формирование. В марте 1970 года был направлен на учебу в учебный центр города Палдиски в составе второго экипажа РПК СН Северного флота К-207 проекта 667А. В этом же году мне присвоено воинское звание капитан-лейтенанта-инженера.

В ноябре 1970 года окружной военно-врачебной комиссией в Ленинграде был лишен допуска к работам с источниками ионизирующих излучений, радиоактивными веществами и компонентами ракетного топлива. Был списан с плавсостава ВМФ. В феврале 1971 года был направлен в распоряжение командующего Тихоокеанским флотом. После утверждения заключения ВВК ВМФ и лишения допуска к работе с ИИИ, РВ и КРТ был назначен командиром электромоторной группы плавучей технической базы перезарядки реакторов подводных лодок ПМ-133 с местом постоянного базирования на полуострове Камчатка и проходящей модернизацию по проекту 326М в Приморье на заводе «Восток» в городе Большой Камень.

В июне 1973 года после окончания заводских работ ПМ-133 перешла на Камчатку, однако в сентябре 1973 года была возвращена в Приморье в Большой Камень на завод «Звезда» для выполнения работы по течи крышки реактора на ПЛА второго поколения. В дальнейшем ПМ-133 была оставлена в Приморье в составе 375-й береговой технической базы перезарядки (БТБ).

В декабре 1975 года назначен начальником комплекса перезарядки ядерных реакторов 375-й БТБ ТОФ в Приморье. За время службы на БТБ

присвоены воинские звания капитана 3-го ранга, в последующем капитана 2-го ранга.

В октябре 1982 года по семейным обстоятельствам для дальнейшего прохождения службы был переведен в Севастополь и назначен на должность главного механика ракетно-технической базы Черноморского флота.

В июле 1987 года уволен в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

Участник двух автономных плаваний. Ветеран «холодной войны» на море. За время службы был награжден юбилейными ведомственными медалями: «50 лет Вооруженных Сил СССР», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «Ветеран Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу» I, II и III степеней.

После увольнения с военной службы до 1996 года работал инженером по месту последней службы на ракетной базе. В 1996 году перешел в Севастопольский институт ядерной энергии и промышленности, образованный на базе СВВМИУ, на должность инженера лаборатории.

В 2007 году был назначен заведующим музеем института, сохранившимся от бывшего училища.

Автор двух книг: «Виват, „Голландия“, виват» и «К-19. Рождающая мифы».

Женат. Брак заключен в 1967 году. Жена Мария Алексеевна — уроженка Севастополя. Вся ее трудовая деятельность связана с Севастопольским ВВМИУ, а затем с Севастопольским институтом ядерной энергии и промышленности. В настоящее время не работает.

Двое детей. Дочь Валерия, 1968 года рождения, с 1991 года по 2005 год проживала на Камчатке в поселке Рыбачьем вместе с мужем — подводником, инженером-механиком атомной подводной лодки 2-й флотилии ТОФ. После его увольнения в запас проживают в городе Лобне Московской области. Внук — школьник, 12 лет.

Сын Игорь, 1972 года рождения, в 1989 году окончил Ленинградское Нахимовское военноморское училище, в 1994 году — ВВМУПП им. Ленинского комсомола, по специальности ракетчик. Служил на Камчатке во 2-й флотилии на атомной подводной лодке. В 1999 году окончил Академию Советской Армии. После окончания академии служил в Петропавловске-Камчатском.

В настоящее время служит в Санкт-Петербурге, капитан 2-го ранга. Внуку 21 год, студент; внучке 16 лет, школьница. Проживаю в Севастополе.

## Андрей Николаевич Боркунов

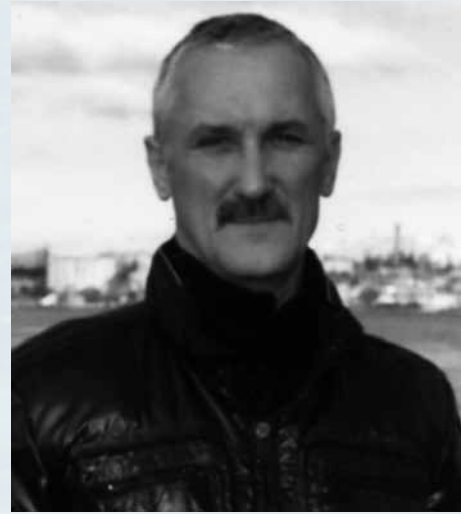


Родился 28 ноября 1957 года в г. Полярном Мурманской области. Единственный ребенок в семье. Мои родители заключили брак в 1956 году. Отец Николай Терентьевич работал мастером участка металлообработки на военном судоремонтном заводе, токарь 6 разряда; мать Людмила Александровна — кассир в городском банке.

В 1963 году семья переехала в Севастополь в связи с переводом отца на Балаклавский военный судоремонтный завод (Балаклава — пригород Севастополя).

В 1965 году пошел в первый класс обычной общеобразовательной школы в Балаклаве. Во время учебы в школе занимался парусным спортом — «гонялся» на яхтах класса «Летучий голландец» и катамаранах «Торнадо». Был чемпионом Украины в 1974 году. Школу окончил в 1975 году, средний балл аттестата 4,2. В том же году поступал в СВВМИУ, но не прошел по конкурсу. Год работал на Севастопольском судоремонтном заводе, сначала учеником фрезеровщика. По присвоении 2-го разряда работал самостоятельно.

В 1976 году поступил в СВВМИУ на электротехнический факультет. В роте было два класса электриков и два — дизелистов. После первого курса обучения на практике был в полку мор-



ской пехоты в городе Севастополе и на крейсере Черноморского флота «Ф. Дзержинский». С подводными лодками познакомился на практике после второго курса — это было на ПЛАРБ проекта 667Б в гарнизоне Северного флота Гремиха. После третьего курса побывал в Ленинграде — учебная практика проходила на заводе «Электросила». Полезное пребывание на заводе совместил со знакомством с замечательным городом на Неве, его архитектурой, музеями, театрами и выставками. После четвертого курса — вновь Северный флот, теперь уже гарнизон Западная Лица и атомная подводная лодка проекта 671.

Училище окончил в 1981 году. Было желание служить на ПЛА проекта 671. Написал рапорт с просьбой для дальнейшего прохождения службы направить на Северный флот в Западную Лицу. В отделе кадров 1-й флотилии был распределен в 343-й экипаж ПЛА проекта 671 3-й дивизии, назначен на должность инженера группы контрольно-измерительных приборов и автоматики (КИ-ПиА) дивизиона движения электромеханической боевой части. Экипаж в это время уже находился в Гремихе, так как дивизия в полном составе меняла пункт базирования и экипажу было поручено подготовить казарму, в которой предстояло разместить штаб и экипажи подводных лодок дивизии.

Был отправлен в Учебный центр ВМФ в г. Обнинске, где проходил обучение по специальности в течение двух месяцев. По прибытии из Обнинска на ПЛА К-147 убыл в город Полярный для проведения ремонта и докового осмотра подводной лодки. В установленный срок сдал зачеты и стал полноценным членом офицерского состава экипажа. Большую помощь в успешном освоении профессии оказали старшие товарищи: капитан-лейтенанты О. А. Алещенко, В. К. Литвинов, В. А. Наконечников.

В Полярном экипажу был представлен новый командир экипажа капитан 3-го ранга Михаил Юрьевич Кузнецов. Завершив ремонт ПЛА К-147, убыли в Грениху. К-147 передали основному экипажу и приняли ПЛА К-367. На этой ПЛА экипаж отработал и сдал курсовые задачи, выполнил боевые упражнения, при этом завоевал приз командующего Северным флотом по атаке групповой подводной цели, заступил в боевое дежурство и был готов к выходу на боевую службу.

В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа на ПЛА К-367 я совершил автономный поход на боевую службу в район Центральной Атлантики и к Восточному побережью США.

В августе 1983 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта, в сентябре был назначен на должность командира группы КИПиА дивизиона движения БЧ-5 343-го экипажа.

В 1984 и 1986 годах в составе экипажа на ПЛА К-481 выходил на боевые службы в Средиземное море. В 1985 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта и классная квалификация «Мастер военного дела». В 1989 году в составе экипажа ПЛА К-398 совершил автономное плавание на боевую службу в Средиземное море. В сентябре 1991 года был переведен для дальнейшего прохождения службы на должность командира груп-

пы автоматике дивизиона живучести ПЛА К-38. В декабре 1991 года был назначен командиром электротехнического дивизиона БЧ-5 К-38. В январе 1992 года присвоено воинское звание капитана 3-го ранга.

В связи с распадом Советского Союза изъявил желание быть уволенным с военной службы. В марте 1992 года приказом Главкомандующего ОВС СНГ был уволен в запас по организационно-штатным мероприятиям. После окончания службы семья переехала на Украину, в Донецк, где проживает и в настоящее время.

С 1992 года по настоящее время работаю в коммерческих структурах. В 1992–2005 годах на совместном предприятии «Терм» в Донецке: с 1992 по 1994 год начальник электро-сборочного участка предприятия, с 1994 по 1996 год заместитель директора по производству. С 1996 по 2006 год — директор МСП «Терм». С 2006 года по 2008 год работал в Евразийском трубопроводном консорциуме в должностях начальника производственного отдела и отдела логистики.

С 2008 года по настоящее время работаю в акционерном обществе ПКФ «Амплитуда» в должности заместителя директора по производству. Предприятие занимается изготовлением шахтного оборудования для угольной промышленности Украины, России, Казахстана и стран дальнего зарубежья.

О семье. Женился во время учебы в училище в 1980 году. Жена Виктория, двое детей: дочери Оксана (1981) и Екатерина (1986). В настоящее время Екатерина проживает в Москве, в 2010 году окончила МГИМО, имеет свой бизнес, замужем. Оксана проживает в Донецке, замужем, родила дочек-двойняшек. Дедом стал в 2012 году. В 2009 году развелся с Викторией. В настоящее время женат вторым браком.

## Сергей Александрович Вотяков



Родился 21 февраля 1963 года в Удмуртской АССР. Мои родители сугубо гражданские люди. Отец работал мастером на хлебозаводе, мать — заведующей складом на городской овощной базе. Кроме меня в семье еще две старших сестры. О море никогда не мечтал. Видел его всего два раза, когда вывозили нас с сестрами летом на Черноморское побережье. Видимо, эти детские воспоминания о море и подтолкнули меня в будущем сделать выбор в пользу военно-морского училища.

Я рос нормальным мальчишкой, перепробовал сотни кружков и спортивных секций пока одноклассник и, видимо, поклонник моей сестры не привел меня в Детско-юношескую спортивную школу «Ижсталь», где я потом занимался хоккеем на протяжении 6 лет. Были большие и малые турниры, победы и поражения. К 10 классу я уже окреп физически и довольно хорошо играл. В клубе нам выплачивали премиальные деньги за участие в турнирах, давали талоны на трехразовое питание в кафе, а по вечерам я играл за заводские хоккейные команды, где тоже выплачивали премиальные деньги. Мое будущее вырисовывалось само собой: хоккейная команда мастеров, игра в высшей лиге, учеба в университете на факультете физкультуры, работа тренером.



Несмотря на большую занятость хоккеем, неплохо учился в школе. Забегая вперед, скажу, что школу закончил без троек. Мама всегда мечтала, чтобы я стал врачом, но этому не суждено было сбыться. В моей судьбе настал роковой день — это был день, когда меня, как и таких же как я ребят, вызвали на призывную комиссию в военкомат. Нас, пацанов, в одних трусах, с папками под мышкой сначала гоняли по врачебным кабинетам, а потом собрали в большом зале, где сидели два десятка людей в военной форме и белых халатах и изучали наши медицинские показатели. Затем из-за стола вставал «большой» военный, тряс каждому руку и задавал всем один и тот же вопрос: «Танкистом будешь?» Набрался смелости и сказал: «НЕТ!» Он слегка удивился и спросил: «Тогда летчиком?» Я опять затряс головой и сказал «нет». А «большой» военный, видимо, уже представляя меня в военной форме, не отпуская моей руки, строго спросил: «А кем ты хочешь быть?» И тут мое детское сознание нарисовало картинку Анапы, ласковое и теплое Черное море (я тогда даже не догадывался, что море бывает иным, холодным и штормовым — Баренцевым, омывающим тихое местечко под названием Гремиха). В этот миг моя судьба



круто изменилась — я выдавил из себя, что хочу быть моряком. Воодушевленный победой над моим сознанием, не выпуская моей руки, «большой» военный стал предлагать мне поступать в военно-морские училища Владивостока и Баку. Казалось, что в других городах военно-морских училищ не существует. На мой выбор будущего училища повлияло то, что мы с классом ездили на каникулах в Севастополь, а в результате поисков с «большим» военным города, где еще могут быть военно-морские училища, мы наткнулись на славный город Севастополь. «Большой» военный подло отыгрался на мне за мою разборчивость, запихнув меня не в командное училище им. Нахимова, а в инженерное, да еще и подводного плавания, за что ему большое спасибо.

В 1980 после завершения обучения в средней школе успешно сдал вступительные экзамены в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище. Был зачислен на первый курс факультета специальных энергетических установок. Учеба в военном училище давалась легко, поэтому времени на отдых и развлечения оставалось много, отсюда многочисленные «залеты», сидения на гауптвахте, выговоры. Не вылететь из училища помогало то, что был отличник учебы, командир отделения, заместитель командира взвода. Однако из-за «хорошего» поведения избежать службы в Гремихе не удалось, мы еще шутили: «хорошо, что не Шкотово-17». На момент отправки к месту службы уже был женат и имел дочь в возрасте трех месяцев. Когда я обрадовал своих домочадцев, что мы едем служить в Гремиху, жена с тещей долго плакали (подозреваю, что от счастья).

Для дальнейшего прохождения военной службы в августе 1985 года прибыл на Северный флот, в 11-ю флотилию подводных лодок. В отделе кадров объединения был назначен на должность командира группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки второго поколения проекта 671. Экипаж входил



Пульт управления ГЭУ. КГДУ-1 капитан-лейтенант Василий Захаров, командир группы КИПиА ГЭУ капитан-лейтенант Андрей Боркунов, КГДУ-5 лейтенант Сергей Вотьяков

в состав 3-й дивизии подводных лодок с местом постоянного базирования в городе Мурманск-140 (Гремиха). К экипажу было приписано 9 молодых лейтенантов. Кто из нас останется служить в экипаже, еще не было ясно.

И вот настал долгожданный день, когда наши старшие товарищи В. С. Захаров, А. Н. Боркунов и С. Н. Веселкин назначают нам дату и место нашего представления, а это означало, что нас назначили на должность в 343-м экипаже. На тот момент экипаж «держал» корабль с тактическим номером К-481. Возможности для быстрой и успешной сдачи зачетов на самостоятельное управление заведованием было предостаточно, тем более что «старшие товарищи по службе» нам «доходчиво» объяснили необходимость быстрой сдачи зачетов. Василий Сергеевич Захаров так и вовсе проявил к нам, молодым лейтенантам, «отцовские» чувства: взял нас под свою опеку, нашел нам дополнительное время для занятий и сдачи зачетов, ведь в десять часов вечера на Крайнем Севере в августе еще светло и домой возвращаться с корабля было весело. С подводной лодки шли ко мне домой, там проходили тайные собрания членов кружка «любителей спирта, жареной курицы и тортов». Песни под гитару и спирт обеспечивал минер

Белоусов Сергей, а стол и закуски — моя жена Ольга, которая в подражание женам декабристов последовала за своим мужем в ...! Такая веселая жизнь продолжалась месяца два, пока где-то в конце октября 1985 года нам не зачитали приказ о подготовке корабля к боевой службе. Началась подготовка: выходы в море, задачи, стрельбы. Домой забегали на часок — поцеловать жену и удивиться, чему еще научился твой ребенок.

13 января 1986 года на 78 дней командир экипажа капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортько закрыл над нашими головами верхний рубочный люк, спустившись в прочный корпус последним. Начался новый отсчет времени, новая семья «ЭКИПАЖ», новая жизнь, новые ощущения, новые отношения. Для тебя всё новое, потому что всё для тебя впервые. Это твое первое длительное плавание в замкнутом пространстве. Впечатлений много, но напишу о трех событиях, наиболее запомнившихся за эти дни.

Первое. В Бискайском заливе при всплытии на сеанс связи старпом дал команду раскрепить все имущество по-штормовому. К сожалению, в «командных словах» нет команды «очень-очень по штормовому» или чего-нибудь подобного, чтобы каждый понял важность и обязательность выпол-



Боевая служба 1986 года. День дивизиона движения.  
 Слева направо: 1-й ряд: капитан 3 ранга В. К. Литвинов — командир дивизиона, капитан-лейтенант А. Н. Боркунов, капитан-лейтенант В. С. Захаров,  
 2-й ряд: лейтенанты С. А. Вотяков и В. А. Тырнов,  
 3-й ряд мичманы А. И. Кочерга и А. С. Пичкур



День дивизиона движения.  
 Лейтенанты Сергей Вотяков и Владимир Тырнов, мичманы Кочерга и Петров.  
 Средиземное море. 1986 год

нения этого действия. На глубине 12 м подводную лодку перекладывает с борта на борт под 45 градусов. Всё, что оказалось не закреплено, летает по отсеку из угла в угол. По отсеку, держась за трубопроводы и механизмы, передвигаются «зеленые человечки». Каждый держит перед собой ладошки, сложенные лодочкой, в которых находится то, что два часа назад называлось ужином. В санузел не попасть — и пытаться нечего. Этот кошмар продолжается менее получаса, но запомнился на всю жизнь. А «зеленые человечки» — это укачавшиеся подводники. Уж очень они не любят надводное положение. А в Бискайском заливе, по рассказам старших товарищей, и на 60 метрах качает.

Второе событие очень позитивное. 8 марта в Средиземном море для встречи с кораблем, которому своим маневрированием мы должны были обеспечить проведение испытаний, подводная лодка всплыла в надводное положение. Пока устанавливали радиосвязь, вели переговоры, согласовывали план работы, командир, с учетом хорошей погоды и отсутствия волны, разрешил выход в ограждение рубки партиями по несколько человек. Поднимаемся на мостик и — о чудо! — тебя встречает свежий воздух, солнце. Голова кругом от всего этого счастья и от выкуренных сигарет тоже.

Вокруг летают и кричат чайки. Рядом с корпусом подводной лодки со звуком летящего вертолета пролетают стайки летающих рыб. В небе слышен рев мотора. Это со стороны солнца к подводной лодке приближается самолет базовой патрульной авиации ВМС США «Орион РЗС», и мы чем только возможно — пальцем, сигаретой, а кто и всем понятным жестом, — оказываем противодействие нашему вероятному противнику.

Третье событие тревожное. Перед ним меркнет даже аварийная тревога при поступлении забортной воды в трюме реакторного отсека на глубине 120 м. Третье событие — это когда в подводном положении на 60-е или 65-е сутки плавания в Атлантическом океане командир объявил боевую тревогу. В отсеке полная тишина. Как командир отсека, я принял доклады от боевых постов и доложил в центральный пост о готовности отсека к бою. Ждем. На лицах моряков вижу волнение и тревогу, самому тоже не по себе. Подбадриваю моряков, что командир наш — «зубр»: сейчас дадим супостату, всего скорее обнаружили иностранную подводную лодку и начинаем слежение. Так прошло около часа — в неведении и в напряжении. Затем по громкой связи командир объяснил причину объявления «боевой тревоги» — сработала аварийная защита двух реакторов на глубине 120 м.

Всё когда-то заканчивается, закончилась и наша боевая служба. Нас ждал теплый прием командования, с традиционным поросенком, оркестр и, конечно же, встреча с любимыми. И ты понимаешь, что горечь расставания с любимыми — ничто по сравнению с восторгом и радостью встречи с ними. В моей дальнейшей военной службе были расставания и встречи с любимыми и родными

мне людьми, но такого восторга от встречи, который я испытал апрельским днем 1986 года, после моей первой боевой службы, у меня не было. Прослужил в Гремихе 15 полных календарных лет. Было всё: и взлеты и падения, и радость побед и горечь поражений, — но могу с полной убежденностью заявить, что скучных, пустых, «проходных» дней в этой жизни не было.

Все эти годы бок о бок, переживая все тяготы и лишения военной службы, со мной была и есть моя любимая Ольга, жена, которая родила мне трех прекрасных дочерей, растила и воспитывала их, когда я выполнял боевые задачи в море.

В 1991 году был назначен командиром дивизиона движения электромеханической боевой части 34-го экипажа, в 1995 году — командиром электромеханической боевой части ПЛА К-398 3-й дивизии подводных лодок.

За время службы воинские звания присваивались в соответствии с занимаемыми воинскими должностями. Награжден государственными юбилейными и ведомственными медалями. Участник «холодной войны» на море.

В сентябре 2000 года уволен в запас по выслуге лет.

Сегодня мы прекрасно живем под Санкт-Петербургом, растим детей, воспитываем внуков, работаем и отдыхаем. Военную службу забыть не хочу, да и не получается; видимо, старею, потому что все чаще и чаще мысленно возвращаюсь в те годы. За себя не стыдно, и если бы мне представился случай прожить эту жизнь заново, то прожил бы ее так же.

## Андрей Леонидович Горбачев



Родился 29 июня 1962 года в Ленинграде. Дошкольные и школьные годы прошли в этом замечательном, всеми любимом городе-музее. Окончил среднюю школу и в 1980 году успешно сдал вступительные экзамены в Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. Был зачислен на первый курс минно-торпедного факультета, специализация — подводные лодки.

В 1985 году окончил обучение в ВВМУ. Присвоено воинское звание «лейтенант» и вручен диплом о высшем общем образовании. Для дальнейшего прохождения военной службы был направлен в распоряжение командующего Краснознаменным Северным флотом.

В августе 1985 года в управлении кадров флота был назначен на должность командира минно-торпедной группы минно-торпедной боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки второго поколения проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок. За несколько месяцев до того экипаж в составе дивизии сменил место своего постоянного базирования из губы Западная Лица Мотовского залива на Йоканьгский рейд город Мурманск-140 (Гремиха). Я получил предписание, воинские перевозочные документы и убыл в Мурманск. Путь в Гре-

миху предстоял на пассажирском теплоходе «Клавдия Еланская» — своего рода непродолжительное морское путешествие перед продолжительной службой на подводной лодке.

Прибыл в Гремиху. Таких, как я, на теплоходе было немало. Нашел казарму, в которой размещалась 3-я дивизия и мой экипаж. Представился командирам и начальникам. Встретили любезно, но строго. Чувствовалось, что лейтенантов в экипаже любят. Представили экипажу, поставили задачи на ближайшее время. У молодого лейтенанта любой специальности ближайшая задача одна и та же — в установленный срок, два месяца, сдать зачеты на допуск к самостоятельному руководству группой и на дежурство по подводной лодке. Задача архиважная. К сожалению, это понимаешь, когда приближается окончание установленного срока сдачи зачетов. В это же время ты на равных с остальными офицерами экипажа выполняешь повседневную работу и службу. Не надо сдавать зачеты, чтобы быть в течение суток офицером, обеспечивающим контроль за соблюдением матросами и старшинами экипажа распорядка дня.

Коротко и ясно — контроль распорядка дня. Эти три коротких слова подразумевают массу мероприятий, которые я должен выполнить и проконтролировать:

1. Отвести матросов и старшин экипажа строем в столовую дивизии три раза за сутки (завтрак, обед и ужин). При этом контролировать и требовать соблюдения в строю дисциплины: равнение в колоннах и шеренгах, правильно надетые головные уборы и установленная форма одежды, отсутствие разговоров. На переходе в столовую можно встретить дежурного по дивизии или дежурного по казармам и, чего больше всего не хотелось бы, — кого-нибудь из командования дивизии. И в этой ситуации, лейтенант, не зевай! Вовремя подай команду, прояви строгость, продемонстрируй командирский голос и — тогда на вечернем докладе у командира дивизии твой командир услышит: «Александр Николаевич! Хороший лейтенант к вам назначен, Горбачев. Дисциплинированный. А на ... экипаже капитан-лейтенант со строем не справляется. Нехорошо!»

2. Присутствовать при каждом разводе на приборку в казарме; контролировать, чтобы в приборке участвовал весь личный состав. Для этого еще раньше необходимо узнать личный состав и расписание по приборкам. Проверять качество выполненной приборки.

3. Присутствовать на вечерней поверке экипажа. Принять от дежурного по команде доклад о результатах вечерней поверки. Убедиться в фактическом местонахождении матросов и старшин, отсутствовавших на вечерней поверке. Проконтролировать организованный отход ко сну матросов и старшин, прекращение каких-либо работ или занятий. В назначенное время произвести проверку по койкам.

4. Проинструктировать матросов и старшин, назначенных оповестителями на случай вызова или сбора экипажа по тревоге.

Контролировать исполнение обязанностей составом суточного наряда (дежурным по команде и дневальными). И еще много чего...

Также не надо сдавать зачетов на допуск к исполнению обязанностей дежурного по казармам. Достаточно выучить инструкцию, один раз заступить дублером с дежурным по казармам из числа

офицеров экипажа, и в первое самостоятельное дежурство заступить с дежурным по дивизии — своим командиром или своим старшим помощником.

Не надо сдавать зачетов на допуск к исполнению обязанностей начальника гарнизонного патруля. Надо знать и уметь выполнять инструкцию. Побольше бы таких обязанностей. Но всему есть мера. И зачеты сдавать надо.

Командиром минно-торпедной боевой части был старший лейтенант Сергей Белоусов. Старше меня по выпуску из училища на два года. В должности командира боевой части полгода, за плечами одна боевая служба. В любом случае это уже определенный опыт. Плюс опытные мичманы-торпедисты. Так что учиться специальности было у кого. По устройству подводной лодки и подготовке к дежурству по кораблю помочь был рад каждый, к кому обращался.

В августе 1985 года экипаж готовился к выходу в море на выполнение боевого упражнения, при котором использовали имитаторы подводной лодки. Упражнение выполнили успешно. А учеба продолжалась.

В январе — марте 1986 в составе экипажа на ПЛА К-481 я совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море. В октябре этого же года был назначен на должность командира минно-торпедной боевой части 91-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок. В 1987 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В составе 91-го экипажа в 1987 и 1988 годах, был участником дальних походов на боевую службу в Средиземное море. Воинские звания капитан-лейтенанта и капитана 3-го ранга присвоены в 1989 и 1992 годах соответственно. В 1990 году награжден медалью «За безупречную службу» III степени.

В августе 1993 года уволен в запас ВМФ в связи с сокращением штата.

Ветеран «холодной войны» на море.

Женат. Брак зарегистрирован в 1984 году. Жена Светлана Алексеевна, две дочери. Проживаю и работаю в Санкт-Петербурге.

## Виктор Игоревич Горячёв



Родился 25 июля 1956 года на станции Родионово Масловского района Ярославской области в семье потомственных железнодорожников: отец Игорь Алексеевич и дед Алексей Дмитриевич работали руководителями крупных железнодорожных станций, а мама Галина Васильевна трудилась старшей медицинской сестрой в железнодорожной больнице. Родители, дед и бабушка Антонина Тимофеевна внесли неоценимый вклад в воспитание сына и внука. Они научили любить природу, уважительно относиться к людям.

В 1963 году пошел в 1 класс школы № 34 города Рыбинска, затем со 2 по 8 класс учился в школе № 25, а завершал обучение в школе № 44. Учеба давалась легко. Особенно нравились физика, география и физкультура. На протяжении всех лет активно участвовал в общественной жизни, за что был премирован и первым в истории 25-й школы поехал в международный лагерь «Артек». Активно занимался спортом, посещал секции легкой атлетики, плавания, лыжного спорта. Особых успехов добился в борьбе самбо — входил в состав сборной города, неоднократный призер городских и областных соревнований.

В составе футбольной команды был победителем городских соревнований на приз клуба «Ко-



жанный мяч» (в те времена у каждого 80-квартирного дома была своя команда). Особыми увлечениями были рыбалка и сбор грибов.

В выборе профессии судьбоносной явилась встреча в 10 классе с курсантом ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского, который рассказал об училище и морях-подводниках.

После успешного окончания школы в 1973 году была предпринята первая попытка поступления, но не хватило одного балла. Год работал лаборантом в конструкторском бюро Рыбинского приборостроительного завода и в 1974 году успешно поступил на специальный факультет (атомные энергетические установки) Ленинградского высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского.

Учиться нравилось, особенно интересным было прохождение практик. Используя уникальность города — культурного центра России, посещал театры, концерты, музеи и выставки. Продолжал заниматься спортом, входил в состав сборной по борьбе.

После окончания училища в 1979 году в звании лейтенанта для дальнейшего прохождения службы был направлен на Северный флот в 1-ю флотилию подводных лодок. В отделе кадров объ-

единения был назначен на должность командира группы контрольно-измерительных приборов общекорабельных систем (КИПОКС) дивизиона живучести электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок, местом постоянного базирования была губа Западная Лица Мотовского залива. Кстати, знакомство с экипажем началось еще на стажировке в училище, поэтому назначением был доволен. Своевременно сдал положенные зачеты и получил допуск к дежурству по кораблю и самостоятельно исполнению должностных обязанностей.

В 1980 году в составе экипажа принял участие в походе на боевую службу на ПЛА К-438 в восточную часть Средиземного моря. В 1981 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В этом же году в составе дивизии переведен в состав 11-й флотилии ПЛ СФ в поселок Гремиха. В 1982 году в составе экипажа участвовал в походе на боевую службу на ПЛА К-367 в Центральную Атлантику и к Восточному побережью США. В 1983 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. Был участником еще двух боевых служб в Средиземном море в составе 343-го экипажа — в 1984 и 1986 годах.

В июне 1986 года назначен на должность командира дивизиона живучести 343-го экипажа. В июле этого же года присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В ноябре 1992 года назначен на должность командира электромеханической боевой части 343-го экипажа. В феврале 1993 года присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. Участник походов в районы проведения учений стран НАТО. Мастер военного дела. Ветеран воен-

ной службы. Ветеран «холодной войны» на море. За годы службы награжден шестью государственными юбилейными и ведомственными медалями.

В мае 1994 года уволен в запас в связи с организационно-штатными мероприятиями.

После увольнения с военной службы с 1994 по 2005 год работал в Муниципальном производственном предприятии жилищно-коммунального хозяйства города Островного, в том числе 9 лет директором. Депутат Совета депутатов ЗАТО Островной Мурманской области созыва 2000–2004 годов.

С декабря 2005 года проживаю в Санкт-Петербурге. С 2006 по 2011 год работал заместителем начальника района ОАО «Теплосеть Санкт-Петербурга».

Все годы службы и работы в отдаленных северных гарнизонах, в сложных климатических условиях рядом была дорогая и любимая семья.

Супруга Любовь Геннадьевна имеет два высших образования. В городе Островном работала экономистом и главным бухгалтером МПП ЖКХ, Управления городского хозяйства, а затем возглавляла отдел экономики и муниципальной собственности администрации города. В настоящее время работает в ОАО «Ленэнерго» г. Санкт-Петербурга.

Старшая дочь Светлана закончила магистратуру юридического факультета Санкт-Петербургского университета.

Младшая дочь Анна — выпускница Санкт-Петербургского инженерно-экономического университета.

Подрастают внучки Дарья, Милана и внук Даниил.

## Михаил Эммануилович Домнич



Родился 21 августа 1954 года в Петропавловске-Камчатском в семье офицера-подводника. Отец Эммануил Маркович родился 21 марта 1920 года в Киеве. С 1937 по 1971 год проходил военную службу на различных должностях на Черноморском и Тихоокеанском флотах, в Каспийском высшем военно-морском Краснознаменном училище им. С. М. Кирова. Участник Великой Отечественной войны с фашистской Германией. Военную службу закончил в воинском звании капитана 1-го ранга. Умер 22 июня 1983 года.



Офицеры ВМФ двух поколений, отец и сын.  
Капитан 1 ранга Домнич Эммануил Маркович  
и капитан-лейтенант Домнич Михаил Эммануилович

Похоронен в городе Киеве на Лукьяновском военном мемориальном кладбище со всеми воинскими почестями.

Мать Вера Семеновна родилась 30 июня 1921 года в Киеве. По профессии музыкант и жена офицера. Родила и вырастила трех сыновей. Умерла 11 октября 1995 года. Похоронена там же, где и отец.

Брат Домнич Владимир Эммануилович родился 13 октября 1941 года в Саратове. Окончил Ленинградский кораблестроительный институт и всю жизнь проработал на Ростинском судоремонтном заводе Мурманска в должностях от мастера цеха до директора завода. На пенсии, проживает в Мурманске.

Брат Домнич Марк Эммануилович родился 3 февраля 1948 года в Киеве. Окончил Азербайджанский институт нефти и химии. Работал на разных должностях в научно-исследовательских и производственных учреждениях Украины и России. Проживает в Санкт-Петербурге. Руководит коммерческим учреждением.

До шести лет я жил в поселке Рыбачьем при базе подводных лодок ТОФ. В конце 1960 года отца перевели в Баку в КВВМКУ



им. С. М. Кирова. С 1961 по 1971 год я учился в средней школе № 221 Шаумяновского района Баку. Учился по-разному: в младших классах отставал, в средних классах догонял, а в старших увлекся математикой и физикой и даже побеждал на районных и городских олимпиадах. В школе занимался плаванием, водным поло и парусным спортом. Лучше всего получалось в парусном спорте. Выигрывал гонки на первенство Краснознаменной Камчатской флотилии и Баку. Дважды побеждал на межреспубликанских соревнованиях для юниоров.

В 1971 году поступил на штурманский факультет в КВВМКУ им. С. М. Кирова в Баку по трем причинам: не любил химию; нравилась география, мечтал о плаваниях по морям и океанам. Отец привил любовь к судождению.

В училище все пять лет учился отлично, продолжал занятия плаванием и парусом. Общественной работой не увлекался, но на третьем курсе был избран комсоргом класса и достаточно хорошо потрудился на комсомольской работе. На пятом курсе вступил в ряды КПСС. После четвертого курса проходил практику на дизельной подводной лодке в городе Полярном, а преддипломную практику — в 426-м экипаже 3-й дивизии в Западной Лице. Мне очень понравились экипаж, дивизия и сама идея служить на атомоходах.

Во время зимних каникул на пятом курсе, а точнее 31 января 1976 года, женился на Наталии Витальевне Домнич (Лапшовой). Свадьба была в Киеве.

По окончании училища при распределении был шестым по набранным баллам из почти 200 выпускников штурманского факультета. В Западную Лицу было всего два запроса, и я боялся, что те, кто впереди меня, успеют их разобрать. Но мне повезло, и я получил предписание на Северный флот, в 1-ю флотилию подводных лодок.

13 августа 1976 года прибыл в отдел кадров флотилии и через два дня получил назначе-

ние в 426-й экипаж атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии. В это время экипаж держал ПЛА К-306. Две недели практически не выходил с подводной лодки, готовился к сдаче на самостоятельное управление и 1 сентября приказом командира экипажа капитана 2-го ранга В. М. Монастыршина был допущен к самостоятельному исполнению обязанностей командира электронавигационной группы. Так началась моя служба на атомном подводном флоте, о котором мечтал. Из морей не вылезали. О рождении дочери 6 ноября 1976 года узнал на одном из сеансов связи через пару дней после ее появления на свет. В 426-м экипаже прослужил 2 года. Принимал участие в учениях «Щука-77», в дальнем походе на боевую службу на ПЛА К-462 в Средиземное море. В июле 1978 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта.

В сентябре 1978 года был назначен командиром штурманской боевой части 343-го экипажа 3-й дивизии. Экипаж встретил меня тепло, и я достаточно быстро влился в коллектив. Буквально с первого момента у меня установились нормальные служебные отношения с командиром экипажа капитаном 1-го ранга А. Н. Коржевым, старшим помощником командира капитаном 3-го ранга А. А. Елькиным, помощником командира капитан-лейтенантом В. А. Беляковым,



Гиропост подводной лодки. Слева направо: мичманы В. И. Орлов, Д. Д. Смирнов, М. Е. Рыжков, В. Н. Зацепин. В центре снимка капитан-лейтенант М. Э. Домнич

заместителем командира по политической части капитаном 2-го ранга Г. Н. Родителевым, с командирами боевых частей, дивизионов, групп и начальниками служб. В штурманской боевой части на момент моего прихода сложился толковый коллектив, в который входили командир ЭНГ лейтенант В. Н. Степанов, штурманские электрики мичманы Д. Д. Смирнов и В. Н. Зацепин, рулевые-сигнальщики мичманы М. Е. Рыжков и В. И. Орлов.

Дальше событий было много. Курсовые задачи, боевые упражнения, занятия, тренировки и учения. В 1979 году — проверка экипажа Инспекцией Министерства обороны СССР с внезапным контрольным выполнением стрельбы боевой торпедой по мысу Пикшуву. В 1980 году — поход на боевую службу на ПЛА К-438 в восточную часть Средиземного моря. Ремонт подводной лодки на СРЗ-10 в городе Полярном. Передислокация дивизии к новому постоянному месту базирования в состав 11-й флотилии подводных лодок в Грениху. Боевая служба 1982–1983 годов у Восточного побережья США.



Боевая служба 1982-1983 годов.  
В отсеке подводной лодки. Верхний ряд слева направо: капитан-лейтенант М. Э. Домнич, капитан 2 ранга М. Ю. Кузнецов, капитан 1 ранга В. Ф. Ермак, капитан 3 ранга Н. И. Лучко. Нижний ряд слева направо: старший лейтенант И. Викторов, капитан 2 ранга А. Н. Крюков

По итогам 1980, 1981 и 1982 учебных годов штурманская боевая часть 343-го экипажа объявлялась «Лучшей штурманской боевой частью 3-й дивизии», я — «Лучшим штурманом дивизии». В 1980 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта и классная квалификация «Мастер военного дела». По итогам зимнего периода обучения 1983–1984 годов был объявлен «Лучшим штурманом 11-й флотилии подводных лодок». В 1983 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. Все эти годы корабельный боевой расчет 343-го экипажа объявлялся лучшим в дивизии. В 1982 году экипаж с командиром капитаном 3-го ранга М. Ю. Кузнецовым завоевал приз командующего Северным флотом по торпедной подготовке.

В период времени с октября 1983 по июль 1984 года был слушателем штурманского факультета 6 Высших специальных офицерских классов в Ленинграде. По завершении обучения получил диплом флагманского штурмана соединения подводных лодок. К сожалению, на военно-врачебной комиссии врачи нашли нарушения со здоровьем, и на подводные лодки мне вернуться не пришлось. Получил назначение в Ломоносовское мореходное училище ВМФ преподавателем на военноморскую кафедру. В августе 1984 года прибыл к новому месту службы. Коллектив кафедры принял меня хорошо, я был единственным подводником среди ее офицеров, за исключением начальника кафедры капитана 1-го ранга А. С. Гаврилова. Мне было поручено проводить занятия по навигационному обеспечению боевых действий кораблей (НОБДК). Этот предмет я знал очень хорошо. К тому же мои знания и накопленный опыт были усовершенствованы при обучении на 6 ВСОК ВМФ. С энтузиазмом взялся за новую для меня работу, применяя методику бесконспектного преподавания, которую наблюдал и изучал на 6 ВСОК у известных и авторитетных преподавателей капитанов 1-го ранга В. А. Михальского и Г. Г. Фадеева.

Через год полностью перешел на бесконспективный метод преподавания и внедрил его в группу

преподавателей НОБДК на кафедре. В данном процессе не обошлось без конфликтов с преподавателями старой школы. Они не хотели переходить на новый метод и жаловались на меня не только начальнику кафедры, но и вплоть до командования Ленинградской военно-морской базы (ЛенВМБ). Осенью 1985 года была назначена комиссия, в которую вошли 4 офицера штурманских факультетов училищ Ленинграда. Они неделю присутствовали на моих лекциях и практических занятиях. Сидели тихо, никуда не вмешивались и со мной держали дистанцию. А через месяц пришел приказ о назначении меня старшим преподавателем кафедры и благодарность от командира ЛенВМБ. На этом конфликт был исчерпан и я почувствовал полное признание со стороны коллектива кафедры. Продолжал совершенствование методики преподавания, внедряя всё новые технические средства обеспечения. С разрешения начальника кафедры ввел факультативные занятия для курсантов-штурманов старших курсов.

На этих факультативах отрабатывались навыки в работе постов корабельных боевых расчетов. Курсанты с удовольствием участвовали в таких играх, получая знания и первичные навыки в настоящей штурманской работе. Многие мои коллеги не понимали, зачем я это делаю: ведь училище готовит специалистов для Вспомогательного флота ВМФ и офицеров запаса ВМФ. Я же считал и считаю, что независимо от того, на каких судах или кораблях специалист служит, он должен быть специалистом высокого класса. После практики курсанты приходили ко мне с благодарностью за те знания и опыт, которые я им передавал. Позднее, уже на гражданке встречал своих выпускников в зарубежных портах на Средиземном море и на Тихом океане, капитанами больших торговых судов. Встречи были очень теплые, люди с благодарностью вспоминали мою школу. Очень она им пригодилась.

В 1985 году развелся со своей женой Наталией Домнич. Перешел на съемную квартиру, в которой жил до увольнения в запас.



Преподаватель Ломоносовского мореходного училища ВМФ. Капитан 2 ранга М. Э. Домнич

В 1988 году присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. С июня 1984 по декабрь 1991 года исполнял обязанности заместителя начальника Военно-морской кафедры — старшего преподавателя этой кафедры. В декабре 1991 года уволен в запас по собственному желанию.

Ветеран «холодной войны» на море. За годы службы награжден четырьмя государственными юбилейными и ведомственными медалями. Неоднократно поощрялся командованием экипажа, дивизии и флотилии.

Будучи слушателем 6 ВСОК ВМФ, вернулся в парусный спорт, уже не на юниорском уровне, а в крейсерские гонки. Сначала в яхт-клубе ВМФ, а затем в яхт-клубе Балтийского морского пароходства. Учился в парусной школе, получил дипломы яхтенного рулевого второго, затем первого класса, впоследствии диплом яхтенного капитана без ограничений парусности и районов плавания. Участвовал во всесоюзных парусных регатах и в международных крейсерских регатах. Получил звание мастера спорта СССР, а затем и мастера спорта международного класса. До сих пор участвую в региональных и интернациональных крейсерских гонках. Во многих гонках я и моя команда занимаем призовые места.

В 1992 и 1993 годах работал в коммерческой туристической компании капитаном чартерных

парусных судов сначала в Балтийском, а затем в Черном и Средиземном морях. В это же время увлекся идеей создания многокорпусных парусников на подводных крыльях, которые могут ходить со скоростью, в 3-4 раза превышающей скорость истинного ветра. По тем временам совершенно невероятная идея, и практически никто не верил, что такое возможно. С латвийским яхтенным дизайнером Алдисом Эглайсом был разработан совместный проект тримарана на подводных крыльях. К сожалению, на тот момент времени в развалившемся Советском Союзе мы не смогли найти поддержку нашего проекта.

В 1994 году прибыл в Калифорнию, где и стал продвигать идею сверхбыстроходных парусных судов. Дело было очень трудное, учитывая языковой барьер и практическое недоверие со стороны американских яхтсменов к столь невероятной идее. 4 года ушло на пробивание стены недоверия, но мое упорство в этой борьбе победило: в 1998 году я создал компанию «Aegean Marine, Inc» и приступил к строительству тримарана на подводных крыльях. Это был 8-метровый прототип, испытания которого мы начали в конце 1999 года. Испытания прошли успешно, идея была подтверждена на 99%. Судно ходило со скоростью-

ми в 2–2,5 раза выше скорости истинного ветра. В 2000 году внесли технологические изменения в проект и приступили к строительству модифицированной версии — более легкой, более прочной и с большей парусностью. В 2001 году провели испытания нового прототипа; он на 100% подтвердил состоятельность той идеи, которая зародилась в 1992–1993 годах. Лодка ходила со скоростью, в 3–3,5 раза превышающей скорость истинного ветра. После событий 11 сентября 2001 года многие малые бизнес-проекты в США лишились финансирования, в том числе и моя компания. Развернуть масштабное производство без финансовой поддержки невозможно. Пришлось закрыть компанию и перейти на работу капитаном чартерных парусных судов в Сан-Франциско, где я работаю по сей день.

Идея сверхбыстроходных многокорпусных яхт получила мировое признание и совершила революцию в парусном спорте. Во Франции и в Австралии, в Италии и Швеции построено много катамаранов и тримаранов на подводных крыльях. Бьются мировые рекорды скоростей. Устраиваются гонки многокорпусников на подводных крыльях на самом высоком уровне.

В 1995 году я познакомился со своей второй женой Евгенией, в 1996 году у нас родилась дочь Вероника. Живем в Сан-Франциско.



Увлечение юности не проходит.  
Яхта продолжает манить к себе



Яхта и ее капитан на фоне ударного авианосца  
ВМС США

## Анатолий Алексеевич Елькин



Родился 26 февраля 1947 года в селе Ляличи Михайловского района Приморского края в военном гарнизоне, в одной из летних частей которого проходил службу мой отец Алексей Николаевич, участник Великой Отечественной войны, в воинском звании капитана. Кроме меня в семье была старшая сестра Лидия, 1944 года рождения. Дошкольные годы прошли в военных гарнизонах, в которых пришлось служить отцу. Всё лето на море под Владивостоком. Рыбалкой занимался с пяти лет, на двухвесельном ялике выходил с приятелем ранним утром на косу и на удочку ловили красноперку и бычков. Иногда ловили маленьким бреднем креветок, или, на дальневосточном жаргоне, — чилимов. Доставали из нор омаров дальневосточных, собирали морские гребешки, мидии. Целыми днями купались, загорали, но еще успевал помогать бабушке, у которой проводил всё лето, собирать клубнику, смородину, копать картофель. В 6 лет родной дядя брал ночью бить острой пеленгас (дальневосточная кефаль). На большом баркасе ставили на нос карбидный фонарь и в его свете охотились на крупного пеленгаса.



В 1954 году пошел в 1 класс средней общеобразовательной школы города Уссурийска (тогда Ворошилов), куда по службе был переведен отец. 4 класс окончил в начальной школе № 50 уже в Хабаровске — очередное место службы отца. С 5 по 11 класс учился в средней школе № 26, находившейся на территории военного городка летней части, в которой служил отец. О школе до сих пор самые хорошие воспоминания. У меня была не простая школа, а школа, которая находилась на закрытой территории гарнизона, где была особая атмосфера. В городке было несколько волейбольных площадок, на которых летом играли. Была летняя танцевальная площадка. Дом офицеров Советской Армии (ДОСА) был настоящим культурным центром нашего военного городка. Кинозал по тем временам был одним из лучших в Хабаровске. Все новинки советского кинопроката демонстрировались в нашем кинозале раньше, чем в центральных кинозалах города. Это была работа политотдела нашего гарнизона. Патриотическое воспитание в городке было на очень высоком уровне. Более 50% выпускников нашей школы закончили военные училища. Все мальчишки призывного возраста прошли службу в Советской Ар-

мии. Гарнизонам в это время командовал военный летчик Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. Л. Волгин.

В ДОСА была музыкальная школа, которую я закончил по классу баяна. До настоящего времени помню уроки по музыкальной грамоте, пению, сольфеджио и другим предметам. Много было и всевозможных кружков... Посещал кружок балльных танцев. В ДОСА неоднократно проводились выставки творчества учеников нашей школы. На одной из выставок был представлен столик с резными ножками из ясеня. Столик был сделан мной на уроках труда. Хорошо помню учителя по труду. Он дал замечательные навыки токарного, слесарного и деревообрабатывающего дела.

В школе активно занимался спортом, был призером Хабаровского края по классической борьбе, чемпионом соревнований на первенство гарнизона в весе до 63 кг. Посещал тренировки по боксу. На очень хорошем уровне проходили уроки физкультуры. Постоянно проводились соревнования по многим видам спорта. Неоднократно занимал призовые места по легкой атлетике. Зимой всегда были занятия на катке, на лыжах. Практически никто не отлынивал от уроков физкультуры. Регулярно проводились лыжные кроссы на дистанциях 5 и 10 км. Все школьные годы по утрам бегал, делал специальные упражнения, которые изучил по книге о йогох. До настоящего времени пытаюсь делать эти упражнения.

В школе был прекрасный ансамбль баянистов и аккордеонистов, которым руководил учитель музыки, рисования и черчения Герман Николаевич Фаст. До настоящего времени он ведет активный образ жизни, несмотря на свои 90 лет. Живет в Германии. В 2012 году встречался с ним в аэропорту «Шереметево». Он летел в Иркутскую область. Цель поездки — этюды на озере Байкал. Я был активным участником ансамбля баянистов и аккордеонистов. Играл на баяне. Наш ансамбль многие годы занимал первые места на конкурсах художественной самодеятельности Хабаровска и Хабаровского края. Был у нас и замечательный хор, которым тоже руководил Г. Н. Фаст. Пение в хоре было обязательным для каждого ученика. Наш хор также постоянно занимал призовые места на конкурсах художественной самодеятельно-

сти. Особенно хорошо звучала в нашем исполнении песня «Колокольный звон»! Выступал также на смотрах художественной самодеятельности с танцевальным коллективом.

Так как всё мое детство проходило в военных гарнизонах, то выбор профессии был один: стать военнослужащим. Все каникулы во время обучения в школе проводил во Владивостоке, точнее в 28 км от Владивостока на море, где жила моя бабушка. Мой родной дядя Владимир Пурышкин был старшим строителем китобойной флотилии. Работал многие годы на «Дальзаводе». Дом, где он жил, находился на берегу бухты Золотой Рог. Летом, частенько находясь у дяди, видел с балкона порт, просыпался с гудками пароходов и кораблей. Много читал, особенно Новикова-Прибоя. Однажды увидел подводную лодку, выходящую из бухты Золотой Рог, и с этих пор «заболел» мечтой о подводном флоте.

Ко времени окончания средней школы твердо решил поступать в высшее военно-морское училище, чтобы выучиться на подводника. В военном комиссариате, где успешно прошел комиссию, было несколько направлений в Тихоокеанское высшее военно-морское училище им. С. О. Макарова (ТОВВМУ) во Владивостоке и одно в Высшее военно-морское училище подводного плавания им. Ленинского комсомола (ВВМУПП) в Ленинграде. Очень хотел в Ленинград, но Владивосток был роднее и ближе, что и сыграло главную роль при выборе училища.

В 1965 году окончил обучение в школе и поступил в Тихоокеанское военно-морское училище им. С. О. Макарова. Зачислен на минно-торпедный факультет, который выбрал сам. Было предложение от капитана 1-го ранга Серебровского, начальника противолодочного факультета, поступать на его факультет. Он был призером Тихоокеанского флота по вольной борьбе, а я пришел с первым разрядом по классической (ныне греко-римской) и был призером Хабаровского края среди юношей. В училище также активно занимался борьбой, участвовал в соревнованиях. За годы учебы стал пятикратным чемпионом училища и призером Владивостока в этом виде борьбы. Получил звание «кандидат в мастера спорта» по классической борьбе, первый разряд по вольной борьбе и самбо.



От учебы в училище остались самые хорошие воспоминания. Жизнь курсантов в училище была насыщена до предела: учеба, соревнования по различным видам спорта, шлюпочные гонки, катерная и штурманская практика. Незабываемая практика на подводной лодке. В годы моего обучения начальником ТОВВМУ был прославленный подводник времен Великой Отечественной войны 1941–1945 годов Герой Советского Союза вице-адмирал Валентин Георгиевич Стариков.

Училище окончил в 1970 году и был направлен по распределению на Северный флот. В управлении кадров Северного флота предложили должность на сторожевом корабле, но я отказался, так как хотел служить только на подводных лодках и желательно на проекте 675. Три дня старший офицер по кадрам меня отсылал «подумать», но я стоял на своем. В итоге был назначен на подводную лодку. Но кадровик, что называется, «подложил мне свинью», отправив на лодку проекта 675, которая находилась в Северодвинске на модернизации. Об этом узнал лишь когда приехал в Западную Лицу в отделе кадров 7-й дивизии подводных лодок.

Был назначен на ПЛА К-28 проекта 675 командиром минно-торпедной боевой части. В должности находился до февраля 1971 года. Служба в основном заключалась в изучении технической документации, один-два раза в неделю проводилась приборка на лодке, заступал в патрули и всякие береговые наряды. 2 февраля 1971 года приказом командующего СФ был назначен на подводную лодку К-398 проекта

671 командиром минно-торпедной боевой части. Экипаж в это время находился в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. Заканчивалось строительство подводной лодки на Ленинградском Адмиралтейском объединении (ЛАО). В 1971 году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта. После окончания строительства в 1972 году подводная лодка по системе внутренних вод (каналам, в том числе по Беломорско-Балтийскому) в транспортировочном доке перешла на достроечную базу ЛАО в город Северодвинск. Командиром К-398 был назначен капитан 2-го ранга Богуслав-Эдвард Владиславович Гашкевич (в Обнинске получил звание капитана 1-го ранга), старшим помощником — капитан 3-го ранга Борис Афанасьевич Карпин, заместителем по политической части — капитан 3-го ранга Евгений Дворянов, командиром электромеханической части — капитан 3-го ранга Юрий Ким (без отчества по паспорту, кореец по национальности).

Во время перехода в транспортном доке были организованы вахты, как на действующей подводной лодке. Вместе с заводским экипажем изучали материальную часть подводной лодки. Заводские специалисты ЛАО были специалистами высочайшего класса. Заводской старшина команды торпедистов, он же заводской командир отсека Юрий (к сожалению, не помню фамилию), знал торпедный комплекс и отсек как свои пять пальцев. Старшиной команды торпедистов ко мне в БЧ был назначен Юрий Торопов, прошедший службу от матроса до старшины команды на подводной лодке проекта 627. Старшиной команды торпедных электриков был назначен Василий Панченко. Оба в дальнейшем стали мичманами, когда был введен «институт мичманов и прапорщиков». Замечательные люди, отличные специалисты. Очень помогли в моем становлении как офицера-подводника. Впоследствии В. Панченко погиб в автомобильной катастрофе. Ю. Торопов умер после продолжительной болезни в Москве, где проживал после увольнения в запас.

К-398 была первой на флотилии подводной лодкой проекта 671В с телеуправляемыми торпедами. Личному составу моей боевой части пришлось осваивать новую технику. Особенно много было проблем со стыковкой катушек с проводом

телеуправления, обрывами провода, но в конце испытаний эти проблемы были решены. Заводские, швартовые, ходовые испытания. Кто прошел «большой круг», тот представляет себе, что это такое! Обязанности вахтенного офицера 1-й смены, командира отсека, командира носовой швартовой команды налагали на командира БЧ-3 колоссальнейшую нагрузку. ПЛА была успешно принята от промышленности, введена в боевой состав флота. Первая боевая служба была выполнена в Средиземном море в 1973 году. Были проблемы с кислородной установкой. Пришлось использовать регенеративные дозиметрические установки (РДУ) в жилых отсеках и центральном посту. В это время в регионе начался очередной арабско-израильский конфликт. Подводная лодка была переведена в полную боевую готовность, «автономка» была продлена еще на тридцать суток. Запомнилось всплытие в надводное положение для загрузки продовольствия в ночное время. Пьянящий запах средиземноморской ночи, швартовка к борту плавбазы, зарево на горизонте в районе Эс-Саллума. Возвращение с боевой службы происходило без «приключений». По итогам боевой службы офицеры экипажа были удостоены правительственных наград. В том году мне было присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

Годы службы на К-398 — это годы становления как вахтенного офицера и приобретения опыта по специальной подготовке, общения, обучения и воспитания подчиненных. В дружном и сплоченном экипаже К-398 я научился многому из того, что использовал в своей дальнейшей службе. Дружеские отношения остались на долгие годы со всеми, с кем тогда пришлось общаться и вместе служить. С уважением и восхищением вспоминаю своих товарищей и друзей.

В связи с тем, что попал на «большой круг», на К-398 в должности командира боевой части был почти пять лет. В 1975 году командир 3-й ДиПЛ контр-адмирал Е. Д. Чернов отправил на 6-е высшие специальные офицерские классы четверых командиров боевых частей, в том числе и меня. Вызвал всех, сказал: в связи с тем, что у всех сложилась служба таким образом не по нашей вине, направляет на командирские классы. Назначил меня старшим, предупредив, что бу-



Старший помощник командира 343 экипажа капитан 2 ранга Елькин А. А. (в центре) среди сослуживцев по ПЛА К-398 на праздновании 10-летия подводной лодки

дет периодически проверять ход нашей учебы, что в дальнейшем было фактически. Вместе со мной на классы поехали штурман с К-398 В. В. Харлашкин, командиры БЧ-3 из других экипажей Ф. В. Ростов (343-й экипаж) и В. Антонов.

Перед окончанием классов приказом Главного командующего ВМФ мне было присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. После окончания 6-х ВСОК в октябре 1976 года все были назначены помощниками командиров. Я получил назначение на ПЛА К-438 к Л. И. Жданову, но пока доехал до места назначения, был назначен в 1976 году старшим помощником командира 343-го экипажа к капитану 1-го ранга Алексею Николаевичу Коржеву.

В декабре 1976 — феврале 1977 года в составе экипажа прошел предподходовую подготовку в учебном центре в Обнинске. По возвращении из учебного центра экипаж принял подводную лодку, отработал и сдал в полном объеме курсовые задачи Л-1 и Л-2, тем самым подтвердив свою перволинейность.

В сентябре — ноябре 1977 года 343-й экипаж на ПЛА К-481 выполнил задачи боевой службы под паковым льдом Арктики, обеспечив безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» в географическую точку Северного полюса. 28 суток экипаж без всплытия находился подо льдом. При этом обеспечил выполнение гидрографических работ научной группой научно-исследовательского института МО СССР.



В 1978 году экипаж осуществил прием ПЛА проекта К-369, находившейся в эллинге судоремонтного завода «Нерпа». Обеспечил проведение заводских швартовых и государственных ходовых испытаний атомной подводной лодки проекта 671, впервые прошедшей средний ремонт на судоремонтном заводе флота.

В 1979 году экипаж в полном объеме был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. Итоги проверки удовлетворительные. В ходе инспекции экипаж с оценкой «отлично» выполнил контрольное боевое упражнение НТ-6 (стрельба по берегу) боевой торпедой.

В 1980 году капитан 1-го ранга А. Н. Коржев был назначен на должность в Главный штаб ВМФ. Командиром экипажа был назначен капитан 3-го ранга Владислав Григорьевич Белоусов, экипаж отработал полный курс задач боевой подготовки и выполнил боевые упражнения. В июне — августе совершил дальний автономный поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. Перед выходом на боевую службу мне было присвоено воинское звание капитана 2-го ранга.

В сентябре 1980 года я был назначен командиром 582-го экипажа атомной подводной лодки третьего поколения проекта 945. Атомные подводные лодки этого проекта строились в Горьком (ныне Нижний Новгород) на судостроительном заводе «Красное Сормово» и после постройки по системе внутренних водных путей в транспортном доке переводились в Северодвинск на достроечную базу завода-строителя. Головная ПЛА К-239 проекта 945, для которой 582-й экипаж предназначался в качестве второго экипажа, еще находилась на стапеле в Горьком. И К-239, и 582-й экипаж были в составе 6-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота.

Экипаж был сформирован из офицеров и мичманов 1 ФлПЛ. Прошел обучение в 270-м учебном центре ВМФ в г. Сосновом Бору Ленинградской области. В 1983 году ПЛА К-239 прибыла в состав 339-й бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок в Северодвинске. 582-й экипаж принимал активное участие в приеме подводной лодки от промышленности и ее вводе в боевой состав подводных лодок Северного флота.

В это время на К-239 произошла смена командиров. Первый командир капитан 1-го ранга Э. В. Гурьев убыл в 270-й учебный центр ВМФ. Командиром К-239 был назначен капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов, который в этот период времени заканчивал обучение в Военно-морской академии им. А. А. Гречко и много времени проводил в Ленинграде. Мне часто приходилось бывать в Северодвинске и на испытаниях К-239 заменять М. Ю. Кузнецова. Я первым в ВМФ получил допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой проекта 945. В феврале 1984 года мне было присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. В начале 1985 года при плановом обследовании в госпитале 1-й ФлПЛ мне был поставлен диагноз «ишемическая болезнь сердца». Месяц провел на излечении в Центральном госпитале флота в Североморске. Годность к плавсоставу оставили, но предупредили, что дальних походов мне уже не видать.

В 1985 году приказом МО СССР был назначен старшим офицером Управления кадров ВМФ. Курировал атомные и дизельные подводные лодки. В дальнейшем дизельные подводные лодки передал другому офицеру, так как объем моей работы был самым большим в отделе. Вел номенклатуру Главнокомандующего ВМФ и Министра обороны СССР. Очень много приходилось работать



Под паковым льдом Арктики.  
Блиц со старшим в походе заместителем командира  
3-ей дивизии подводных лодок  
Героем Советского Союза капитаном 1 ранга  
Валентином Евгеньевичем Соколовым. 1977 год

с письмами военнослужащих и членов их семей. Иной раз в месяц приходилось «закрывать» до 200 писем. Много писем было на контроле ГК ВМФ, МО СССР и ЦК КПСС. Приходилось готовить письма за подписью Главкома, Министра обороны и некоторых членов ЦК КПСС. Много времени занимали вопросы перевода офицеров из районов Крайнего Севера по различным причинам. Устраивал офицеров, в частности «спецэнергетиков», в космические, инженерные, сухопутные войска, войска ПВО, во всевозможные военные приемки и другие подходящие места службы.

Довелось работать в составе комиссии по расследованию причин гибели АПЛ проекта 658 «Комсомолец». Вопросы дальнейшего прохождения службы оставшимися в живых офицерами подводной лодки были взяты под личный контроль Главкомандующим ВМФ. Исполнителем воли Главкома ВМФ выступал А. А. Елькин. Все пожелания офицеров подводной лодки были выполнены полностью.

В январе 1992 года был назначен на должность уполномоченного постоянной комиссии Государственной приемки кораблей ВМФ (ПК ГПК ВМФ). Участвовал в приемке в состав ВМФ двух атомных подводных лодок.

В октябре 1993 года уволен в запас по сокращению штатов.



Слева направо: командир БЧ-5 капитан 2 ранга Ю. П. Козлов, заместитель командира по политической части капитан 2 ранга Г. Н. Родителей, командир экипажа капитан 3 ранга В. Г. Белоусов, старший помощник командира капитан 2 ранга А. А. Елькин, командир дивизиона живучести капитан 3 ранга В. Певзнер. Средиземное море. 1980 год



Командир 582 экипажа ПЛА К-239 готовится к выполнению задач легководолазной подготовки

Ветеран «холодной войны» на море. Участник шести дальних походов на боевую службу. За время службы в плавсоставе ВМФ участвовал в освоении новых видов вооружения, военной техники, новых проектов атомных подводных лодок. Ветеран военной службы. Награжден медалью «За боевые заслуги», 13 государственными юбилейными и ведомственными медалями.

При прощании с командиром от имени офицеров, мичманов, старшин и матросов 582-го экипажа были произнесены слова, которые на всю жизнь остаются в моем благодарном сердце. Решил опубликовать эти слова для наших сыновей и внуков, чтобы наше служение Родине, подводному флоту СССР и России было для них примером для подражания.

*15 лет жизни Вы отдали службе на кораблях Военно-Морского флота, и треть из них — командиром нашего экипажа. Мы рады Вашему назначению на новую высокую должность, однако печаль расставания останется у каждого из нас в сердце. Никто и никогда не забудет своего первого командира экипажа — человека с большой душой. отзывчивостью и добротой.*

*Нелегкий командирский труд. Но есть люди, которые живут им, прославляют его. Одним из них, без сомнения, являетесь Вы, Анатолий Алексеевич. Формируя экипаж, подбирая людей, Вы вкладывали в это дело себя, добываясь высокой сплоченности и дружбы коллектива, чувства высокой чести и достоинства за службу на нашем корабле.*

*Обладея хорошими педагогическими качествами, глубоко зная каждого члена экипажа и членов его семьи, Вам удавалось найти индивидуальный подход к чувствам, помыслам и поступкам подчиненных, умело влиять на них. Будучи коммунистом не словом, а делом, сочетая требовательность, принципиальность с оптимальным отношением к людям, Вы завоевали высокий авторитет не столько своей должностью, сколько огромной человечностью, личным примером глубокой ответственности к выполнению служебных обязанностей. Глядя на Вас, невозможно что-либо плохо делать, как-нибудь. Как результат этого — выход из Ваших рук людей, назначенных на другие, более высокие должности, да и просто — все успехи нашего экипажа.*

*Мы знаем и хорошие отзывы о Вас со стороны командования, как о грамотном командире, умном и расчетливом тактике, умеющем быстро ориентироваться в сложной обстановке и принимать правильные решения. Каждый из нас может твердо сказать, что под Вашим командованием мы смело шли в море и, если потребовалось бы, не дрогнули в настоящем бою с любым противником.*

*Мы счастливы, что служили с вами, Анатолий Алексеевич, что нам так повезло — ведь командиром у нас был капитан 1-го ранга Елькин.*

*С уважением, всегда Ваш экипаж*

С 1993 года по 2006 год занимался частным предпринимательством, работал в различных коммерческих структурах, один год был в ОАО «Горизонт», входящем в ОАО Корпорация «Тактическое ракетное вооружение». С конца 2006 года поступил на государственную службу — в Федеральную таможенную службу (ФТС РФ), где работал в отделе таможенного контроля за деляющимися и радиоактивными материалами (ТКДРМ) Главного управления информационных технологий. Занимался аппаратурой ТКДРМ. В составе делегаций вместе с представителями США устанавливали аппаратуру ТКДРМ



2006–2012 годы. Сотрудник Федеральной таможенной службы Российской Федерации  
Елькин Анатолий Алексеевич

в международных аэропортах и пограничных пропускных пунктах. Посетил более 20 городов России.

Уволен в феврале 2012 года по окончании контракта госслужащего. За службу в ФТС РФ награжден серебряной медалью «За усердие».

В марте 2012 года принят на должность главного конструктора проекта в ОАО «Горизонт» где работаю по настоящее время. Занимаюсь комплексами наземного оборудования крылатых ракет.

В 1969 году зарегистрировал брак с Наталией Юрьевной Парменовой, которая училась в той же школе, что и я. Ее отец, как и мой, служил в этом же гарнизоне. Полковник.

В 1970 году родился старший сын Андрей, в 1978 году младший сын Вадим. В 2000 году Вадим окончил обучение в Высшем военно-морском училище радиоэлектроники им. А. С. Попова. Проходил службу в МЧС России в Москве. Уволен в запас в воинском звании капитан-лейтенанта.

В настоящее время проживаю в Москве.

## Сергей Геннадьевич Жаравин



Родился 16 января 1960 года в Ивановской области в г. Гаврилов Посад в семье мастера ткацкой фабрики. Мать — экономист. Детство прошло в Гавриловом Посаде без каких-либо особенностей и приключений. В 1967 пошел в первый класс. В начальных классах был отличником. Любил футбол и хоккей. Участвовал в спортивных соревнованиях между классами. За примерную учебу после 6 класса ездил по пионерской путевке во Всероссийский пионерский лагерь «Орленок».

В 1969 году отец уехал в Мурманск, решил работать по специальности, приобретенной в мореходной школе в Пярну Эстонской ССР. Отец работал механиком, ходил в море на рыболовных судах, сухогрузах и ледоколе «Мурманск». Приезжая домой, отец много рассказывал о морских походах, показывал фотографии. Долгих раздумий и колебаний, кем быть, у меня не было.

В 1977 году окончил школу. Средний балл за аттестат 4,75. Поехал в Ленинград. Поступал в Ленинградское высшее морское инженерное училище им. С. О. Макарова. Экзамены сдал, но не прошел по конкурсу. С выпиской о результатах сданных экзаменов вернулся в Гаврилов Посад.

Поступил в Ивановский индустриальный техникум им. Ленинского комсомола на специальность «Судовая радиосвязь и электрорадионави-

гация». Техникум окончил в 1980 году с отличием. Предоставленная на время обучения в техникуме отсрочка от призыва в армию закончилась. При призыве в военкомате, с учетом полученной в техникуме специальности, предложили поступать в Высшее военно-морское училище радиоэлектроники им. А. С. Попова в Ленинграде. Сдал вступительные экзамены, был зачислен на радиотехнический факультет на специализацию «Радиотехническое вооружение подводных лодок».

Учиться нравилось. Трудностей не испытывал. На четвертом курсе женился, на пятом был принят в члены КПСС. На четвертом курсе прошел практику в городе Полярном Мурманской области на дизельной подводной лодке проекта 641 в составе 4-й эскадры ПЛ СФ. Преддипломную стажировку прошел в гарнизоне Видяево Северного флота на атомной подводной лодке проекта 675. В 1985 году окончил ВВМУРЭ им. А. С. Попова и был направлен в 33-ю дивизию 1-й Краснознаменной флотилии подводных лодок Северного флота. Большинство лейтенантов 1985 года выпуска, прибывших в Западную Лицу, назначать было некуда и всех направили в распоряжение командующего Северным флотом в Североморск, в управление кадров флота. Далее я был направлен в распоряжение командующего 11-й флотилией

ПЛ СФ в гарнизон Мурманск-140. В отделе кадров объединения был назначен командиром гидроакустической группы — инженером РТС 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии. Сдал зачеты на самостоятельное исполнение должности, несение ходовой вахты и дежурство по подводной лодке. В начале 1986 года в составе экипажа на ПЛА К-481 совершил поход на боевую службу в Средиземное море.

В 1987 году родилась дочь. Было присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В 1988 году был назначен на должность начальника радиотехнической службы — командира боевой части связи экипажа. Получил допуск к самостоятельному исполнению обязанностей командира боевого информационного поста и вахтенного офицера. В 1989 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта и классная квалификация «Мастер военного дела».

Проводимая в Вооруженных силах РФ реформа привела к сокращению корабельного состава соединений, в том числе и подводных лодок. Не миновала эта участь и первое соединение атомных подлодок в ВМФ — 3-ю дивизию. Подводные лодки дивизии одна за другой стали переходить на новые сокращенные штаты в ожидании утилизации, а экипажи — расформировываться. Личный состав 343-го экипажа использовался для комплектования ПЛА дивизии, выходящих в море, и выполнения различных мероприятий на берегу.

В 1992 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. По собственному желанию был назначен на равнозначную должность начальника РТС — командира БЧ-4 на ПЛА К-306. В 1993 году проведено очередное изменение штата, и эта должность была упразднена. Встал вопрос: «Где служить?». Вакантных должностей по специальности ни на других подводных лодках флотилии, ни на берегу не было.

В 1993 году по предложению кадрового органа объединения прошел собеседование у начальника 16-й службы радиационной безопасности и при его согласии был назначен на должность помощника начальника 16-й СРБ 11-й флотилии ПЛ СФ.

В конце 1994 года в связи с продолжающимся сокращением численности соединений и частей

гарнизона, в том числе и 16-й СРБ, должность помощника начальника СРБ была упразднена. Был назначен на должность начальника группы радиационной и химической разведки 16-й СРБ 11-й флотилии ПЛ.

С декабря 1994 года прекратила свое существование 11-я флотилия подводных лодок СФ, будучи реорганизованной в Йоканьгский район базирования ПЛ СФ.

В 2001 году был назначен на должность заместителя начальника службы — начальника группы радиационного контроля и специальной обработки 16-й СРБ бригады подводных лодок Северного флота с присвоением воинского звания капитана 2-го ранга.

В гарнизоне интенсивно проводился процесс утилизации подводных лодок, выведенных в отстой. Одну за другой их отправляли в завод. С уменьшением численности подводных лодок продолжала сокращаться штатная численность специалистов СРБ. Отдельные объекты были поставлены на консервацию. В 2005 году зачислен в распоряжение командира Йоканьгского района базирования сил флота Северного флота в связи с проводимыми организационно-штатными изменениями.

19 апреля 2006 года уволен в запас в связи с достижением предельного возраста пребывания на военной службе. За время службы награжден пятью юбилейными государственными и ведомственными медалями, знаком губернатора Мурманской области «За доблестную службу в Заполярье». Ветеран военной службы. Ветеран «холодной» войны на море.

После увольнения с военной службы продолжал жить и работать в гарнизоне в службе радиационной безопасности. В последующем переехал на постоянное место жительства в Колтуши под Санкт-Петербургом, где получил жилую площадь. Работал в Санкт-Петербурге в ООО «Сторге», производившем электрические подстанции.

В 2008 году переехал в Воронеж. Работал начальником единой дежурно-диспетчерской службы Управления ГО и ЧС по Воронежской области и Воронежу.

## Евгений Васильевич Завадько



Родился 8 июля 1946 года в самом центре белорусского Полесья — в г. Пинске Брестской области в семье военнослужащего. Отец в качестве офицера проходил военную службу в танковых войсках. Детские и школьные годы прошли по месту службы отца в Пинске, Бресте, Шверине, Магдебурге, Бобруйске. В 1953 году поступил в первый класс. Учился с желанием, было интересно и несложно. Учился на «отлично». Принимал участие в проводимых в школе олимпиадах по математике, химии, физике. Занимал призовые места, в основном первые. В 1963 году на олимпиаде по русскому языку среди школьников республики занял первое место. Увлекался многими видами спорта, в том числе боксом. Имел первый спортивный разряд по стрельбе из малокалиберной винтовки.

В 1964 году окончил среднюю школу с серебряной медалью. Поехал в Севастополь поступать в Высшее военно-морское инженерное училище. Успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен на первый курс факультета ядерных энергетических установок подводных лодок. Учился увлеченно и старательно.

В установленные сроки сдавал экзамены и зачеты только с положительными результатами — на «хорошо» и «отлично». Отстаивая свою точку зрения, вступил в спор с преподавателем по общевоинской подготовке, за что получил оценку «удовлетворительно», которая не позволила получить диплом об окончании училища с отличием. Продолжил занятия спортом. Увлёкся футболом, занимался в секции. Входил в состав сборной команды училища и Черноморского флота. Кандидат в мастера спорта по футболу. Ежегодно избирался секретарем комсомольской организации роты.

В 1969 году окончил училище и в воинском звании инженера-лейтенанта для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на Северный флот. В Управлении кадров флота получил назначение на должность командира 3-й группы дивизиона движения электромеханической боевой части крейсерской атомной подводной лодки второго поколения К-438 проекта 671. Подводная лодка находилась на стапеле Адмиралтейского завода в Ленинграде. До августа 1970 года проходил обучение в Учебном центре ВМФ в

г. Обнинске. Присвоено воинское звание старшего инженера-лейтенанта. В августе — декабре 1970 года в составе экипажа проходил стажировку на подводной лодке проекта 671 в составе 3-й дивизии подводных лодок в поселке Заозерном.

С декабря 1970 по июнь 1971 года участвовал в приемке ПЛА К-438 от Ленинградского Адмиралтейского завода в должности командира группы автоматики общекорабельных систем. За полтора месяца в специальном доке, закрытом брезентом, по Беломорско-Балтийскому каналу подводную лодку перевели в Беломорск. В Беломорске на линию вала был навешен гребной винт, и подводная лодка была отбуксирована в Северодвинск на завод «Звездочка», где размещалась достроечная база завода-строителя ПЛА. Принимал участие в проведении программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний в Белом море. По завершении приемки ПЛА своим ходом перешла в губу Большая Лопаткина и в октябре 1971 года вошла в состав 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота.

Экипаж приступил к отработке задач боевой подготовки. В мае 1972 года мне первому из офицеров экипажа была присвоена квалификация «Мастер военного дела». В ноябре этого же года был объявлен лучшим по специальности «Автоматика общекорабельных систем» в 3-й дивизии, а затем и в 1-й флотилии подводных лодок СФ. В феврале 1973 года сдал установленные зачеты и был допущен к исполнению обязанностей командира дивизиона живучести. В 1973 году был аттестован к назначению на должность командира дивизиона живучести БЧ-5 подводной лодки проекта 671. Однако в силу причин и обстоятельств, приведших к конфликтной ситуации с командованием подводной лодки, выводы из аттестации реализованы не были. Назначен на равнозначную должность командира группы контрольно-измерительных приборов общекорабельных систем дивизиона живучести БЧ-5 343-го экипажа крейсерской атомной

подводной лодки проекта 671 3-й дивизии. Было присвоено воинское звание капитан-лейтенанта-инженера.

В 1974 году в составе экипажа ПЛА К-53 был участником дальнего похода на боевую службу в Средиземное море.

В составе 343-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок под командованием капитана 1-го ранга Алексея Николаевича Коржева был участником двух дальних походов на выполнение задач боевой службы: в августе — ноябре 1974 года на ПЛА К-438 в Средиземное море на 87 суток и в августе — октябре 1977 года на ПЛА К-481 в Северный Ледовитый океан. В этом походе подводная лодка обеспечивала безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» — первого надводного корабля в мире, совершившего переход в географическую точку Северного полюса из порта Мурманск и обратно. Подводная лодка находилась под паковым льдом Арктики, не всплывая, 28 суток. В 1978 году в составе экипажа принимал ПЛА К-369 проекта 671 от судоремонтного завода «Нерпа» после впервые выполненного среднего ремонта вооружения и оборудования подводной лодки этого проекта в условиях завода.

В июне 1979 года по причине невозможности проживания жены на Крайнем Севере для дальнейшего прохождения военной службы был переведен на Краснознаменный научно-испытательный инженерный полигон ракетных войск стратегического назначения в Байконур. Назначен на должность инженера-испытателя по обеспечению ядерной и радиационной безопасности инженерно-испытательного отдела бортовых ядерных энергетических установок космических аппаратов. Присвоено воинское звание капитана 3-го ранга — инженера. В последующем исполнял должности старшего инженера-испытателя по обеспечению ядерной и радиационной безопасности, начальника лаборатории нейтронно-физических экспериментов.

В 1982 году окончил обучение на факультете руководящего инженерного состава Военной

академии ракетных войск стратегического назначения им. Ф. Э. Дзержинского. Назначен на должность заместителя начальника отдела испытаний атомных энергетических установок космических аппаратов. В 1983 году присвоено воинское звание капитана 2-го ранга — инженера.

В 1987 году окончил обучение на факультете баллистики филиала Московского авиационного института им. С. Г. Орджоникидзе в Ленинске (Байконуре). В октябре этого же года был назначен начальником отдела испытаний атомных энергоустановок космических аппаратов. В декабре 1988 года присвоено воинское звание капитана 1-го ранга.

В 1988–1989 годах был заместителем начальника 5-го научно-испытательного управления космодрома. Одновременно отвечал за ядерную безопасность всего космодрома. В 1990–1992 годах, после слияния 4-го и 5-го научно-испытательных управлений космодрома, исполнял обязанности заместителя начальника 2-го научно-испытательного научного центра. Во время событий в Москве в августе 1991 года высказался в поддержку ГКЧП, а не Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина. После этого мой карьерный рост закончился.

Участвовал в безаварийном запуске 95 космических аппаратов военного и гражданского назначения. Принимал участие в создании ядерной про-

тиворакетной обороны (системы лазерных пушек с «ядерной начинкой»). Занимался научно-методической работой. Автор «Руководства по ядерной безопасности атомных энергетических установок космических аппаратов» (РБЯ АЭУ КА-83). В 1990 году награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» третьей степени. В 1993 году за помощь в демаркации государственной границы между Китайской Народной Республикой и Республикой Казахстан Президентом Республики Казахстан Н. А. Назарбаевым был награжден орденом «За мужество». Кроме того за время службы в Вооруженных Силах СССР и Российской Федерации награжден медалями: «За боевые заслуги» и «За воинскую доблесть», медалями П. С. Нахимова и Ю. А. Гагарина, «За безупречную службу» I, II и III степени, 16-ю государственными юбилейными и ведомственными медалями.

В 1994 году уволен в запас Вооруженных сил Российской Федерации по сокращению штатов. Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран космических войск и военной службы.

По завершении военной службы вернулся в Россию. 10 лет работал энергетиком, затем главным энергетиком на инструментальном заводе в Белгороде. В настоящее время проживаю в поселке Дубовое под Белгородом, работаю начальником штаба в частном охранном предприятии.



## Андрей Владимирович Заводских



Родился 27 декабря 1965 года в г. Семипалатинске Казахской ССР. Мои родители, отец Владимир Васильевич и мать Мария Андреевна, в то время проходили обучение в Семипалатинском медицинском институте. После окончания обучения были распределены на работу в село Урджар. Отец стал работать судмедэкспертом, а мать педиатром. Урджар — это районный центр Семипалатинской области, от Семипалатинска до него 500 км. В селе Урджар родился мой брат Александр. Он младше меня на пять лет.

Первого сентября 1973 года пошел в 1 класс средней школы им. Н. К. Крупской в селе Урджар. Все школы в селе и в районе были самыми обычными школами, преподавание велось на русском языке. Казахский язык изучали во всех школах все ученики, независимо от национальности, — правда, особыми успехами не блистали. Да и сами коренные казахи почти всегда говорили по-русски. Изучали и немецкий с английским, но эти языки ученики уже выбирали по желанию. Здесь успехи были еще хуже, чем с казахским языком. Казахскую речь мы слышали периодически, а вот

по-немецки или по-английски — увы, вообще не слышали. В аттестаты оценки ставили, а на самом деле языки мы не знали. Теперь понимаешь, что зря не учили, но поезд уже уехал.

Почему школа носила имя Н. К. Крупской, не знаю. Скорее всего, тогда так было принято: у нас не было номерных школ — все школы носили имена каких-либо партийных и государственных деятелей. В 8-м классе вступил в комсомол. В школе был участником олимпиад по физике, химии и математике, но только на районном уровне.

Очень хорошо в школе было поставлено военно-патриотическое воспитание. У каждого класса школы была подшефная погранзастава, и мы часто ездили в гости к пограничникам, так как Семипалатинская область граничит с Китаем. В выборе профессии военрук школы, в прошлом прапорщик Борис Алиевич Магомет ориентировал многих ребят на поступление в военные училища. Районный военкомат в стороне не оставался. Курсанты военных училищ, когда были на каникулах, приходили в школу, рассказывали о военной службе

Параллельно со средней школой многие ребята нашего класса посещали и спортивную школу — лыжную секцию. Компьютеров тогда не было, но и праздно мы не шатались. Помимо домашней работы — огороды, хозяйство (в селе ведь жили) — многие посещали еще и музыкальную школу, было несколько кружков в Доме пионеров. Тогда всё это было бесплатно. В селе в то время проводились всевозможные соревнования. Я был участником соревнований по лыжным гонкам, принимал участие в спартакиадах школьников. В спартакиаде школьников «Старты надежд» в 1980 году наш класс занял первое место в области. Спартакиада была в основном легкоатлетической. Кроме того в 1982 году мы заняли первое место в области в военной игре «Зарница» и представляли Семипалатинскую область на республиканской игре. Республиканская игра проходила на базе Алма-Атинского пограничного училища. Выступили мы средне. На всесоюзный финал поехали ребята из Алма-Аты.

Уже со школы знал, что буду поступать в военное училище. Многие наши ребята поступали в Ачинское училище техников Военно-Воздушных сил или в военные училища Алма-Аты (пограничное или общевоинское) — в те, что были ближе к дому. А мне почему-то захотелось чего-то необычного. Вот и выбрал штурманский факультет ВВМУПП. Ранее об этом училище не знал ничего. В школе был стенд с военными училищами, вот оттуда и взял адрес. Родители были не в восторге от моего выбора, ведь они медики, но мешать не стали. По их понятиям я должен был поступать в Семипалатинске в медицинский или в технологический институт. В 1983 году закончил 10-й класс. Учился на «хорошо» и «отлично», средний балл аттестата 4,5. В училище через военкомат был отправлен запрос, и через некоторое время пришел вызов. Так я и оказался в Ленинграде.

Медкомиссию я проходил в Семипалатинске, а потом самостоятельно добирался в Ленинград. Все экзамены проходили в летнем лагере училища под Ленинградом. Проходили психологическое

тестирование, собеседование по иностранному языку и демонстрировали свою спортивную подготовку. Из экзаменов сдавали математику (письменно и устно), физику (устно) и писали сочинение. Школьных знаний хватило для поступления.

Оценки после каждого экзамена не говорили, а просто вывешивали списки: если ты был в списке — значит, допущен к следующему экзамену, если тебя не было в списке — значит, экзамен завалил и уже отчислен. После экзаменов была мандатная комиссия под председательством начальника училища вице-адмирала Г. Л. Неволлина, на которой окончательно определили, кто и на какой факультет зачислен.

Здесь же, в лагере прошел курс молодого курсанта. Проходили шлюпочную практику, в том числе ходили на шлюпке под парусом. Через месяц перебрались в училище, а еще через неделю приняли присягу на крейсере «Аврора». Дальше началась учеба. И город, и будущая профессия мне нравились. Учился хоть и не блестяще, но и отстающим не был. На первом курсе наша рота была ротой Почетного караула гарнизона. В то время часто проводились всевозможные собрания, на которых нужно было вносить и выносить знамена, возлагать венки, оказывать воинские почести при захоронении бывших военнослужащих — все эти мероприятия не обходились без Почетного караула. Благодаря этой роте Почетного караула удалось побывать во многих местах Ленинграда.

На третьем курсе посчастливилось быть участником парада на Дворцовой площади 7 Ноября. В КПСС в училище не вступил: принимали только отличников учебы, а у меня были тройки.

В училище было два дальних штурманских похода: после второго курса на учебном корабле «Перекоп» из Архангельска вокруг Скандинавии в Кронштадт; после четвертого курса на учебном корабле «Гангут» из Севастополя в Кронштадт вокруг Европы, с заходом в порт Тобрук. После первого курса была месячная практика на крейсере «Александр Невский» на Северном флоте, после третьего — двухнедельная практика на катерах в Фин-

ском заливе. Подводную лодку впервые увидел после первого курса на практике в Североморске. И даже побывал на ней. Правда, это была подводная лодка К-21 — музей Северного флота. На атомных ПЛ был на практиках после второго и третьего курсов и на стажировке. После второго курса мы были на ПЛА проекта 667А в Гаджиеве. Больше сидели в казарме и ходили в столовую. На лодке нас особо не жаловали: «сидите в казарме и не путайтесь под ногами». После третьего курса практика на ПЛАРК проекта 670 в Видяеве была более продуктивной. Наша группа была расписана на лодку, которая готовилась к боевой службе. Мы помогли штурманам откорректировать весь комплект карт. На четвертом курсе я познакомился с девушкой, которая закончила школу в Гренихе и потом с матерью перебралась в Ломоносов. Она впоследствии стала моей женой. На стажировку попал в Грениху на ПЛА первого поколения К-5 проекта 627А. На этой подводной лодке выходил в море на торпедные стрельбы. По возвращении со стажировки — дипломный проект, его защита, выпуск, отпуск... и получай, флот, «зеленого» лейтенанта.

Училище окончил в 1988 году. На второй день после выпуска женился. Отец жены в то время еще служил в Гренихе, это сказалось на моем выборе места службы. Выпускников штурманского факультета ВВМУПП в этом году было ровно 100 человек, хотя поступило 120. Все хотели на подводные лодки. На Камчатку нужно было 20 человек, и почему-то туда рвались особенно отчаянно. Все остальные были отправлены на Северный флот. На Черноморский и Балтийский флоты из наших штурманов никого не направляли. Распределение было таким образом: в зависимости от училищных успехов был составлен рейтинг выпускников и согласно этому рейтингу командир роты вызывал и предлагал места службы. 20 мест было на Камчатке, а остальные места были по базам СФ. У меня дело тогда шло к свадьбе, будущая жена была из Гренихи, вот я и изъявил желание попасть именно туда. В Грениху же на 27 штурманских мест только из нашего училища прибыло 37 человек. Но

в течение нескольких месяцев всех распределили по частям.

С началом службы мне повезло. Сразу попал на лодку К-398 командиром электронavigационной группы штурманской боевой части. Командиром ПЛ был капитан 2-го ранга Ф. А. Мезенов, штурманом тогда был капитан-лейтенант Огородников. Встречали молодых лейтенантов тогда сразу с теплохода на пирсе и везли расселять. Кто-то селился в казарме, кто-то снимал квартиру, многих расселили в Доме офицеров флота. В гостинице мест не было. В то время на эти трудности особенно внимания не обращали, но все были так или иначе пристроены, включая и тех, кто сразу прибыл с семьей. Жена со мной сразу не поехала. Так что в Гренихе меня встретил тесть и вручил мне ключи от квартиры. В свое время он был старпомом на лодке 41-й дивизии, а в то время продолжал службу начальником узла связи. На лодку нас пришло три молодых лейтенанта: я и минер из ВВМУПП, командир гидроакустической группы из ВВМУРЭ. Как водится, нам сразу выдали зачетные листы — и понеслось. Дежурными по кораблю нас тогда не ставили, зато все внешние наряды были нашими. Мы с минером как-то месяц вдвоем через сутки были дежурными по части — сидели с моряками в казарме. Лодка должна была через пару месяцев идти на боевую службу. До этого была пара коротких выходов в море. Курсантская романтика улетучилась сразу. В училище всё рассказывалось не торопясь, а тут надо было делать несколько дел сразу. Про свои личные проблемы и не заикались. После боевой службы помощник командира капитан 3-го ранга Стульников уходил на другую подводную лодку старпомом, командир БЧ-1 капитан-лейтенант Огородников переходил в помощники, командиром БЧ-1 уже был назначен капитан-лейтенант Достовалов, а младшим штурманом был я.

На боевую службу пошли три штурмана, хотя в две последующих ходили только двое: Достовалов и я. Старшим на боевую службу пошел известный всем своей беспринципностью начальник штаба дивизии капитан 1-го ранга Г. А. Титаренко. Ох и

«драли» же нас, молодых лейтенантов, во время боевой службы! Спали по 4–5 часов в сутки. Но и в плане позитива все было на высшем уровне. Это была самая продуктивная и интересная боевая служба. В чем это выражалось? Начальник штаба постоянно проводил всевозможные тренировки корабельного боевого расчета, тренировки и учения по борьбе за живучесть. Причем касалось это всех, начиная от старпома и заканчивая последним матросом. Задним числом теперь понимаю, что этим он добивался автоматизма в действиях. Вот бы всё это в таком режиме отрабатывалось в училище! В училище всё же больше напирала на теорию, а тут нужна была практика. Конкретно я нес штурманские вахты под присмотром Огородникова и Достовалова, которые и доводили меня до уровня. Когда я дошел до этого уровня, то стал нести вахты самостоятельно.

Нам, молодым лейтенантам, тяжело давалось устройство корабля: у «люксовых» офицеров (офицеров не электромеханической специальности) после второго отсека сразу шел гребной винт. Начальник штаба заводил нас в отсек и кто-то из нас начинал рассказывать устройство отсека. Если запинаясь, то отвечать продолжал другой. Но очень быстро выяснялось, что мы знаем достаточно мало. К тому же еще необходимо было иметь конспект в секретной тетради. Но как бы то ни было, а за всеми этими заморочками боевая служба прошла незаметно. И что самое ценное — мы приобрели кое-какой опыт. И насчет перегибов: они имели место и имели свои результаты.

Спустя пару месяцев после боевой службы командир-гидроакустик лейтенант Иванов уволился. Он хорошо умел ремонтировать телевизоры и решил, что так он заработает больше. Потом у меня были еще две боевые службы на этой подводной лодке, но они были уже не такими напряженными. Старшим на борту был командир капитан 1-го ранга Ф. А. Мезенов. Тогда появились первые видеоманитофоны. Частенько сменявшаяся смена отдыхала, просматривая какой-нибудь боевик. Все три похода были в Средиземное море с целью обнаружить веро-

ятого противника. Что успешно и проделывалось: в первом походе было семь контактов с иностранными подводными лодками.

В 1990 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта.

Жена в Гренихе не приехала. Ее родители оставили нам квартиру, здесь она окончила школу, а теперь стала говорить, что не хочет терять ленинградскую прописку. Печально было это осознавать, когда видел, что к таким же, как я, лейтенантам жены стремились и приезжали при малейшей возможности, несмотря ни на что. Через год мы развелись. Дальше в Гренихе я служил холостяком.

В конце 1990 года после обучения на Высших специальных офицерских классах командиром 343-го экипажа в Гренихе был назначен капитан 3-го ранга А. В. Утин. Он стал подбирать себе людей в экипаж. Не знаю, каким образом я оказался в его поле зрения, но именно он предложил мне перейти к нему в экипаж на должность командира штурманской боевой части. После недолгих колебаний я согласился с этим предложением и, два года отслужив командиром ЭНГ на ПЛА К-398, был назначен в 343-й экипаж на должность командира штурманской боевой части. Можно сказать, что отдельные подразделения 343-го экипажа с приходом нового командира начинали создаваться заново. Конкретно по штурманской боевой части картина была такой: я — молодой, «зеленый» штурман, командир ЭНГ — недавний выпускник училища лейтенант Олег Крюченков, старшина команды электриков штурманских — бывший старшина команды электриков экипажа мичман В. В. Щербовских и матросы срочной службы. Самым опытным в БЧ-1 был старшина команды рулевых-сигнальщиков — главный боцман подводной лодки старший мичман С. Н. Щенский, он уже продолжительное время служил в экипаже и на тот момент временно исполнял обязанности командира БЧ-1.

25 февраля 1991 года приступил к исполнению служебных обязанностей в 343-м экипаже. Помню следующих офицеров, которые были на тот мо-

мент в экипаже: командир экипажа капитан 2-го ранга А. В. Утин, старший помощник командира капитан 2-го ранга С. Л. Воробьев, помощник командира капитан 3-го ранга В. Н. Кожин, командир минно-торпедной группы лейтенант А. Б. Кобин, начальник медицинской службы лейтенант медицинской службы И. М. Шалин; из офицеров БЧ-5 помню командира БЧ-5 капитана 2-го ранга Б. Ф. Стулова, командира дивизиона движения капитана 3-го ранга В. С. Захарова и капитан-лейтенанта С. А. Вотякова. Буквально сразу же мы приняли подводную лодку и стали готовиться к первой курсовой задаче. Что это такое и как всё это происходит, думаю, объяснять не надо. Задачу принимал штаб флотилии. Почему именно флотилия нас проверяла — думаю, что это было просто у них по плану. Возможно это было связано еще и с новым командиром экипажа. Ничего особенного в этом не вижу. В то время флагманские специалисты (и дивизии, и флотилии) часто проверяли состояние дел на кораблях. Проверяли корабли и начальник штаба флотилии контр-адмирал А. И. Долотов, и заместитель командующего контр-адмирал В. А. Попов. Бывал на подводных лодках и флагманский штурман СФ капитан 1-го ранга В. С. Макода, несмотря на свое высокое положение, так что прием первой задачи флотилией не был чем-то сверхестественным. Флагманским штурманом флотилии в это время был капитан 1-го ранга В. А. Бляшко, флагманским штурманом дивизии — капитан 2-го ранга Е. В. Попов.

Задачу у нас приняли, но замечаний было выше крыши. Приняли мы тогда К-398, ту лодку, на которой я до этого служил. Материальная часть была в строю, но не были отработаны необходимые документы. Мне просто не хватило на это времени. Я пришел в экипаж буквально перед первой задачей, а С. Н. Щенский, естественно, до этого их тоже не вел. Журнал боевой подготовки был чист, отсутствовали всевозможные планы и всё, что должно быть отработано к задаче № 1. Реально в море эти планы особо не нужны. Но курс боевой подготовки требует, что именно должно быть от-

работано и выполнено перед выходом в море. В море на отработку второй задачи пошли многие флагманские специалисты дивизии, в том числе флагманский штурман. Каких-то особых зачетов на допуск к исполнению обязанностей командира БЧ-1 я не сдавал, но во время этого выхода в море флагманский штурман дивизии проверил мою практическую отработку и дал «добро» на самостоятельное исполнение должности. В процессе дальнейшей службы всё пришло в норму, и когда через год штаб флотилии проверял нас уже на выход в море, то замечаний практически не было. Флагманский штурман при подведении итогов доложил, что штурманская БЧ за прошедший год выросла на целую голову. Но это они проверяли нас уже совсем по другому поводу.

Меня, как командира боевой части, стали ставить дежурным по кораблю. Тем более что стоя дежурным по кораблю, можно было что-то сделать и по штурмании. Из внешних нарядов мне поручали теперь только быть дежурным по караулам. Связано это было с тем, что, стоя в патруле, мне выпало задержать самовольщика. Обычно за неотдание воинской чести или грубое нарушение формы одежды начальник патруля записывал фамилии нарушителей воинской дисциплины и список сдавал дежурному по караулам при смене. А здесь матрос, приехав из отпуска, вместо того чтобы идти в часть, несколько дней жил у своей подружки в городе. У нее были еще и гражданские друзья. Вот они и решили избавиться от конкурента: заломили ему руки и сдали первому попавшемуся патрулю. Я был тем начальником патруля. Заслуг моих в этом никаких нет, но в докладах по команде мы прозвучали. С тех пор и решили, что нужно меня ставить дежурным по караулам, когда этот наряд выпадал на наш экипаж. За время службы в 343-м экипаже было несколько выходов в море: на вторую курсовую задачу, определение маневренных элементов и прочих задач. На боевую службу экипаж не планировался — время было «перестроечное» и экипаж подходил к своему сокращению.

В 1992 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

За эти два года службы в экипаже мне запомнились два эпизода. Первый был связан с заменой Военно-морского флага СССР на Андреевский Военно-морской флаг. Происходило это в день Военно-морского флота в 1992 году. У меня был фотоаппарат, который я вручил своему матросу, чтобы он «со стороны» снял все это мероприятие. Что он успешно и проделал. Оставалось только проявить пленку и сделать фотографии. Но старшина команды снабжения убедил меня отдать пленку химику для проявки — дескать, он большой специалист в этом деле. Это был Саша Абакшенок, но его тогда почему-то не было в экипаже. Всё шло через интенданта, пленку я отдавал именно ему. На самом деле всё пошло прахом. Что и как он там проявлял — осталось покрыто мраком тайны. Ни пленки, ни пустой кассеты, ни тем более фотографий я не получил. Обидно. Единственное — приятно было за Военно-морской флаг СССР. После смены я его оставил у себя, благо был командиром штурманской БЧ. Спустя некоторое время подарил его механику экипажа — капитану 2-го ранга Б. Ф. Стулову. Он уходил в запас и, по заведенной традиции, проставлялся в местном кафе. Вот тогда я ему и вручил его. Офицеры БЧ-5 были в восторге. Ведь это сейчас любых флагов море, а тогда с флагами было напряженно.

Эпизод второй. Под самый Новый год — 31 декабря 1992 года — исполнял обязанности помощника командира. В том числе отвечал и за дежурно-вахтенную службу. Встал вопрос, кого поставить дежурным по подводной лодке на Новый год. Я был тогда холостым, ничто меня особенно не держало, и поэтому дежурным по ПЛ на Новый год поставил самого себя. Всё проходило на корабле как обычно. Приняли подводную лодку, провели отработку вахты, заполнили журналы, прибрались на лодке, накрыли «поляну» в кают-компании чем бог послал и всей вахтой весело встретили Новый год. А буквально через час верхний вахтенный доложил, что город «по-

гас». На берегу во всех домах перестали светиться окна. Картина была что надо: кругом ни огонька, только белый снег в лунном свете. Это из-за ветра упала опора линии электропередачи — и началась борьба за выживание. Кто проживал тогда в Гремехе, никогда не забудет этих дней. Свет в дома давали по графику на пару часов в сутки. Как потом рассказывали сослуживцы — Новый год у них был испорчен. Оно и понятно. Ни телевизора, ни магнитофона, ни электроплит — тяжело было без цивилизных условий народу. Ну а мы без этих кошмаров, хотя и на вахте, встретили Новый год на аккумуляторной батарее.

Вот такие получились воспоминания о службе в 343 экипаже. Если сравнивать 343-й экипаж с экипажем К-398, могу сказать, что у каждого экипажа всегда были свои сильные и слабые стороны. Экипаж К-398 того периода времени был сильнее в профессиональном плане. Это было связано с тем, что он объективно имел больший срок эксплуатации материальной части. Да и родное «железо», думаю, заставляло более трепетно к нему относиться. На берегу же все разбегались по своим семьям. А вот 343-й экипаж в этом плане всегда был более сплоченным и дружным, в нем было больше коллективизма, единства, взаимовыручки и уважительного отношения друг к другу; часто собирались вместе, отмечали праздники и другие торжественные и семейные события. Может, это мнение связано с тем, что я уже прослужил некоторое время, пообтерся — одним словом, мне было с чем сравнить. Во всяком случае, мне так показалось. Прав я или не прав — не знаю. Просто высказываю свою точку зрения.

В марте 1993 года был назначен на равнозначную должность командира БЧ-1 на ПЛА Б-438. Прослужив на ней более двух лет. В 1995 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В сентябре этого же года перевелся в технический экипаж подводной лодки, который находился с кораблем в ремонте в Северодвинске, на должность командира штурманской части. Получилось, что перевелся с понижением: командиром

уже не боевой части. Но выбирать не приходилось. Много должностей сокращалось, штаты урезались. В связи с перестройкой многие военнослужащие оставили службу. Для себя я принял решение переждать эти «смутные» времена на службе. Всё остальное время я служил в техническом экипаже поисково-спасательной подводной лодки проекта 1851. Это атомная подводная лодка специального назначения, лишенная минно-торпедного вооружения. Задача технического экипажа заключается в том, чтобы содержать подводную лодку в базе.

Во время перевода в 1995 году женился во второй раз, через год появился сынишка. Продолжая службу в техническом экипаже и меняя должности, прослужил еще 15 лет. Как говорил мой сын: «Какой же ты, папа, подводник, если 15 лет служишь на берегу!» В 1997 году присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса». В марте 2001 года был назначен на должность помощника командира технического экипажа. В июне 2002 года — командир штурманской части технического экипажа, присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. Концовка службы прошла во всевозможных сокращениях, переподчинениях и прочих реорганизациях. И до сих пор в Северодвинске воинские части еще приводят к новому облику. Лодка с техническим экипажем всё еще продолжает находиться в Северодвинске в ожидании среднего ремонта. Прошли те времена, когда средний ремонт стратегических лодок, включая перегрузку реакторов, выполняли за пять лет. Скоро 20 лет пройдет, а лодка всё в ремонте!

В июне 2004 года был назначен на должность командира части вооружения технического экипажа, а в сентябре 2006 года — заместителем командира технического экипажа по воспитательной работе.

Начинал службу, когда на должность командира БЧ-1 человека без боевой службы не рассматривали, а заканчивал, когда отдельные штурманы вообще не выходили в море. Условия жизни в Северодвинске по сравнению с Грими-

хой были как небо и земля. Северодвинск всё же большой гражданский город. Рядом Архангельск (45 минут езды автобусом). Нет таких ветров, как в Гримихе, растительность присутствует. Жили мы в общежитии рядом со службой. Условия жизни были нормальными: как женатый и с ребенком, я занимал двухкомнатный номер. В номере был туалет и маленький коридорчик, душ на этаже. До службы идти пять минут. Морей нет... в общем, служи — не хочу. Но возраст подходил уже к 45 годам, а от «стариков» стали избавляться. И с постоянным жильем надо было определяться.

В марте 2011 года сократили мою должность, и я уволился по организационно-штатным мероприятиям. Пока определялся с жильем, уже и предельный возраст перешагнул. В Северодвинске с семьей был до момента, когда сын окончил девять классов (2011 год), а потом мы переехали в Орел.

Ветеран военной службы. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден медалями «За отличие в военной службе» трех степеней.

После увольнения из Вооруженных сил выбрал для постоянного места жительства Орел, так как там было на тот момент готовое жилье, которое нас устроило. Жилье я получал от Министерства обороны России. Уже второй год как мы стали орловцами. Орел представляет из себя тихий спокойный город. С промышленными предприятиями, а естественно и с работой, здесь туговато. Но для пенсионеров вроде бы неплохо. Хотя как-то непривычно ощущать себя в 45 лет пенсионером. Из военных частей здесь расположена Академия Федеральной службы охраны. Есть организация ветеранов Военно-морского флота: город шествует над АПРК «Орел» (однотипным трагически погибшему «Курску»). Из работы нашел здесь только место контролера в супермаркете. Работа непыльная, но нудная. Другой работы без связей и с моей специальностью тут особенно нет. А на этой работе устраивает график. Хотя кто знает: пообживусь тут еще и, может, найду что-нибудь другое. Будущее покажет.

## Андрей Алексеевич Калашников



Родился 27 апреля 1959 года в г. Волхове Ленинградской области.

Родители — советская интеллигенция. Мать родилась 23 ноября 1918 года на Урале, в Челябинской области. После окончания Пермского медицинского института во время Великой Отечественной войны в 1943 году по распределению приехала в Волхов Ленинградской области (почти на линию фронта), в городскую больницу хирургом. Там и осталась жить и работать.

Отец родился 11 января 1926 года в г. Сызрани Куйбышевской области. Во время Великой Отечественной войны в 1943 году ушел добровольцем на фронт. Попал в школу морских летчиков дальней авиации. Поскольку срок обучения к концу войны постоянно увеличивался (а начинался с полугода), то мой отец так и закончил войну курсантом авиационного училища. После войны поступил в Военный институт физической культуры в Ленинграде. После окончания высшего военного учебного заведения служил в различных частях ВМФ начальником физической подготовки, в том числе и в г. Новой Ладогe (12 км от г. Волхова). Там они и познакомились с мамой.

У меня два брата. Один по отцу — Сергей (сын от первого брака), живет в городе Сосновый Бор Ленинградской области. Второй по матери — тоже Сергей (и тоже сын от первого брака), умер в 1987 году.

В 1976 году я окончил волховскую среднюю школу № 8. Поскольку атрибуты морской формы всегда были в семье, и отец часто брал меня с собой в Морской клуб, существовавший тогда в Волхове, где было много макетов военных кораблей, много информации о подвигах русских моряков, то у меня постепенно сформировался интерес к морской форме, кораблям и военно-морской службе. Отец был уволен с военной службы по болезни в звании капитан-лейтенанта.

В 10 классе точно определился с поступлением в высшее военно-морское училище. Выбор пал на ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского («Дзержинку», как называли свое училище курсанты), поскольку, как рассуждал мой отец (да и я), получалась двойная профессия — инженер и офицер флота. Я, наверное, был любимым ребенком в семье. Отец очень серьезно занимался моим воспитанием. Школу я окончил с неплохими результатами. В 1976 году поступил в ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского.



жинского, был кандидатом в мастера спорта по спортивной гимнастике, знал немецкий язык (неплохо читал и переводил со словарем, читал в подлиннике Ремарка), учился в музыкальной школе (до сих пор играю на фортепиано и аккордеоне). Сейчас, конечно же, многое забыто, к сожалению.

И вот я курсант «Дзержинки». Выбрал для обучения электротехнический факультет по подготовке специалистов на атомные подводные лодки. Была романтика, азарт, стремление познать новое неизведанное. Адаптация в училище после тепличной домашней жизни проходила, конечно, со сложностями, но не критично. На первом и втором курсах был отличником. На третьем стал двоечником (женился вторым человеком на курсе). На четвертом и пятом — хорошистом.

1981 год. Долгожданный выпуск из училища. Золото погон, кортик, распределение на флот. Были волнения и переживания по поводу распределения. Преддипломную практику проходил на Тихоокеанском флоте (на Камчатке), а хотелось попасть на Северный (поближе к Ленинграду). И в результате — распределение на СФ в Западную Лицу. Этим я обязан начальнику курса капитану 3-го ранга Борису Владимировичу Томчаку. Благодаря его горячему участию я поехал служить на Северный флот.

В июле 1981 года прибыл в кадровую службу 1-й флотилии подводных лодок. Был назначен на должность командира электротехнической группы электротехнического дивизиона электро-механической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок и узнал «радостное» известие о том, что дивизия передислоцируется из Западной Лицы в Грениху.

Вспоминается эпизод моего представления для дальнейшего прохождения службы командиру экипажа капитану 2-го ранга Владиславу Григорьевичу Белоусову. Посмотрел он на меня оценивающим взглядом и сказал: «Так, лейтенант, зна-

чит, слушать сюда! Здесь крутятся еще два таких же желторотых лейтенанта, страстно желающих служить на 343-м экипаже, — Захаров и Боркунов. Найти их и мне доложить. Свободен, исполнять!» Бравое «Есть!» — а про себя мысль: «Семь якорей всем в ....! Где же я их по всей Западной Лице искать-то буду? Я их ведь и не знаю». Стою на плацу, курю, в глазах дикая тоска. Смотрю, знакомая физиономия плывет — «дзержинец» с 1-го факультета (управленец). На меня такой же взгляд. «Здорово, ты кто?» — «Захаров Василий». Слово за слово, познакомились, выяснили что оба с 343-го экипажа. Василий добавляет: «Еще где-то здесь Боркунов Андрюха из Севастополя бродит, тоже с нашего экипажа. А вот и он». Через 10 минут докладываю В. Г. Белоусову о выполнении задания. В глазах у командира нескрываемое удивление: «Ну, лейтенант. Если так и дальше пойдет — неплохо».

Затем переезд в Грениху, теплоход «Алла Тарасова» — неплохое начало службы, как казалось. А дальше пошли суровые будни. Сдача экзамена на самостоятельное управление, прием корабля, отсутствие первое время жилья, скитание по свободным квартирам гарнизона и тому подобное. Все тяготы переносились как-то легко, всякое было, а помнится больше хорошее, веселое. Один из наших преподавателей в училище как-то сказал: «Ни за что бы не служил на флоте, если бы там не было так весело!».

Вспоминается начальник химической службы Миша Карамянц. Добрейшей души человек. Все мы не без особенностей. Была и у Мишани такая — частенько выдавал жалобы на жизнь грешную. Мы иногда по этому поводу по-доброму подшучивали. Командир БЧ-4 РТС Николай Алексеевич Красев как-то на его «постанывания» в сердцах и с юмором на французский манер сказал в кают-компании: «Мишель! Не пори муру!»

Вспоминается первая автономка. Это был дальний поход на боевую службу в составе экипажа на ПЛА К-367 в декабре 1982 — феврале 1983 года. Командиром экипажа уже был капитан 2-го ранга

Михаил Юрьевич Кузнецов. Старшим в походе — капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Встреча Нового года в этом походе на глубине. Мы тогда две недели работали с научно-исследовательскими судами у Азорских островов. Постоянные погружения, всплытия, проход одним галсом, другим, на одной глубине, на другой. На борту разместилась ученая братия с осциллографами для осуществления своих изысканий, в том числе и у нас в пятом отсеке появился худенький, ушастенький «ботаник» в очках. Папа с мамой точно академики в пятом поколении. Созерцая то пространство, в котором судьба определила ему место, он никак не мог спрятать по-детски наивное удивление от количества приборов, сигнальных лампочек и ключей на пульте «Байкал». Особенно его поразило назначение пульта и то, что управляет всем этим юное создание в звании лейтенанта, небрежно восседающее на диванчике перед этим самым пультом. А когда ему пришлось присутствовать при процедуре перевода нагрузки с генератора одного борта на другой (а при этом срабатывают коммутационные автоматы с ужасным визгом, грохотом, как пушечный выстрел над головой), то на его лице читалась смесь ужаса, непонимания, предположение конца света, а голова так вошла в плечи, что появилась потом оттуда далеко не сразу. Все в отсеке с трудом сдерживали смех. Милое было создание. Мы потом с ним разговорились, очень интересный человек.

Вообще 343-й экипаж на то время (1981–1984 годы) был на удивление дружным и сплоченным, любые задачи были нипочем. А какой был футбольный матч между офицерами и мичманами экипажа! Проигравшая сторона должна была купить бочку с пивом. Тогда пиво привозили в деревянных бочках и продавали в розлив в гарнизонной бане. Бочку покупали проигравшие, угощались все. В 1983 году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта.

Сколько было классных специалистов! Я вообще был поражен, когда пришел в экипаж. У меня в подчинении были мичманы намного стар-

ше меня (некоторые даже в отцы годились). Мичман Федор Васильевич Зражевский — человек «золотые руки». К чему бы он ни прикасался, всё как бы само по себе ремонтировалось, чинилось, исправлялось. Я впервые видел такого человека. Командир электротехнического дивизиона БЧ-5 капитан 3-го ранга Иван Иванович Михайлик. Вот уж воистину отец-командир. Поражался тому объему знаний материальной части корабля, которым обладал этот человек. Мне это казалось тогда чем-то недостижимым. За плечами у него было немалое количество автономок. И вообще представлялось, что на флоте Иван Иванович мог бы носить звание «Ботик Петра Первого». Я мог бы вспоминать еще многих и многих.

В 1984 году в составе экипажа на ПЛА К-481 под командованием командира экипажа капитана 1-го ранга Александра Николаевича Шпортко совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море. И вновь романтика сыграла свою роль романтика, что-то новое, загадочное появилось на горизонте моей судьбы. Я перешел с флота в органы КГБ СССР.

В 1985 году окончил Высшую школу военной контрразведки в Новосибирске и с 1985 по 1991 год служил в той же Гремехе, только в качестве оперативного уполномоченного Особого отдела КГБ СССР 3-й дивизии ПЛА, на тех же подводных лодках. К двум боевым службам в должности командира электротехнической группы 343-го экипажа добавились еще семь боевых служб в должности оперуполномоченного ОО КГБ СССР. В 1985 и 1988 годах присвоены воинские звания капитан-лейтенанта и капитана 3-го ранга соответственно.

В 1991 году переведен в Ленинград в ОО КГБ СССР Ленинградской ВМБ. В 1993 году был уволен в запас по выслуге лет.

Ветеран «холодной войны» на море.

После увольнения с военной службы наступила новая жизнь. Благодаря помощи друзей-сослуживцев был принят на службу в таможенные органы Российской Федерации. Тогда в России

только создавалась таможенная служба. Начал заново строить карьеру с должности инспектора Санкт-Петербургской таможни. Опять было что-то живое, интересное. Волею судьбы я оказался у истоков образования новой государственной структуры. Погрузился в этот процесс с удовольствием и азартом. Довольно быстро стал начальником отдела контроля доставки товаров Санкт-Петербургской таможни. По сути дела, был одним из создателей этого отдела. Потом новое повышение — начальник Службы собственной безопасности Санкт-Петербургской таможни. А дальше очень ярко открылась одна непреложная истина: чем выше вверх по служебной лестнице, тем больше политики и меньше работы.

Шел 1996 год. Я был назначен начальником Гатчинского таможенного поста. Затем — заместителем начальника Железнодорожного поста (на Московском вокзале). Азарт постепенно угас, развитие структуры застопорилось. Всё новое обернулось бюрократизмом и, очень мягко скажем, элементами коррупции. В 2001 году уволился из таможенных органов по собственному желанию.

И снова с помощью друзей в 2002 году устроился на должность заместителя генерального директора по режиму торговой фирмы ДЛТ. Огромная структура, штат две с половиной тысячи человек — визитная карточка города. Опять новое, опять энтузиазм. Но скоро стало ясно, что был принят в рейдерскую структуру по захвату фирмы ДЛТ для ее последующего банкротства и продажи. Вписаться в подобные веяния новой жизни не смог. После развала ДЛТ в 2005 году уволился.

Была работа аналитиком в очень крупной лизинговой компании от Сбербанка («Глобус-Лизинг»). По сути, аналитический отдел — это

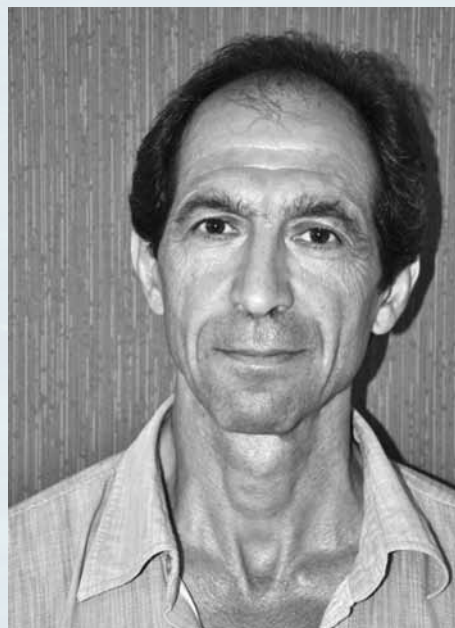
служба экономической безопасности. Работал аналитиком, ведущим специалистом аналитического отдела. В 2008 году фирма обанкротилась. Вынужден был уволиться. Потом была попытка заняться собственным бизнесом, но — неудачная, хотя, слава богу, без последствий.

Сейчас работаю в службе охраны СПМБМ «Малахит». Помог устроиться друг-однокашник, с которым сидел за одной партией еще в училище. Спираль жизни совершила очередной виток — я опять рядом с подводными лодками.

Оглядываясь назад на пройденный путь, могу отметить, что никаких сожалений нет. Всё это были уроки, уроки жизни, цель которых заключалась в том, чтобы сохранить душу, сохранить радость жизни, что бы в ней ни происходило. Я второй раз женат и очень счастлив в браке. Мы с женой, Калашниковой Ольгой Васильевной, живем вместе уже 15 лет. Она имеет высшее психологическое образование, работает психологом в психологическом клубе «Ноосфера». Имеет также диплом массажиста. Постоянно в работе, которая ей очень нравится. У нее достаточно широкий круг клиентов. У меня замечательные внуки: Платону 4 года, а Еве 2 года. Дочь Светлана (от первого брака) замужем за Александром Макаровым, футболистом высшей футбольной лиги России. Он играл за «Зенит», «Крылья Советов», «Анжи». Сейчас — вратарь ФК «Крылья Советов», г. Самара. Дети от первого брака моей жены тоже выросли, взрослые, и тоже растет замечательная внучка Полина, ей еще и годика нет.

Что будет дальше — посмотрим. Очень хотелось бы увидеть тех людей, с кем начиналась моя карьера, — личный состав 343-го экипажа 1981–1984 годов.

## Михаил Феликсович Карамянц



Родился 22 августа 1957 года в г. Чарджоу Туркменской ССР. Отец Феликс Михайлович, 1932 года рождения, офицер ВМФ СССР, проходил службу на Краснознаменном Черноморском флоте. Мать Элеонора Артемовна — преподаватель русского языка и литературы в школе. Младший брат Вадим Феликсович Карамянц, 1962 года рождения, инженер-радиотехник. Детские и юношеские годы прошли в Севастополе.

В 1964 году пошел в 1 класс средней школы в Севастополе. Учиться было интересно. Больше всего нравились история, география, биология и химия. Учителя были очень хорошо подготовленные, с большим стажем работы. Предметы преподавали очень интересно. Занимался в Детской морской флотилии, которая ныне носит имя П. С. Нахимова, окончил ее в 1972 году по специальности «Судовождение и электрорадионавигация». В школе увлекался чтением художественной литературы, фотографией, танцами, пением, туризмом и рыбалкой. Участвовал в художественной самодеятельности школы. Занимался в секции легкой атлетики.

В 1975 году окончил школу. Средний балл по аттестату 4,0. С пяти лет мечтал быть военным моряком, пойти по стопам своего отца. По окон-

чании школы успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен на химический факультет Каспийского высшего военно-морского Краснознаменного училища им. С. М. Кирова в Баку. Отец окончил это училище в 1955 году. Учиться было интересно, проблем не возникало. Очень интересно проходили практики после завершения очередного курса обучения. Особенно запомнилось посещение полка морской пехоты в г. Балтийске в 1976 году, практика 1978 года в Службе радиационной безопасности в поселке Гаджиево на Северном флоте и практика после четвертого курса в Западной Лице на атомных подводных лодках 33-й дивизии. В сентябре 1979 года на учебном корабле совершил поход вокруг Европы из Севастополя в Ленинград с заходом в порт Тунис (штурманская практика курсантов). Стажировка на пятом курсе проходила в Западной Лице на подводных лодках проекта 671 3-й дивизии. Во время обучения в училище увлекался игрой на ударных музыкальных инструментах.

По окончании КВВМКУ им. С. М. Кирова в 1980 году по распределению был направлен для прохождения службы на Северный флот, в 1-ю Краснознаменную флотилию подводных лодок в Западную Лицу. В отделе кадров флотилии

предложили должность инженера радиохимической лаборатории службы радиационной безопасности. От предложения отказался, так как, побывав во время обучения в 3-й и 33-й дивизиях ПЛА, сделал для себя однозначный выбор места служба — подводная лодка. Мои однокашники, такие же как и я лейтенанты, были удивлены моим решением. В августе 1980 года был назначен на должность начальника химической службы 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 в составе 3-й дивизии. На этот момент времени экипаж находился на боевой службе на ПЛА К-438 в Средиземном море.

18 августа 1980 года 343-й экипаж вернулся в базу. Кроме меня к этому времени в него был назначен еще один выпускник 1980 года — лейтенант Б. В. Гайдуков, командир торпедной группы минно-торпедной боевой части. Знакомство с коллективом было недолгим: 343-й быстро сдал подводную лодку основному экипажу и убыл в отпуск. Первое, что бросилось в глаза молодым, еще необстрелянным юнцам-лейтенантам, — экипаж был возрастной. Умудренный опытом и колоссальным багажом знаний офицерский и мичманский состав доброжелательно относился к новичкам. В экипаже была очень хорошая моральная обстановка. Ответственность и исполнительность, хорошее знание своего дела сочетались с присутствием морякам-подводникам юмором.

И в дальнейшем, когда ходили в море или на боевую службу, прикомандированный с других экипажей личный состав всегда отмечал хорошую моральную обстановку в 343-м экипаже и нашу великолепную кухню.

Во время отсутствия экипажа лейтенантов использовали по полной программе — как говорили, «через день на ремень». Вахта, учеба, прикомандирование к другим экипажам. Из начального периода моей службы вспоминается такой случай. Назначили молодого лейтенанта дежурным по казармам дивизии. Дежурным по дивизии заступал капитан 2-го ранга А. Т. Швиденко — старший помощник одного из экипажей дивизии. А. Т. Швиденко напрягал дежурно-вахтенную службу дивизии все сутки так, что времени на отдых практически не было. В качестве разрядки А. Т. Швиденко рассказывал самые различные анекдоты, которых он знал великое множество, и был великолепный рассказчик, очень интересный человек. Когда он

узнал, что я по национальности армянин, рассказывал мне анекдоты, начинающиеся словами «Армянскому радио задают вопрос». Я таких анекдотов раньше не слышал, многие из них остаются в моей памяти до сих пор. Дежурство было тяжелым, но запоминающимся.

Был случай, когда я познакомился с семьей командира нашей дивизии контр-адмирала В. А. Горева. Было это так. В ноябре 1980 года меня назначили начальником гарнизонного патруля. День был не то политической, не то боевой подготовки. В такие дни в гарнизоне Западная Лица было запрещено ходить по форме и без служебной надобности. В обеденный перерыв военный комендант гарнизона вызвал всех начальников патрулей к себе в кабинет и дал каждому конкретное указание. Мне вручен список квартир дома, на цокольном этаже которого расположена военная комендатура гарнизона, из окон которых якобы выбрасывали мусор на улицу. Я выполнил поставленную задачу, обошел все указанные в списке квартиры, предупредил хозяек об административной ответственности за нарушение правил общежития. Каково было мое удивление, когда комендант гарнизона, вызвав дежурного по караулам и начальников патрулей, вечером при смене дико на меня орал. Именно орал, другого слова не подберешь. Оказалось, что одна из милых, приятных дам, к которым я заходил по поводу выбрасываемого мусора, оказалась женой контр-адмирала В. А. Горева. После моего визита она сообщила об этом мужу, ну а тот по инстанции, но не вверх, а вниз и дошел до моего уровня.

При всей напряженности процесса становления, хочется вспомнить моего учителя — начальника химической службы ПЛА К-323 «50 лет СССР» капитана 3-го ранга Виталия Петровича Шибко. Это легенда нашей дивизии. Этот человек прошел путь подводника в должности начальника химической службы ПЛА с 1967 по 1989 год. Прекрасное знание своей специальности в нем органически сочеталось с его душевными человеческими качествами.

Весной 1981 года 343-й экипаж уходил в очередной отпуск — последний раз из Западной Лицы: по возвращении из отпуска в августе 1981-го наш экипаж в срочном порядке был передислоцирован к новому месту службы — в поселок Гремиха. Расставание с семьями, обустройство на новом ме-

сте — это нелегкий момент в жизни с моральной точки зрения. В Гремихе нас быстро прибрали к рукам, и мы стали строителями — доводили новую казарму дивизии до кондиции. Бытовая неустроенность влияла, конечно, на личный состав. Но и в этих условиях в свободное от службы время мы проводили интересные мероприятия. Было организовано первенство экипажа по футболу. Главным призом победителю была бочка пива. Гремиха — отдаленный гарнизон Северного флота, и добраться сюда можно было или самолетом местных авиалиний, или теплоходом, ходившим раз в 3–4 дня, а потому свежее пиво для молодых парней было хорошим моральным стимулом в их непростой службе вдалеке от семей. Победители футбольного матча, обладатели почетного трофея с присущей подводникам добротой души щедро разливали эликсир молодости и проигравшим встречу товарищам. Организатором этого соревнования был капитан-лейтенант В. А. Наконечников — страстный футбольный болельщик. Когда экипаж принял ПЛА К-369 и времени на отдых было крайне мало, футбольные баталии всё равно продолжались. Я защищал ворота команды офицеров. Первый матч мы выиграли, и меня мои товарищи по команде поблагодарили за хорошую игру и назвали Дасаевым (в те годы лучший вратарь СССР). Лучшими форвардами в команде офицеров были Н. Н. Пинчук и В. А. Наконечников, а у мичманов В. Н. Коломиец — гроза всех вратарей. На другой матч за мной приехали на машине — забирать меня с подлодки (я заканчивал дежурство по кораблю). Попал, что называется, с корабля на бал. В тот раз я сильно разочаровал команду, мы с треском проиграли мичманам, но пивом после матча побаловались.

В это время в экипаже произошли перестановки в руководящем звене. Отбыли к новому месту службы командир экипажа капитан 2-го ранга В. Г. Белоусов и командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Ю. П. Козлов. Были назначены капитан 3-го ранга М. Ю. Кузнецов и капитан 3-го ранга С. А. Кротов соответственно. Неизбежный для нас новый полный курс отработки задач боевой подготовки начался с планового ремонта в Полярном, где параллельно готовились к курсовой задаче № 1. В экипаже была хорошая традиция, как в принципе у всех подводников ВМФ: все назначения на должности, присвоение воинских званий

отмечались торжественно. Для каждого человека приятно, когда к нему относятся внимательно и уважительно. Именно такая обстановка была в дружном коллективе 343-го экипажа. Веселая, непринужденная атмосфера, царившая в коллективе во время празднования, никогда не выходила за рамки дозволенного. Корректное, тактичное поведение, присущее офицерскому составу, позволяло показать себя с лучшей стороны в сложных бытовых ситуациях в общественных местах. В Полярном, когда наша подводная лодка была на плановом ремонте на СРЗ-10 в Пала-губе, произошел такой случай. Экипаж отмечал присвоение очередных воинских званий. Мероприятие проходило в ресторане, известном каждому подводнику Северного флота в летнее время под названием «Ягодка», в зимнее — «Сугроб». Праздник был немного омрачен некоторыми подвыпившими гражданскими лицами, которые вызывающе вели себя по отношению к девушкам, отдыхающим в ресторане за соседними столиками. Честь и достоинство слабого пола защитили наши молодые лейтенанты (из скромности фамилии называть не буду), а их предводителем был более умудренный жизненным опытом офицер. За такой поступок и проявленные высокие морально-политические качества данные офицеры были отмечены в сводке военного коменданта гарнизона г. Полярного.

Новый командир экипажа капитан 3-го ранга М. Ю. Кузнецов был человеком энергичным, амбициозным — как говорится рвавшимся в бой. Практически весь 1982 год экипаж не вылезал из морей. Кончилось тем, что 343-й экипаж и новый 1983 год отметил на боевой службе. В моей памяти остался такой интересный момент. Летом 1982 года экипаж участвовал в торпедных стрельбах. Показали хорошие результаты и завоевали приз командующего Северным флотом по торпедной подготовке. По возвращении в базу командир дивизии контр-адмирал В. А. Горев вручил командиру экипажа жареного поросенка. Когда кулинарное произведение принесли в казарму, интересным был факт раздачи наград по заслугам. Поросенка разделили следующим образом: голова досталась «люксам» (уши — РТС и БЧ-4; мозги — БЧ-1; пятак — БЧ-3). Мне, как начальнику химической службы, чей командный пункт находится в корме, достался хвост. Механикам отдали оставшуюся часть. Как они делили поросенка между своими дивизионами — до



Мой друг на службе и вне службы Сергей Веселкин.  
К сожалению, встретиться нам не суждено,  
Сергей оставил нас.

сих пор остается под грифом «секретно». Можно только предположить, что ноги, ходовая часть поросенка, достались дивизиону движения; задняя часть, с учетом расположения жизненно важной задней части — дивизиону живучести, остальное — электротехническому дивизиону, так как считалось, что их, электриков, на корабле больше всего.

Все тяготы и лишения воинской службы хорошо усваиваются и становятся понятны, когда ты послужил под известным многим подводникам капитаном 1-го ранга В. Ф. Ермаком. Боевая служба с декабря 1982 по февраль 1983 года со старшим на борту каперангом Ермаком многому меня научила. В этом году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта. Его требовательность не давала возможности расслабляться даже тогда, когда это было возможным. Особенно

пристальное внимание он уделял вопросам здоровья экипажа и состоянию воздушной среды в отсеках подводной лодки. С доктором Игорем Бабушкиным мы два раза в сутки приходили на доклад в центральный пост к капитану 1-го ранга Ермаку с графиком, в котором указывалась обстановка в отсеках ПЛ.

Хочу рассказать о своем подразделении, химической службе 343-го экипажа, в состав которой входили: техник-химик мичман М. Ф. Малаев, старший инструктор-дозиметрист мичман А. Н. Герасимов, старший инструктор-санитар мичман В. И. Агеенко. Мичманский состав был опытный, грамотный — мастера военного дела, участники нескольких дальних походов. На момент моего назначения начхимом мичманы Агеенко и Малаев прослужили на должностях по 9 лет. Исполнительные и дисциплинированные подчиненные, хорошие специалисты. Мичман В. И. Агеенко по своим функциональным обязанностям помогал врачу, в частности при проведении операций в условиях подводной лодки в море. Так, например, на боевой службе в 1984 году матрос В. Кирьяк был успешно прооперирован нашим начмедом лейтенантом медицинской службы А. Е. Пищулиным, а ассистировал доктору мичман Агеенко. В заведовании техника-химика Малаева находились системы очистки воздуха в отсеках от углекислого газа и подачи кислорода в отсеки.

Высокое профессиональное мастерство личного состава химической службы позволяло решать поставленные перед ней задачи и выходить из сложных ситуаций, которые случались в замкнутом пространстве. В качестве примера можно привести ситуации, которые были на боевой службе. При проходе натовских рубежей противолодочной обороны наподобие Фарреро-Исландского объявлялся режим «Тишина» и в отсеках подводной лодки отключалась по максимуму та или иная аппаратура и механизмы, в том числе аппараты УРМ 180/12 (для удаления углекислого газа из отсеков). Это неминуемо приводило к повышению концентрации углекислого газа, что плохо влияло на самочувствие экипажа. Только грамотные действия личного состава химической службы и вахтенных в отсеках позволяли в кратчайшие сроки ликвидировать проблему. Впоследствии штатная категория должности старшего инструктора-дозиметриста была понижена, и на эту должность



Личный состав химической службы 343 экипажа.  
Мичманы Михаил Николаевич Малаев,  
Владимир Иванович Агеенко,  
Александр Николаевич Абакшонов

стали назначать вновь прибывающих на службу матросов. Помню всех матросов, служивших в химической службе. Это матрос М. В. Кириченко, матрос В. Елагин, главный корабельный старшина А. А. Мартынихин. В 1987 году, после увольнения в запас мичмана М. Ф. Малаева, на должность техника-химика был назначен мичман Г. Т. Лымаренко — уважаемый всем экипажем человек, до этого занимавший должность старшины команды трюмных дивизиона живучести БЧ-5, пучший старшина команды 3-й дивизии. Старшим инструктором-дозиметристом был назначен мичман А. Н. Абакшонов. К огромному сожалению, сегодня уже нет в живых и Малаева и Абакшонка. К середине 1980-х годов 343-й экипаж очень сильно омолодился, пришло много офицеров и мичманов. Традиции экипажа и обстановка в коллективе не изменились, экипаж, как и прежде, был в полной боевой готовности. Благодаря нашим старшим товарищам молодое пополнение быстро осваивало технику, свою специальность, что позволяло экипажу быть «плавающим». Большую помощь в становлении подрастающего поколения оказывали наши ветераны: капитаны 3-го ранга В. К. Литвинов, Н. А. Красев, С. А. Свистунов, капитан-лейтенант О. А. Алещенко, мичман Г. Т. Лымаренко и многие другие офицеры и мичманы.

С 1983 по 1986 год командиром экипажа был капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортко. В 1984 и 1986 годах экипаж на ПЛА К-481 выполнил задачи боевой службы в Средиземном море. С таким командиром и его заместителем по политической части капитаном 2-го ранга Вячеславом Михайловичем Рыжовым экипажу были по плечу любые задачи. Командирская требовательность сочеталась с заботой о личном составе. Командир был человеком, обладающим тонким чувством юмора. Капитан 1-го ранга А. Н. Шпортко мог шуткой разрядить обстановку, снять напряжение, создать позитивный настрой в самой сложной ситуации. Приведу несколько примеров, которые характерны для нашего командира; выводы делайте сами. А. Н. Шпортко, в отличие от других начальников, не столь часто совершал обход подводной лодки на боевой службе. Но когда в 1984 году врач сделал операцию по удалению аппендицита матросу Кирьяку, командир очень часто навещал его в изоляторе 6-го отсека, где матрос проходил послеоперационное восстановление, и приносил ему гостинцы.

В 1984 году мне было присвоено воинское звание капитан-лейтенанта и классная квалификация «Мастер военного дела».

В апреле 1986 года экипаж вернулся с очередной боевой службы. На пирсе подводную лодку встречали начальники различных рангов. После церемонии встречи в центральный пост спустился флагманский врач подполковник медицинской службы А. С. Васильев и другие офицеры штаба дивизии. Время было вечернее, близко к полуночи. Васильев говорит командиру: «Товарищ командир! Вам срочно надо пройти медкомиссию». Ответ не заставил себя долго ждать: «Сейчас?» — спросил Шпортко. Пауза, и далее: «Бегу!»

Случай на берегу, в казарме экипажа, вызвал у присутствующих на построении не улыбку, а хохот, потому что все получили от высказывания командира эмоциональное вдохновение.

Шутил командир без улыбки на лице, а выглядело это так. Утром на построении капитан 1-го ранга А. Н. Шпортко, приняв доклад старшего помощника капитана 2-го ранга А. Н. Крюкова, поздоровался с экипажем. После чего командир довел до личного состава планы экипажа после боевой службы. Экипажу предстоял переход в Белое море на гидроакустический полигон «Ольха»



на какие-то испытания вместе с представителями НИИ. После этого командир спросил у экипажа, есть ли вопросы. Вопрос задал старший кок-инструктор мичман З. Ф. Савак. Суть вопроса заключалась в следующем: будут ли за работу с наукой давать ордена и медали. Ответ А. Н. Шпортько был спокойным и выдержанным, на его лице ничто не отразилось. С учетом того, что эти события происходили на пике всем известной кампании по борьбе с пьянством и алкоголизмом, командир ответил: «Насчет орденов не знаю, а медали давать будут. „За мужество“ — тем, кто бросил пить, и „За отвагу“ — тем, кто продолжает». Жаль, что такие люди как командир 343-го экипажа капитан 1-го ранга А. Н. Шпортько — грамотные, волевые, умеющие работать с людьми — не замечаются высоким руководством.

В 1987 году мне было присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В конце 1989 года по собственному желанию был назначен на равнозначную должность начальника химической службы атомной подводной лодки К-3 проекта 627А

«Ленинский комсомол» 17-й дивизии подводных лодок. В январе 1991 года был назначен на должность начальника курса на химическом факультете Севастопольского ВВМИУ. В июне 1992 года уволен в запас по сокращению Вооруженных Сил Содружества Независимых Государств в связи с распадом СССР и разделом Черноморского флота между Россией и Украиной.

Ветеран «холодной войны» на море. Награжден четырьмя государственными юбилейными и ведомственными медалями.

С 1994 года занимаюсь индивидуальной предпринимательской деятельностью в области транспортных услуг и строительства, а также работаю по своей специальности — техником по эксплуатации и ремонту оборудования лечебных газов в детской больнице Севастополя.

Женат. Брак зарегистрирован в 1985 году. Жена — Карамянец Ирина Григорьевна, 1961 года рождения. Сын Артем 1988 года рождения. Проживаю в г. Севастополе Республики Крым, Украина.



Боевая служба 1986 года. Средиземное море. День подразделения — день служб подводной лодки.  
 Первый ряд: помощник командира капитан-лейтенант А. А. Гавриленко, командир экипажа капитан 1 ранга А. Н. Шпортько, начальник химической службы капитан-лейтенант М. Ф. Карамянец;  
 второй ряд: мичман З. Ф. Савак, матрос Кирияк, мичман М. Н. Малаев, врич старший лейтенант А. Е. Пищулин;  
 третий ряд: мичман Тюлопин, мичман Н. А. Черкасов, мичман С. П. Маликов

## Игорь Николаевич Кикинов



Родился 20 ноября 1962 года в г. Петрозаводске (Республика Карелия). Родители работали на Петрозаводском лесопильно-мебельном комбинате. Отец Николай Иванович Кикинов — 1931 года рождения, заместитель директора по капитальному строительству. Мама Валентина Петровна — 1938 года рождения, мастер мебельного цеха. До 1975 года жили в Петрозаводске.

В 1970 году пошел в 1 класс средней школы, в которой учился до окончания 5 класса. В начальных классах пел в хоре во Дворце пионеров Петрозаводска. Родители развелись, и в 1975 году мы с мамой переехали в Ленинград, где я учился с 6 по 10 класс. В школьные годы каждое лето проводил в деревне у бабушки и дедушки в Новгородской области. В 7–8 классе ходил в секцию гребли на байдарке. В соревнованиях на первенство Ленинграда в составе четверки занял второе место.

Школу окончил в 1980 году. В этом же году успешно сдал вступительные экзамены в Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского. Зачислен на факультет спе-

циальных энергетических установок. Прошел начальную военную подготовку, принял военную присягу. В 1985 году окончил обучение в училище и был направлен для дальнейшего прохождения службы на Северный флот, в 11-ю флотилию подводных лодок с местом постоянного базирования в г. Мурманске-140 (Гремихе). В августе 1985 года в отделе кадров объединения получил назначение на должность командира группы дистанционного управления 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок.

В ноябре 1985 — феврале 1986 года, будучи прикомандированным к экипажу ПЛА К-53 3-й ДиПЛ, совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море. В апреле 1986 года 343-й экипаж, вернувшись с боевой службы, сдал ПЛА К-481 основному экипажу и убыл в послепоходовой отпуск в дом отдыха ВМФ в Солнечногорске. Отдых после совершенной мною боевой службы на К-53 я проводил со своим экипажем.

В июне 1986 года был откомандирован в экипаж ПЛА К-462 (командир капитан 2-го

ранга Иван Иванович Пахомов). В августе — октябре 1986 года в составе экипажа К-462 на ПЛА К-481 совершил дальний поход на боевую службу для ведения разведки и противодействия учениям ОБМС НАТО «Северная свадьба» (старший на борту командир 3-й дивизии подводных лодок капитан 1-го ранга В. Д. Ямков). В 1987 году награжден медалью «В ознаменование 70-летия Вооруженных Сил СССР». В этом же году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В 1989 году — капитан-лейтенанта.

В 1992 году был назначен на равноценную должность командира группы дистанционного

управления на ПЛА Б-398 3-й дивизии. Уволен в запас в 1994 году по организационно-штатным мероприятиям.

Ветеран «холодной войны» на море.

По завершении военной службы переехал на постоянное место жительства в Санкт-Петербург. Работал прорабом в строительной организации, участковым инспектором, дежурным отдела милиции, заведующим столовой в Учебном центре ВМФ.

Женат вторым браком. Жена Наталия Викторовна.

Семья проживает в Санкт-Петербурге.

## Петр Александрович Киселев



Родился 11 августа 1947 года в Сибири в городе Красноярске. Отец, Александр Михайлович, 1919 года рождения, школьный учитель. Мать, Анастасия Ильинична, 1924 года рождения, работала в оборонной промышленности. Младшие брат и сестра. Дошкольные годы прошли по месту рождения. Сменив работу, родители переехали в город Ачинск Красноярского края. В 1954 году поступил в первый класс средней школы города Ачинска. Учился старательно и прилежно. Больше нравились гуманитарные дисциплины, такие как биология, анатомия и химия. В свободное от занятий время занимался спортом, посещал секции бокса и пулевой стрельбы. Зимой увлекался конькобежным спортом. Входил в состав сборной команды школы по хоккею. В 1965 году успешно сдал выпускные экзамены, окончил 11 класс средней школы. Имел желание продолжить обучение в медицинском учебном заведении.

После школы поехал в город Красноярск. Подал документы для поступления в медицинский институт. Вступительные экзамены сдал, но не прошел по конкурсу. Вернулся домой в Ачинск и поступил на работу электрослесарем на глиноземный комбинат. Продолжил подготовку для поступления в медицинский институт. В июле 1966

года вновь поступал в мединститут, только теперь уже в городе Иркутске. И снова не прошел по конкурсу.

В сентябре этого же года Ачинским ГВК был призван на действительную военную службу и направлен на Тихоокеанский флот. Службу проходил матросом в электротехническом дивизионе электромеханической боевой части легких крейсеров проекта 68-бис «Дмитрий Пожарский» и «Александр Суворов» из состава 82 бригады крейсеров Тихоокеанского флота.



Удостоверение о пересечении П. А. Киселевым экватора на крейсере «Дмитрий Пожарский»



Легкий крейсер проекта 68-бис

Дважды подавал документы для поступления в Военно-медицинскую академию имени С.М. Кирова в городе Ленинграде. В 1968 году длительное время находился в дальнем походе с заходами в порты Индии, Ирака, Ирана, Пакистана, Адена, Йемена и возвратился в порт Владивосток только в сентябре, когда сдача экзаменов и зачисление в академию уже были завершены.

В августе 1969 года был направлен для сдачи вступительных экзаменов в Военно-медицинскую академию имени С.М. Кирова, успешно выдержал все испытания

и был зачислен на факультет подготовки врачей для Военно-Морского флота. В 1975 году окончил полный курс академии по специальности лечебно-профилактическое дело. Решением Государственной экзаменационной комиссии от 24 июня 1975 года присвоена квалификация военного врача, приказом Министра обороны СССР – воинское звание лейтенанта медицинской службы.

После окончания Военно-медицинской академии для дальнейшего прохождения службы был направлен на Северный флот. В Управлении кадров флота получил назначение на должность начальника медицинской службы 343 экипажа атомной подводной лодки 3 дивизии 1 флотилии подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива. В 1976 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта медицинской службы. В декабре 1976 – феврале 1977 года прошел подготовку в Учебном центре ВМФ в городе Обнинске.

В августе – октябре 1977 года в составе 343 экипажа на ПЛА К-481 совершил поход с задачами боевой службы в Северный Ледовитый океан. Была обеспечена безопасность атомного ледокола «Арктика», первого надводного корабля, совершившего переход из порта Мурманск в географическую точку Северного полюса. К-481 находи-



ПЛА К-438. Средиземное море.

Слева во втором ряду – старший лейтенант медицинской службы Петр Александрович Киселев. 1980 год

лась под паковым льдом Арктики, не всплывая, 28 суток. В этот период времени, находясь в сложных навигационных условиях, была сделана операция по удалению гнойного аппендикса матросу Шаготаеву. Операция прошла успешно. Подводной лодке не потребовалось выходить из подо льда для передачи больного матроса на обеспечивающие ледоколы, дрейфующие у границы ледовой кромки. В 1978 году было присвоено воинское звание капитана медицинской службы.

В 1978 году был участником приема ПЛА К-369 от основного экипажа и судоремонтного завода «Нерпа» (поселок Выужный Мурманской области) по завершению на подводной лодке 671 проекта впервые выполненного заводом среднего ремонта вооружения и техники. В 1979 году в составе экипажа был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР.

В 1980 году в составе экипажа на ПЛА К-438 совершил дальний поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря.

В 1981 году подводные лодки дивизии начали переход к новому месту постоянного базирования на Йоканьгский рейд. Экипаж в числе первых был отправлен в гарнизон Островной для достройки и обустройства казармы, в которой должны были разместиться и зимовать штаб и экипажи дивизии. С июня по октябрь 1981 года был откомандирован на 91 экипаж 3 дивизии, в составе которого участвовал в походе на боевую службу в Индийский океан. В этом же году было присвоено воинское звание майора медицинской службы.

В октябре 1983 года был назначен на должность начальника медицинского пункта тыла 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. В названной должности обязанности исполнял до октября 1986 года. В 1986 году для дальнейшего прохождения службы переведен в город Ленинград. Был назначен на должность начальника поликлиники Высшего Военно-Морского училища имени М. В. Фрунзе.

В феврале 1988 года был назначен в научно-исследовательскую лабораторию психолого-педагогической службы военно-морских учебных заведений (НИЛ ППСЛ ВМУЗ) на должность младшего научного сотрудника. Лаборатория подчинялась Заместителю Главнокомандующего ВМФ СССР по Высшим Военно-Морским учебным заведениям. Поступил в Ленинградский государственный университет на психологический факультет по специальности «Возрастная и профессиональная ориентационная психология». Обучался в университете в течении двух лет, так как имел высшее базовое образование. По окончании обучения присвоена квалификация «Практический психолог». В должности младшего научного сотрудника НИЛ ППСЛ ВМУЗ до 1991 года курировал психологическую службу Военно-Морских учебных заведений Черноморского флота, в период с 1991 по 1994 годы – психологическую службу Высшего Военно-Морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола.

В марте 1994 года был уволен в запас ВМФ по достижению предельного возраста пребывания на военной службе. Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы. Награжден государственными юбилейными и ведомственными медалями.

Женат. Брак заключен в 1973 году. Жена Лариса Николаевна. Двое взрослых детей: сын и дочь. Сын в воинском звании капитана 2 ранга проходит военную службу на атомной подводной лодке Северного флота. Три внука и одна внучка.

Продолжает трудовую деятельность по медицинской специальности. Проживает в городе Санкт-Петербурге.

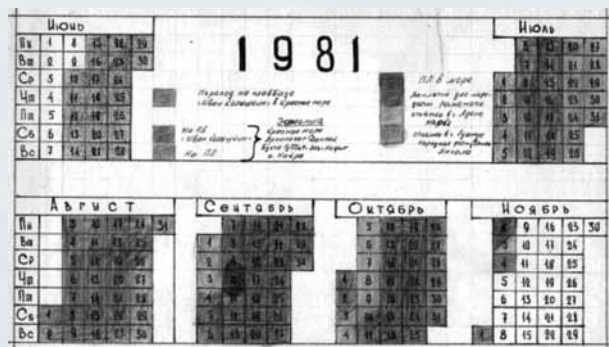


График боевой службы в составе 91 экипажа в 1981 году

## Александр Борисович Кобин



Родился 14 апреля 1967 года в Ленинграде. Детские и юношеские годы прошли в замечательном живописном месте на Карельском перешейке — в поселке Мичуринское Приозерского района Ленинградской области. В те — 1980-е — годы я, как, наверное, и все мальчишки в Союзе, мечтал стать военным, в основном десантником или морским пехотинцем. Одни только фильмы «В зоне особого внимания» и «Ответный ход» решали задачу по призыву молодежи в армию и на флот. Когда в 9 классе начали активно проходить призывные медкомиссии, и в военкомате предлагали поступать в военные училища, уже тогда было принято решение: после 10 класса иду в военное училище.

Надо сказать, что мои родители рабоче-крестьянского происхождения. Мать Галина Федоровна — лесничий. Отец Борис Анатольевич — водитель в лесхозе. Меня ни к чему не принуждали, предоставив самому выбирать дальнейший жизненный путь. Мой дед по линии отца — бывший кадровый военный, специалист-подрывник — был уволен из армии в запас в звании капитана при хрущевском сокращении. Жил и работал в Ленинграде, водил меня по всем музеям города, в боль-

шинстве своем военной тематики, много рассказывал о военной службе и, естественно, повлиял в большой степени на мой выбор стать тоже кадровым военным.

Каждый год весной я приезжал в гости к бабушке с дедушкой и тетям. Они водили меня на майские демонстрации от фабрики «Гознак» на проспекте Огородникова, где работали и когда-то жили в общежитии. Путь пролегал от метро «Балтийская» через мост Обводного канала по Лермонтовскому проспекту мимо Высшего военно-морского училища подводного плавания (ВВМУПП) им. Ленинского комсомола. Кто тогда мог предположить, что я там буду когда-то учиться? На демонстрациях много раз проходил сквозь стоявших в линиях курсантов военно-морских училищ и, возможно, наступал нечаянно на ноги будущим офицерам 343-го экипажа.

В 1974 году пошел в 1 класс. Период обучения в Мичуринской средней школе запомнился прежде всего учителями, дружным классом и друзьями. В то время, в 1970–1980-е годы, компьютеров еще не было и все ребята и девочки занимались в свободное от учебы время спортом, музыкой, ходили в походы, ездили на туристические слеты,

участвовали в олимпиадах. Я успел и поучиться игре на баяне, и позаниматься в лыжной секции. В школе с 7 класса появился военрук (майор, фамилии, к сожалению, не помню) из авиаполка, который принимал участие в инциденте, произошедшем на Дальнем Востоке с корейским «Боингом». При общении с ним на уроках и вне школы в моем сознании отчетливо сформировалось понятие, каким должен быть настоящий офицер. Отмечу тот факт, что из 20 мальчишек нашего выпускного 10 класса в военные училища пошли и поступили 5 человек.

И вот однажды наступил день, когда после очередных разговоров с одноклассниками на тему, куда пойти учиться, Иван Волков, один из моих друзей, предложил поступать вместе с ним в высшее военно-морское училище на подводника, соблазнив тем, что быть подводником престижно, денежно и еще что-то, сейчас уже и не вспомню. А самое главное — что его дядя, морской офицер, отвезет нас на своем автомобиле в лагерь на Красную Горку. Решение принято, документы поданы. Оставалось еще много времени на окончание школы, сдачу экзаменов, последующий выпускной, прощальный поход на берег Вуоксы, немного отдыха, подготовку сумок — и в путь. Ваня дядя не обманул, и в срок заезда доставил нас в лагерь абитуриентов, где конкурс по тем временам составлял 5–6 человек на место. Так как «волосатой руки» у нас не было, а знаний для набора заветного проходного балла не хватило, в один из жарких июльских дней мы обнаружили свои фамилии в списках не прошедших отбор. Обидно, конечно, было до слез. Вернулся в Ленинград, куда идти дальше — понятия не имею, но твердо решил, что в следующем году точно поступлю в училище.

Поехал подавать документы в Кораблестроительный институт: умные ребята подсказали, что если отучиться год, то после первого курса в училище примут по результатам собеседования. Оказалось, что для поступления без экзаменов в «Корабелку», тоже баллов не хватает, нужно снова сдавать экзамены. На эмоциях сдал первый экзамен, математику, на тройку —

и понимаю, что снова пролетаю. Там же в холле нас, «неудачников», какая-то женщина (как потом выяснилось, наш будущий мастер, классный сварщик 6 разряда) агитирует идти в техническое училище № 15 при Адмиралтейском заводе (ныне «Адмиралтейские верфи», а еще ранее — завод Марти). Соглашаюсь и иду осваивать профессию электросварщика, параллельно поступаю на подготовительные курсы для сдачи экзаменов в Кораблестроительный институт и для повторного поступления во ВВМУПП. Курсы платные, но я уже тогда получаю неплохую стипендию — 80 рублей. Жить пошел к бабушке, так как в общежитии, почувствовал, было бы не до учебы.

Судьба ненароком сводит меня с подводным флотом. На учебной практике попадаю в цех, где на стапелях стоят огромные обечайки будущих субмарин. В конце практики мастер цеха доверил мне заварить несколько участков на самой кормовой оконечности будущего прочного корпуса заказа. Интересно было понаблюдать изнутри, так скажем, в момент зачатия, кто и как строит подводные лодки. Для большей уверенности в достижении намеченной цели написал письмо в комсомольскую организацию завода с просьбой направить меня по комсомольской путевке в ВВМУПП им. Ленинского комсомола. В итоге знания, полученные на подготовительных курсах, комсомольская путевка, опыт прошлогоднего провального поступления плюс мое большое желание закончились тем, что я был зачислен на минно-торпедный факультет училища. Курс молодого бойца, далее присяга — и первое увольнение теперь уже курсанта ВВМУПП им. Ленинского комсомола. Мечта сбылась!

В середине обучения на первом курсе, зимой, видя как живут однокурсники-спортсмены, решил войти в состав сборной училища по лыжам, так как ранее этим спортом занимался. Хорошо выступил на соревнованиях и приказом начальника училища был зачислен в команду. Надо, наверное, похвастаться и сказать, что на третьем курсе, в 1988 году, команда нашего училища стала чемпионом среди высших военно-морских учебных заведений и Военно-морской академии. Я



занял первое место в гонке на 15 км и в эстафете 4×10 км. Как-то начальник команды Игорь Николаевич Петров сказал, что можно было не делать такой длинный путь при поступлении в училище, а поступить с первого раза, обратившись к нему. «Знал бы прикуп — жил бы в Сочи» или «Что ни делается — всё к лучшему», — говорят известные поговорки.

Учеба в училище занимает довольно большую часть жизненного пути любого курсанта. Начиная с курса молодого бойца (КМБ) и заканчивая получением кортика за этот период в 5 лет, из бритоголовых мальчишек ты и твои однокурсники превращаетесь в красивых молодых лейтенантов. Вспоминать можно долго и много, ведь мы проходили обучение еще в СССР. Тогда еще только пришел начальником училища Герой Советского Союза контр-адмирал Егор Андреевич Томко, немало послуживший в Западной Лице на подводных лодках 3-й и 11-й дивизий, с его требовательностью к дисциплине и порядку (кто служил под его командованием, меня поймет). Утро понедельника начиналось примерно одинаково: построение училища, читка приказа и для особо «отличившихся», переход из разряда курсантов в матросы. С нашего курса не дошли к заветным звездочкам человек двадцать. С некоторыми из них общаюсь до сих пор; хорошие мужики, могли бы стать прекрасными офицерами, но случай решил всё.

Это из отрицательного. Позитивного, конечно же, было больше. Это и первая практика на крейсере, стоявшем у стенки, «Саше Невском» — так называли его курсанты, и морская пехота в Спутнике Мурманской области, дальний поход на «Смольном», незабываемая практика на катерах в Финском заливе после третьего курса, практика в бригаде дизельных подводных лодок в Палдиски и стажировка в Гремехе. Всё это в «промежутках» между напряженной учебой и караулами, нарядами по камбузу, легководолазной подготовкой на учебно-тренировочном корабле и самоподготовкой, экзаменационными сессиями, увольнениями и отпусками, парадами на Дворцовой площади и приборами.

А еще было необходимо: чистить картошку; посещать танцы в клубе училища и встречаться с девушками; выспаться на какой-нибудь лекции после незапланированного увольнения — так называемого «самохода»; ходить на тренировки; мыться в банях на Балтийском вокзале; пить пиво в гостинице «Советская»; сдавать кровь, чтобы заработать дополнительную порцию второго блюда на ужин и внеочередное увольнение к девушке, которая накануне увела тебя с танцев, всю ночь не давала спать, а утром в знак благодарности показала, где находится училище, и довела до контрольно-пропускного пункта. А закончилось всё это написанием и защитой диплома. Как тогда шутили, «пять минут позора и кусок хлеба у тебя в кармане».

Жарким июльским днем отгремели звуки парадного оркестра, на плацу училища бывшие курсанты пятого курса вдруг превратились в молодых лейтенантов. Жизнь идет по спирали, и снова всё необходимо начинать сначала. По распределению начальника курса мне была оказана честь убыть для дальнейшего прохождения службы в город Мурманск-140, Край летающих собак и кошек. Так как я в Гремехе уже был, особого волнения и беспокойства не испытывал, но всё же чувство вылета из насиженного гнезда было. Тем более что долгожданный летний отпуск скоро закончился, был взят большой родительский синий чемодан и билет на самолет в Мурманск.

На самолете прилетел на Йоканьгский аэродром в субботу. Этот рейс подвернулся случайно. В основном в Гремеху приходится добираться на теплоходе. Полет на малой высоте запомнился бесконечной тундрой с пасущимися оленями и белыми гусями. Временно устроился в гостинице. Все теплое августовское воскресенье прошло в каком-то томительном ожидании: куда направят из кадров флотилии, я не знал. В понедельник с утра всё разрешилось, и уже после обеда вместе с другими вновь назначенными лейтенантами я был представлен 343-му экипажу как командир торпедной группы. Это было 6 августа 1990 года. Командир, на тот момент времени еще капитан 3-го ранга А. В. Утин, старший помощник капи-

тан 3-го ранга С. Л. Воробьев, замполит капитан 2-го ранга С. Н. Муравьев, помощник командира капитан 3-го ранга О. А. Мурыгин, командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Б. Ф. Стулов, мой непосредственный начальник командир БЧ-3 старший лейтенант А. С. Шамин, командир БЧ 1 старший лейтенант А. В. Заводских, командир БЧ-4 — начальник РТС капитан-лейтенант С. Г. Жаравин, командир дивизиона движения капитан 3-го ранга В. С. Захаров, командир электротехнического дивизиона капитан-лейтенант Д. Г. Сергиевский, командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга В. И. Горячев. Вместе со мной с разницей одна-две недели на экипаж прибыло 8 молодых лейтенантов — какой-то урожайный год, видимо, был. Это были: командир ЭНГ БЧ-1 Алексей Потешкин, командир гидроакустической группы Александр Кривоконев, командир группы ОСНАЗ Андрей Мандрик, командир электротехнической группы Михаил Крапивницкий, командир группы дистанционного управления Валентин Плихта, начальник химической службы Геннадий Довженок, врач Шалин. Экипаж в это время держал подводную лодку К-398 капитана 1-го ранга Ф. А. Мезенова и готовился к сдаче задач Л-2 и Л-3. Нам сразу пришлось вливаться в коллектив, были выданы зачетные листы и, как говорится, служба началась.

С жильем в гарнизоне в это время было не просто, мне отдал свое место в комнате общежития капитан-лейтенант Саша Чередов. Холостякам в бытовом плане было проще. Кормили на камбузе дивизии очень хорошо. Многие офицеры и мичманы камбуз посещали редко, поэтому, как правило, лишний кусочек или стаканчик всегда был. Нередко, возвращаясь с подводной лодки в казарму, на обед я заходил в городскую столовую на улице Соловья. Она была по пути, да и рубль за обед было отдать недорого. Забегая вперед, скажу, что года через четыре ситуация в корне изменилась: жилья стало больше, особенно в верхних домах по улице Бессонова, а еды и денег меньше.

Минно-торпедная боевая часть (БЧ-3), в которую я был назначен командиром торпедной группы, состояла из командира боевой части старшего лейтенанта Андрея Станиславовича Шамина, старшины команды торпедистов мичмана Виктора Евгеньевича Гольтыпина, старшины команды торпедных электриков мичмана Владимира Витальевича Посметного, командира отделения торпедистов матроса Александра Григорьевича Петрова, торпедиста матроса Евгения Евгеньевича Хрионовича, торпедного электрика матроса Александра Васильевича Кожевникова.

Моряки тогда служили 3 года. Их подготовка была на высоте, не говоря уже о мичманах, прослуживших 10 и более лет. Материальную часть своего заведования знали, что называется «ОТ» и «ДО». Такое положение было во всех подразделениях. Это сохранилось в экипаже с давних времен. В этом плане нам, молодым лейтенантам, повезло. Устройство подводной лодки приходилось изучать, но получить ответ на интересующий вопрос всегда было у кого. Раскачиваться времени не было, так как в конце сентября уже планировались выходы в море. Было нелегко: наряды и дежурства по части, гарнизонные патрули, своя боевая часть, документация, стрелковое оружие корабля с сейфами и бесконечными бирками, тренировки корабельного боевого расчета, зачетные листы, приказы, допуски, боевые листки, всякие неожиданные поручения от старших товарищей, по субботам — парково-хозяйственные дни по уборке территорий и улиц, закрепленных за экипажем домов. В целом отрезок времени с августа 1990 по 1992 год — период моего становления подводником — пришелся, как потом оказалось, на закат той эпохи, которая была лет ...дцать назад, во времена Л. И. Брежнева.

Немного обидно за то, что не удалось пройти на экипаже ни одной боевой службы, хоть, по слухам, и готовились. Выходы в море, конечно же, были — для обеспечения чьей-то боевой подготовки, закрытия района, выполнения учебных задач и стрельб. Командир был недавно назначен на должность и вво-

дил экипаж в состав сил постоянной готовности. К тому же времени сменился командир 3-й дивизии, им стал капитан 1-го ранга Г. А. Титаренко. Он выходил с нами в море и принимал курсовые задачи.

Лечь спать после вахты удавалось не всегда. Сигнал «Учебная тревога!» был на тот момент самый актуальный на всем протяжении десяти дней плавания. Мой первый выход в море оказался для меня не совсем удачным. Организм почему-то взбунтовался, и как только наступал момент погружения, начинал жутко болеть живот и подниматься температура, при всплытии начинала болеть голова. Пару вахт на боевом информационном посту за меня кто-то отстоял. Врач никакой диагноз не выявил. Навестить меня в каюту, где я лежал на верхней полке, приходил заместитель командира по воспитательной работе Сергей Николаевич Муравьев. После того раза ничего подобного больше со мной не происходило. Феномен оказался не разгадан.

Еще один необычный случай произошел со мной в другой раз. Обычная вахта по БГ-2 — подводная, вторая боевая смена, я на боевом посту БП-23 у приборов управления торпедной стрельбой (ПУТС) «Брест», в центральном посту горит дежурное освещение, слышен шум работающих механизмов и приборов. До этого на подводной лодке проходило довольно продолжительное учение по борьбе за живучесть. Не выспался и неожиданно для себя заснул. Через какое-то время отдаленно слышу голос командира: «Боевая тревога! Торпедная атака, торпедные аппараты № 1 и 2 к выстрелу приготовить!» Командир БЧ-3 отвечает: «Есть! Торпедные аппараты № 1 и 2 к выстрелу приготовить!» У меня внутреннее смятение: что? как? почему? Идет подготовка к стрельбе, я должен быть на торпедной палубе. Что я делаю здесь? Открываю глаза и ничего не понимаю. В центральном посту ничего не изменилось, а «торпедная атака» продолжается. Уже прозвучало: «Торпедные аппараты ТОВСЬ!» Трясу головой, тру рукой глаза и окончательно просыпаюсь. Слышу как со стороны командирского диванчика, возле

штурманской рубки, обыкновенный магнитофон воспроизводит запись ранее проведенной настоящей торпедной атаки. Видимо, командир анализирует правильность действий корабельного боевого расчета. Оставалось только облегченно выдохнуть и запросить разрешение у вахтенного офицера отлучиться помыть лицо.

Где-то в декабре «моря» закончились, 343-й экипаж выполнил все поставленные задачи, произвел передачу подводной лодки ее родному экипажу и начал готовиться к убытию в отпуск. Нам, молодым лейтенантам, отпуск не полагался — мы его в этом году уже отгуляли, — и нас оставили с моряками: стоять дежурными по части и отчасти нести гарнизонные и дивизионные наряды. Помню, как выдавали офицерам и мичманам отпускные, еще тогда «настоящие» деньги, пачки 25-рублевков. Даже будучи лейтенантом, ты мог позволить себе без особого удара по своему бюджету слетать, например, на самолете в Ленинград и обратно.

Лейтенантам с отпуском всё равно повезло. В июне — июле 1991 года экипаж убывал в очередной отпуск. Уйти летом в отпуск всегда считалось большим везением, тем более что и продолжительность отпуска была приличная, а кто прослужил побольше нашего, то отпуск достигал около трех месяцев. Сойдя с трапа теплохода, купил билет на поезд и до его отхода успел съездить в Североморск, в войсковой отдел по туристическим путевкам, где приобрел «горящую» путевку на турбазу в Ташкент, тогда еще Узбекской ССР. С большим трудом в Ленинграде через военного коменданта удалось купить билет на самолет Ленинград — Ташкент, и уже через пару дней я кушал узбекский плов вприкуску с зеленым чаем на 35-градусной жаре, в тени какого-то дерева у чайханы. Отдохнул прекрасно. Молодой, неженатый, при деньгах, туристическая группа со всех уголков СССР. И семейные, и незамужние. Четыре дня в гостиницах Ташкента, далее автобусом на Чимганский перевал. Горы, купание в горных ледяных речках, сон под открытым звездным небом, плов с

горячительными напитками, фуникулер. Потом автобусом в Самарканд на два дня: достопримечательности — ресторан, поездом в Бухару на два дня: достопримечательности — ресторан, чуть кошелек на рынке не умыкнули, возвращение в Ташкент на два дня: и снова достопримечательности — ресторан. Первый отпуск получился самым запоминающимся и лучшим. Как говорится, отдыхать не мешки ворочать, а Родину защищать кому-то надо, и вот теперь уже «Клавдия Еланская», на борту которой, кроме меня, еще часть отдохнувших офицеров и мичманов экипажа — с семьями и без оных. Причаливает левым бортом к пирсу в Гремихе. И всё начинается заново: сбор экипажа, постановка задач, прием корабля, несение вахт, сбор по ветру 1 и ветру 2, боевое дежурство, перешвартовки, выход в море и так далее и тому подобное, без чего не может быть военноморской службы.

Через год службы, как и было положено, мне было присвоено звание старшего лейтенанта. 20 декабря 1991 года я был назначен на должность командира БЧ-3 343-го экипажа 3-й дивизии. Через полтора года службы старший лейтенант и командир боевой части — согласитесь, начало неплохое. Жаль, не отпустили для обучения в Обнинск, в Учебный центр. В числе убывших на учебу был наш начальник химической службы Гена Довженок, который с женой и ребенком снимал комнату, как оказалось позже, в квартире у будущей моей супруги (с его подачи я с ней в дальнейшем и познакомился).

Командир минно-торпедной боевой части на экипаже подводной лодки проекта 671 являлся вахтенным офицером 1-й боевой смены, командиром 1-го отсека, командиром носовой швартовой команды, руководителем торпедо-погрузочной партии. До конца 1992 года имел допуск по форме № 1, так как на борту имелось оружие с ядерным боеприпасом (ЯБП). Кроме того, отвечал за учет, хранение, выдачу и сбережение стрелкового оружия и боеприпасов. Так что ответственности хватало, и всем известное место почти всегда было в мыле. В 1992 году познал все прелести несения ходо-

вой вахты в надводном положении, особенно в непогоду. Поначалу никак не мог определиться с одеждой: нужно, чтобы не промокало и было тепло, а специализированной одежды на такой случай не предусмотрено. Канадка промокала насквозь и едва успевала высохнуть к следующей вахте; пробоval КЗМ (комплект защитный морской), но под него много не наденешь — сухо, но холодно. Дошло до абсурда: пробоval одеть гидрокombineзон от ИСП-60 (индивидуальное снаряжение подводника, 1960 года). Под конец вахты воды набралось по щиколотку. У знакомого пожарника выпросил костюм защитный изолирующий (КЗИ) большого размера и проблема была решена. Один раз подводную лодку с борта на борт заливало так, что боцмана старшего мичмана Славу Щенского отозвали вниз, а меня пристегнули дополнительно швартовым поясом и прикрыли верхний рубочный люк, чтобы центральный не заливало водой. В тот раз мой нос несколько раз чувствительно прижимало к гидрокомпасу в момент накрытия волной, ощущения непередаваемые. Что творилось внутри отсеков — лучше не описывать. Зато как здорово было стоять на мостике в хорошую погоду — свежий морской воздух, солнце или звезды, шум моря, покурить всегда угощали.

Перед самым новым 1993 годом 31 декабря готовлюсь к смене, будучи дежурным по столовой дивизии, и вдруг гаснет свет. Дома, на Бессонова 19, в квартире начхима, который уехал учиться на особиста в Новосибирск, моя супруга Алена готовится к накрытию праздничного стола и приему гостей. Нет света — чего расстраиваться: к празднику обязательно дадут, какая-нибудь профилактика. После смены добираюсь домой — темно, горят свечи, всё приготовлено, осталось только разогреть, а плита электрическая. Пришли гости, а света всё нет. Стали провожать и проводили Старый год, но и после этого свет не появился. Потом при свечах встретили Новый год — более романтично, чем планировалось. Но мы так и остались без горячего. В квартирах темно, второе не погреть, воду не вскипятить — произошло что-то серьезное и неожиданное. Как в дальней-

шем оказалось, ветер повалил опору линии электропередач от Серебрянской ГЭС на Гремиху. Так и прожили около месяца со свечками, керосиновыми лампами и таблетками сухого спирта. Свет давали по графику на 2 часа в день. Для освещения города были введены ГЭУ двух подводных лодок. Городские котельные всё время были запитаны от резервных дизель-генераторов, поэтому горячая вода и отопление были постоянно. Самый дефицит представляли на тот момент керосиновые лампы, керосин, свечки и бензиновые горелки.

Ситуация усугублялась тем, что в этот период из-за перестройки и ельцинской вакханалии начался необратимый процесс разрушения гарнизона. К весне 1993 года в доме 19 по улице Бессонова, в котором мы временно проживали, жителей оставалось процентов 10, при том что часть квартир на площадках были открыты и брошены. Мы с женой перебрались вниз, на улицу Соловья, дом 11, в бывшую квартиру командира БЧ-4 С. Г. Жаравина. Весной 1993 года стало известно о предстоящем сокращении нашего экипажа, и мне предложили должность командира БЧ-3 на ПЛА Б-438. Вместе со мной на Б-438 перевелся наш штурман Андрей Заводских, с которым мы там прослужили почти до августа 1995 года. Время службы на Б-438 — это было сложное время в плане периодического отсутствия как денежного довольствия, так и других видов довольствия. Например, находясь в ремонте в г. Полярном в сентябре — декабре 1993 года на плавказарме кормили так плохо, что к концу рабочего дня все бежали в город в пельменную, добирать калории. В сентябре 1994 года мне было присвоено очередное воинское звание капитан-лейтенанта. Утро на построении дивизии начиналось тем, что зачитывался приказ о прикомандировании на выход какой-либо из подводных лодок в море, и со всей дивизии комплектовался состав экипажа для этой подводной лодки, так как свои специалисты по тем или иным причинам отсутствовали. Соответственно нехватка людей сказывалась на службе других экипажей, так как вахты и наряды, в том числе гарнизонные, никто не отменял. Так

родилась крылатая фраза командира 3-й дивизии контр-адмирала Г. И. Полуховича: «В море мы все можем ходить, а вы попробуйте на берегу послужить». Все эти ежедневные трудности — «тяготы и лишения воинской службы», как их называли, — в Гремихе переносились значительно легче, чем в других базах Северного флота, так как само расположение пирсов, казарм и жилых домов было уникально. Удалось побывать и в Гаджиеве, и в Видяеве, послужить в Западной Лице в 33-й дивизии, но нигде я так уютно себя не ощущал, как в Гремихе. Конечно, осознание этого пришло уже позже. Сожалею, что перед предстоящим сокращением с Б-438 в августе 1995 года перевелся на торпедную базу в Североморск, а не остался послужить на К-147 в экипаже капитана 1-го ранга А. А. Гавриленко, куда меня приглашали. Уже через полтора года, в ноябре 1996 года, снова пошел служить на подводную лодку, только в Западной Лице на Б-524, костяк которой составил экипаж капитана 1-го ранга И. Б. Грима из Гремихи, отучившийся в учебном центре в Обнинске. На Б-524 в декабре 1996 года мне было присвоено очередное воинское звание капитана 3-го ранга. Летом 1998 года был переведен в экипаж капитана 1-го ранга Мирошникова, в котором прослужил командиром БЧ-3 до августа 1999 года.

В связи с предстоящим переводом Б-524 в Отделение фондового имущества перевелся в Обнинск, в 510-й учебный центр ВМФ на должность старшего инженера учебно-тренировочного комплекса. В 2000 году в должности преподавателя 4-го цикла мне было присвоено звание капитана 2-го ранга.

Уволен в запас в сентябре 2002 года по организационно-штатным мероприятиям. Награжден медалями «За отличие в военной службе» II и III степени, юбилейной медалью «В ознаменование 100-летия подводного флота России».

В настоящее время с семьей проживаем в Обнинске. Занимаемся предпринимательской деятельностью в сфере торговли офисной мебелью. Воспитываем дочь. В свободное время увлекаюсь рыбалкой, в основном зимней, хожу на лыжах и в бассейн.

## Анатолий Григорьевич Кононюк



Родился 28 октября 1938 года в селе Бозок Хемского района Люблинской волости Польской республики. Родители — крестьяне. В начале 1945 года семья была репатрирована в Советский Союз, в Запорожскую область. В этом же году пошел в 1 класс. В 1947 году переехали в город Ковель Волынской области. В 1955 году окончил среднюю школу и поступил в горно-техническое училище в городе Торезе Донецкой области. В 1956 году окончил обучение в училище, получил шахтерскую специальность. Был принят на работу на должность машиниста врубовой машины на шахте в городе Торезе.

В октябре 1958 года призван на военную службу в Вооруженные Силы СССР. Призывной комиссией военного комиссариата был определен на службу в Военно-Морском флоте. После курса начальной военной подготовки и принятия военной присяги был направлен в Экспедицию особого назначения — ЭОН-35 Севастопольского гарнизона. Экспедиция занималась разделкой корпуса затонувшего в октябре 1955 года линейного корабля «Новороссийск».

В 1961 году сдал вступительные экзамены и поступил в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище на электротехнический факультет. После окончания в 1966 году училища был направлен на Тихоокеанский флот.

Прибыл в штаб Тихоокеанского флота во Владивосток. В управлении кадров флота получил назначение в дивизион движения электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки первого поколения проекта 627А на должность командира группы контрольно-измерительных приборов и автоматики. Организационно экипаж входил в состав 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии с местом постоянного базирования в поселке Рыбачьем бухты Крашенинникова Авачинской губы полуострова Камчатка.

В 1967 году присвоено воинское звание старшего инженера-лейтенанта. В ноябре 1967 — январе 1968 года в составе экипажа на ПЛА К-14 выполнил задачи автономного плавания к Западному побережью США с целью ведения разведки, вскрытия системы противолодочной обороны побережья и тактики действия противолодочных сил против советских подводных лодок. По приказанию с управляющего командного пункта К-14 заняла район поиска, слежения и атаки по приказанию ударного авианосца 7-го флота ВМС США, следующего к побережью Демократической Республики Вьетнам. При работе ГЭУ обоих бортов на 100% мощности в энергетических отсеках обнаружено повышение радиоактивности. Принятыми мерами определена причина появления активности и ее повышения — реактор правого борта. Мощность ГЭУ правого борта снижена до 30%. Введены временные ограничения для вахтенных энергетических отсеков. Задачи, поставленные подводной лодке, выполнены успешно. При возвращении в базу специальная комиссия вину личного состава исключила.

В 1969 году присвоено воинское звание инженера-капитан-лейтенанта. В сентябре — ноябре 1969 года в составе экипажа на ПЛА К-115 выполнял задачи автономного плавания в Филиппинском море с задачей поиска и слежения за авианосными ударными соединениями 7-го флота ВМС США.

В 1970 году 343-й экипаж прошел переформирование по штату экипажа атомной подводной лодки второго поколения проекта 671. В мае 1970 года с моего согласия был назначен на равнозначную должность командира группы контрольно-измерительных приборов и автоматики ПЛА К-14 45-й дивизии. В сентябре 1970 года был назначен на должность командира электротехнического дивизиона электромеханической боевой части атомной подводной лодки с баллистическими ракетами первого поколения проекта 658М 45-й дивизии.

В 1972 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга — инженера. В 1975 году присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В феврале 1976 года для дальнейшего прохождения военной службы был переведен в распоряжение командующего Черноморским флотом и назначен на должность старшего офицера отдела главного механика 31-го НИЦ ВМФ (научно-испытательного центра) в Феодосию. С мая 1977 года — главный механик научно-испытательного центра. Присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. В июне 1981 года был назначен на должность старшего инженера-испытателя 4-го отдела 31-го НИЦ ВМФ.

В октябре 1986 года уволен в запас Вооруженных Сил СССР по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

Женат. Брак зарегистрирован в 1966 году. Жена Лидия Алексеевна. Дочь 1967 года рождения. Внучке 21 год. Проживают в Севастополе.

## Александр Петрович Крамарчук



Родился 1 марта 1960 года в г. Дубоссары Молдавской ССР. Отец Крамарчук Петр Максимович, 1926 года рождения — кадровый военный, участник Великой Отечественной войны. Служил стрелком-радистом на бомбардировщике Пе-2, имеет ранение. В настоящее время на пенсии, проживает в Санкт-Петербурге. Мама, Зоя Ивановна, работала продавцом в солдатской чайной, затем в гарнизонных магазинах. Умерла в 2009 году, похоронена в поселке Шушары. Когда я родился, отец был в звании старшего лейтенанта (в войну служил срочную). За годы службы отца в Вооруженных Силах СССР побывали на Дальнем Востоке, Урале. Военную службу отец закончил в Одесском военном округе в г. Бельцы МССР в должности заместителя начальника особого отдела дивизии. Сестра Людмила, 1954 года рождения, в настоящее время проживает в Санкт-Петербурге.

Хорошо запомнилась средняя школа № 2 г. Бельцы, в которую я пришел в четвертый класс и которую закончил в 1977 году. По уровню преподавания — одна из сильнейших в городе. С благодарностью вспоминаю своего классного руководителя Я. Н. Линденбойма, учителей Н. Н. Новицкую, Л. Г. Жук, А. Г. Четверикова. Основными увлечениями в школе были туризм, легкая атлетика, гребля на байдарках и каноэ — по этому виду спорта имел первый разряд. Увлечения не мешали

учебе, учился ровно по всем предметам, школу закончил с одной четверкой — по черчению. Сейчас с юмором говорю, что благодаря этой четверке пять лет «учился» проводить карандашом прямые линии в военно-морском училище.

Всегда мечтал быть военным, поэтому после окончания школы в 1977 году поступил в Калининградское высшее военно-морское училище. Почему в КВВМУ? Только потому, что там на артиллерийском факультете уже учились два моих друга — Алик Максимчук и Сергей Плеченко. После первого курса проходили практику в Балтийске в полку морской пехоты, принимали участие в учениях Объединенных Вооруженных Сил стран — участниц Варшавского договора «Балтика-78» (высаживались с катеров на воздушной подушке типа «Джейран», «Кальмар», «Скат» в составе десанта на остров Сааремаа). Учебной ротой руководил капитан Иорданов, который, к сожалению, впоследствии погиб в Чечне. В 1979 году на крейсере «Октябрьская революция» с дружественным визитом побывал в ГДР — в портах Росток и Варнемюнде.

В 1979 году в составе курса был переведен в Высшее военно-морское училище подводного плавания им. Ленинского комсомола в Ленинграде. С особой теплотой вспоминаю преподавателей и командиров, прививавших любовь к морю:



Г. Л. Неволлина, В. П. Кулибабу, М. М. Каширина, А. Н. Сопрунова и многих-многих других. Забегая вперед, скажу, что никогда бы не предполагал, что в 1985 году, будучи назначен штурманом ПЛА К-306, стану преемником А. Н. Сопрунова — легендарного «дяди Толи», который в училище вводную лекцию по астрономии начинал словами: «Всё изменяется под знаком зодиака — Лев становится Стрельцом, Дева становится Раком».

После третьего курса проходил практику на подводных лодках 19-й дивизии в Гаджиеве.

Стажировку после пятого курса проходил в феврале 1982 года в Западной Лице на ПЛА К-481 проекта 671, командир капитан 1-го ранга А. Н. Шпортко.

Высшее военно-морское училище подводного плавания им. Ленинского комсомола окончил в 1982 году по специальности «инженер-штурман».

Службу начал в Западной Лице в 3-й дивизии подводных лодок на ПЛА К-481 проекта 671 в должности командира электронавигационной группы штурманской боевой части. В это время подводные лодки К-481 и К-398 временно входили в состав 33-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота.

В 1982 году в составе 172-го экипажа (командир капитан 1-го ранга С. П. Малацион) на ПЛА К-488 проекта 671РТ 33-й ДиПЛ 1-й ФлПЛ (старший на борту капитан 1-го ранга А. Ф. Пахуров, в то время командир ПЛА К-398) принял участие в походе на боевую службу в Средиземное море.

В 1984 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В 1985 году выполнил задачи боевой службы на ПЛА К-53 3-й дивизии. В 1985 году ПЛА К-481 после завершения среднего ремонта на СРЗ «Нерпа» во Вьюжном совершила переход к месту постоянного базирования в г. Мурманск-140.

В 1985 году был назначен командиром штурманской боевой части ПЛА К-306. В 1986 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

В 1988 году по результатам боевой службы в Средиземном море на ПЛА К-306 (командир капитан 2-го ранга С. Б. Шестериков, старший на борту командир 3-й дивизии контр-адмирал В. Д. Ямков) был представлен к награждению медалью «За боевые заслуги», награду получил в 1989 году. В этом же году присвоено звание «капитан 3-го ранга». За период 1985–1988 годов принимал участие в четырех походах на выполнение задач бое-

вой службы. В 1988 году присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса».

Осенью 1992 году по предложению командира 343-го экипажа капитана 2-го ранга А. В. Утина и с моего согласия был назначен заместителем командира 343-го экипажа по работе с личным составом. В декабре 1992 года присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. В последующем был назначен помощником командира ПЛА Б-398 по работе с личным составом.

В 1996 году уволен из Вооруженных сил Российской Федерации по организационно-штатным мероприятиям. В 2000 году в связи с тем, что для получения процентной надбавки к пенсии за службу в условиях Крайнего Севера не хватало выслуги 1 год и 4 месяца, призван на военную службу, которую проходил на ПЛА К-38. В феврале 2004 года уволен в запас в связи с организационно-штатными мероприятиями с должности командира электромеханической боевой части ПЛА К-38.

Ветеран «холодной войны» на море. За время службы награжден шестью государственными и юбилейными ведомственными медалями, почетным знаком губернатора Мурманской области «За доблестную службу в Заполярье».

В 2000–2003 годах заочно обучался и успешно закончил Северо-западную академию государственной службы при Президенте РФ в Санкт-Петербурге. Присвоена квалификация менеджера по специальности «Государственное и муниципальное управление».

В 2004–2006 годах — начальник учреждения «Служба заказчика» Управления городского хозяйства администрации закрытого административного территориального образования (ЗATO) г. Островной Мурманской области.

Являлся депутатом Совета депутатов ЗATO Островной двух созывов (2000–2004 и 2005–2008 годов). В 2007 году полномочия депутата с себя сложил по просьбе главы ЗATO Островной.

Из Грехихи уехал в 2006 году. По приезду в г. Колпино Ленинградской области работал в ООО «Квартал 17А», затем управляющим товарищества собственников жилья. В 2010–2012 годах работал главой администрации муниципального образования Тельмановское сельское поселение Тосненского района Ленинградской области.

С 2013 года — депутат Совета депутатов МО Тельмановское сельское поселение, избран заместителем главы МО.

## Николай Алексеевич Красев



Родился 23 мая 1951 года в Якутии, в семье геологоразведчиков. Отец Алексей Григорьевич, 1924 года рождения, до Великой Отечественной войны и в первые годы оккупации проживал в Брянской области. В 1943 году интернирован на территорию фашистской Германии. В 1945 году освобожден частями Красной Армии. Прошел государственную проверку, уехал на работу в «Дальстрой». С 1949 года работал в различных геологоразведочных экспедициях Якутского территориального геологического управления буровым мастером. Мама Александра Яковлевна родилась в 1929 году в Алтайском крае. В 1948 году выехала в Магаданскую область к старшей сестре, где познакомилась с моим будущим отцом. Создали семью, в браке прожили 51 год. Мама работала в медицинском пункте геологоразведочного подразделения при наличии штатной должности. В 1971 году отец от Правительства СССР получил трехкомнатную квартиру в г. Белые Берега Брянской области как лицо, отработавшее в районах Крайнего Севера в полевых условиях 25 лет и более. Квартиру поменяли на жилье в г. Кривой Рог, где проживала родная сестра мамы. В 1974 году покинули Крайний

Север и стали постоянно проживать в Кривом Роге. Родители умерли: отец в 1999 году, мама — в 2009 году. Оба похоронены на Украине в Кривом Роге. Старшая сестра Валентина, 1949 года рождения, с 1967 года по настоящее время проживает в Кривом Роге. Пенсионерка.

Дошкольные годы прошли интересно и промелькнули незаметно. Постоянно был занят каким-нибудь интересным делом. В течение дня было необходимо успеть встретиться с друзьями, залезть в хранилище керна, что категорически запрещалось, посмотреть ящики с новыми пробами, выполнить поручения мамы по дому и накормить кошку. Самым приятным и увлекательным занятием была рыбалка. Зимой были свои прелести: санки, лыжи, горка и охота на куропаток. Но и обязанности зимой были более сложные и ответственные: постоянное наличие дров рядом с печью в квартире и растопка для печи.

В 1958 году пошел в первый класс. К этому времени умел читать, писать и считать. Учился легко, без каких-либо усилий. В 1 классе стал октябренок. В начальной школе проучился только три класса. Каждую четверть и по итогам года объявлялся отличником учебы. С 4 класса начал посещать среднюю школу прииска Депутатский.

Учебную программу осваивал легко. В 4 классе был принят в пионеры, выполнял различные поручения. Читал много дополнительной литературы. Нравилось заниматься самостоятельно. Записался в поселковую библиотеку. Особенно интересовали книги о Великой Отечественной войне. Посещал фотокружок. В мае 1965 года был принят в комсомол, избирался комсоргом класса. Участвовал в школьных и районных олимпиадах по всем предметам. Занимал призовые места. В 10 классе в составе «олимпийской» команды школы ездил на республиканскую олимпиаду в Якутск — занял 6-е место по физике. В старших классах больше внимания стал уделять своей физической форме. Увлекался баскетболом и лыжами.

Летом 1965 года впервые увидел и познакомился со своим дедом по линии мамы, участником войны, матросом Балтийского флота (до 1964 года он числился без вести пропавшим). Общение

с дедом заставило задуматься о таких событиях и вещах, на которые раньше не обращал внимания. Слова деда, его жизненная позиция, оценка поступков и действий людей, с которыми ему пришлось общаться в самые трудные для страны годы и в послевоенный период, оказали большое влияние. Начал сравнивать свои мысли, дела и поступки с тем, как бы в этой ситуации поступил дед.

Жизнь с родителями в условиях геологоразведочной экспедиции наложила отпечаток на восприятие будущего. Ни у кого не вызывало сомнений, что дальнейшая учеба и деятельность будут связаны с геологией, будет повторен путь отца. Однако судьба деда и общение с ним кардинально изменили планы.

Выпускные экзамены сдал успешно, школу окончил с серебряной медалью. На руках вызов из Высшего военно-морского училища радиоэлектроники им. А. С. Попова в Ленинграде для сдачи вступительных экзаменов.

17 июля 1968 года впервые появился на контрольно-пропускном пункте училища. Математику устно и письменно сдал на «отлично», и так как школа была окончена с серебряной медалью, от остальных экзаменов я был освобожден. На мандатной комиссии было определено, что предстоит учеба на радиотехническом факультете.

Сформирована рота, взвод (учебный класс) и отделения. Назначены командиры. Подготовлена форма одежды. 28 сентября 1968 года принял военную присягу. С этого дня на бескозырке ленточка с золотым тиснением «ВВМУРЭ им. А. С. Попова». Я курсант первого курса.

Первого октября началась учеба. По сравнению со школой есть особенности. Прежде всего — самостоятельность. Создается впечатление, что твоя учеба — твое личное дело. Много учебного материала — повторение школьной программы. Со временем она расширяется, становится более объемной и глубокой. На вопрос, кто и как определил свои отношения с учебой, ответила первая сессия. Все четыре экзамена на «отлично». Объявлен отличником учебы. В течение всего времени обучения экзамены сдавал только на «отлично» и «хорошо». Время учебных практик на кораблях и в частях флотов используется с пользой для будущей службы. На четвертом курсе присвоено воинское звание «курсант — главный старшина»,

назначен заместителем командира своего взвода. Для себя определил, что служить буду на подводной лодке. Стараюсь максимально воспользоваться тем, что обучение проходит в таком замечательном городе — в Ленинграде. Стараюсь чаще посещать музеи, театры, концертные залы. В дальнейшем такая возможность будет только во время отпуска.

На пятом курсе прошел стажировку на атомной подводной лодке. В мае 1973 года принят в ряды КПСС.

Защита дипломного проекта, выпускной бал, отпуск и подводная лодка. Училище закончил с отличием — это дает право на выбор назначения на первичную офицерскую должность. Получил кортик, погоны лейтенанта, предписание начальника училища и убыл к выбранному месту службы на Северный флот на 1-ю флотилию атомных подводных лодок.

18 августа 1973 года прибыл в гарнизон Западная Лица. Получил назначение на должность командира гидроакустической группы — инженера РТС 289-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок проекта 671. Началась пора сдачи зачетов по специальности и на дежурство по подводной лодке. Служил старательно. Все зачеты сдал в установленный срок. В начале 1974 года на ПЛА К-147 в составе экипажа выполнил боевую службу в районе северо-восточной Атлантики. В этом походе познакомился с «квакерами» (для посвященных понятно). В декабре 1974 — феврале 1975 года экипаж прошел подготовку в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске, отработал полный курс задач боевой подготовки и вошел в первую линию кораблей постоянной боевой готовности дивизии. В мае — июне 1975 года в составе группы офицеров РТС дивизии прошел стажировку на радиотехническом заводе «Прибой» в Таганроге. Получил практику ремонта, настройки и регулировки параметров гидроакустического комплекса МГК-300 «Рубин», установленного на ПЛА проекта 671. В июле 1975 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В сентябре — ноябре 1975 года в составе экипажа совершил поход в северо-восточную Атлантику, где Объединенные военно-морские силы НАТО проводили операцию «Океанская охота-75». В ходе ведения разведки показал решительный характер, хорошо развитые

командирские навыки, грамотно осуществлял руководство действиями личного состава гидроакустиков по длительному слежению за двумя авианосными ударными группами, во главе которых были противолодочный авианосец ВМС Великобритании «Гермес» и ударный авианосец ВМС США «Индепенденс». Получил опыт обнаружения, классификации и выдаче данных в приборы управления торпедной стрельбой на применение оружия по групповой надводной цели. Слежение прекращалось по приказанию управляющего командного пункта. Оба периода слежения подводная лодка не была обнаружена.

В январе 1976 года женился и в этом же году родился сын. В декабре откомандирован в 343-й экипаж дивизии для обучения в составе экипажа в учебном центре в г. Обнинске по должности «командир боевой части связи — начальник радиотехнической службы». Программу обучения освоил на «отлично». Получил положительные оценки служебной деятельности со стороны командира 3-й дивизии контр-адмирала В. М. Храмова и командира экипажа капитана 1-го ранга А. Н. Коржева. В марте 1977 года назначен на должность командира БЧ-4 — начальника РТС 343-го экипажа. В июле присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

В сентябре 1977 года принял участие в походе 343-го экипажа на ПЛА К-481 на боевую службу в Северный Ледовитый океан, в ходе которой была обеспечена безопасность перехода атомного ледокола «Арктика», надводного корабля, впервые в мировой истории достигшего географической точки Северного полюса. Под паковым льдом Арктики ПЛА «К-481» выполняла поставленные задачи 28 суток. При подготовке к походу показал высокую работоспособность, организаторские способности, требовательность к подчиненным в сочетании с чуткостью и заботой о них.

В 1978 году принимал участие в приеме ПЛА К-369 от судоремонтного завода «Нерпа» в г. Вьюжном Мурманской области после впервые осуществленного среднего ремонта ПЛА проекта 671. Четко и ясно поставил задачи подчиненным, мобилизовал их на строгое, точное и принципиальное выполнение программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний. Про-

явил самоотверженность, выдержку и хладнокровие, умение руководить подчиненными.

В 1979 году 343-й экипаж подвергся проверке Инспекцией Министерства обороны СССР по всем вопросам боевой и повседневной деятельности подводной лодки. Уровень подготовленности по проверяемым вопросам оценен на «хорошо» и «отлично», признан одним из лучших офицеров флотилии. Возглавляемые подразделения отмечены в лучшую сторону. По итогам инспекторской проверки представлен к награждению орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. По итогам боевой и политической подготовки за 1979 год приказом командира 3-й дивизии ПЛ СФ объявлен «Лучшим командиром боевой части связи дивизии», «Лучшим начальником радиотехнической службы дивизии», «Лучшим командиром боевого информационного поста дивизии», «Лучшим вахтенным офицером дивизии». Лучшими подразделениями по итогам 1979 года были объявлены боевая часть связи, радиотехническая служба и боевой информационный пост 343-го экипажа. По итогам Инспекторской проверки МО СССР присвоено воинское звание «капитан 3-го ранга» досрочно.

С 1979 года неоднократно исполнял обязанности флагманских специалистов штаба 3-й дивизии по связи, радиотехнической подготовке и радиоэлектронной борьбе. Являлся постоянным кандидатом для назначения на указанные должности при их освобождении.

В июне — августе 1980 года экипаж выполнил задачи боевой службы в восточной части Средиземного моря на ПЛА К-438. Обеспечил слаженные действия командных пунктов и боевых постов радиотехнической службы и боевой части связи, их взаимодействие с командными пунктами и боевыми постами штурманской боевой части и электромеханической боевой части при маневрировании подводной лодки в районах со сложной гидрологией, обнаружении шумящих целей, приеме и передачи информации на управляющий командный пункт. Высокий уровень личной подготовки как вахтенного офицера способствовал успешному решению задач боевой службы личным составом второй боевой смены, занявшей по итогам социалистического соревнования среди боевых смен первое место. 9 августа 1980 года родилась дочь.

В августе 1981 года 343-й экипаж в числе первых передислоцирован к новому месту базирования в город Мурманск-140. Экипаж с поставленной задачей скорейшего ввода в строй казармы, в которой штабу и экипажам дивизии предстояло зимовать, справился успешно. Получил опыт мобилизации личного состава подразделения на решение несвойственных задач, связанных с проведением строительных и монтажных работ. В сложной обстановке, в условиях неустроенности экипажа, длительного отрыва от семей внес большой личный вклад в сплочение экипажа, преодоление образовавшихся трудностей, укрепление воинской дисциплины, являлся примером для подчиненных и всего экипажа.

В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа на ПЛА К-367 совершил поход на боевую службу в центральную часть Атлантического океана. Возглавляемые капитаном 3-го ранга Н. А. Красевым радиотехническая служба и боевая часть связи способствовали успешному выполнению задания по обеспечению испытательной программы научно-исследовательских судов Академии наук СССР. При маневрировании в районе обеспечения ПЛА К-367 имела контакт с иностранной атомной подводной лодкой, следовавшей в Средиземное море. Слежение не осуществлялось по приказанию управляющего командного пункта в связи с обеспечением испытательной программы.

По завершению работы с НИС «Академик Вавилов» ПЛА К-367 скрытно осуществила переход к восточному побережью США на маршрут предполагаемого развертывания ПЛАРБ «Мичиган» типа «Огайо» в район испытаний и пуска ракет. ПЛАРБ не обнаружена. Командир наблюдал в перископ старт практической баллистической ракеты.

В 1984 и 1986 годах в составе экипажа был участником дальних походов на боевую службу в Средиземное море. Смена части мичманского состава на ключевых должностях подразделения не повлияла на подготовку и выполнение задач длительного плавания. Проявил уважительное отношение и заботу при подготовке молодых матросов к выходу в море. Установил общение с их родителями, родственниками и друзьями, чем способствовал созданию в своем подразделении

здоровой морально-нравственной обстановки и доверия между военнослужащими.

С 1980 по 1986 год РТС и БЧ-4 экипажа неоднократно объявлялись лучшими на соединении, а специалисты этих подразделений объявлялись лучшими по специальности. Получил большой опыт определения возможного построения ордера групповой надводной цели, выявления в составе ордера главной цели, занятия позиции слежения и атаки как в учебном кабинете, так и в море. Неоднократно выходил в море для передачи командирам подводных лодок и начальникам РТС дивизии опыта выполнения боевых упражнений НТ-3 и НТ-4.

За время моей службы на атомных подводных лодках 3-й дивизии с августа 1973 года по ноябрь 1986 года моими командирами были: В. К. Решетов, В. В. Никитин, А. Н. Коржев, В. Г. Белоусов, М. Ю. Кузнецов, А. Н. Шпортько.

За время службы в экипаже постоянно избирался в состав партийного бюро экипажа. В течении восьми лет был секретарем партийной организации. На заседаниях партийного бюро и на партийных собраниях проявлял принципиальность и объективность, внимательность и чуткое отношение к людям. Всегда общественное ставил выше личного. Своей строгой, но честной и уважительной позицией снискал уважение друзей, товарищей и сослуживцев не только в экипаже, но и среди офицеров и мичманов дивизии.

Командирами 3-й дивизии подводных лодок Северного флота в период моей службы были: Е. Д. Чернов, В. М. Храмцов, В. А. Горев, В. Д. Ямков.

В ноябре 1986 года в связи с полным отсутствием перспективы назначения на должность флагманского специалиста соединения, нежеланием дальнейшего прохождения службы на подводной лодке назначен для дальнейшего прохождения службы в штаб 11-й флотилии подводных лодок СФ на должность начальника отделения службы войск — помощника начальника штаба флотилии по режиму. В феврале 1987 года присвоено воинское звание капитана 2-го ранга.

Своим добросовестным исполнением должностных обязанностей способствовал утверждению авторитета офицера штаба объединения под-

водных лодок, улучшению организации службы на подводных лодках, надводных боевых и вспомогательных кораблях, в береговых частях и подразделениях флотилии. Для командиров кораблей и частей разработал методические пособия по подготовке караулов и дежурно-вахтенной службы, обеспечению сохранности стрелкового оружия и боеприпасов. Оказал существенное влияние на улучшение положения дел в военной комендатуре гарнизона и подразделениях охраны. Разработал и внедрил постоянно действующую систему контроля командного состава и офицеров штабов за деятельностью личного состава, предотвращения травматизма, исключения происшествий и преступлений, укрепления воинской дисциплины. За отличие в службе и высокие показатели в служебной деятельности указом Президента СССР в феврале 1991 года награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

В январе 1993 года назначен на должность начальника организационно-мобилизационного отделения штаба 11-й флотилии подводных лодок СФ — заместителя начальника штаба флотилии по мобилизационной работе. Присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. За непродолжительное время исполнения должности способствовал уточнению мобилизационного задания кораблей и частей флотилии; отработке в установленные сроки и с высоким качеством мобилизационных мероприятий плана по переводу сил флотилии в высшие степени боевой готовности; обеспечению кораблей и частей, имеющих мобилизационное задание, вооружением и военной техникой в соответствии со штатами и табелями, обеспечению ее сохранности; подготовленности личного состава мобилизационных формирований к исполнению обязанностей по предназначению.

В связи с реформированием 11-й флотилии подводных лодок СФ в июне 1995 года приказом Министра обороны РФ уволен в запас по организационно-штатным мероприятиям с правом ношения военной формы одежды.

Ветеран «холодной войны» на море. За время службы совершил семь автономных походов на боевую службу. Ветеран военной службы.

После увольнения с военной службы с августа 1995 по октябрь 2001 года работал начальни-

ком канцелярии Военной прокуратуры гарнизона Островной.

Используя опыт военной службы, организовал в соответствии с требованиями документов секретное и несекретное делопроизводство, учет уголовных дел, наблюдательных и надзорных производств. Делопроизводство военной прокуратуры гарнизона Островной неоднократно отмечалось военным прокурором Северного флота в лучшую сторону, являлось примером для военных прокуратур гарнизонов флота.

В 1996 году указом Президента Российской Федерации награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

В июле 2000 года по ходатайству военного прокурора Северного флота за отличие в военной службе и примерный труд в органах военной прокуратуры Северного флота постановлением губернатора Мурманской области награжден Почетным знаком «За доблестную службу в Заполярье».

С октября 2001 года по август 2003 года — начальник ведомственной охраны филиала № 2 (город Островной) Северного федерального государственного унитарного предприятия по обращению с радиоактивными отходами «СевРАО». Прошел подготовку в Межотраслевом специальном учебном центре при Минатоме России в г. Обнинске. Произвел расчет сил и средств, необходимых для надежной охраны объекта. Разработал штатное расписание и документацию подразделения охраны, план охраны и обороны объекта и взаимодействия с подразделениями МВД и Министерства обороны РФ, дислоцированными в городе. Обеспечил строительство и оборудование караульного помещения, ограждения и КПП объекта в соответствии с предъявляемыми требованиями. Организовал учет, хранение и повседневный контроль за сохранностью стрелкового оружия и боеприпасов подразделения охраны, соблюдением мер безопасности при обращении с ним. Провел набор и обучение сотрудников охраны, в том числе по вопросам применения стрелкового оружия при охране особо важных объектов.

В сентябре 2003 года переехал к постоянному месту жительства в Санкт-Петербург, в связи с предоставлением администрацией закрытого административно-территориального об-

разования «Город Островной» жилья, как лицу, утратившему связь с флотом.

С февраля 2004 по март 2005 года работал начальником административного отдела Ленинградского областного отделения Российской транспортной инспекции. Осенью 2004 года прошел обучение в Северо-Западной академии государственной службы по программе «Новейшие технологии управления персоналом». Уволен по сокращению штата.

С мая 2005 по декабрь 2006 года работал в качестве независимого дистрибьютора в Санкт-Петербургском отделении Российского офиса Международной корпорации «Herbalife». Достиг четвертого уровня квалификации «WorldTeam» — член команды мирового развития. Деятельность в корпорации прекратил по собственному желанию в связи с неспособностью осуществлять личные прямые продажи продукции корпорации.

В феврале 2007 года прошел подготовку в негосударственных образовательных учреждениях дополнительного образования для взрослых: Школе подготовки частных охранников и детективов «ЗЕ-НИТ» и школе «БАСТИОН». Получил лицензию на право ведения частной охранной деятельности и квалификацию «Частный охранник». С марта 2007-го по июнь 2011 года работал старшим смены в охранным предприятии «СЛАВИЯ».

В июне — ноябре 2011 года директор Санкт-Петербургского государственного учреждения культуры Калининского района «Музей истории подводных сил России им. А. И. Маринеско». Уволен по собственному желанию.

Семья. Жена — Красева (Воробьева) Татьяна Николаевна, 1955 года рождения. Уроженка Калужской области. Имеет среднее техническое образование: окончила техникум советской торговли в Калуге. По специальности работала непродолжительное время. Постоянно проживала вместе с мужем в гарнизонах Северного флота. Имеет выслугу девять лет в качестве мичмана: исполняла обязанности начальника секретной части 180-го учебного центра 11-й флотилии ПЛ СФ и начальника секретной части 285-го дивизиона атомных подводных лодок Йоканьгского района базирования ПЛ СФ. Уволена по достижении предельного

возраста пребывания на военной службе женщин в воинском звании «старший мичман».

До призыва на военную службу работала страховым агентом Госстраха СССР по Мурманской области в городе Островной (Гремиха). После увольнения с военной службы работала в Военной прокуратуре гарнизона Островной и в Островном Военном суде Северного флота. В настоящее время не работает. Проживает в Санкт-Петербурге.

Сын — Красев Андрей Николаевич, 1976 года рождения. Имеет высшее образование: окончил штурманский факультет Мурманского технического университета. До 2005 года проживал и работал в г. Островном матросом на буксире РБ-163, оператором котельной установки, инженером на узле связи, начальником хранилища твердых радиоактивных отходов и помощником главного инженера филиала № 2 государственного унитарного предприятия по переработке радиоактивных отходов «СевРАО».

В 2005 году переехал на постоянное место жительства в Санкт-Петербург. Работает заместителем генерального директора холдинга «Морпортсервис» по качеству. Женат. Жена — Лобанова Светлана Владимировна. Работает в отделе полиции по раскрытию тяжких преступлений против личности УВД по Тосненскому району Ленинградской области. Старший лейтенант полиции. Сын Вячеслав, 1996 года рождения, учащийся второго курса автодорожного техникума. Проживают в городе Тосно Ленинградской области.

Дочь — Таланова (Красева) Ольга Николаевна, 1980 года рождения. Имеет высшее образование: окончила факультет управления Тверского государственного университета. В 2002 году после окончания обучения переехала из Твери на постоянное место жительства в Санкт-Петербург. В 2004 году вышла замуж. Муж — Таланов Максим Леонидович, 1975 года рождения. Работает в торговой сети «585». До ухода в декретный отпуск Ольга работала инспектором отдела персонала. По завершении отпуска по уходу за вторым ребенком по настоянию мужа на работу не вышла, уволена по собственному желанию. Двое детей: сын Тимофей семи лет, дочь Анастасия пяти лет. Семья проживает в Санкт-Петербурге.

## Александр Николаевич Кривоконев



Родился 23 марта 1968 года в г. Воронеже. Отец Николай Иванович, 1927 года рождения, уроженец села Осадчье Репьевского района Воронежской области. Осенью 1944 года, после освобождения Воронежской области от фашистской оккупации, приписал к своему возрасту один год и был призван в действующую армию. Принял военную присягу и в составе воинского эшелона был направлен из Воронежа в Восточную Пруссию. В Курске из состава ссадили всех, кому не было 19 лет, и направили для обучения в артиллерийский учебный дивизион. В январе 1945 года всех окончивших артиллерийскую школу направили в станицу Александровская под Владивостоком в 14 отдельную бригаду морской пехоты. Это была первая в Вооруженных Силах СССР кадровая часть морской пехоты, обученная и укомплектованная подготовленным личным составом. Отец был назначен командиром носового орудия десантного корабля. Участник штурма южной гряды Курильских островов. Демобилизован из рядов Советской Армии по окончании срока военной службы, установленного по окончании Великой Отечественной войны с фашистской Германией и милитаристской Японией, в 1951 году. Не желая

возвращаться в колхоз по месту довоенного жительства, в отделе кадров Воронежского механического завода (ВМЗ) взял направление для поступления в авиационный техникум им. В. П. Чкалова. После окончания техникума до выхода на пенсию в 1987 году постоянно работал на ВМЗ мастером отдела технического контроля. Умер в 1994 году.

Мать Прасковья Андревна, 1938 года рождения, уроженка села Малышева Хохольского района Воронежской области. После освобождения территории Воронежской области от фашистских войск в селе Малышеве из 187 довоенных дворов уцелело два дома и церковь. После войны мой дед по матери перевез свою семью в Воронеж. Мать окончила торговый техникум. С 1956 по 1988 год работала в Центральном универмаге Воронежа. В 1960 году встретила моего будущего отца и вышла за него замуж. Умерла в 1999 году.

В 1975 году пошел в 1 «К» класс средней школы № 17. Школа была переполнена, занятия проводились в две смены, в том числе в начальных классах. За год Воронежским механическим заводом было завершено строительство новой школы в жилом микрорайоне, и во 2 класс я пошел в новую среднюю школу № 24, которую окончил в 1985 году. В школе учился хорошо. Нравилась математика и физика, этим предметам уделял много времени и внимания. Занимался спортом, участвовал в соревнованиях. По легкой атлетике имел первый спортивный разряд.

После школы решил поступать в Рязанское воздушно-десантное училище, скрыв свои намерения от родителей. Успешно прошел областную медицинскую комиссию. Об этом стало известно родственникам, от них родителям. Против моего выбора резко выступила мать. И тогда отец сказал: «Иди, сынок, на флот. Умрешь хотя бы в чистоте. Это тебе не окопы копать». В районном военном комиссариате меня уговаривали поступать в Ульяновское танковое училище. Но я был непреклонен и остался верен совету отца. Предлагали несколько высших военно-морских училищ. Отказался от направления



в Училище подводного плавания им. Ленинского комсомола. Заявил, что пойду только в Высшее военно-морское училище радиоэлектроники, так как у меня в аттестате отличные оценки по физике и математике и по этим дисциплинам необходимо сдавать вступительные экзамены.

Приехал в училище. Первые три экзамена — математику, физику и русский язык — сдал на «отлично». Осталось сдать только историю. И в это время со мной случилось происшествие, которое повлияло на выбор моей специальности. Однажды, бессмысленно пиная пробку от пивной бутылки, я случайно попал ею, как потом оказалось, в заместителя начальника четвертого факультета по политической части. В разговоре со мной замполит убедил меня поступать не на первый факультет, как я собирался, а на четвертый, о котором я даже не думал. Этот офицер, когда я учился на втором курсе, направил комсомольца четвертого факультета на комсомольское собрание нашей роты с предложением исключить меня, заместителя командира взвода, из рядов ВЛКСМ за матерные частушки. За меня вступилась вся рота во главе с командиром, капитаном 3-го ранга Юрием Валентиновичем Бичом. Заканчивал я училище уже старшиной роты; когда же сдавал государственный экзамен по марксизму-ленинизму, мне припомнили этот случай и поставили «удовлетворительно», не дав взять билет и блеснуть политической эрудицией.

Будучи старшиной роты и имея средний балл за период обучения немного выше четырех, я имел право выбора места службы. Но очень долго не мог определиться. На пятом курсе был на стажировке в Гремихе, в 41-й дивизии 11-й флотилии. Решил пойти служить в эту дивизию, и на меня было подготовлено предписание. По моем прибытии из училища в отдел кадров флотилии меня поставили в известность о необходимости акустика именно на подводную лодку 3-й дивизии. А свое направление, сказали, я могу выбросить. Так в 1990 году я был назначен инженером радиотехнической службы — командиром гидроакустической группы 343-го экипажа большой атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии, о чем никогда в дальнейшем не пожалел.

Командиром экипажа был капитан 3-го ранга А. В. Утин. Узнав, что в училище я исполнял обязанности командира отделения, заместителя командира взвода и старшины роты, а следовательно, имею опыт работы с подчиненными, командир оставил меня при убытии экипажа в отпуск в помощь помощнику командира. С помощником командира мы организовали в казарме встречу Нового года с 1990 на 1991 год, которая прошла без замечаний.

В 1990 году в экипаж были назначены сразу шесть молодых лейтенантов различных специальностей. Основная задача, которая нам всем была поставлена, — это сдача зачетов на допуск к самостоятельному управлению своим подразделением, обслуживанию материальной части заведования и дежурству по подводной лодке. Для этого было необходимо хорошо изучить устройство подводной лодки и научиться выполнять все действия дежурно-вахтенной службы. Быстрее всех сдал зачеты командир электронавигационной группы лейтенант Алексей Потешкин. Я стал вторым. Изучать устройство подводной лодки помогали командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Б. Ф. Стулов, командир дивизиона движения капитан 3-го ранга В. С. Захаров и мои друзья из числа командиров групп дистанционного управления, с кем я ближе всего сошелся.

В декабре 1991 года был откомандирован на ПЛА К-398 к капитану 1-го ранга Ф. А. Мезенову. Подводная лодка шла в Белое море в Умбу на гидроакустический комплекс «Ольха». Предстояло произвести контроль шумности подводной лодки. 26 декабря меня с формуляром шумности пересадили на буксир и отправили на «Ольху». Это должно было ускорить оформление документов после замера шумности и их доставку на подводную лодку. Вскоре на буксире с подводной лодки доставили двух мичманов. Они должны были рубить елки на Новый год в Гремиху. Елки предназначались для командования и командиров экипажей 3-й дивизии. Я продолжал заниматься вопросами шумности подводной лодки, а мичманов повезли показать, где можно елки рубить, а где нельзя. 27 и 28 декабря в акватории Белого моря поднялся шторм, волне-

ние моря достигало пяти баллов. Мичманы елки нарубили, привезли их на берег, но на подводную лодку елки доставить было невозможно. Только через двое суток командир буксира согласился по такой погоде попробовать доставить нас на подводную лодку. Волнение моря не позволяло буксиру пришвартоваться к подводной лодке: буксир било об ее корпус. Елки бросали, как копья, в кормовую швартовую команду, а они пытались их ловить. Некоторые елки не долетали и падали в море. Через два часа ветер стих, море стало спокойнее, из горла Белого моря нагнало лед. Буксир смог ближе подойти к подводной лодке, а мы выбрав, момент прыгали на кормовую надстройку, где швартовщики подхватывали нас и быстро отправляли в ограждение рубки. Весь переход из Белого моря в Грениху делили елки — кому какая.

С 1992 года, узнав, что подводные лодки 3-й дивизии ремонтировать не будут, я начал писать рапорты с просьбой перевести меня для дальнейшей службы на подводные лодки нового поколения. По этому поводу с командиром экипажа капитаном 2-го ранга А. В. Утиным неоднократно имел беседы. Был согласен на назначение на равнозначную должность. В 1992 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В 1993 году мой рапорт командиром был подписан и ему был дан ход.

Осенью 1993 года приказом командующего Северным флотом я был назначен инженером гидроакустической группы атомной подводной лодки К-328 «Леопард» проекта 971 24-й дивизии 3-й флотилии Северного флота.

На так называемый «большой круг» не ходил — отказался, считая это для себя бессмысленным. Пришел непосредственно на подводную лодку. Зачеты сдал за 3 месяца. На фоне экипажей 24-й дивизии, где после «большого круга» офицеры после училищ первый раз вышли в море в звании капитан-лейтенантов, я считал себя более опытным. В 1994 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

В 1995 году в составе экипажа ПЛА К-317 «Пантера» проекта 971 совершил дальний поход

с задачами боевой службы в Северную Атлантику, форсируя Исландско-Гренландский рубеж и Датский пролив.

В сентябре 1995 года по собственному желанию, согласованному с флагманским специалистом РТС 24 дивизии, с учетом комплектования экипажа ПЛА К-157 «Вепрь» проекта 971 и его предстоящим вводом в боевой состав Северного флота был назначен на равнозначную должность инженера РТС этой подводной лодки.

В октябре — декабре 1995 года принимал участие в проведении заводских швартовых и государственных ходовых испытаниях подводной лодки «Вепрь». Участник погружения подводной лодки на рабочую глубину 480 метров. В течение двух лет исполнял обязанности командира радиотехнической боевой части (БЧ-7) ПЛА К-157.

В 1997 году в составе экипажа ПЛА К-317 «Пантера» проекта 971 принял участие в дальнем походе на боевую службу в Северную Атлантику.

Осенью 1998 года был назначен на должность командира радиотехнической боевой части на ПЛА К-154 «Тигр» проекта 971 24-й ДиПЛ. Присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В июне 1999 года присвоена классная квалификация «Мастер военного дела». В августе 1999 года участвовал в походе ПЛА АКСОН (акустическое судно особого назначения) для испытаний ГАК (гидроакустического комплекса) «Амфора».

1 ноября 2001 года уволен в запас по окончании срока контракта. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден медалями «За отличие в воинской службе» II и III степени.

После увольнения в запас вернулся в Воронеж. В 2001 году женился. В 2003 году родился сын Родион.

Работал мастером цеха металлоконструкций ОАО «СеверСпецСтрой», начальником смены телевизионного производства ОАО «Видефон», заместителем главного инженера ООО «Ирбис». В настоящее время работаю помощником оперативного дежурного ГО и ЧС (гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций) Воронежа.

## Сергей Александрович Кротов



Родился 7 ноября 1945 года в г. Улан-Удэ в семье военнослужащего. Отец Александр Григорьевич был в это время ветеринарным врачом в звании старшего лейтенанта и занимался медицинским отбором конского состава, закупаемого для нужд Советской Армии в Монголии. Мать Лидия Степановна работала медсестрой в госпитале. В 1948 году родилась моя сестра Наталья. Семья часто переезжала к новым местам службы отца. В школу пошел в 1952 году в г. Куйбышевка-Восточная (ныне Белогорск) Амурской области. Это была полная средняя школа, в которой я проучился восемь лет. Учился на «4» и «5». Из предметов больше всего нравились математика и физкультура. Рядом с домом, в котором жила наша семья, находился стадион. Здесь я проводил всё свободное время. Летом — футбол, зимой — хоккей (русский). И в том и в другом видах спорта имел первый юношеский разряд. Участвовал во многих районных, городских и областных соревнованиях.

В 1961 году отец был уволен из рядов Вооруженных Сил в связи с сокращением Советской Армии, и вся наша семья переехала к родственникам отца в Пензу. Здесь я окончил 11 классов средней школы № 7 в 1963 году.



С детства у меня было желание стать военным моряком. Поэтому с выбором дальнейшего жизненного пути вопросов не было. Летом 1963 года Пензенским областным военным комиссаром был направлен для поступления на учебу в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище. Вступительные экзамены сдал хорошо (4,5 балла), но учебу пришлось начать только в 1964-м. Дело в том, что до 1963 года существовал так называемый кандидатский стаж. Его суть: кандидат в курсанты из числа гражданской молодежи, успешно сдавший экзамены, направлялся на один год на боевой корабль. Если через год у него не пропадало желание быть моряком, то он зачислялся в училище. В 1963 году кандидатский стаж отменили, а так как в 1962 году набор уже был, то меня зачислили курсантом первого курса с 1964 года. В июле 1964 года я уже без экзаменов был переодет в рабочее платье. Началось мое обучение на факультете специальных энергетических установок.

Учеба давалась довольно легко, воинская дисциплина особо не тяготила. И вот в 1969 году на мне засверкали парадные погоны инженер-лейтенанта. По собственному желанию с группой товарищей попросил распределения на Красноз-

наменный Тихоокеанский флот. Из училища получил предписание на 15-ю эскадру подводных лодок Камчатской военной флотилии. По прибытии на Камчатку в сентябре 1969 года был назначен командиром 2-й группы в 120-й экипаж атомной подводной лодки проекта 627А 45-й дивизии подводных лодок. Экипаж в это время находился на боевой службе, поэтому меня временно прикомандировали на ПЛА К-115 этого же проекта на должность командира 3-й группы. По возвращении 120-го экипажа продолжил службу в нем.

27 января 1970 женился на Нине Семеновне Жижиной. Она в то время работала секретарем в комитете комсомола в штабе.

В феврале получил предложение о назначении на равнозначную должность и обучении на подводную лодку нового проекта. Отгуляв отпуск за 1970 год, прибыл в 343-й экипаж. В этом же году было присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера. До мая 1971 года в составе экипажа проходил обучение в учебном центре в г. Обнинске. По завершении обучения экипаж в соответствии с решением Главкомандующего ВМФ был отправлен к новому месту постоянного базирования — на Северный флот, в губу Западная Лица Мотовского залива.

Произошла смена командиров. Командиром экипажа был назначен капитан 2-го ранга Алексей Николаевич Коржев — требовательный, жесткий и строгий к подчиненным. Экипаж приступил к отработке элементов боевой подготовки. В учебном центре экипаж получил хорошую подготовку. Несмотря на то, что центр в то время был в стадии формирования, преподаватели делали всё возможное, чтобы каждый член экипажа представлял, на каком корабле он будет служить, какая современная и совершенная (по тем временам) техника будет ему доверена.

Имея теоретическую подготовку после Обнинска, необходимо было на практике изучить устройство материальной части своего заведения, правила эксплуатации технических средств, устройство подводной лодки. Экипаж необходимо было подготовить к несению дежурно-вахтенной службы, борьбе за живучесть, содержанию оружия. Проблем было много. К служебным вопросам добавились неустроенность быта, отсутствие квартир для семей офицеров и мичманов, ведь у многих семьи остались на Камчатке. С приходом



Нина Семеновна и Сергей Александрович Кротовы.  
2012 год

экипажа в Западную Лицу часть офицеров и мичманов сменила место службы, переводясь на другие подводные лодки и экипажи дивизии.

Однако одно дело — теоретическая подготовка, и совсем другое — практика. Помню, с каким волнением я впервые сел за пульт управления главной энергетической установкой, чтобы ввести ее в действие. И хотя все действия в теории были отработаны до автоматизма, руки дрожали при щелчке ключа управления, при каждом нажатии на какую-либо кнопку. Я уверен, что такое было с каждым членом экипажа. Но постепенно всё становилось если не обыденным, то привычным.

В течение 1971–1973 года экипаж приобретал опыт, отрабатывал практические действия, становился сплоченным и дружным коллективом. В 1972 мне было присвоено воинское звание капитан-лейтенанта-инженера. Деятельность экипажа в 1974 году была направлена на подготовку к несению боевой службы на подводной лодке К-438 в Средиземном море. Сложно рассказать, в чем заключалась эта подготовка и как она проходила. Через это надо было пройти самому.



Выпускник Севастопольского Высшего Военно-Морского инженерного училища лейтенант-инженер Сергей Александрович Кротов. 1969 год

Но вот выполнены мероприятия плана подготовки к боевой службе, позади контрольный выход и проверки готовности штабами дивизии, флотилии и флота. В июне 1974 года мне была присвоена классная квалификация «Мастер военного дела». В августе 1974 К-438 с 343-м экипажем на борту вышла из Мотовского залива и погрузилась. Боевая служба началась. Старший на борту — командир 173-го экипажа капитан 1-го ранга Валентин Евгеньевич Соколов.

Через две недели после начала похода была обнаружена течь первого контура главной энергетической установки (ГЭУ) правого борта. Согласно существующей инструкции, эксплуатация установки с такой неисправностью запрещена. Командир электромеханической боевой части (БЧ-5) капитан 2-го ранга В. К. Достовалов, прикомандированный на боевую службу от 289-го экипажа дивизии, провел служебное совещание с командиром дивизиона движения капитаном 3-го ранга В. Г. Олениным, офицерами-операторами пульта управления ГЭУ, начальником химической службы старшим лейтенантом М. В. Крошко. Выслушали мнение и предложения каждого специалиста. Тщательно проанализировали сложившуюся обстановку, в том числе радиационную, оценили возможные варианты развития и ухудшения ситуации. Были

определены конкретные действия по предотвращению развития аварии ГЭУ. Течь первого контура ГЭУ правого борта была классифицирована как малая (с расходом 10 литров в сутки). Командир БЧ-5 доложил командиру экипажа и старшему на борту о возможности дальнейшей эксплуатации ГЭУ правого борта при условии усиления контроля за всеми параметрами. Капитан 1-го ранга А. Н. Коржев принял решение продолжить выполнение задач боевой службы.

Вахтенные операторы пульта ГЭУ, энергетических отсеков и КРХП (корабельный радиационно-химический пост) бдительно несли вахту, внимательно контролировали параметры работы ГЭУ, радиационную обстановку в энергетических отсеках, уровень протечек первого контура реактора правого борта. Продолжительность этой боевой службы отличалась от обычной, она составила 89 суток. Все это время установка правого борта работала без каких-либо серьезных ограничений. Ухудшения ситуации не произошло. По прибытии в базу, в условиях судоремонтного завода, течь была обнаружена и устранена. Также было признано, что решение эксплуатировать установку было правильным, а действия грамотными.

С каждым выходом в море экипаж приобретал уверенность, накапливался опыт, повышался уровень теоретической подготовки и практических навыков специалистов. К специалистам нашего экипажа появилось доверие, из теоретиков мы стали практиками. Как это обычно бывает в любом экипаже, так происходило и на нашем. Офицеры, показавшие себя с лучшей стороны, были назначены на вышестоящие должности. Виталий Оленин был назначен командиром БЧ-5 на К-438, Володя Акованцев — командиром дивизиона движения на другой экипаж.

В октябре 1975 года я был назначен на вакантную должность командира дивизиона движения нашего экипажа. В этом же году мне было присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. Продолжалась интенсивная боевая подготовка экипажа. В 1975 году экипаж прошел межпоходовую подготовку в учебном центре в Обнинске. За эти годы учебный центр заметно изменился: расширилась его материальная база, повысился методический уровень подготовки преподавательского состава. Учебный центр обучал экипажи подводных лодок тому, что реально необходимо в море. После учебного центра приняли подводную лодку и уча-

ствовали в учениях Военно-Морского флота под руководством Главнокомандующего ВМФ «Океан-75». В 1976 году обеспечивали ремонт подводной лодки К-481 (течь первого контура) на судоремонтных заводах СРЗ-10 и «Звездочка» в городах Полярном и Северодвинске соответственно.

В декабре 1976 – феврале 1977 года прошли очередное обучение в учебном центре в Обнинске. Это была целенаправленная подготовка экипажа к выполнению задач боевой службы, которая состоялась в августе – октябре. Боевая служба была необычная по задачам. Район плавания – Северный Ледовитый океан. Нам предстояло обеспечить безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс. Об этой своей задаче мы узнали после того, как вернулись в базу. Несмотря на то, что август самый благоприятный месяц для плавания в этих широтах, с целью исключения возможной встречи с айсбергами всё время держали глубину 150 метров. Температура забортной воды минус 2–3 °С. В отсеках прохладно. Обстановка благоприятная для работы технических средств.

В 1978 году экипаж принимал от судоремонтного завода «Нерпа» в поселке Вьюжном Мурманской области подводную лодку К-369. Это была первая ПЛА проекта 671, прошедшая в условиях

флота средний ремонт. Обеспечили проведение на подводной лодке в полном объеме программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний. Подводная лодка была успешно принята в состав Северного флота.

В июне – августе 1980 года в составе экипажа на подводной лодке К-438 совершил дальний поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. Температура забортной воды плюс 24–26 °С на глубине 40 м. Для подводника комфортно, а для техники не очень. Холодильные машины работали очень интенсивно, с большой нагрузкой. Плавание прошло без происшествий и аварийных тревог.

В октябре 1980 года был назначен на должность командира электромеханической боевой части экипажа, мне присвоили звание капитана 2-го ранга. В 1981 году экипаж самым первым прибыл к новому постоянному месту базирования подводных лодок дивизии – в город Мурманск-140, всем хорошо известную Грехиху. Завершали строительство казармы для размещения штаба и экипажей дивизии, обустроивали свой этаж и одновременно готовились к выполнению задач в море. В экипаж был назначен новый командир капитан 3-го ранга Михаил Юрьевич Кузнецов. Он хотел в море, на боевую службу. 1982 год прошел очень интенсив-



Боевая служба. Средиземное море. День подразделения – дивизиона живучести. Слева направо 1-й ряд: мичман Г. Т. Лымаренко, капитан 2 ранга С. А. Кротов, капитан 3 ранга Ю. Б. Морозов; 2-й ряд – матросы дивизиона. 1986 год



Боевая служба.

Командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга Ю. Б. Морозов, командир электромеханической боевой части капитан 2-го ранга С. А. Кротов. Средиземное море. 1984 год

но Прием подводной лодки, доковый ремонт, задачи Л-1 и Л-2, боевое дежурство, торпедные стрельбы, смена подводной лодки, снова дежурство и стрельбы. В итоге — жареный поросенок и приз командующего флотом по торпедной подготовке. Выход на боевую службу по каким-то причинам, не зависящим от нас, неоднократно переносили.

2 декабря 1982 года выход ПЛА К-367 состоялся. Началась моя первая боевая служба в должности командира БЧ-5. Старший на борту — всем нам хорошо известный, наш старый знакомый, обожатель нашего экипажа командир подводной лодки К-306 капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак.

На второй неделе плавания начались неприятности с протекторной защитой. Во время ремонта подводной лодки ее большая часть не была заменена на новую: кто-то посчитал, что износ вполне допустим и менять ее еще рано. При плавании в Баренцевом море, где температура в летнее время не превышает плюс 6–8 °С и длительное плавание на глубине более 80–100 м — редкость, протекторная защита не создавала проблем. С выходом в Атлантику, где температура воды значительно выше, чем в Баренцевом море, а глубина хода подводной лодки в зависимости от поставленной задачи и гидрологии достигает 80–120 м, протекторная защита стала изнашиваться более интенсивно и, как следствие, ее стало просто выдавливать и отрывать. В прочный корпус начинала под давлением поступать забортная морская вода. Это чре-

вато для подводной лодки возникновением пожара. Соленая морская вода является проводником электрического тока. В случае, если струя воды попадет на незащищенные участки оборудования, механизмов или машин, это вызовет короткое замыкание и пожар. Кроме того, когда струя воды под давлением бьет в какую-либо твердую поверхность, в воздухе отсека образуется водяной туман, что приводит к снижению сопротивления изоляции электрических сетей, а следовательно, возрастает угроза пожара.

Первые недели плавания, пока не вырвало изношенную протекторную защиту, вахтенные отсеков были нацелены на осмотр защиты с целью своевременного обнаружения протечек и предотвращения поступления забортной воды внутрь прочного корпуса. Чем дольше мы находились в плавании, тем реже происходили такие случаи.

Казалось, что район несения боевой службы обычный — Средиземное море. На подходе к проливу Гибралтар всплыли в надводное положение. Недалеко в дрейфе находились, как потом стало известно, научно-исследовательские суда, работу которых нам предстояло обеспечить. К подводной лодке подошел катер и высадил на борт группу из трех человек. После непродолжительного совещания в штурманской рубке представители НИС вернулись на катер и отошли от борта. Вместе с ними на НИС «Академик Сергей Вавилов» отбыл капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. А мы приступили к маневрированию по заданию. Продолжалось это до 31 декабря. Снова всплыли в надводное положение. Как шутили на подводной лодке, «обменялись пленными»: на подводную лодку вернулся капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак, а на НИС представитель науки. Попрощались, поздравили друг друга с Новым годом, и каждый пошел в свою сторону.

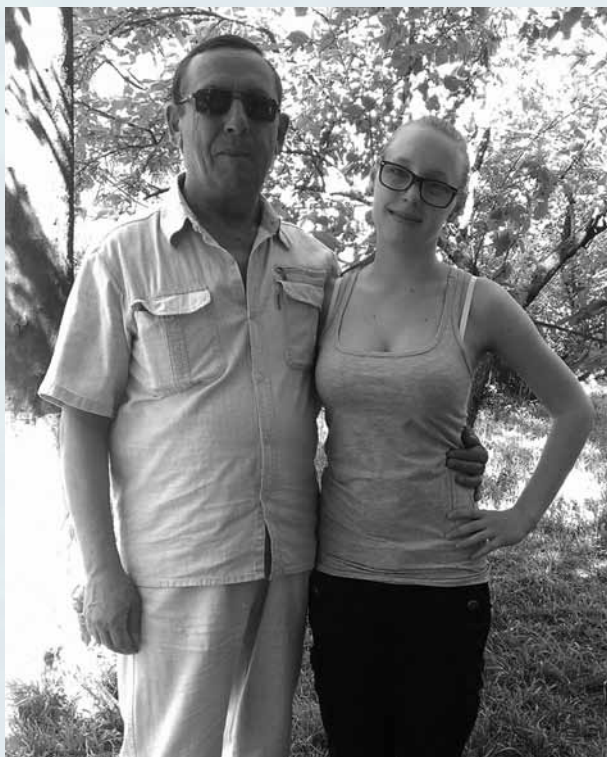
«Дан приказ: ему — на запад», через весь Атлантический океан. Наш район — Восточное побережье США. Это в перспективе. Реальность ближайших нескольких часов — встреча Нового года. Событие неотвратимое. На совещании командир поставил предельно понятную задачу: так как встречу Нового года исключить невозможно, ее необходимо возглавить. Несмотря на изобилие шампанского, встреча Нового года прошла пристойно, весело и интересно. Вахтенные на боевых постах продолжали бдительно выполнять свои обязанности, осматривать отсеки, контролировать

параметры. Дед Мороз и Нептун своим посещением отсеков создали соответствующий настрой, вместе с командиром поздравили стоящих на вахте, потребовали бдительности, исполнительности и внимания.

Маршрут похода проходил через Саргассово море. Беспокоила информация о большом скоплении плавучих бурых водорослей — саргассов. Их обилие связано с наличием в Саргассовом море зоны схождения поверхностных течений. Было опасение, что водоросли могут забить фильтры на трубопроводах забортной воды. Вахта была нацелена на контроль температуры забортной воды, воздуха отсеков, работы холодильных машин, испарительной установки и других систем и механизмов, связанных с системой подачи забортной воды.

Наши опасения оказались напрасными. Однако сделали для себя некоторые выводы по организации вахты при плавании в аналогичных условиях.

В должности командира БЧ-5 еще дважды, в 1984 и 1986 годах, в составе экипажа на ПЛА К-481 принимал участие в походах на боевую службу в Средиземное море.



В 1987 году для дальнейшего прохождения службы был переведен на Черноморский флот, в поселок Горячий Ключ Краснодарского края. Назначен на должность начальника отделения систем обеспечения сверхдлинноволнового радиопередатчика (СДВР). В мае 1988 года — старшим инженером инженерно-технического отдела. В сентябре 1992 года уволен в запас в связи с сокращением штатов.

За время службы совершил пять дальних походов на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы. Награжден 10 государственными юбилейными и ведомственными медалями.

После увольнения с военной службы и до настоящего времени работаю в этой же войсковой части начальником смены центрального пункта системы единого времени.

О семье. В ноябре 1970 года родилась дочь Елена, которая трагически погибла в автомобильной катастрофе в 2004 году. К счастью, после нее у нас осталась внучка Юленька, ради которой мы с женой и живем. Она у нас умница, учится на втором курсе в Кубанском государственном медицинском университете в Краснодаре. Живет с нами.



Сергей Александрович Кротов с внучкой Юленькой



## Михаил Владимирович Крошко



Родился 29 января 1948 года в Баку Азербайджанской ССР в семье врача. Отец Владимир Александрович — участник Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. За мужество и героизм награжден двумя орденами Отечественной войны, двумя орденами Красной Звезды и медалями. Мать — медицинская сестра.

В семье еще двое детей: мой брат-близнец Александр и младший брат Георгий, 1950 года рождения. Наши дошкольные и школьные годы прошли по месту работы отца. В 1955 году мы с Александром пошли в 1 класс средней школы в Баку. 2 и 3 классы окончили в селе Чапаев Западно-Казахстанской области. Родителям почему-то не сиделось на одном месте, много переезжали. В 4 классе мы учились уже в Молдавии.

Когда отец работал главным врачом в туберкулезной больнице в городе, по его недосмотру в больнице была совершена растрата. По сегодняшним меркам она выглядит смешной: 3 л спирта, половина свиной туши и около 2 000 рублей. Следствие распределило эту недостачу между главным врачом, бухгалтером и завхозом. Приговор — лишение свободы. Отцу дали 12 лет, бухгалтеру — 10, завхозу — 6.



Мама осталась одна с тремя детьми. Содержать нас на зарплату медсестры ей было непосильно. Так мы, я и Александр, оказались в детском доме. За четыре года мы прошли через четыре детских дома. В школах учились старательно, без троек. Активно участвовали в художественной самодеятельности детского дома и школы, в которой в то время учились. Также принимали участие в спортивных мероприятиях: сначала в тех, на которые нас брали, а когда стали старше — во всех, которые проводились.

В двух детских домах были свои духовые оркестры. Мы с братом не могли не участвовать в таких интересных мероприятиях и, опережая друг друга, спешили на репетиции оркестра.

В те далекие времена, к счастью, не было «борцов за права ребенка». В Молдавии, как правило, детские дома располагались в селах. В летние и осенние периоды под руководством воспитателей нам приходилось на полях и в садах работать мотыгой и лопатой почти каждый день. Было необходимо готовиться к жизни в зимних условиях. Это не считалось каким-то насилием над детьми. Все правильно понимали необходимость наше-

го участия в физическом труде на благо детского дома. Никто никуда не жаловался, не было никаких проверок и инспекций.

В 1962 году в детский дом приехал старшина по фамилии Безруков из военного оркестра мотострелкового полка, который базировался в Кагуле. Из 12 человек нашего духового оркестра он отобрал четверых: меня, моего брата, Васю Горяева и Юру Мотина. Сказал, что у нас есть какие-то способности, но их необходимо развивать. Как показала жизнь, старшина Безруков оказался прав. Когда через 50 лет с помощью «мировой глобальной паутины» мы стали общаться друг с другом, то узнали очень интересные факты. Василий Григорьевич Горяев в настоящее время заведующий лабораторией музыкального образования Центра повышения квалификации учителей в Москве. Юрий Иванович Мотин окончил военную службу в должности главного дирижера корпуса карабинеров (внутренних войск) Республики Молдова. Подполковник в отставке.

Итак, мы — воспитанники военного оркестра мотострелкового полка. Служба началась. Приходилось не только учиться профессионально играть на духовом инструменте, но и нести дежурную службу. Мы были дневальными по оркестру, дежурными горнистами по полку и на стрельбище. Вечером в обязательном порядке — посещение школы рабочей молодежи. В мотострелковом полку мы находились недолго. В Баку жил наш дедушка. Он уже был на пенсии. Пенсия 30 рублей в месяц. Нам с Александром было по 15 лет. Содержать нас он не мог, но и оставить одних — после того как узнал, что произошло с семьей, где мы с братом и чем занимаемся, — тоже не мог. Из полка он нас забрал в Баку и отдал воспитанниками в музыкальную команду при Каспийском высшем военно-морском училище (КВВМУ) им. С. М. Кирова.

Наша служба продолжилась. Старшиной оркестра был опытный и требовательный мичман сверхсрочной службы Юрьев, военным дириже-

ром — заслуженный деятель искусств Азербайджанской ССР подполковник Д. М. Лейн. Этим людям мы с братом можем сказать только одно: большое спасибо! Каждый день как минимум 4 часа с нами проводились индивидуальные занятия и репетиции в составе оркестра. Во второй половине дня подготовка к школе, вечером — школа рабочей молодежи.

Первый год я играл на теноре третью партию, то есть аккомпанемент. Через полтора года подходит ко мне мичман Юрьев, протягивает ноты — партию первого тенора — и говорит: «Всё, Миша, для тебя халява закончилась, работай». Три года я был солистом оркестра. Прослужили мы с братом в качестве воспитанников оркестра четыре года.

В 1966 году мы с Александром окончили 11 классов вечерней школы. Встал вопрос: куда идти и что делать дальше. Выбор был непростым. Военный дирижер оркестра майор Нефедов, сменивший подполковника Д. М. Лейна, предлагал остаться в оркестре, служить срочную службу и одновременно обучаться в музыкальном училище. Музыканты-сверхсрочники оркестра советовали поступать в КВВМУ. В итоге выбрали поступление на химический факультет училища.

Поступить было несложно. Положительным оказалось то, что мы воспитанники музыкальной команды училища, а дальше было тяжело. Первый курс давался трудно. Иногда казалось, что не туда попал. Школьная подготовка была очень слабой и недостаточной. Много времени уходило на репетиции в художественной самодеятельности факультета. Приходилось работать с курсантами — вчерашними школьниками, которые были очень далеки от многих профессиональных понятий. Нам была поставлена задача: создать на факультете эстрадный оркестр. Приходилось работать с теми, кто есть. Вступление, которое состоит всего из 20 тактов, мы разучивали почти три недели. А когда я в отчаянии махнул рукой и был готов заявить, что духовой части эстрадного оркестра не будет, три

саксофониста вдруг заиграли, и довольно сносно. В конечном счете за пять лет конкурсов между химическим и штурманским факультетами первое место мы уступили только один раз.

Активно участвовал во всех спортивных мероприятиях курса, факультета и училища. Четыре года был в составе сборной училища по вольной борьбе. После второго курса почувствовал уверенность в собственных силах, ушло чувство, что «не туда попал». Учился спокойно и уверенно. Своевременно сдавал зачеты и экзамены и окончил училище с общей оценкой «хорошо».

Из всех морских практик больше всего запомнилась и понравилась, несмотря на то что я курсант химического факультета, штурманская практика на Каспийском море с заходами и экскурсиями в порты Красноводск, Актау, Махачкала. В памяти осталась подготовка и сдача экзаменов на допуск к самостоятельному управлению шлюпкой и катером.

В 1971 году, окончив КВВМУ им. С. М. Кирова, получив диплом военного инженера-химика и воинское звание «лейтенант», для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на Северный флот на 1-ю флотилию подводных лодок с местом постоянного базирования в губе За-

падная Лица Мотовского залива. В отделе кадров объединения получил назначение на должность начальника химической службы — специалиста по корабельной дозиметрии 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок.

Воинские звания старшего лейтенанта, капитан-лейтенанта и капитана 3-го ранга были мне присвоены в срок в установленном порядке. За время службы в 343-м экипаже совершил два дальних похода на выполнение задач боевой службы.

В марте 1980 года при прохождении плановой военно-врачебной комиссии был признан негодным к службе в плавсоставе ВМФ и по состоянию здоровья для дальнейшего прохождения военной службы был переведен в службу радиационной безопасности 1-й флотилии подводных лодок. Назначен на должность старшего инженера радиохимической лаборатории. В декабре этого же года был назначен помощником начальника 3-й СРБ 1-й флотилии подводных лодок.

В октябре 1985 года был переведен в город Палдиски Эстонской ССР в учебный центр ВМФ на должность заместителя начальника службы радиационной безопасности — начальника группы радиационной безопасности учебной и техноло-



Старооскольская местная общественная организация «Морское собрание». Второй слева капитан 2 ранга Крошко Михаил Владимирович



гической зоны центра. В марте 1986 года присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. В 1993 году уволен в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран подразделений особого риска и военной службы.

После увольнения с военной службы убыл на постоянное место жительства по месту предоставления жилой площади — в город Старый Оскол Белгородской области. Три года работал преподавателем физкультуры в средней школе, затем директором тренажерного зала общественной спортивной организации.

Принимал участие в военно-патриотическом воспитании молодежи. Входил в состав Совета местной общественной организации «Морское собрание» города Старый Оскол.

В 2012 уволился с работы и занимаюсь воспитанием внуков. За время службы награжден 11 медалями государственного и ведомственного значения.

Разведен. От брака двое детей, сын и дочь. Двое внуков. Внучке 6 лет, внуку 2 года. Проживаю в Старом Осколе.

Мой брат Крошко Александр Владимирович после окончания КВВМУ для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на 1-ю флотилию подводных лодок Северного флота. Был назначен на должность начальника службы радиационной безопасности ПМ-124 569-й береговой технической базы СФ в губе Андреева Мотовского залива. В сентябре 1972 года изъявил желание дальнейшего прохождения службы на атомной подводной лодке 1-й флотилии подводных лодок СФ. Назначен начальником химической службы 289-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок. За время службы в 3-й дивизии подводных лодок принимал участие в шести походах на боевую службу в Средиземное море и в Индийский океан.

В 1983 году переведен на береговую должность в 3-ю СРБ 1-й флотилии подводных лодок СФ в губе Западная Лица. В 1987 году участвовал в ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС в должности старшего офицера оперативной группы Управления начальника химических войск Министерства обороны СССР. Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, государственными юбилейными и ведомственными медалями. Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран подразделений особого риска и военной службы.

Уволен в запас в воинском звании капитана 2-го ранга по достижении предельного возраста пребывания на военной службе. Проживает с семьей в Краснодарском крае.

## Александр Николаевич Крюков



1972 год



2013 г.

Родился 15 августа 1951 года в Ярославле, древнем и красивейшем городе Верхней Волги. Первые три года моей жизни прошли в доме бабушки Анны Владимировны Гагариной, расположенном в Тверицах (Заволжском районе города) на Вологодской улице (ныне ул. Авиаторов). Мой прадед Федор Абрамович Гагарин был до революции самым уважаемым и состоятельным жителем Твериц, крупным лесоторговцем и домовладельцем, старостой старообрядческой общины.

Он самозабвенно занимался делами своего микрорайона, отдавал всем желающим землю в аренду для строительства на ней жилья с правом последующего ее выкупа. Так появилась в районе Гагаринская слобода (сейчас о ней напоминает только Гагаринский переулок). Потом семья переехала в дом, который выстроил мой отец в частном секторе. Улица была маленькая, односторонняя — всего 13 домов, но утопающая в зелени и цветах. Мой отец Николай Сергеевич Крюков 1923 года рождения, образование — 4 класса. Трудовую деятельность начал в 14 лет. Добровольцем ушел на фронт.



Мой отец, Крюков Николай Сергеевич  
В июне 1945 г.



В феврале 1985 г.

В период Великой Отечественной войны участвовал в битве за Кавказ, освобождал Украину, штурмовал Кенигсберг, освобождал Прагу. Участник знаменитого Парада Победы 25 июня 1945 года.<sup>1</sup> Награжден двумя орденами Красной Звезды, орденами Отечественной войны I и II степени, медалями «За оборону Кавказа», «За боевые заслуги», «За отвагу», «За победу над Германией». После войны работал более 40 лет транспортным рабочим на Ярославском шинном заводе. Ветеран труда. Скончался 5 июля 1989 года, похоронен на Игнатовском кладбище г. Ярославля.

<sup>1</sup> В 2000 году его внуки — слушатель Военного университета капитан-лейтенант Николай Александрович Крюков и курсант Высшего военно-морского училища им. Петра Великого Артем Владимирович Карпов — прошли по Красной площади в составе сводных парадных полков.



Вместе с сестрой Татьяной. 1954 г.

Моя мать Валентина Ивановна Крюкова 1925 года рождения, образование — 8 классов. Участница Великой Отечественной войны, с января 1943 года проходила службу в батальоне ПВО НКВД СССР, участвовала в отражении 12 авиационных налетов на промышленные объекты г. Ярославля. Награждена медалью «За победу над Германией».

После демобилизации в мае 1945 года трудилась бухгалтером на Ярославском мукомольном заводе № 1, а затем главным бухгалтером Мукомольного завода № 2, ветеран труда.

С января 1980 года по настоящее время пенсионерка, проживает в собственном доме, построенном после войны.

Мои школьные годы прошли как у всех послевоенных детей: октябренок — пионер — комсомолец. Начальную школу окончил практически на «отлично», а потом стал учиться с прохладцей, но без троек. Занимал призовые места на школьных, районных и областных математических и физических олимпиадах. Выполнял отдельные общественные поручения. Учился в школе легко, что называется, все схватывал «на лету». Единственный предмет, к которому не питал особого расположения, это биология. Учебники использовал для выполнения домашних заданий, но много читал дополнительной литературы по математике, физике и химии. Школу закончил хорошо.

Получал огромное удовольствие от занятий спортом и чтения исторических книг. Играл в уличной футбольной команде в качестве защитника, а потом вратарем, стал чемпионом района. В старших классах увлекся волейболом. В составе школьной команды стал чемпионом области среди любительских команд.

«Школьные годы чудесные» научили дружить, общаться и уметь работать в команде. До настоящего времени мы, одноклассники, встречаемся и общаемся, используя современные коммуникационные технологии.

Мечта стать военным (артиллеристом) была с детства. Этому способствовали патриотические фильмы нашего детства: «Чапаев», «Броненосец „Потемкин“», а также книги о революции и Великой Отечественной войне. Особых игрушек в детстве не было. Сам лепил из пластилина солдат, матросов, оружие (винтовки, пулеметы, пушки), из спичечных коробков мастерил танки. Для всей этой армии был специальный ящик, который пополнялся несколько лет; разобрал его уже только после третьего курса училища.

В 1967 году при оформлении призывных документов в Заволжском военкомате написал заявление для поступления в Ленинградское артиллерийское училище. В феврале следующего года на встрече выпускников школы встретился с курсантом первого курса ВВМУПП им. Ленинского комсомола Анатолием Крыловым. Морская форма, рассказы о романтике моря поразили мое воображение. Одним словом, в одночасье в школе зажглась «звезда». Это сыграло определенную роль в моей флотской судьбе. Стал интересоваться литературой о военных морях. Оказалось, что Герой Советского Союза подводник А. И. Колышкин — земляк, а в годы войны была построена на средства земляков подводная лодка «Ярославский комсомолец» типа «малютка». Вместе с тем в этот период мысли стать подводником даже не возникало.

В мае 1968 года, придя в райвоенкомат, долго выбирал, в какое морское училище поступать: ВВМУПП отпадало (уже есть представитель — подводник и ракетчик), ВВМУ им. М. В. Фрунзе — штурман в то время ассоциировался с рисованием на картах, но за собой художественного дара

я не наблюдал. В результате выбор пал на ВВМУ-РЭ им. А. С. Попова. Сработало магическое словосочетание «училище радиоэлектроники». Родители выбор одобрили, особенно отец, который мечтал, чтобы его дети получили высшее образование.

12 июля 1968 года прибыл в Петродворец и был зачислен в 25-й поток поступающих. Экзамены сдал успешно и 28 числа был зачислен курсантом первого курса (11-я рота, 113-й класс) радиотехнического факультета (командир роты — капитан 3-го ранга Г. И. Белячков). В августе наш курс вывезли в Ломоносов в расположение Учебного отряда связи им. С. М. Кирова. Попали в очень экстремальные условия жизни. Учебные классы, жилые помещения практически были не готовы к приему курсантов. Начальник курса полковник Богданов сумел организовать учебный процесс и бытовое обустройство. Выжили без особых потерь благодаря старшим товарищам, уже послужившим в войсках: старшине роты Михаилу Валицкому, старшине класса Владимиру Кузьмину, командиру отделения Сергею Калгатинову. Второй и последующие курсы прошли уже на территории училища. Учеба проходила интересно и доставляла удовольствие. Учебная практика на кораблях и частях Северного и Балтийского флотов (крейсера «Мурманск» и легендарный «Киров», бригада морской пехоты в Печенге и бригада ракетных катеров в Балтийске). Штурманский поход на учебном корабле «Бородино» из Севастополя в Кронштадт оставил неизгладимое впечатление и знак «За дальний поход».

Совершенно неожиданным для нас было решение руководства страны и, соответственно, училища о переводе нашей роты из надводников в подводники. Изменилась программа обучения. Первая практика на Северном флоте в 4-й эскадре подводных лодок (г. Полярный) показала, что и на подводных лодках можно служить. Распределили меня на подводную лодку Б-26 «Ярославский комсомолец» проекта 641. Именно на этой практике довелось познакомиться с некоторыми традициями подводного флота. Командир капитан 2-го ранга Г. Т. Еркин каждое утро прибывал на борт за 10–15 минут до подъема флага, здоровался за руку с каждым офицером, сверхсрочником (тогда мичманов еще не было) и курсантом, после

подъема флага убывал на базу, и всем на корабле занимался старпом (благо у него была звучная фамилия: капитан-лейтенант Покрышкин).

В течение месяца трижды выходили в море на отработку задач и, как положено, после первого погружения на глубину 50 м нас принимали в подводники. Всех курсантов (нас было трое) пригласили в центральный пост, дали выпить забортной воды из плафона, и замполит вручил памятные поздравления.

Большое впечатление оставила организация рыбалки на подводной лодке. Стояли на бочках в районе острова Могильного в Кольском заливе. Солнечный день, спокойное море, послеобеденный перерыв. Вдруг дается команда «По местам стоять, рыбную ловлю начать!» На верхнюю палубу поднялось 5–6 матросов во главе с командиром БЧ-3 и буквально за час наловили два лагуна трески и пикши (рыбный ужин был обеспечен).

Надо отдать должное, мне повезло быть на лодке с высокой организацией и отработкой личного состава. В одном из выходов произошло небольшое возгорание и задымление в отсеке. Поразила четкость действий: особых команд не было слышно, суеты и толкотни тоже. Старшина отсека лично проверил, правильно ли я включился в ИП-46, и дал знак сидеть и не дергаться. Потом всплыли, отсек провентилировали. Командир отсека провел разбор с личным составом и нам выразил благодарность с флотским юмором: «Спасибо, что не мешались под ногами, сидели смирно».



На пятом курсе в моей личной жизни произошло знаменательное событие. 3 февраля 1973 года я женился на своей однокласснице. Курсантская свадьба пела и играла шумно, весело. Однако каникулы пролетели поразительно быстро. Началась новая эра — семейная жизнь моряка-подводника: бесконечная череда тревожных расставаний и бурных восторженных встреч.

Стажировку и преддипломную практику проходил в Гаджиеве (3-я флотилия подводных лодок) на ПЛА К-19 проекта 658М («Хиросиме»), которая первую часть моей практики находилась в море на пятой боевой службе. Таким образом, в казарме на этаже было пусто, и только иногда появлялся бывший замполит этой лодки, который ждал назначения на береговую должность и просил что-нибудь сделать по благоустройству кубриков. От скуки спасали занятия, проводимые в масштабе курсантской практики флагманскими специалистами. Да вечерами навещался к лейтенанту Анатолию Крылову, который уже служил на одной из подлодок 31-й дивизии и имел однокомнатную квартиру в городке.

С возвращением подводной лодки из похода жизнь резко изменилась. Начальник РТС (не помню фамилии) был счастлив, узнав, что у него есть стажер пятого курса. Первые два дня прошли относительно спокойно (знакомство, посещение прочного корпуса, незначительные работы), а потом три дня, отрываясь только на прием пищи, — оформление и размножение отчетов за поход, который был выполнен на «отлично». Потом составление ремонтных ведомостей, их согласование с флагманскими специалистами, а затем отправили меня с кипой этих бумаг в РТУ СФ, где я должен был выписать и получить часть необходимых запчастей. В результате получил такую практику, которая очень пригодилась в дальнейшей служебной деятельности. В настоящее время К-19 уже нет, но в память о службе (прохождении стажировки) на ней в 1998 году капитаном 1-го ранга О. Е. Адамовым, последним командиром К-19, мне вручена памятная медаль, изготовленная из корпуса этой по-своему легендарной подводной лодки.

Так получилось, что практически весь мой плавательный стаж подводника состоял в общей сложности из 5 суток на дизельной подлодке, а профессиональная подготовка — из составления отчета РТС за боевую службу и оформления ремонтных ведомостей. С таким багажом прибыл на флот.

По выпуске был направлен в распоряжение отдела кадров 1-й флотилии подводных лодок СФ (Западная Лица). Прибыл на Северный флот вместе с женой 15 августа 1973 года (в день рождения). От первого посещения управления кадров сложилось впечатление, что нас там и не очень-то ждали в данный момент. Ответ — мест нет. Ждите. Первую ночь провели в общежитии. Весь следующий день был посвящен добычию вида на жительство. Главное место общения в гарнизоне — офицерский буфет в Доме офицерского состава. За пару часов общения и квартира найдена, в которой можно проживать. Изнурительно медленно тянулись две недели ожидания назначения. Вместе с тем эта процедура в принципе заняла не больше 30 секунд. Вызвали в кабинет начальника отдела кадров одновременно несколько лейтенантов, и каждый из нас взял со стола бланк с предписанием без каких-либо комментариев.

Получил назначение на должность командира ГАГ — инженера РТС на ПЛА К-53 (в/ч 50092, 605-й заказ, проект 671)<sup>2</sup> 3-й дивизии ПЛ. В штабе соединения выяснилось, что подводная лодка неделю тому назад ушла в г. Полярный (губа Пала) для прохождения планового докового осмотра и проведения мероприятий по модернизации сроком на 3–4 месяца. Опять возникли проблемы: отправка из закрытого гарнизона жены к родителям, получение документов для проезда в Полярный и определение нехитрого семейного скарба на хранение до лучших времен. На все ушло два дня, и 1 сентября 1973 года я прибыл к первому флотскому месту службы.

Приняли меня замечательно, на корабль для прохождения службы прибыло сразу

---

<sup>2</sup> Командир ПЛА — капитан 2-го ранга Гарольд Викторович Мосолов, старший помощник — капитан 3-го ранга Владимир Михайлович Монастыршин, начальник РТС — командир БЧ-4 капитан-лейтенант Николай Семенович Зарубицкий, командир БЧ-5 Владимир Иванович Анохин.



5 лейтенантов (командир ЭНГ — Юрий Иванович Скатов, в последующем командир К-53, и 3 офицера — КГДУ). Лейтенантская пора, думаю, у всех была очень горячая. Дела командира группы принимал у старшего лейтенанта Алексея Кружилина, который уже был назначен начальником РТС на новостройку — ПЛА проекта 671рт. Начальник РТС капитан-лейтенант Николай Семенович Зарубицкий был тоже только назначен на К-53 и находился в отпуске, прибытие ожидалось через месяц (возвращение затянулось на два месяца из-за болезни — операция по удалению аппендицита). Пришлось включаться в работу по всем направлениям. Практически за два месяца сдал на допуск к несению дежурства по кораблю, а с прибытием начальника РТС и получил допуск к исполнению обязанностей по специальности.

Начало 1974 года было очень удачным для меня: 7 апреля родился сын Николай, летом совершил первый поход в Средиземное море, в ходе которого успешно сдал на допуск к исполнению обязанностей вахтенного офицера и начальника РТС и в целом вписался в коллектив подводной лодки. Поход запомнился потому, что все ощущения и необычная обстановка автономного похода была в новинку. Прошло непосредственное знакомство с так называемыми «квакерами», попали в рыбацкие сети (для освобождения от них пришлось провести ночное всплытие в надводное положение). Ни с чем нельзя сравнить азарт охотника при поиске американской субмарины в районе Ла-Маддалены (передовой пункт базирования ВМС США в Италии). Душевно и лирично проходили мероприятия общественной жизни — КВН, встреча с Нептуном и его свитой после форсирования Гибралтара; единственно напрягала обязанность по любому поводу выпускать боевые листки.

С приходом на базу был вызван в отдел кадров флотилии, где предложили должность начальника РТС на новостройку (ПЛА проекта 671рт) с обучением по «большому кругу» (1 год в УЦ в г. Обнинске + 1 год достройка и швартовые испытания ПЛА). Взвесив все за

и против, отказался от «лестного» предложения. Впоследствии это очень осложнило мою дальнейшую службу (почти 5 лет был командиром группы).

В августе 1974 года выведен за штат и только в октябре назначен на равнозначную должность командира ГАГ 426-го экипажа<sup>3</sup> (в/ч 36180), где последовательно без спешки прошел должности начальника РТС — командира БЧ-4 (ноябрь 1978-го — март 1980-го), помощника командира (март 1980-го — октябрь 1982-го). За этот период совершил три дальних похода в Средиземное море, один полугодовой поход в Индийский океан и передислокацию экипажа со всем имуществом из Малой Лопатки в Гремиху на пароме «Аянка».

Из восьми лет службы в экипаже среди наиболее значимых событий можно выделить:

- участие в 1977 году в стрельбах на приз Главнокомандующего ВМФ под командованием капитана 2-го ранга В. М. Монастыршина (тренировки в учебном центре 1-й флотилии проходили достаточно интенсивно, корабельный боевой расчет был отработан до автоматизма, а в море подвела техника — в обоих двухторпедных залах по одной торпедой утонуло, приз достался тихоокеанцам);

- участие в инспекторских торпедных стрельбах в 1980 году под командованием капитана 2-го ранга Е. К. Мазовки (руководитель Инспекции Минобороны Маршал Советского Союза К. С. Москаленко на крейсере «Мурманск»): двухторпедный залп удался на славу, торпеды прошли, что называется, «под трубой» и, наводясь, дважды прошли под крейсером, в качестве приза получили машину ВАЗ, которая досталась старшему капитану 3-го ранга В. А. Мякоцкому;

- поход в июле 1981 года на Северный полюс для обеспечения первой в мире ракетной стрельбы из Арктики ракетного подводного крейсера стратегического назначения К-447 11-й флотилии: подлодка после всплытия с проламыванием льда корпусом в высокоширотном районе Северного Ледовитого океана выполнила стрельбу (командир капитан 1-го ранга

---

<sup>3</sup> Командир экипажа — капитан 2-го ранга Илья Петрович Смирнов, начальник РТС — капитан 3-го ранга Вячеслав Михайлович Иванов, в дальнейшем экипажем командовали капитан 2-го ранга В. М. Монастыршин, капитан 2-го ранга Е. К. Мазовка.

Л. Р. Куверский и старший на борту командир 41-дивизии контр-адмирал Э. Д. Балтин за стрельбу получили звание Героя Советского Союза). Именно тогда произошло мое первое знакомство с Гремхой;

- экзотический полугодовой поход в 1982 году в Индийский океан на К-147 под командованием капитана 2-го ранга Е. К. Мазовки, который изобилывал массой впечатлений, полученных от стоянки в г. Луанда (Ангола), г. Аден (Йеменская Республика), о. Дохлак (Эфиопия), где получили хорошую практику по слежению и выдаче целеуказаний по ударному авианосцу «Америка».

В октябре 1982 года был назначен старшим помощником 343-го экипажа. Предложение поступило неожиданно, а назначение прошло, можно сказать, стремительно. После возвращения из Индийского океана в июле 1982 года экипаж убыл в отпуск, а мне пришлось с личным составом приводить в порядок плавпирс, закрепленный за экипажем, к празднованию Дня ВМФ. В один из июльских вечеров в казарме ко мне подошел капитан 2-го ранга Михаил Юрьевич Кузнецов, только назначенный командир 343-го экипажа, который в это время активно готовился к походу на боевую службу. Мы хорошо знали друг друга, так как служили в Западной Лице в экипажах, располагавшихся в казарме на одном этаже. После обмена несколькими общими фразами Михаил Юрьевич предложил место старпома в экипаже (СПК капитан 3-го ранга А. Н. Гаврик, попавший в автомобильную аварию, ждал списания по состоянию здоровья). Особых возражений у меня не было, но было одно условие: дать возможность отгулять хотя бы часть отпуска с семьей, так как к тому времени фактически более 200 суток провел в море. Обоюдное согласие было достигнуто.

В конце октября получил телеграмму о назначении и указание срока прибытия для выхода на боевую службу на К-367. Старшим на поход был назначен капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Поход был насыщен интереснейшими событиями и множеством нештатных ситуаций, связанных с проблемами протекторной защиты. Часть похода была посвящена обеспечению акустических исследований, проводимых в водах Атлантики НИС «Академик Сергей Вавилов», «Академик Алексей Кры-

лов» и «Академик Петр Лебедев» Академии наук СССР. Потом прошлись вдоль Восточного побережья США в непосредственной близости от мыса Канаверал, участвуя в поисковой операции по обнаружению испытаний ПЛАРБ типа «Огайо», которая завершилась весьма успешно, включая акустический контакт с «супостатом». Боевая служба прошла должным образом, я обрел уверенность в исполнении обязанностей СПК, сдал зачеты на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

В октябре 1983 года мне было присвоено очередное воинское звание капитана 2-го ранга, и я был направлен на 6-е Высшие специальные офицерские классы ВМФ, на командный факультет. Практически год учебы в Ленинграде и проживание с семьей — это настоящий подарок судьбы. Сын Николай пошел в 4 класс, а дочь Милана во 2 класс. В семье было заведено правило: каждую субботу ездили по Северной столице, изучая ее достопримечательности и архитектуру. В результате весной 1984 года сын занял в школе первое место в конкурсе «Знаешь ли ты свой город?». До настоящего времени вся семья с удовольствием посещает город на Неве, знакомим с ним и своих внуков.

В сентябре 1984 года вернулся на СФ, в 343-й экипаж, который стал уже родным. Два года исполнял обязанности СПК, а в ноябре 1986 года был назначен командиром экипажа. Прием дел и



ПЛА «К-481»

СПК капитан 2-го ранга А. Н. Крюков,  
командир капитан 1-го ранга А. Н. Шпортко,  
командир БЧ-5 С. А. Кротов. 1986 г.

должности от капитана 1-го ранга А. Н. Шпортько проходил в г. Полярном, где экипаж проводил плановый ППО и доковый осмотр ПЛА К-38. Вернулись в Грехиху в феврале 1987 года, переход проходил в сложных ледовых условиях, но экипаж справился с поставленной задачей уверенно.

Весной в экипаже прошла смена поколений, ушла «старая гвардия», дав дорогу молодым. Командирами боевых частей и дивизионов стали заряженные на плодотворную работу офицеры А. В. Петров, С. К. Белоусов, В. С. Захаров, В. И. Горячев и «бывалый» С. А. Свистунов. Полностью обновилось руководство экипажа: в коллектив влились СПК — капитан 3-го ранга П. А. Петров, ЗКВР — капитан 3-го ранга С. Н. Муравьев, командир БЧ-5 — капитан 3-го ранга Б. Ф. Стулов, ПК — капитан-лейтенант А. В. Логинов. С благодарностью вспоминаю сплоченный мичманский коллектив экипажа: В. М. Иванюк, В. В. Казанских, В. Н. Коломиец, Ю. М. Гуменник, Д. Д. Смирнов, В. А. Хлобыстов, Г. Т. Лымаренко, М. Н. Малаев.

На протяжении двух с лишним лет жизнь была подчинена напряженной боевой учебе и бытовому обустройству личного состава экипажа. Была создана творческая атмосфера, приветствовалась и поощрялась разумная инициатива, нестандартные решения. Результаты не замедлились сказаться. В период 1987–1988 годов экипаж твердо занимал почетное второе место в дивизии, а казарма признавалась лучшей в объединении.

В октябре 1987 года мне было присвоено очередное воинское звание «капитан 1-го ранга». Получил личное поздравление с этим событием от командующего КСФ адмирала И. М. Капитанца, а через 13 лет, в апреле 2000 года адмирал флота вручил мне свою книгу «На службе океанскому флоту. 1946–1992: Записки командующего двумя флотами» с дарственной надписью.

Торжественно и празднично 6 октября 1988 года прошли мероприятия, посвященные 25-летию экипажа. До сих пор храню поздравительные визитки участнику юбилея, изготовленные с любовью мичманом А. Н. Абакшонком. Всё это до-



стигнуто благодаря трудовому поту каждого члена экипажа, наиболее отличившиеся были удостоены правительственных наград.

В мае 1989 года был награжден орденом Красной Звезды. Летом 1988 года начал подготовку к поступлению в Военно-морскую академию. Утренние часы на корабле — самое плодотворное время. Организация службы и повседневной деятельности в экипаже была достаточно высокая и не требовала какого-либо постоянного моего вмешательства. После проворачивания и отработки по борьбе за живучесть шел в каюту, получал нормативные документы, учебники и готовился к поступлению.

Вместе с тем, видимо, значительная интенсивность служебной деятельности сказалась на состоянии здоровья — в период прохождения медкомиссии я был доставлен в гарнизонный госпиталь, а затем направлен в Североморск во флотский госпиталь.

Лечение и восстановление прошли успешно, но годность к плавсоставу требовалось подтвердить через полгода. Однако, жизнь внесла свои коррективы в мою судьбу.

В январе 1989 года по моем возвращении из отпуска по болезни (буквально по прибытии

<sup>4</sup> Впоследствии с вице-адмиралом А. И. Долотовым, начальником 4-го управления ГОУ ГШ ВС РФ, пришлось часто взаимодействовать по вопросам боевой готовности сил флота в период моей работы в ОУ ГШ ВМФ.

с теплохода домой) мне позвонил оперативный дежурный флотилии и передал, что начальник штаба 11-й флотилии контр-адмирал А. И. Дологов<sup>4</sup> приглашает меня через час к себе. С Алексеем Ивановичем до этого я не был знаком, так как его назначение пришлось на период моих скитаний по госпиталям и санаториям. Нового командующего флотилией контр-адмирала В. А. Агафонов я знал достаточно хорошо, он постоянно проводил инструктажи перед выходом в море и заставил выучить статью 155 Корабельного устава ВМФ наизусть. Он же был инициатором и дал путевку моему первому самостоятельному выходу в море (после этого старших нам на борт не назначали, только на прием задач).

Беседа продолжалась не более 15 минут, поступило довольно неожиданное для меня предложение — должность начальника отдела оперативной и боевой подготовки — заместителя начальника 11-й флотилии подводных лодок (в/ч 20241). Мою кандидатуру рекомендовал лично командующий флотилией, а поддержал ее заместитель командующего контр-адмирал В. М. Монастыршин, который знал меня по совместной службе на К-53 и в 426-м экипаже. Согласился на предложение при условии возможности заочного обучения в ВМА.

С марта 1989 по март 1994 года — начальник оперативного отдела и боевой подготовки — заместитель начальника штаба 11-й флотилии (г. Островной). Началась новая служебная деятельность, которая была связана с разработкой документов, регламентирующих боевую и оперативную подготовку сил, координацией работы всех органов управления флотилии по вопросам планирования, организации взаимодействия, боевого, технического и тылового обеспечения.

В период 1990–1993 годов заочно закончил с отличием Военно-морскую академию им. Адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова по специальности «Командно-штабная оперативно-тактическая Военно-морского флота». В июне 1994 года был назначен старшим офицером, а затем начальником группы боевой готовности Оперативного управления Главного штаба ВМФ (Москва). На новом месте пригодился опыт даль-



*Апрель 1989 г. В штабной работе приходится много времени уделять общению с руководителями многочисленных структурных подразделений флотилии и непосредственно со штабом флота*

них походов, приходилось заниматься анализом и обобщением несения боевой службы (боевого дежурства) кораблями и подводными лодками, контролем состояния боевой готовности сил флота и планированием перевода сил (войск) ВМФ с мирного на военное время. В 1995 году окончил Высшие академические курсы усовершенствования руководящего состава при Военной академии Генерального штаба ВС РФ, а в 1996 году награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

С августа 1998 года — помощник, а с мая 2002-го заместитель председателя Морского научного комитета (МНК) Главкомата ВМФ. Работа в МНК позволила разобраться и обогатить знаниями в области организации исследований по научному обоснованию военно-технической политики; разработки планов строительства ВМФ и научного комплекса флота. Довелось встречаться с главными конструкторами подводных лодок, известными учеными в области создания морской техники и вооружения. Приходилось поддерживать и укреплять существующие связи кооперации научно-исследовательских организаций ВМФ, Минобороны России, РАН и всего ОПК Российской Федерации.



9 мая 2000 г. Красная площадь.  
Парад в ознаменование 55 годовщины Великой  
Победы. Капитан 1-го ранга А. Н. Крюков  
с главными специалистами МНК адмиралом флота  
Г. М. Егоровым и адмиралом Н. Н. Амелько

Принимал участие в разработке Основ политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 года и Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года. Особое место в деятельности этого периода занимает разработка организационных документов и мероприятий по подготовке и проведению первого заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (21.12.2001) в Санкт-Петербурге в Адмиралтействе и двух последующих заседаний. Были подготовлены, со-

гласованы с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и приняты постановление Правительства России от 1 сентября 2001 года № 662 «О Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации» и Положение о Морской коллегии. Кроме того были разработаны и изготовлены три флага Морской коллегии (один из них доставлен полярником А. Н. Чилингаровым на южный полюс в 2002 году), вымпелы и номерные знаки члена коллегии. Знак члена коллегии № 1 был передан Президенту Российской Федерации В. В. Путину, так как он один из первых поддержал идею создания коллегии. 27 июля 2001 года он подписал на борту крейсера «Москва» в Севастополе «Морскую доктрину Российской Федерации на период до 2020 года».

За достигнутые успехи в 1999 году награжден медалью «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», в октябре 2000 года Указом Президента РФ награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, в октябре 2002-го медалью «200 лет Министерству обороны», а также пятью юбилейными медалями.

В октябре 2002 года на основании приказа Министра обороны РФ уволен с военной службы с зачислением в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

В ноябре 2002 года поступил на государственную службу в Министерство экономического раз-



Первое заседание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации под руководством премьер-министра М. М. Касьянова. Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В. И. Куроедов представляет членам коллегии именные знаки. Капитан 1-го ранга А. Н. Крюков в качестве заместителя руководителя организационной группы представляет документы по порядку проведения заседания



Премьер-министр Правительства Республики Татарстан (ныне Президент республики) Р. Н. Минниханов принимает в своем кабинете членов комиссии Главного управления специальных программ Президента Российской Федерации. А. Н. Крюков — заместитель председателя комиссии. *Казань. Апрель 2006 года*

вития и торговли РФ (департамент федеральных целевых программ и государственных инвестиций) — заместителем начальника отдела нормативного обеспечения ФЦП. Занимался вопросами реализации ФЦП «Мировой океан», которая состояла из 10 специальных подпрограмм, в том числе три из них имели непосредственное отношение к деятельности подводных сил флота.

В период 2002–2003 годов с отличием завершил профессиональную переподготовку в Московской академии государственного и муниципального управления Российской академии государственной службы при Президенте РФ по специальности «Государственное и муниципальное управление».

С ноября 2003 года по настоящее время нахожусь на государственной гражданской службе в Главном управлении специальных программ Президента РФ. Прошел последовательно должности специалиста-эксперта, консультанта, советника и с октября 2012 года назначен на должность заместителя начальника отдела. По роду служебной деятельности занимаюсь вопросами обороны и национальной безопасности, участвовал в подготовке и проведении учебно-методических сборов по вопросам мобилизационной подготовки субъектов Российской Федерации в Торжке (2004) и Туле (2009). Автор иллюстрированного издания «Мир вашему дому», посвященного одному из

этих мероприятий. По роду своей деятельности удалось побывать практически в 57 субъектах Российской Федерации. Поражают бескрайние просторы нашей страны, уникальные по своей красоте места, а самое главное, трудолюбивые и талантливые люди, проживающие в глубинке. Их отличают искренность и гостеприимство, добродушие и отзывчивость. Живут они степенно, размеренно, с высоким чувством личного достоинства.

За безупречную многолетнюю работу, значительный личный вклад в реализацию специальных программ Российской Федерации награжден Указом Президента РФ знаком отличия «За безупречную службу» XL лет (2009) и ведомственной медалью «За содействие в обеспечении специальных программ» (2011), а также четырьмя памятными медалями. Государственный советник Российской Федерации 2-го класса. Имею публикации в научных и специальных информационных изданиях. Веду педагогическую деятельность в Институте специальной подготовки Академии гражданской защиты МЧС России.

Моя семья образовалась в феврале 1973 года. Это первый и единственный брак, семейный стаж более 40 лет. Вырастили и воспитали трех детей: сына Николая, дочерей Милану и Анну. Все имеют высшее образование и работают по специальности.



Санаторий СФ «Аврора» в г. Хосте. Дочь Милана,  
дочь Анна, жена Галина Геннадьевна и сын Николай.  
1988 год

Жена — Крюкова Галина Геннадьевна, русская, родилась в июне 1951 года в Ярославле, одноклассница. В 1973 году закончила ЯГПИ им. К. Д. Ушинского по специальности «Математика на французском языке» с квалификацией «учитель математики». Всегда сопровождала меня по всем гарнизонам. Подарила мне в суровых заполярных условиях трех замечательных детей, которых обучила основам математики и воспитала настоящими людьми.

Человек творческий и увлеченный, перво-классный педагог, учитель высшей категории. Отличник просвещения. Работала учителем математики в школе Мурманска-150, а затем учителем и заместителем директора по УВР в Мурманске-140.

Четыре года преподавала в Зеленограде, а с 1998 года по настоящее время работает учителем математики и заместителем директора средней школы № 858 г. Москвы. Воспитала более 15 золотых медалистов, а творческие работы ее учеников

были удостоены дипломов на международных, всероссийских и московских конкурсах. Имеет целый ряд авторских публикаций в научных педагогических изданиях.

Проживаем в Москве, в Южном административном округе, район Чертаново-Южное.

Сын Крюков Николай Александрович, родился в апреле 1974 года в Ярославле, капитан юстиции запаса. Среднюю школу окончил в Мурманске-140. В 1995 году окончил с отличием Высшее военно-морское училище в г. Киеве по специальности социальный психолог. Проходил службу в должности заместителя командира БЧ-5 по воспитательной работе на ракетном крейсере «Маршал Устинов» Кольской флотилии разнородных сил Северного флота. В звании капитан-лейтенанта поступил в Военный университет на юридический факультет, который закончил в 2000 году. Проходил службу в строительной организации Спецстроя России в ГУП «Строительное управление ЧФ» в должности помощника начальника предприятия по правовой работе — начальника юридического отдела.

Защитил диссертацию — кандидат юридических наук, по состоянию здоровья в мае 2002 года уволен из Вооруженных Сил. Работал в различных федеральных органах государственной власти и коммерческих организациях в должности юриста, начальника отдела, управления, заместителя руководителя ОАО. В настоящее время директор ООО «ЦентрУниверсалПроект».

Женат, имеет двух очаровательных дочерей Софию (8 лет) и Марию (3 года). София на «отлично» учится в музыкальной школе по классу скрипки и подает большие надежды.

Проживает семья в Москве, в Южном административном округе, в районе Чертаново-Южное.

Дочь Коханова (Крюкова) Милана Александровна, родилась в октябре 1975 года в Ярославле. С детства увлекалась биологией, мечтала стать кинологом. Школу закончила в Мурманске-140 и поступила МГУ на психологический факультет.

После окончания в 2005 году МГУ работала в Центре экстренной психологической помощи МЧС России в должности начальника лаборатории, начальника отдела, а затем заместителя руко-

водителя психологической службы МЧС России. Принимала непосредственное участие в качестве руководителя группы психологов при ликвидации последствий авиакатастрофы в Иркутске и оказании психологической помощи родственникам экипажа ПЛА «Курск» в Видяево.

В 2001 году ездила в составе делегации на международный форум спасателей в Великобританию. Имеет печатные труды по специальности.

С 2005 года работает начальником отдела по работе с персоналом ООО УК «Дормер». Воспитывает двух сыновей — Святослава (2002 г. р.) и Тихона (2013 г. р.).

Дочь Крюкова Анна Александровна родилась под новым 1984 год в г. Мурманск-150, но детство прошло в Гремихе (детский сад, начальная школа). В 2002 году окончила с золотой медалью московскую школу № 858. Обучалась в Московском государственном индустриальном университете (МГИУ) на экономическом факультете, который закончила с отличием в 2007 году.

Работает менеджером по планированию и сопровождению развития бизнеса в совместном российско-французском предприятии. Увлекается фитнесом, изучением иностранных языков, много путешествует по миру.



В день бракосочетания сына: жена Галина Геннадьевна, младшая дочь Анна, сын Николай, старшая дочь Милана.  
*Февраль 2005 года*



## Михаил Юрьевич Кузнецов



Родился 27 августа 1950 года в Ленинграде в семье офицера Военно-Морского флота. Дошкольные и школьные годы прошли в гарнизонах Балтийского, Тихоокеанского и Северного флотов, что было связано со сменой места службы отца, вице-адмирала. В школу пошел в 1957 году. В 1967 году окончил 10 класс средней школы в поселке Лиинахамари Мурманской области. В школе учился старательно, был прилежным учеником. Занимался в секциях парусного спорта и баскетбола. Окончил музыкальную школу по классу фортепиано. По окончании обучения в школе поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта. Обучение в институте прекратил на первом курсе, так как убедился, что это не мое призвание. Решил стать офицером ВМФ.

В 1968 году сдал вступительные экзамены и был зачислен на штурманский факультет Высшего военно-морского командного училища им. М. В. Фрунзе, который окончил с отличием в 1973 году. Для дальнейшего прохождения службы в воинском звании лейтенанта был направлен на Северный флот в 3-ю дивизию 1-й Краснознаменной флотилии подводных лодок. В августе 1973 года был назначен на должность командира электронavigационной группы штурманской боевой части 173-го экипажа крейсерской атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок с местом постоянного



базирования в губе Западная Лица Мотовского залива.

В декабре 1973 — феврале 1974 года на ПЛА К-438 совершил свой первый поход на боевую службу в Средиземное море. В августе — ноябре 1974 года, будучи прикомандированным штурманом, в составе 343-го экипажа 3-й дивизии на ПЛА К-438 совершил поход на боевую службу в Средиземное море продолжительностью 87 суток.

В феврале 1975 года был назначен на должность командира штурманской боевой части атомной подводной лодки К-53 3-й дивизии. В этом же году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. С апреля 1976 года помощник командира ПЛА К-306 3-й дивизии подводных лодок. В 1977 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. Участвовал в проведении гравиметрии подо льдом Арктики, за что награжден медалью «За боевые заслуги».

В октябре 1978 года поступил на командный факультет 6-х Высших специальных офицерских классов ВМФ в Ленинграде. В июле 1979 года по завершении обучения на классах был назначен на должность старшего помощника командира ПЛА К-462 3-й дивизии подводных лодок. Получил допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой проекта 671. В 1980 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В сентябре 1981 года назначен командиром 343-го экипажа 3-й дивизии. Экипаж перешел к новому месту постоян-

ного базирования подводных лодок 3-й дивизии на Йоканьгский рейд.

В 1982 году завоевал приз командующего Северным флотом за атаку отряда боевых кораблей. В этом же году за успехи в боевой и политической подготовке присвоено воинское звание капитана 2-го ранга досрочно. В декабре 1982 — феврале 1983 года 343-й экипаж на ПЛА К-367 выполнил дальний поход на боевую службу в Центральную Атлантику для обеспечения программы гидроакустических испытаний группы научно-исследовательских судов с последующим переходом к Восточному побережью США с целью ведения разведки, обнаружения и слежения за ПЛАРБ ВМС США «Мичиган» (тип «Огайо»). Задачи боевой службы выполнены успешно. Наблюдал старт телеметрической баллистической ракеты с борта подводной лодки, находящейся в надводном положении.

До выхода на боевую службу в ноябре 1982 года решением командующего 1-й флотилией подводных лодок контр-адмирала Е. Д. Чернова был представлен к назначению на должность командира головной атомной многоцелевой подводной лодки третьего поколения К-239 проекта 945. К исполнению должности приступил в 1983 году. В сентябре 1984 года на К-239 завершены программы заводских швартовых и государственных ходовых испытаний, ПЛА вошла в состав Северного флота. Подводная лодка была включена в состав 6-й дивизии 1-й флотилии с базированием в губе Западная Лица. В 1984–1986 годах проводилась усиленная эксплуатация ПЛА К-239. В 1985 году экипаж К-239 завоевал приз Главнокомандующего ВМФ за длительное слежение за подводной лодкой. За время службы на К-239 я подготовил и воспитал двух своих подчиненных, которые впоследствии были назначены: В. Т. Ляхов — командиром второго корпуса ПЛА К-276 проекта 945; Г. В. Барышков — командиром К-239.

В 1986 году поступил на заочное отделение Военно-Морской академии им. Маршала Советского Союза А. А. Гречко. В этом же году мне было присвоено воинское звание капитана 1-го ранга с назначением на должность заместителя командира 6-й дивизии подводных лодок. Командный факультет академии окончил в 1989 году. С 1991 года — командир 6-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок с местом постоянного базирования в поселке Видяево Мурманской области. В 1993 году присвоено воинское звание контр-адмирала. Допущен к самостоятельному управлению подводными лодками проектов 671, 671 РТМ, 705, 705К,

945, 945А, 685, 949А. В июне 1994 года назначен командиром 7-й дивизии атомных подводных лодок Северного флота.

Ветеран «холодной войны» на море. В период с 1973 по 1992 год активный участник сдерживания враждебных СССР действий ОВМС НАТО. Имею большой опыт поиска и слежения за иностранными многоцелевыми и ракетными атомными подводными лодками, противодействия авианосным многоцелевым, противолодочным и десантным группам кораблей США и Великобритании.

Участник 23 длительных автономных походов на боевую службу. Освоил районы плавания: Арктический, северо-западной и центральной Атлантики, Средиземного моря и Индийского океана.

Руководил выполнением эксперимента по определению возможности использования атомных подводных лодок в целях выполнения хозяйственно-экономических задач в Арктике в мирное время. В тяжелых климатических условиях Заполярья возглавил доставку жизненно необходимых людям грузов в порт Харасавэй на полуострове Ямал.

Погибший в августе 2000 года во время учений Северного флота атомный подводный ракетный крейсер К-141 «Курск» проекта 949А входил в состав 7-й дивизии подводных лодок СФ. По результатам расследования причин и обстоятельств трагической гибели подводного крейсера я был включен в круг виновных лиц. В марте 2002 года уволен в запас ВМФ. За время службы награжден орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги» — наградами СССР; орденами Российской Федерации «За заслуги перед Отечеством» IV степени, «Мужества», «За военные заслуги»; государственными юбилейными и ведомственными медалями.

По окончании военной службы занимался преподавательской деятельностью в Морском корпусе им. Петра Великого, работал на предприятии Роскосмоса. Защитил кандидатскую диссертацию по использованию подводных сил в системе обеспечения безопасности экономических интересов России в Арктике. В настоящее время занимаюсь обучением подводников Республики Вьетнам управлению подводной лодкой в Военном учебно-научном центре ВМФ России.

Женат. Брак зарегистрирован в 1971 году. Жена Татьяна Георгиевна. В семье две дочери, три внука (14, 11 и 5 лет) и одна внучка (2 года 7 месяцев). Семья проживает в Санкт-Петербурге.

## Виктор Кузьмич Литвинов



Родился 30 мая 1945 года в деревне Бычки Сараевского района Рязанской области в семье колхозников. Через некоторое время родители сменили место жительства и переехали в Актюбинск (ныне Республика Казахстан). Дошкольные годы прошли беззаботно. В 1952 году поступил в первый класс Актюбинской средней школы № 9. Учился легко. Было интересно узнавать новое, ранее неизвестное. Проявлял усердие и старание. В этой школе окончил 9 классов. В 10 классе учился на вечернем отделении средней школы № 2. С марта 1962 по июнь 1963 года работал на Актюбинском заводе металлоизделий в должности слесаря-сборщика.

В 1963 году поступил и в течение года обучался на физико-математическом факультете педагогического института в Уральске. По окончании первого курса понял, что педагогическая стезя — не мое призвание. Во время приписки в военкомате поставили в известность, что буду призван на военную службу в воздушно-десантные войска. Имел намерение служить в Военно-Морском флоте. По этой причине в 1964 году поехал в Севастополь. Успешно сдал вступительные экзамены в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище, был зачислен на факультет специальных энергетических установок.



В 1969 году окончил названное училище и сразу из училища для дальнейшего прохождения службы был направлен на должность командира группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части крейсерской атомной подводной лодки К-323 проекта 671 Тихоокеанского флота. В 1970 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера. В этой должности проходил службу до 1972 года. В 1971 и 1972 годах в составе экипажа ПЛА К-323 совершил походы на боевую службу в Средиземное море. В сентябре 1971 года был назначен на равнозначную должность командира группы дистанционного управления 343-го экипажа атомной подводной лодки 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. В 1972 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта-инженера.

В 1974 году 343-й экипаж, завершив отработку задач боевой подготовки, вошел в состав подводных лодок постоянной готовности Северного флота. В августе — ноябре 1974 года в составе экипажа на ПЛА К-438 я был участником дальнего автономного похода в Средиземное море на повышенную автономность. Подводная лодка, успешно выполнив задачи боевой службы, вернулась в базу через 87 суток плавания. В 1975 и 1976 годах про-

шел подготовку в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. В 1975 году в составе экипажа принимал участие в учениях Военно-Морского флота СССР под руководством Главнокомандующего ВМФ «Океан-75». Присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В августе — октябре 1977 года 343-й экипаж на ПЛА К-481 совершил поход на боевую службу в Северный Ледовитый океан с задачей обеспечения безопасности атомного ледокола «Арктика», первого надводного корабля, осуществляющего переход в географическую точку Северного полюса из порта Мурманск и обратно. В этом походе К-481 находилась под паковым льдом Арктики, не всплывая, 28 суток. В 1978 году экипаж принял в боевой состав Северного флота и привел в базу крейсерскую атомную подводную лодку К-369 после завершения на ней среднего ремонта. Это была первая атомная подводная лодка проекта 671, на которой средний ремонт был выполнен на судоремонтном заводе «Нерпа» в поселке Вьюжном Мурманской области. Экипаж обеспечил проведение заводских швартовых и государственных ходовых испытаний с высоким качеством. Летом 1979 года экипаж был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР.

Участник дальнего похода 343-го экипажа в июне — августе 1980 года на ПЛА К-438 в восточную часть Средиземного моря. В ноябре 1980 года был назначен на должность командира дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа. В 1981 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В этом же году экипаж в составе 3-й дивизии подводных лодок перешел к новому постоянному месту базирования — на Йоканьгский рейд в состав 11-й флотилии подводных лодок Северного флота.

В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа на ПЛА К-367 совершил дальний поход и выполнил задачи боевой службы в центральной части Атлантического океана с последующим переходом к восточному побережью США с задачей ведения разведки, поиска и слежения за ПЛАРБ ВМС США «Мичиган», тип «Огайо». Дважды, в 1984 и 1986 годах, в составе 343-го экипажа на ПЛА К-481 выполнял задачи боевой службы в Средиземном море.

В июне 1986 года был назначен начальником отдела 63-го морского специального полигона Технического управления Северного флота в поселке городского типа Умба Мурманской области.

В декабре этого же года присвоено воинское звание капитана 2-го ранга.

В октябре 1990 года уволен в запас ВМФ по достижении предельного возраста пребывания на военной службе с правом ношения военной формы одежды.

Ветеран «холодной войны» на море. За время службы награжден 8 государственными юбилейными и ведомственными медалями. Ветеран военной службы.

После завершения военной службы в 1991 году переехал на постоянное место жительства в город Коломну Московской области.

С 1991 года работал на различных предприятиях города в должностях от сторожа до главного энергетика комбината. С 2008 года по настоящее время мастер Коломенского участка Луховицкой электроэксплуатационной компании.

Женат. Брак зарегистрирован в 1971 году. Жена Галина Григорьевна.

Дочь и внучка. Проживают с женой в Коломне.

## Евгений Константинович Логинов



Родился 18 ноября 1946 года в селе Новоселки Вачского района Горьковской области. Отец — участник финской кампании и Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Работал бухгалтером Госбанка СССР, главным бухгалтером Управления сельского хозяйства района. Мама — учительница начальных классов.

В 1954 году поступил в 1 класс Новосельской средней школы. Учился старательно и прилежно. Занимался в гимнастической и лыжной секциях. Увлекался фотографией и охотой. Углубленно изучал немецкий язык. В 1965 году окончил 11 классов средней школы. В этом же году успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен на первый курс Высшего военно-морского инженерного ордена Ленина училища им. Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде.

Обучение проходило интересно, никаких проблем не испытывал. Экзамены и зачеты сдавал в установленные сроки и только с положительными результатами. Дополнительно занимался спортом. Имел первый спортивный разряд по силовой гимнастике, увлекался классической борьбой. Продолжал усиленно изучать немецкий язык. Интересовался достопримечательностями города.



Преддипломную практику проходил в 289-м экипаже 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. В период практики с командиром электромеханической боевой части капитаном 2-го ранга Л. Г. Здессенко и командиром экипажа капитаном 1-го ранга А. М. Евдокименко был согласован вопрос возможности назначения в экипаж по окончании обучения в училище.

В 1970 году с оценками «хорошо» и «отлично» окончил обучение на 1-м факультете училища со специализацией «инженер-механик специальных энергетических установок». Присвоено воинское звание «инженер-лейтенант». Получил погоны, кортик, диплом о высшем образовании и предписание убыть к новому месту службы на Северный флот.

В управлении кадров Северного флота был назначен на должность командира группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части 289-го экипажа крейсерской атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. Место постоянного базирования — губа Западная Лица Мотовского залива.

В 1971 году был назначен на должность командира группы контрольно-измерительных приборов общекорабельных систем дивизиона живучести электромеханической боевой части крейсерской атомной подводной лодки К-370 3-й дивизии подводных лодок. В этом же году присвоено воинское звание «инженер — старший лейтенант». В 1973 году присвоено воинское звание «капитан-лейтенант-инженер».

В 1974 году был назначен на должность командира дивизиона живучести электромеханической боевой части 343-го экипажа крейсерской атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии. В названной должности проходил службу до сентября 1980 года. В 1976 году присвоено воинское звание «капитан 3-го ранга — инженер».

За время службы в 3-й дивизии подводных лодок был участником семи дальних походов на выполнение задач боевой службы в Средиземное море, Северный Ледовитый океан и северо-восточную часть Атлантического океана. Ветеран «холодной войны» на море. В августе — октябре 1977 года в составе 343-го экипажа на ПЛА К-481 совершил поход в Арктику, в ходе которого была обеспечена безопасность перехода первого надводного корабля атомного ледокола «Арктика» из порта Мурманск в географическую точку Северного полюса и обратно. К-481 находилась под паковым льдом, не всплывая, 28 суток.

В 1978 году в составе 343-го экипажа принимал от судоремонтного завода «Нерпа» в поселке Вьюжном Мурманской области крейсерскую атомную подводную лодку К-369 проекта 671, на которой в условиях флота был впервые выполнен средний ремонт. Участвовал в проведении заводских швартовых и государственных ходовых испытаниях К-369. Подводная лодка вошла в состав 3-й дивизии подводных лодок.

В 1973 году в 289-м экипаже и в 1979 году в 343-м экипаже успешно прошел проверки Инспекцией Министерства обороны СССР. Имел классную квалификацию «Специалист 1 класса». По итогам боевой и политической подготовки, социалистического соревнования в 1977 учебном

году приказом командира 3-й дивизии подводных лодок дивизион живучести БЧ-5 343-го экипажа был объявлен лучшим в электромеханической службе 3-й дивизии.

Изыявил желание пройти обучение в Военно-морской академии им. Маршала Советского Союза А. А. Гречко и в 1980 году успешно сдал вступительные экзамены. Был зачислен на очное отделение на кораблестроительный факультет академии, который окончил в 1982 году. За отличие в учебе воинское звание «капитан 2-го ранга — инженер» присвоено досрочно.

По окончании обучения в академии был назначен сначала военным представителем, а затем ведущим инженером-испытателем военного представительства Министерства обороны СССР на Балтийском заводе в Ленинграде. Участвовал в строительстве и выполнении программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний тяжелого атомного ракетного крейсера «Петр Великий».

В 1988 году был назначен начальником военного представительства по судостроению для Военно-Морского флота СССР на судостроительных верфях Германской Демократической Республики в Ростке и Вольгасте. В этом же году присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. В повседневной работе и общении с немецкими товарищами обходился без переводчика.

В 1990 году в связи с произошедшими в Европе политическими событиями — объединением ГДР и ФРГ — исполнение заказов на строительство кораблей для ВМФ СССР было остановлено. По этой причине вернулся в СССР и был назначен на должность заместителя начальника военного представительства МО СССР на Балтийском заводе. В 1994 году был уволен в запас Военно-Морского флота по организационно-штатным мероприятиям.

За годы военной службы награжден семью государственными юбилейными и ведомственными медалями. Ветеран военной службы.

Женат. Брак зарегистрирован в 1970 году. Жена Регина Альбертовна.

Семья проживает в Санкт-Петербурге.

## Игорь Максимович Манаков



Родился 2 января 1933 года в селе Сапрыкино Губканского района Белгородской области. Отец сельский учитель, мать – домохозяйка. Отец был очень активным и востребованным человеком, борцом с неграмотностью и ярым атеистом. Ответственно относился к исполнению любого порученного ему партией поручения и задания. 50 лет состоял в рядах КПСС. Участник Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. В годы войны семья находилась на территории Пензенской области. После войны продолжил трудовую деятельность. Ответственность и исполнительность отца способствовали тому, что семья часто меняла место жительства, переезды были скорыми и частыми. За время обучения в средней школе сменил 15 школ. Учиться нравилось, старался быть примерным учеником. Учился на отлично.

Среднюю школу окончил в 1950 году в городе Курске. После школы поступил в Курский железнодорожный техникум. В это время отец был переведен к новому месту работы в город Калининград, и семья последовала за ним. Большой город на Балтийском море, военные корабли и морская форма оказали влияние на выбор моего жизненного пути. Решил поступать в подготовительное Военно-морское училище, чтобы в дальнейшем служить на военных кораблях. В училище не поступил. Много читал о море и военной службе

моряков. В 1951 году набор в Калининградское Военно-морское подготовительное отменили (КВМПУ). Узнал о Саратовском подготовительном Военно-морском училище (СВМПУ) и поехал поступать в этот город. Это был первый набор в это училище. Экзамены сдал успешно. Но не экзамены были главным препятствием. Еще в Курске сильно и долго болел воспалением легких, остались какие-то остаточные явления, что и повлияло на заключение медицинской комиссии. Проявил настойчивость для назначения повторной медицинской комиссии. В конечном итоге признали годным по состоянию здоровья к обучению и был зачислен в училище.

В Саратовском подготовительном училище учился старательно, успевал по всем дисциплинам. Училище окончил имея только две четверки, остальные оценки отлично. По окончании СВМПУ в 1952 году поступил на минно-торпедный факультет 1-го Высшего Военно-морского училища подводного плавания в Ленинграде, которое окончил в 1955 году.

По окончании училища присвоено воинское звание лейтенант корабельной службы и для дальнейшего прохождения службы в августе 1955 года направлен на Черноморский флот. Был назначен командиром торпедной группы подводной лодки 613 проекта С-72 в составе 4 отдельной бригады подводных лодок Черноморского флота в городе Севастополе. Успешно сдал установленные зачеты на самостоятельное управление группой и в октябре 1955 года был назначен командиром минно-торпедной боевой части. С июня 1956 года пл С-72 включена в состав 155 бригады пл с базированием на город Балаклаву. В 1956 году женился. В октябре 1957 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта корабельной службы. С ноября 1955 года помощник командира пл С-72.

В сентябре 1959 года был назначен помощником командира большой дизельной подводной лодки 613 проекта С-271 в составе 14 бригады СФ с дислокацией в поселке Островной Мурманской области. В октябре 1959 года присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. С января 1960 года старший помощник командира этой же подводной лодки.

В октябре 1962 года поступил на командный факультет 6 Высших специальных офицерских

классов, обучение на котором окончил в 1963 году. В декабре 1962 года присвоено воинское звание капитана 3 ранга. По окончании обучения на ВСОК ВМФ был назначен командиром резервного экипажа 14 ОБрпл СФ в Островном.

В июне 1964 года был назначен старшим помощником командира заложённой на стапеле цеха ПО «Севмашпредприятие» атомной подводной лодки с крылатыми ракетами (ПЛАРК) 675 проекта К-116. Участвовал в формировании экипажа, выполнении программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний К-116, ее подготовке к сдаче курсовых задач и выходу в море.

В январе-марте 1966 года на ПЛАРК К-116 в составе тактической группы с ПЛАТ «К-133» впервые в мире совершил переход с Северного флота на Тихоокеанский флот южным маршрутом через пролив Дрейка без всплытия в надводное положение.

За мужество и героизм, проявленные при выполнении задания Родины награжден орденом Ленина. В сентябре 1966 года присвоено воинское звание капитана 2 ранга.

В сентябре 1967 года был назначен командиром 343 экипажа атомной подводной лодки 627А проекта. На подводную лодку К-14, под командованием убывающего к новому месту службу капитана 2 ранга Гаврильченко А.С. и готовящуюся к выходу на боевую службу, прибыл на заключительном этапе подготовки. За оставшееся время изучил состояние корабля, укомплектованность экипажа и уровень его подготовленности. Успешно завершил подготовку экипажа к длительному решению задач в море. В ноябре 1967 – январе 1968 года успешно выполнил боевую службу с задачей вскрытия системы противолодочной обороны и тактики действия противолодочных сил ВМС США, в том числе с использованием стационарной системы обнаружения и слежения за советскими подводными лодками, установленной на подводных возвышенностях вдоль западного побережья США. По приказанию управляющего КП сместился в указанный район для перехвата следующего в охранении к побережью Вьетнама ударного авианосца 7-го флота США «Энтерпрайз». Несмотря на возникшие сложности с главной энергетической установкой ПЛА авианосец обнаружил, установил слежение, произвел условную атаку. По завершению слежения за авианосцем принятыми мерами ГЭУ обеспечила возвращение ПЛА в базу своим ходом.

В сентябре – октябре 1969 года на ПЛА К-115 совершил автономный поход на боевую службу в Филиппинское море с задачей обнаружения и слежения за авианосными ударными группами 7 флота ВМС США.

По завершению боевой службы был назначен командиром, на строящуюся на судостроительном заводе имени Ленинского Комсомола в городе Комсомольске на Амуре, атомную подводную лодку с баллистическими ракетами проекта 667А К-389. В июле 1970 года присвоено воинское звание капитана 1 ранга. Принимал участие в выполнении программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний ПЛА. В декабре 1971 года К-389 включена в состав ТОФ, в январе 1972 года вошла в состав 8 дивизии пл 15 эскадры ПЛ Камчатской Военной флотилии Краснознаменного ТОФ. На К-389 отработал полный курс задач боевой подготовки. Выполнял задачи двух автономных походов на боевую службу в районы боевого патрулирования.

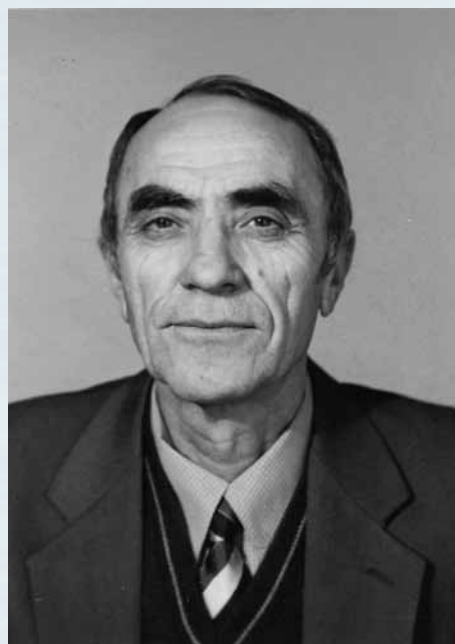
С 1974 по 1976 годы Уполномоченный Тихоокеанской Группы, с 1976 по 1988 годы Уполномоченный Балтийской Группы Постоянной Комиссии Государственной Приемки Кораблей ВМФ. За 15 лет службы в ПК ГПК ВМФ принимал участие в приемке в состав ВМФ около 30 подводных лодок, надводных корабля и иных плавучих объектов, в том числе плавпричал для подводных лодок 941 проекта от Астраханского судостроительного завода. За примерную службу и добросовестное исполнение воинского долга в составе ПК ГПК ВМФ награжден орденом трудового Красного Знамени.

В ноябре 1988 года уволен в запас по достижению предельного возраста пребывания на военной службе. За время службы на подводных лодках совершил 6 автономных походов на боевую службу, из них 4 в должности командира подводной лодки. Ветеран военной службы. Ветеран «холодной войны» на море.

После увольнения с военной службы работал дежурным помощником Главы администрации Дзержинского (Центрального) района города Ленинграда (Санкт-Петербурга); дежурным помощником Руководителя Миграционной службы города Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В настоящее время не работает. Проживает в Санкт-Петербурге.



## Иван Иванович Михайлик



Родился 12 декабря 1938 года в поселке Нижняя Дуванка, Нижне-Дуванского района, Луганской области Украинской ССР в семье служащего. Отец - начальник почты, мать – техничка на этой же почте. Самый младший в семье. Кроме меня в семье две сестры 1926 и 1928 годов рождения и брат – 1932 года рождения. В 1939 году после смерти отца мать осталась одна с четырьмя детьми.

Во время Великой Отечественной войны поселок был оккупирован фашистами. Событий тех лет в памяти не осталось, кроме некоторых незначительных эпизодов. Со слов старших знаю, что в нашем поселке немцы не зверствовали, насилия к местным жителям не проявляли.

В 1945 году должен был идти в школу, но, сейчас в это невозможно поверить, ходить в школу было не в чем. В первый класс пошел только в 1946 году. Учился средне - между «двойкой» и «пятеркой». Контролировать учебу детей матери было некогда. У нее в то время была более важная забота – прокормить нас и во что-нибудь одеть и обуть.

Школу окончил с одной тройкой в аттестате по астрономии. Учебу приходилось совмещать с работой по дому. Детство было трудным и голодным, и это понятно - только что закончилась война. Надеяться семья могла только на себя, на счету были каждые рабочие руки. Трудовая жизнь началась с одиннадцати лет. Брался за любую работу, которую могли доверить ребенку в таком возрасте. Сначала был пастухом колхозного и крестьянского стада, потом ухаживал за лошадьми. Во время каникул после 7, 8 и 9 классов работал на уборке урожая. Возил зерно от комбайна на ток, где зерно очищали. После этого везли зерно за 20 километров на элеватор. Все погрузки и выгрузки зерна производились вручную. Из средств механизации только большая деревянная лопата. За работу учетчики насчитывали трудодни, за которые колхоз потом рассчитывался хлебом.

В январе 1953 года был принят в ряды ВЛКСМ, но активистом не стал. В 1956 году окончил среднюю школу и в этом же году поступал в авиационное радиотехническое военное училище в городе Харькове. Решил пойти по стопам старшего брата

и стать военным. Вступительные экзамены сдал, но не прошел по конкурсу. Вернулся в поселок. Надо было помогать матери. Больше года работал разнорабочим на маслосырзаводе и в межколхозстрое.

В октябре 1957 года был призван в ряды Вооруженных Сил. В армию шел с желанием и было не важно в какую часть направить. Тогда служба в армии действительно считалась почетной обязанностью. По распределению попал в школу младших авиационных специалистов, которая находилась в станице Кавказская Краснодарского края. За первые два месяца инструкторы и заместители командиров взводов, все сержанты срочной службы, хорошо подготовили молодое пополнение к преодолению тягот и лишений воинской службы, научили нас за сорок секунд соскочить с постели, одеться, обуться, получить оружие, спуститься со второго этажа и вовремя встать в строй. Затем в противогазах и с полной выкладкой предстояло штурмовать крутой берег реки Кубань. Удовольствия это мероприятие не приносило, но укрепляло физически. С каждым разом преодолевать препятствия было все легче и легче. В школе единственным стрелковым оружием, закрепленным за каждым курсантом, была винтовка Мосина образца 1891/30 годов. Этим оружием нас научили колоть штыком, бить прикладом и стрелять по мишеням.

В декабре 1957 года принял военную присягу, началась подготовка по специальности. В октябре 1958 года окончил военную авиационную школу механиков по первому разряду и получил квалификацию электромеханика-водителя АПА (авиационный пусковой агрегат) для запуска реактивных двигателей самолетов.

По окончании школы был направлен в боевой авиационный полк, расположенный в районе станции Мариновка в Сталинградской области. Служба заключалась в запуске реактивных двигателей самолетов перед их вылетом. Два раза в месяц на 5 дней заступал в боевое дежурство в составе смены. В дежурную смену входило 2 летчика,

2 техника, операторы радиолокационной станции, которые менялись каждые четыре часа и я. По готовности № 2 все могли находиться в землянке и отдыхать. По готовности № 1 летчики находились в кабинах самолетов, а я в машине с запущенным двигателем и подключенным кабелем к самолету. По команде с ГКП полка запускал двигатели самолетов. Готовность № 1 объявляли только при нарушении воздушной границы или в учебных целях при проверках.

По совету старшего брата, ранее окончившего среднее техническое училище и обучавшегося в военной академии имени Можайского в городе Ленинграде, отправил рапорт в Высшее Военно-Морское инженерное училище имени Ф.Э. Дзержинского в город Ленинград с просьбой допустить к вступительным экзаменам. Командование полка возражений не имело. В июне 1959 года в полк из училища поступил вызов и рядовой Михайлик И.И. был отправлен в училище для сдачи экзаменов. В 1959 году набор в ВВМИУ имени Дзержинского производился только из числа военнослужащих срочной службы. Выпускники средних школ, успешно сдавшие вступительные экзамены, направлялись для военной службы на корабли флота сроком один год. Экзамены сдавать было трудно, не хватало знаний средней школы, которые за три года после ее окончания были изрядно утрачены и требовались усилия для их восстановления. Однако все поступающие были в равных условиях, это вдохновляло и уравнивало шансы на поступление. Предпочтительнее шансы на поступление имели нахимовцы и суворовцы, только что окончившие училища. Конкурс составлял 8 человек на место. Проходной балл 19 по пяти экзаменам. Набрал 20 баллов, был зачислен в училище и направлен в специальный лагерь училища в городе Зеленограде для обучения основам военно-морского дела. В сентябре 1959 года началось обучение на электротехническом факультете училища.

За пять лет обучения в училище принимал участие в семи военных парадах на Дворцовой площади города Ленинграда. В составе парадного ба-

тальона ВВМИОЛУ имени Дзержинского, представлявшего высшие военно-морские учебные заведения страны, участвовал в параде на Красной площади города Москвы 7 ноября 1961 года. От парадов остались незабываемые впечатления: четкость и строгость построения и движения парадных колон, равнение в шеренгах, задорные улыбки курсантов и блеск глаз, восхищенные лица и возгласы зрителей, гордость за свою причастность к этим великим событиям. Но еще большие воспоминания остались от того, каким трудом и какими изнурительными тренировками достигалось это равнение в колоннах и в шеренгах, четкость шага и одновременный поворот головы, улыбка и радость на лице. Все отступало на второй план сразу по завершению парада. Ведь участникам парада полагалось увольнение – это значит встреча с друзьями, родственниками, а для многих с любимыми девушками.

За время обучения прошел учебную практику в Ура - губе на дизельных подводных лодках и на ПО «Севмашпредприятие» в городе Северодвинске. Было интересно на практике познавать то, что рассказывали преподаватели в училище. Видеть, как теория воплощается в практику, как строится подводная лодка.

1 сентября 1963 года женился. Жена Михайлик Валентина Петровна. 18 октября 1964 года в городе Ленинграде родилась дочь.

В 1964 году окончил ВВМИОЛУ им. Дзержинского. При распределении изъявил желание быть направленным для дальнейшего прохождения службы на Тихоокеанский Флот, которое было удовлетворено командованием факультета и училища.

27 октября 1964 года отделом кадров Тихоокеанского Флота был назначен командиром 2-й группы (контрольно-измерительных приборов и автоматики) дивизиона движения электромеханической боевой части атомной подводной лодки 675 проекта К-108. Подводная лодка уже была заложена и осуществлялось ее строительство на стапелях Амурского судостроительного завода

в городе Комсомольск на Амуре. В составе группы из десяти назначенных на должности выпускников училищ 1964 года, включенной в состав бригады строящихся подводных лодок, изучал устройство общекорабельных систем, их монтаж и размещение по отсекам при строительстве подводной лодки, готовил схемы, плакаты и чертежи в качестве учебных пособий.

В августе 1965 – мае 1966 года в составе экипажа ПЛАРК К-108 прошел обучение в учебном центре ВМФ в городе Палдиски. В октябре 1965 года присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера. В августе 1966 года по завершению комплектования экипажа старшинами и матросами сверхсрочной службы и по призыву в составе экипажа приступил к изучению подводной лодки, тренировкам на материальной части, отработке слаженных действий ГКП, командных пунктов и боевых постов боевых частей и служб, подготовке подводной лодки к переходу к новому месту базирования.

В сентябре 1966 года на ПЛАРК К-108 в плавучем доке покинул акваторию судостроительного завода, по реке Амур спустился в порт Ванино, где всплыл из дока и под буксирами проследовал на достройку в город Большой Камень в состав 72 бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок.

В апреле 1967 года по завершению выполнения программы государственных ходовых испытаний прибыл в бухту Павловского в состав 26 дивизии ПЛ ТОФ.

В ноябре 1967 года в составе ПЛАРК К-108 перешел к постоянному месту базирования в 10-ю дивизию 15 эскадры ПЛ Камчатской Военной флотилии Краснознаменного ТОФ в бухту Крашенинникова полуострова Камчатка.. В декабре 1967 присвоено воинское звание капитан-лейтенанта-инженера.

В 1968 году принят в КПСС, родился сын и совершил первый автономный поход на боевую службу сроком два месяца в район острова Гуам. В 1969 и 1970 годах в составе К-108 участвовал

еще в двух автономных похода на боевую службу с задачей обнаружения, слежения и готовности к уничтожению ударного авианосца ВМС США «Энтерпрайз» на переходе из Японии в США и патрулирование в районе острова Гуам.

В октябре 1970 года приказом Командующего КТОФ был назначен командиром электротехнического дивизиона электромеханической боевой части 343 экипажа атомной подводной лодки. Имел информацию о том, что экипаж сформирован для атомной подводной лодки нового проекта. Об обучении экипажа в учебном центре ВМФ в Обнинске узнал от командира экипажа, с которым встретился случайно в штабе 10 дивизии ПЛТОФ.

На 343 экипаж прибыл только в январе 1971 года на заключительный период обучения и только тогда узнал, что обучение проводится по программе подводной лодки 671 проекта. Успешно сдал экзамены и в составе экипажа в июне 1971 года прибыл к новому месту дислокации экипажа в губу Западная Лица Мотовского залива в составе 3 дивизии подводных лодок Северного флота. В июле 1971 года присвоено воинское звание капитана 3 ранга.

В 1972-1973 годах экипаж отработал полный курс боевой подготовки подводных лодок 671 проекта и стал перволинейным экипажем. В 1974 году экипаж вошел в состав сил постоянной готовности 3 дивизии подводных лодок. Личный состав электротехнического дивизиона экипажа получил опыт эксплуатации материальной части подводной лодки 671 проекта в базе и в море в соответствии с руководством по боевому использованию технических средств, отработана организация зарядки аккумуляторной батареи, действия личного состава дивизиона по корабельным расписаниям по боевым готовностям № 1 и № 2, взаимозаменяемость на боевых постах. Электротехнический дивизион в 1972 году был объявлен победителем социалистического соревнования в экипаже по итогам учебного года.

В 1974 году участвовал в 87-суточном автономном походе экипажа на боевую службу в Средиземное море на ПЛА «К-438». Поход был сложным. Экипаж еще не имел опыта плавания в таких условиях. Подводная лодка проходила через опасные в навигационном отношении районы Средиземного моря, участвовала в учениях кораблей 5-ой ОПЭСК ВМФ, осуществляла разведку, поиск и слежение за ПЛАРБ и надводными кораблями 6-го оперативного флота США в Средиземном море.

В 1975 году участвовал в автономном походе 343 экипажа на ПЛА «К-481» в Норвежское и Гренландское моря на учения ВМФ «Океан-75». В августе-сентябре 1977 года участвовал в походе на боевую службу в Северный Ледовитый океан, в ходе которого 343 экипаж на ПЛА «К-481» находился под паковыми льдами 28 суток и обеспечил безопасность атомного ледокола «Арктика»-надводного корабля, впервые в истории мирового мореплавания, осуществившего переход из порта Мурманск и достигшего географической точки Северного полюса. В 1978 году в составе экипажа принимал участие в выполнении программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний атомной ПЛ «К-369» после впервые выполненного среднего ремонта ПЛА 671 проекта на СРЗ «Нерпа». В 1979 году в составе государственной комиссии был участником государственных ходовых испытаний в Белом море и приеме в состав ВМФ подводной лодки 671РТ проекта. Принимал непосредственное участие в глубоководном погружении подводной лодки на рабочую глубину. В 1980 году совершил последний поход в составе 343 экипажа на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. Призер конкурса «Борода Атлантики-80».

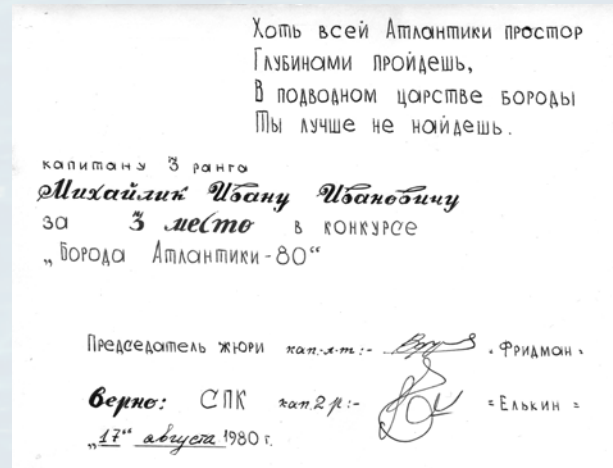
Приказом Главнокомандующего ВМФ от 18 июня 1984 года уволен в запас по достижению предельного возраста пребывания на военной службе. Ветеран «холодной войны» на море. Участник 6 автономных походов на боевую службу. Ветеран подразделений особого риска. Ветеран военной



службы. За время службы награжден девятью государственными юбилейными и ведомственными медалями.

Проводив экипаж на очередную боевую службу, вместе с женой уехали к новому месту жительства в город Кишинев, в котором к тому времени была построена кооперативная квартира. До 1998 года работал сначала инженером-электриком, а затем заместителем заведующего энерго-механического отдела в научно-техническом центре гидротехники.

В результате распада в 1991 году Союза ССР Молдавия стала независимой республикой. Политическая и экономическая обстановка в республике стали резко ухудшаться, начали обострять-



ся межнациональные отношения. Агрессивно настроенная часть молдавской молодежи стала проявлять неуважительное отношение к русскому населению республики, допускали моральное и физическое оскорбление русских людей. Государственные власти республики бездействовали. К этому времени дочь вышла замуж и проживала в Москве, сын закончил обучение и жил в Санкт-Петербурге. В Кишиневе нас уже ничто не держало. Учитывая постоянную антироссийскую истерию и негативное отношение к русскоязычному населению, были вынуждены в 1998 году за бесценок продать в Кишиневе трехкомнатную квартиру и переехать на постоянное место жительства в город Москву. В настоящее время не работаю.

## Юрий Борисович Морозов



Родился 27 ноября 1947 года в городе Выборге Ленинградской области.

Отец, Борис Семенович, 1922 года рождения, участник Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, полковник запаса. Мать, Надежда Александровна, участник Великой Отечественной войны. Охраняла дорогу жизни по Ладожскому озеру, старшина сверхсрочной службы. Кроме меня в семье был младший сын Борис.

В 1955 году поступил в первый класс средней школы в городе Бурштын Станиславской, ныне Ивано-Франковской, области Украинской ССР, куда переехали родители. Увлекался игрой на баяне, посещал школьную художественную самодеятельность. Занимался спортивной гимнастикой и легкой атлетикой. В школе учился с желанием и увлечением, на «хорошо» и «отлично». Окончил школу с хорошими результатами в 1965 году. Мысли о поступлении в военное училище возникли давно как продолжение семейной традиции. В планах после окончания школы было поступление в военно-морское училище. Но потом вдруг решил и поступил в городе Львове в политехнический институт на заочное отделение. Работал

грузчиком и слесарем на тракторно-ремонтном заводе. После двух лет обучения из института ушел — мечта о Высшем Военно-Морском училище взяла верх.

В 1967 году по направлению Галичского районного военного комиссара поехал в город Севастополь для поступления в Высшее Военно-Морское инженерное училище. Успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен на первый курс училища. Прошел курс начальной военно-морской подготовки, принял военную присягу. Учиться в училище нравилось, все было интересно. Никаких трудностей не возникало. Особенно интересно проходили практики на подводных лодках после каждого курса обучения. В поселке Видяево был по завершению второго курса, после третьего и четвертого — в Западной Лице. На преддипломную стажировку поехал на Камчатку. За время обучения побывал на многих проектах подводных лодок, хорошо представлял службу на подводных лодках, ее плюсы и минусы. Определился с местом службы после выпуска из училища.

В 1972 году окончил факультет специальных энергетических установок подводных лодок.

Для дальнейшего прохождения службы получил назначение на Тихоокеанский флот. Прибыл в поселок Тихоокеанский Шкотовского района Приморского края, в просторечии Тихас. Был назначен на должность командира группы дистанционного управления (КГДУ) дивизиона движения электромеханической боевой части (БЧ-5) атомной подводной лодки с крылатыми ракетами (ПЛАРК) первого поколения 675 проекта К-7. Подводная лодка входила в состав 26-й дивизии подводных лодок ТОФ с местом постоянного базирования в бухте Павловского Приморского края. В ходе боевой службы 1970 года ПЛАРК имела нарушение герметичности 9 отсека. По этой причине возвращалась на базу из района Красного моря в надводном положении. В 1972 году была поставлена в средний ремонт.

Изыявил желание продолжить службу на подводных лодках второго поколения. Дал согласие на назначение на равнозначную должность. В апреле 1973 года был назначен на должность КГДУ дивизиона движения БЧ-5 крейсерской атомной подводной лодки второго поколения 671М проекта К-481.

Экипаж проходил обучение в Учебном центре города Обнинска, куда я прибыл и приступил к обучению. Подводная лодка была заложена и построена на верфях судостроительного объединения «Ленинградское Адмиралтейское Объединение» (ЛАО).

По окончании обучения экипаж прибыл на подводную лодку. По завершении строительства в Ленинграде подводная лодка по системе внутренних вод была переведена в город Северодвинск на достроечную базу ЛАО.

После завершения программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний подводная лодка была принята в состав 3-й дивизии 1-1 флотилии подводных лодок Северного флота и пришла в пункт постоянного базирования в губу Западная Лица. Военские звания старшего лейтенанта и капитан-лейтенанта присвоены в установленном порядке.

За годы службы на ПЛА К-481 под руководством командира подводной лодки капитана 2-го ранга Маргулиса Петра Матвеевича совершил четыре похода на боевую службу: в мае — августе 1975 года — в Средиземное море; в 1976 году — два похода в Северо-Восточную (Гренландское и Норвежское моря) и в Центральную Атлантику; в район Иберийского побережья; в апреле — мае 1977 года — разведывательный поход в Северо-Западную Атлантику к побережью США и Канады. Под руководством командира подводной лодки капитана 2 ранга Шпортко Александра Николаевича: в 1977-1978 годах боевая служба в Северный Ледовитый океан с нахождением в течении 25 суток под паковым льдом Арктики плюс три боевых службы в Средиземное море; в феврале — августе 1979 года боевая служба в Индийский океан: туда на корабле комплексного снабжения «Березина», обратно — на ПЛА К-38; в декабре 1979 года поход на боевую службу с пребыванием под паковым льдом Арктики в течении 35 суток; в 1980 году поход на ПЛА К-481 в Индийский океан и возвращением на Северный флот через порт Владивосток.

В сентябре 1980 года был назначен командиром дивизиона живучести БЧ-5 343 экипажа атомной подводной лодки 671 проекта 3-й дивизии подводных лодок. В 1981 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В этом же году в составе экипажа перешел к новому месту постоянного базирования подводных лодок 3 дивизии в город Мурманск-140 (Грениху). В сентябре — декабре 1982 года в составе экипажа ПЛА К-38 совершил автономный поход на боевую службу в Средиземное море. В составе 343 -го экипажа на ПЛА К-481 в июне — августе 1984 и в январе — марте 1986 года совершил дальние походы в Средиземное море на выполнение задач боевой службы.

В 1986 году был назначен на должность командира электромеханической боевой части ПЛА К-462 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок, находившейся в среднем ремонте на судоремонтном заводе СРЗ-10 в городе Полярном Мур-

манской области. В 1987 году присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. За время службы на К-462 дважды был откомандирован на другие ПЛА дивизии для выполнения задач боевой службы. С 1988 по 1991 годы помощник начальника электромеханической службы 46 отдельной бригады ремонтирующихся подводных лодок Северного флота (ЭМС 46 ОБРПЛ СФ) в городе Полярный. В 1991 году был назначен на должность начальника ЭМС 46 ОБРПЛ СФ, в этом же году присвоено воинское звание капитана 1-го ранга.

В декабре 1998 года был уволен в запас Военно-Морского флота по достижению предельного возраста пребывания на военной службе.

Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы и подразделений особого риска.

За время военной службы был награжден орденом СССР «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, семью государственными юбилейными и ведомственными медалями.

Женат. Брак зарегистрирован в 1971 году. Жена Евгения Георгиевна. Двое взрослых детей, сын и дочь. Сын Морозов Юрий Юрьевич, 1977 года рождения. В 1995 году окончил Санкт-Петербургское Высшее Военно-Морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского. С 1995 года по 2002 год проходил военную службу на атомных подводных лодках Северного флота на должностях в электромеханической боевой части. В 2002 году в воинском звании капитана 3-го ранга с должности командира БЧ-5 подводной лодки уволен в запас ВМФ по сокращению штата.

После увольнения с военной службы оставался жить и работать в городе Полярном Мурманской области. Работал на СРЗ-10 в должности начальника службы кораблей отстоя. Затем в администрации города Полярного. Получил жилую площадь в городе Иваново.

В 2012 году выехал на постоянное место жительства в город Иваново.



## Олег Анатольевич Мурыгин



Родился 3 мая 1961 года. Дошкольные и школьные годы прошли как у подавляющего большинства мальчишек моего возраста – беззаботно и весело. В 1968 поступил в первый класс средней школы, которую окончил в 1978 году. В этом же году успешно сдал вступительные экзамены в Высшее Военно-Морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола в городе Ленинграде. В учебном лагере училища освоил начальный курс военно-морской подготовки, принял военную присягу. Был зачислен на первый курс штурманского факультета, который окончил в 1983 году. Для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на Северный флот в 11 флотилию подводных лодок. Место постоянного базирования город Мурманск-140 (Гремиха).

В августе 1983 года был назначен на должность командира электронавигационной группы штурманской боевой части 426 экипажа атомной подводной лодки 671 проекта. Экипаж входил в состав 3 дивизии подводных лодок. В названной должности прослужил до октября 1987 года. За это время в 1985 и 1987 году были присвоены воинские звания старшего лейтенанта и капитан-

лейтенанта соответственно. В указанный период службы совершил три дальних похода на боевую службу. Из них два на ПЛА К-53, командир капитан 1 ранга Пастушенко Юрий Иванович, и один на ПЛА К-481 в Средиземное море.

В октябре 1987 года был назначен командиром штурманской боевой части 343 экипажа 3 дивизии подводных лодок, командир экипажа капитан 2 ранга Крюков Александр Николаевич. В 1989 году в составе экипажа ПЛА К-53, командир капитан 2 ранга Степанов А.Ю., совершил поход на боевую службу в Средиземное море. В этом же году был назначен на должность помощника командира 343 экипажа, командир экипажа капитан 3 ранга Утин Александр Вадимович. В 1990 году присвоено воинское звание капитана 3 ранга. В 1991 году был назначен на должность старшего помощника командира на ПЛА К-462 3 дивизии, находящуюся в ремонте на СРЗ-10, командир подводной лодки капитан 1 ранга Пинчук Николай Николаевич.

Осенью 1992 года убыл для обучения на командном факультете 6 Высших специальных офицерских классов, которое окончил в 1993 году. Присвоено воинское звание капитана 2 ранга. Получил назначение на должность старшего помощника командира подводной лодки 3 дивизии в Гремихе к командиру Петрову П.А..

В 1994 году уволен в запас Военно-Морского флота по организационно-штатным мероприятиям.

Женат. Жена Екатерина Васильевна. Два сына. Внучке полтора года. Старший сын Иван, капитан 3 ранга. Проходит службу в городе Санкт-Петербурге. Младший сын Даниил. Старший лейтенант запаса. Семья проживает в Санкт-Петербурге.

Ветеран «холодной войны» на море. Награжден государственными юбилейными и ведомственными медалями.

## Владислав Яковлевич Мурый



Родился 12 февраля 1954 г. в Донецкой области Украинской ССР в семье служащих. Дошкольные годы прошли на Азовском море в городе Приморско-Ахтарске Краснодарского края. В 1961 году пошел в среднюю школу в городе Новочеркасске Ростовской области. Учеба давалась легко, был постоянным участником городских и областных олимпиад практически по всем предметам. Окончил заочную физико-математическую школу при Московском физико-техническом институте. Активно занимался игровыми видами спорта и легкой атлетикой, по которой в 14 лет выполнил норматив 1-го спортивного разряда.

В 1971 году окончил с Золотой медалью среднюю школу и поступил в ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского. В годы учебы активно работал в научном обществе курсантов. Стажировку проходил на ПЛА 671 проекта «К-306» и 343-м экипаже 3 дивизии подводных лодок Северного флота.

В 1976 году с отличием окончил обучение в ВВМИОЛУ и в звании лейтенанта-инженера продолжил службу на Северном флоте. Был назначен на должность инженера группы автоматики и телемеханики ГЭУ 1-го дивизиона БЧ-5 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671

3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок СФ. Сложную технику осваивал под руководством старших товарищей в Учебном центре ВМФ, в походах в полигонах боевой подготовки, в длительных автономных плаваниях.

В 1977 принял участие в походе 343-го экипажа на ПЛА «К-481», в ходе которого была обеспечена безопасность перехода атомного ледокола «Арктика», судна, впервые в мировой истории достигшего географической точки Северного полюса. Всего под паковыми льдами Арктики ПЛА «К-481» пробыла 28 суток.

После похода был назначен командиром группы автоматики и телемеханики ГЭУ и в этой должности участвовал еще в двух автономных походах экипажа в западную Атлантику и Средиземное море. В 1978 году было присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера. Был участником приемки ПЛА «К-369» 671 проекта после среднего ремонта, впервые выполненного на СРЗ «Нерпа». В 1980 году было присвоено воинское звание капитан-лейтенанта-инженера. В 1981 году 2-я группа 1-го дивизиона БЧ-5 была приказом командира 3 дивизии ПЛ объявлена «отличной», ее командир, Мурый В.Я. – лучшим рационализатором ЭМС 3-й дивизии ПЛ. В том



Выпускник Высшего Военно-Морского инженерного ордена Ленина училища имени Ф. Э. Дзержинского инженер-лейтенант Владислав Яковлевич Мурый.  
1971 год

же году Мурому В.Я. была присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В 1984 году поступил в адъюнктуру ВВМИО-ЛУ имени Ф.Э. Дзержинского, которую досрочно окончил в 1987 году по кафедре Корабельной электроэнергетики, был назначен преподавателем. Присвоено воинское звание капитана 3 ранга. Защитил кандидатскую диссертацию. Занимаясь преподавательской работой, молодой ученый непосредственно участвовал в разработке, монтаже и освоении новых тренажеров для изучения электроэнергетических систем атомных подводных лодок последующих поколений. В 1990 году было присвоено воинское звание капитана 2 ранга досрочно. В том же году участвовал в работе Постоянной Комиссии Государственной Приемки Кораблей ВМФ в городе Северодвинске по приему от ПО «Севмашпредприятие» 8-го корпуса атомной подводной лодки «Антей» 949-го проекта по программам заводских швартовых и государственных ходовых испытаний.

В 1991 году капитан 2 ранга Мурый В.Я. был назначен старшим преподавателем кафедры

Электротехники и электрооборудования корабля ВВМКУ имени М.В. Фрунзе. В 1992 году был назначен начальником этой кафедры. В 1993 году было присвоено ученое звание доцента. Автор более 40 научных и учебно-методических трудов. В.Я. Мурый, в течение трех лет являлся председателем комиссии по рационализаторской и изобретательской работе общенаучных и общинженерных кафедр. В 1995 году присвоено воинское звание капитана 1 ранга. В 1996 году коллектив кафедры занял 2-е место в училище по рационализаторской работе. В.Я. Мурый неоднократно привлекался к оппонированию кандидатских диссертаций, к работе в государственных аттестационных комиссиях других ВУЗов. Приказом ГК ВМФ в 1995 году капитан 1 ранга Мурый В.Я. был назначен и до 1998 года возглавлял государственную выпускную экзаменационную комиссию по военному образованию в Государственной морской академии имени С.О. Макарова. В 1996 году был избран председателем офицерского товарищеского суда чести старших офицеров ВВМКУ имени М.В. Фрунзе. После реорганизации структуры ВВМУЗ в 1998 году перешел на должность профессора кафедры радиоэлектроники СПбВМИ - Морского корпуса Петра Великого, где возглавил предметно-методическую комиссию по электротехнике. Под его руководством на кафедре были переработаны действующие и созданы новые учебные программы в соответствии с требованиями Государственного стандарта высшего профессионального образования, активно внедрялись прогрессивные технологии обучения, велись научно-исследовательские разработки.

В 2003 году после увольнения в запас продолжил преподавательскую работу в Санкт-Петербургском военно-морском институте – Морском корпусе Петра Великого. В настоящее время работает в коммерческой структуре. Проживает в Санкт-Петербурге.

Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы. Награжден 9-ю государственными юбилейными и ведомственными медалями.

## Виталий Георгиевич Оленин



Родился 17 сентября 1944 года в городе Москве. Отец участник Великой Отечественной войны с фашистской Германией. Участие в боевых действиях начал в воинском звании рядового в сентябре 1941 года. Прошел всю войну, был ранен. Войну закончил в воинском звании старшего лейтенанта. После Победы до 1956 года продолжал службу в Советской армии. В те годы, особенно в частях и соединениях Советской Армии, долго в одном гарнизоне не засиживались. Проводилась ротация кадров. В силу этих обстоятельств, всей семье пришлось путешествовать за отцом по всей стране. Отец служил, а мы жили в Прибалтике, в Белоруссии, на Чукотке, в Лодейном Поле в Ленинградской области. Мама или занималась домашним хозяйством, или работала в зависимости от того как складывалась обстановка.

В пять лет впервые увидел военного моряка. Это был старшина срочной службы. У него действительно грудь была в медалях, а ленты в якорях. Строен, красив. Все смотрели на него открыт рот. Морская форма вызывала восторг. Наверное уже тогда я заболел морем.

В 1951 году пошел в первый класс средней школы. Во время учебы в общеобразовательной шко-

ле окончил Детское речное пароходство по специальности моторист и Московский морской клуб по классу управления парусно-гребной шлюпкой. Получил квалификацию «Старшина шлюпки». В 1958 году был принят в комсомол. Школу окончил в 1961 году. За годы учебы мальчишеская мечта быть военным моряком только окрепла. Решил учиться в военно-морском училище по электромеханической специальности, по которой уже имел опыт учебы в речном пароходстве. Поехал в Севастополь и сдал вступительные экзамены в войсковую часть 13104, так до апреля 1964 года называлось Севастопольское Высшее Военно-морское инженерное училище. Был зачислен кандидатом в курсанты и направлен в 11 Учебный отряд подводного плавания в городе Севастополе. До 1962 года ученики школ, поступающие в училище, в случае успешной сдачи вступительных экзаменов, направлялись на один год для службы на кораблях Военно-морского флота. В Учебном отряде прошел обучение, принял военную присягу и в декабре 1961 года убыл в город Балаклаву в 153 бригаду подводных лодок на пл проекта 613РВ С-65. Стажировался по должности моториста.

В июне 1962 года зачислен курсантом первого курса 3-го Военно-морского инженерного училища на факультет специальных энергетических установок. Учиться нравилось, каких-либо трудностей в учебе не испытывал. За годы учебы был назначен на должности командира отделения, заместителя командира взвода – старшины класса. На 4 и 5 курсах длительное время исполнял обязанности старшины роты. В 1971 году был принят в ряды КПСС.

Училище окончил в 1967 году с правом выбора места службы. Для прохождения службы направлен в Камчатскую Военную флотилию. В августе 1967 года назначен на должность командира третьей группы (командира группы дистанционного управления) дивизиона движения электромеханической боевой части 343 экипажа крейсерской подводной лодки проекта 627А 45 дивизии 15 эскадры подводных лодок Краснознаменного Тихоокеанского флота.

Офицеры 343 экипажа, вместе с которыми я проходил военную службу:



Командир БЧ-5 капитан 2 ранга  
Юрий Александрович Кузнецов



Командир группы КИП ГЭУ старший лейтенант  
Анатолий Григорьевич Кононюк



Командир дивизиона живучести БЧ-5 капитан 3 ранга  
Геннадий Александрович Алексеев



Командир группы дистанционного управления  
капитан-лейтенант Игорь Марьянович Блонский



Начальник химической службы старший лейтенант  
Василий Васильевич Журавлев



Командир группы дистанционного управления  
лейтенант Владимир Ильич Боднарчук



Послепоходовый отдых экипажа в военном санатории «Паратунка». Слева направо: штурман В. Морозов, врач А. Дзябура, КГДУ В. Оленин. 1968 год

В декабре 1967 – январе 1968 года в составе экипажа на ПЛА К-14 627А проекта совершил автономное плавание в район западного побережья США. Сдал зачеты и был допущен к самостоятельному исполнению обязанностей по занимаемой должности и к дежурству по подводной лодке.

В 1968 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта – инженера.

В сентябре - ноябре 1969 года в составе экипажа на ПЛА К-115 627А проекта совершил автономный поход в Филиппинское море. Исполнял обязанности командира реакторного отсека.

В мае 1970 года 343 экипаж был переформирован и убыл в учебный центр ВМФ в город Обнинск для обучения по программе подводной лодки 671 проекта. Обучение проходил в должности КГДУ. В 1970 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта – инженера.

В мае 1971 года окончил обучение в учебном центре с отличием. Решением Главного командующего ВМФ экипаж включен в состав 3 дивизии 1 флотилии подводных лодок Краснознаменного Северного флота с базированием в губе Западная Лица Мотовского залива.

По итогам боевой и политической подготовки за 1972 год приказом командира 3 дивизии подводных лодок объявлен лучшим КГДУ дивизии.

В июне 1973 года был назначен командиром дивизиона движения 343 экипажа. В этом же году присвоено воинское звание капитана 3 ранга – инженера. В августе – ноябре 1974 года в составе экипажа на ПЛА 671 проекта К-438 совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море сроком 89 суток. По итогам 1973-1974 учебного года дивизион движения 343 экипажа объявлен «Лучшим дивизионом движения дивизии». В июне 1975 года был назначен командиром электромеханической боевой части подводной лодки 671 проекта К-438. В 1976 году присвоено воинское звание капитана 2 ранга. По итогам социалистического соревнования в 1976 году электромеханическая боевая часть ПЛА К-438 объявлена «Лучшей БЧ-5 дивизии». В 1977 году присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В декабре 1979 года назначен на должность старшего офицера отдела в Главное техническое управление ВМФ в город Москву. В феврале 1983 года за дисциплинарный проступок приказом Главного командующего ВМФ зачислен в распоряжение Командующего Северным флотом. Изъявил желание продолжить службу в гарнизоне Мурманск -140 (Гремиха). В период с апреля



Для обучения в Обнинске прибыли в Тушино для смены формы одежды. Капитан-лейтенанты Г. Лужный и В. Оленин. 1971 год



Западная Лица. Экипаж готовится к выходу в море. Производится отработка задач по легководолазной подготовке в бассейне. Крайний справа Виктор Литвинов, за ним Виталий Оленин, слева Владимир Акованцев, сидит старшина 2 статьи Буторин. 1972 год

1983 года по декабрь 1985 года проходил службу на плавучем судоремонтном заводе ПРЗ – 165 11 флотилии подводных лодок СФ в должностях старшего строителя и главного строителя отдела строителей завода. В декабре 1985 года по личному желанию назначен на должность командира электромеханической боевой части большой

подводной лодки 671 проекта К-369 3 дивизии 11 флотилии подводных лодок Северного флота.

В январе 1990 года уволен в запас по достижению предельного возраста пребывания на военной службе. Ветеран военной службы. Награжден 14 государственными юбилейными и ведомственными медалями. Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы подразделений особого риска.

После увольнения с военной службы окончил школу командного состава, допущен к управлению речными судами с мощностью силовой установки до 300 лошадиных сил. Три года работал капитаном различных речных грузовых судов Московского речного пароходства. В конструкторском бюро «Салют» (создатель глубоководного аппарата «Мир-1», Международной космической станции) работал начальником отдела технической документации.

В настоящее время не работаю. Проживаю в городе Одинцово Московской области. Женат вторым браком. Жена Любовь Александровна. Дочь Оксана, 1969 года рождения. Внучка Дарья, 23 года.

## Иван Иванович Пахомов



Родился 10 июня 1949 года в городе Севастополе в семье кадрового офицера Военно-Морского флота, флагманского артиллериста Черноморского флота, контр-адмирала. Детские и школьные годы прошли по месту службы отца в городах Севастополе и Москве. В 1956 году поступил в первый класс Московской средней школы № 693. Одновременно посещал музыкальную школу имени Дунаевского по классу фортепиано. Занимался в детской спортивной школе баскетболом. В 7 классе был чемпионом школы по легкой атлетике. В 1964 году окончил 8 класс и в этом же году поступил в Ленинградское Нахимовское Военно-Морское училище. Был старшиной своего класса. Входил в состав сборной команды училища по баскетболу, имел первый спортивный разряд. Участвовал в трех военных парадах на Красной площади в городе Москве, в том числе 9 мая 1965 года.

По окончании ЛНВМУ в 1967 году поступил на штурманский факультет Высшего Военно-Морского училища имени М.В. Фрунзе. В годы учебы в училище получил практику руководства подчиненными, исполняя должности командира отделения и заместителя командира роты.

В 1972 году окончил ВВМУ имени М.В. Фрунзе. Для дальнейшего прохождения службы в ка-

честве лейтенанта был направлен на Северный флот. В августе 1972 года был назначен на должность командира электронavigационной группы штурманской боевой части (ЭНГ БЧ-1) атомной подводной лодки первого поколения с крылатыми ракетами (ПЛАРК) 675 проекта К-74, проходившей средний ремонт на судоремонтном заводе в городе Северодвинске. С декабря этого же года командир ЭНГ БЧ-1 166 экипажа крейсерской атомной подводной лодки второго поколения 671 проекта 3 дивизии 1 Краснознаменной флотилии подводных лодок Северного флота. В январе-марте 1973 года в составе 166 экипажа на ПЛА К-438 671 проекта принял участие в дальнем походе на боевую службу в Средиземное море. В сентябре 1973 года в составе экипажа прошел межпоходовую подготовку в Учебном центре ВМФ в городе Обнинске.

В марте 1974 года был назначен на должность командира штурманской боевой части 343 экипажа ПЛА проекта 671 3 дивизии ПЛ. В сентябреноябре 1974 года исполнял обязанности старшего штурмана в дальнем походе 343 экипажа на ПЛА К-438 в Средиземное море на повышенную автономность продолжительностью 87 суток, присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В 1975



году принимал участие в автономном плавании 343 экипажа на ПЛА К-481 в Норвежское и Гренландское моря, участвовал в учениях ВМФ «Океан-75». В декабре 1975 года был назначен помощником командира 343 экипажа. В ноябре 1976 года присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. В декабре 1976 – феврале 1977 года в составе 343 экипажа прошел межпоходовую подготовку в Учебном центре города Обнинска. В сентябре-октябре 1977 года в составе 343 экипажа на ПЛА К-481 совершил поход в Северный Ледовитый океан, в ходе которого подводная лодка обеспечила безопасность атомного ледокола «Арктика», первого надводного корабля, совершившего переход из порта Мурманск в географическую точку Северного полюса. К-481 находилась под паковым льдом Арктики 28 суток, не всплывая. В 1978 году участвовал в приеме ПЛА К-369 от судоремонтного завода «Нерпа» - первой ПЛА 671 проекта, на которой завод выполнил средний ремонт.

В феврале 1979 года был назначен старшим помощником командира ПЛА 671 проекта К-306 3 дивизии ПЛ. В 1980 году присвоено воинское звание капитана 3 ранга. Допущен к самостоятельному управлению атомной подводной лодкой 671 проекта. Поступил на командный факультет 6 Высших специальных офицерских классов ВМФ в городе Ленинграде. Был старшим офицером учебной группы. В 1981 году по завершению обучения на классах по причине недостаточного стажа службы в последней корабельной должности был назначен старшим помощником командира 426 экипажа 3 дивизии 11 флотилии подводных лодок Северного флота в Грениху.

С октября 1981 года по июнь 1982 года принимал участие в дальних автономных походах на ПЛА К-398 в Средиземное море и на К-147 в Индийский океан. В общей сложности за этот период времени в море находился 234 суток. Во время боевой службы в Индийский океан К-147 осуществляла походы в район острова Диего-Гарсия и в Аравийское море с целью ведения разведки и слежения за авианосной многоцелевой ударной груп-

пой кораблей ВМС США с флагманом – атомным ударным авианосцем «Америка». Были осуществлены деловые заходы в порт Луанда Народной Республики Ангола, дважды в порт Аден Народно-Демократической Республики Йемен, на архипелаг островов Дахлак в Красном море (республика Эфиопия). По итогам похода за успешное выполнение задания командования был награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР» третьей степени.

В октябре 1982 года был назначен командиром ПЛА К-438, в ноябре присвоено воинское звание капитана 2 ранга. В 1983 году совершил два похода на боевую службу, в которых успешно использовал неакустические средства обнаружения и слежения за атомными подводными лодками вероятного противника. Участник аварии 1984 года ПЛА К-53 в Средиземном море, столкнувшейся в перископном положении с транспортом «Братство» в море Альборан после прохода Гибралтарского пролива в восточном направлении. Командующим Северного флота был привлечен к дисциплинарной ответственности. Задержано присвоение очередного воинского звания. В 1984 году ПЛА К-438 заняла первое место на Северном флоте по подготовке личного состава к ведению борьбы за живучесть подводной лодки, а БЧ-5 К-438 была объявлена лучшей среди электромеханических боевых частей многоцелевых атомных подводных лодок. В этом же году был назначен командиром ПЛА проекта 671МВ К-462 3 дивизии 11 флотилии ПЛ СФ.

В 1985 году южнее острова Крит успешно руководил ликвидацией последствий ядерно-радиационной аварии на ПЛА К-462 в результате разрыва первого контура ядерного реактора на неотключаемом участке. В 1986 году выполнил задачи боевой службы с экипажем К-462 на ПЛА К-481 в Норвежском море и в северо-восточной Атлантике произвел разведку на учениях ОВМС НАТО «Северная свадьба». В течении 30 суток осуществлял слежение за десантным отрядом кораблей, оперативной ракетной группой надводных ко-

раблей с флагманом – линкором «Айова» (ВМС США), авианосной поисково-ударной группой с флагманом – противолодочным авианосцем «Арк Ройял» (ВМС Великобритании), в ходе которых были выявлены тактические приемы действий кораблей ОВМС НАТО и возможности их новых средств обнаружения и слежения за советскими подводными лодками. Будучи командиром ПЛА К-462 получил опыт длительного слежения за подводными лодками и группировками надводных кораблей объединенных военно-морских сил НАТО. За время службы совершил 11 походов на боевую службу, из них 5 в должности командира подводной лодки.

В 1987 году поступил на заочное отделение командного факультета Военно-морской академии имени Н.Г. Кузнецова. В 1990 году обучение в академии окончил. В январе 1988 года присвоено воинское звание капитана 1 ранга. С сентября 1988 года – начальник кафедры «Тактики ВМФ и военной истории» в Высшем Военно-морском инженерном училище имени Ф.Э. Дзержинского в городе Ленинграде. В ноябре 1990 года в должности заместителя командира Морского парадного полка участвовал в последнем в истории СССР военном параде на Красной площади в Москве. В течение 11 лет руководил личным составом кафедры, занимавшей передовые позиции в училище. Автор 46 научно-методических трудов. В 1997 году присвоено ученое звание доцент. За успехи в руководстве кафедрой, обучение и воспитание офицеров-подводников в 1998 году награжден орденом Российской Федерации «За военные заслуги». В октябре 1999 года уволен в запас ВМФ

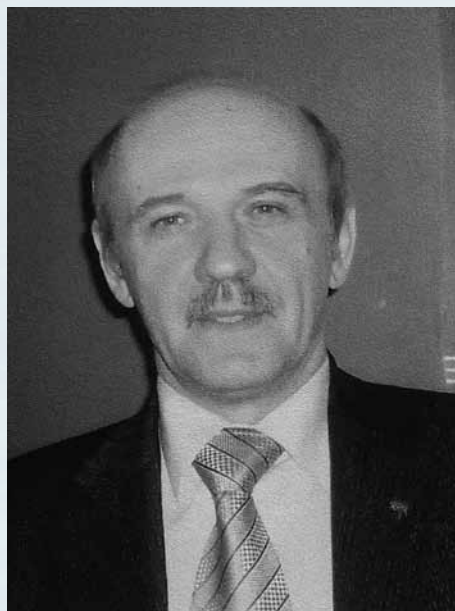
по достижении предельного возраста пребывания на военной службе. Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран подразделений особого риска и военной службы.

С 1995 года член Геральдической коллегии ВМФ. Автор замысла эскизов и организатор создания Знамени нового образца, врученного Председателем правительства Российской Федерации начальнику Морского корпуса Петра Великого – Санкт-Петербургского военно-морского института в 2001 году; 24 памятных юбилейных общественных медалей, в том числе: «200 лет ВВМИУ имени Ф.Э. Дзержинского», «300 лет Морскому корпусу Петра Великого», «60 лет Нахимовскому училищу», почетной «Медали А.И. Маринеско», медали А.Н. Бахтина «Потомкам в пример» и многих других.

Автор и создатель в 2005 году музейно-выставочной экспозиции «Комната воинской славы 3 дивизии атомных подводных лодок Северного флота» в библиотеке Калининского района. В 2006-2011 годах директор Санкт-Петербургского государственного учреждения культуры «Музей истории подводных сил России имени А.И. Маринеско». Автор и составитель трех выпусков историко-информационного бюллетеня «Вестник подплава» и книги «Третья дивизия. Первая на флоте». Проживает в Санкт-Петербурге.

Награжден: орденами «За военные заслуги», «За службу Родине в ВС СССР» 3 степени, 8 государственными юбилейными и ведомственными медалями, в 2007 году – почетным знаком «За заслуги перед Выборгским районом города Санкт-Петербурга».

## Николай Николаевич Пинчук



Родился 1 января 1954 года в г. Василевичи Речицкого района Гомельской области Белорусской ССР. Отец — участник Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Войну начал добровольцем в комсомольском диверсионном отряде, продолжил в партизанском отряде. С 1944 года сержант, командир отделения пулеметчиков. Несколько раз был ранен, в том числе тяжело. После войны работал главным инженером лесхоза. Мама работала учительницей. Я воспитывался в атмосфере преданности и любви к своей советской Родине.

В 1961 году поступил в 1 класс средней школы № 1 в г. Осиповичи, куда переехали родители. Учился с интересом на «хорошо» и «отлично». За успехи в учебе и примерное поведение администрацией школы неоднократно награждался грамотами и ценными подарками. В свободное от занятий в школе время занимался в автотехническом кружке. Увлекался настольным теннисом. В Детско-юношеской спортивной школе активно занимался футболом. Имел второй спортивный разряд. В 10 классе окончил заочные подготовительные курсы Минского политехнического института.

В 1971 году с хорошими результатами окончил среднюю школу и поступил на первый курс радиотехнического факультета Высшего военно-морского училища радиоэлектроники им. А. С. Попова в Петродворце (под Ленинградом). Был распределен в класс, готовящий специалистов по эксплуатации радиотехнического вооружения подводных лодок. В 1976 году, после успешного завершения обучения в ВВМУРЭ им. А. С. Попова, в воинском звании лейтенанта для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на 1-ю флотилию подводных лодок Северного флота. В отделе кадров объединения получил назначение на должность инженера радиотехнической службы — командира гидроакустической группы 343-го экипажа крейсерской атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива.

В декабре 1976 — феврале 1977 года прошел обучение в 16-м Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. В августе — октябре этого же года в составе экипажа на ПЛА К-481 совершил поход на боевую службу в Северный Ледовитый океан с зада-

чей обеспечения безопасности атомного ледокола «Арктика», первого надводного корабля, осуществляющего переход в географическую точку Северного полюса и обратно в порт Мурманск. ПЛА К-481 находилась под паковыми льдами Арктики, не всплывая, 28 суток.

В 1978 году в поселке Вьюжном Мурманской области в составе 343-го экипажа принял ПЛА К-369 от основного экипажа. В дальнейшем участвовал в выполнении программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний ПЛА К-369 проекта 671, на которой СРЗ «Нерпа» впервые выполнил средний ремонт. В этом же году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В 1979 году в составе экипажа был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. Действия корабельного боевого расчета экипажа и гидроакустической группы признаны отличными. По итогам боевой и политической подготовки, социалистического соревнования в 1978–1979 учебном году приказом командира 3-й дивизии подводных лодок объявлены лучшими в соединении гидроакустическая группа 343-го экипажа и ее командир старший лейтенант Н. Н. Пинчук.

В июне – августе 1980 года в составе 343-го экипажа на ПЛА К-438 участвовал в дальнем походе на выполнение задач боевой службы в восточной части Средиземного моря. В этом же году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. В августе 1981 года экипаж перешел к новому месту постоянного базирования подводных лодок 3-й дивизии – на Йоканьгский рейд в состав 11-й флотилии подводных лодок. В 1982 году я был назначен на должность начальника РТС – командира БЧ-4 426-го экипажа 3-й дивизии. В этой должности участвовал в двух дальних походах на боевую службу в Средиземное море. За освоение нового комплекса обнаружения подводных лодок был награжден медалью «За боевые заслуги». В 1983 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В апреле 1984 года назначен помощником командира этого же экипажа. Участвовал в двух походах на боевую службу – в Средиземное море и к Северо-Восточному побережью США. В сентябре 1985 года назначен старшим помощни-

ком командира 91-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок. Был допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой проекта 671МВ. В должности старшего помощника командира участвовал в походе на боевую службу в Средиземное море на ПЛА К-306.

В июле 1986 года присвоено воинское звание капитана 2-го ранга, в октябре поступил на командный факультет 6-х Высших специальных офицерских классов ВМФ в Ленинграде. В июле 1987 года по окончании обучения на ВСОК был назначен старшим помощником командира ПЛА К-462, а через год, в сентябре 1988-го – командиром ПЛА К-462 проекта 671МВ. В 1990 году присвоено воинское звание капитана 1-го ранга.

В 1991 году поступил, а в 1995 году окончил обучение на заочном отделении командного факультета Военно-морской академии им. Н. Г. Кузнецова. В октябре 1996 года назначен начальником штаба 46-й отдельной бригады ремонтирующихся подводных лодок на СРЗ-10 в г. Полярном Мурманской области. В 1999 году руководил работами по устранению последствий радиационной аварии на ПЛА Б-192. В 2004 году окончил обучение на заочном отделении Северо-Западной академии государственной службы при Президенте Российской Федерации, после чего был уволен в запас ВМФ по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

Ветеран «холодной войны» на море. Участник семи автономных походов на боевую службу. Ветеран военной службы и подразделений особого риска. За время службы в ВМФ награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, медалью «За боевые заслуги», 6 государственными юбилейными и ведомственными медалями.

После увольнения с военной службы переехал в Санкт-Петербург. С февраля 2005 года по июль 2006 года работал заместителем директора Дома ветеранов сцены им. М. Г. Савиной. С 2006 по 2008 год – директор ООО «Суходольское» (Центр загородного отдыха «Дача»). С 2008 года – начальник технического отдела Централизованной библиотечной системы Калининского района. Проживаю в Санкт-Петербурге.

## Александр Евгеньевич Пищулин



Родился 1 июня 1961 года на станции Литовка Комсомольского района Хабаровского края. Мать Вера Никаноровна — фельдшер, рентгенолаборант. Отец Евгений Петрович проходил срочную военную службу в воздушно-десантных войсках на Дальнем Востоке. Там они познакомились и поженились. Семья отца проживала на Урале, в Магнитогорске. По окончании военной службы отца, когда мне было полтора года, мы переехали в Магнитогорск. Отец работал на металлургическом комбинате и заочно учился в институте промышленного и гражданского строительства. Затем переехали в г. Шадринск Курганской области, где отец работал прорабом на строительстве жилого дома.

В 1968 году пошел учиться в среднюю школу № 1 г. Шадринска. В этом же году отца перевели руководителем строительства крупного промышленного объекта на Украину, в Кировоградскую область, в г. Ново-Украинка. Первый класс я заканчивал в Ново-Украинской средней школе № 7. В этой школе учился до 1975 года. В 1975 году

переехали в Крым, в г. Красногвардейское. Здесь в 1978 году я окончил Красногвардейскую среднюю школу № 1 с аттестатом в 4,5 балла. В школе больше всего нравилась математика. По этому предмету у меня всегда были отличные оценки. Много времени уделял занятиям спортом и тренировкам. В Малой Академии наук Крыма прошел обучение на факультете кибернетики.

В 1978 году поступил на лечебный факультет в Крымский государственный медицинский институт в Симферополе, в котором проучился до 1982 года. С первого курса увлекался хирургией и постоянно посещал кружок на кафедре хирургии. Так как в те времена выпуск хирургов в процентном соотношении был мизерным, а направление считалось престижным, то в первую очередь брали приближенных к власти имущим, а на простых студентов мест, естественно, не хватало. Исходя из этого возникло желание перейти на службу в Вооруженные Силы и, окончив военно-медицинский факультет Военно-медицинской академии, попасть на флот, где военные медики на кораблях



Преддипломная практика в городе Североморске на надводном корабле. 1983 год

должны быть хирургами. Так я и поступил.

Обучаться было интересно. Узнавал много нового и полезного для своей будущей службы и деятельности военного врача. После пятого курса был на практике на Северном флоте, на эсминце первого ранга «Современный» в Североморске. На 30-дневном выходе в море при 8-балльном шторме приходилось проводить операцию по поводу аппендицита.

В 1984 году успешно окончил Военно-медицинский факультет при Горьковском государственном медицинском институте. При распределении изъявил желание служить на подводных лодках Северного флота. Мое желание было удовлетворено. В числе 12 выпускников института в звании лейтенанта медицинской службы был направлен на Краснознаменный Северный флот для дальнейшего прохождения службы. В июле 1984 года в управлении кадров флота получил назначение на должность начальника медицинской

службы 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок с местом постоянного базирования в Гремихе.

В 1986 году присвоено звание старшего лейтенанта медицинской службы. В этом же году в составе экипажа совершил дальний автономный поход на боевую службу на ПЛА К-481 в Средиземное море.

В 1988 году присвоено звание капитана медицинской службы. В сентябре 1990 года переведен для дальнейшего прохождения службы в поселок Дома отдыха «Горки» Дмитровского района Московской области в 89-ю поликлинику Военно-Морского флота. Был назначен на должность заместителя начальника поликлиники — начальника хирургического отделения.

В 1996 году уволился в запас в звании майора медицинской службы по семейным обстоятельствам.

С 1968 года по 1980 год увлекался классической борьбой. Многократный чемпион Крымской



Вот такая она Гремиха, куда мы приехали.  
Прогулка по городу



Боевая служба. Средиземное море.

День подразделения – день служб. Слева направо: 1-й ряд: старший помощник командира капитан 2-го ранга А. Н. Крюков, командир экипажа капитан 1-го ранга А. Н. Шпортько, помощник командира капитан-лейтенант А. А. Гавриленко; 2-й ряд: начальник медицинской службы старший лейтенант медицинской службы А. Е. Пицулин, начальник химической службы капитан-лейтенант М. Ф. Карамянец. 1986 год

области, чемпион Украины, чемпион Центрального совета Добровольного спортивного общества «Колос» по классической борьбе. Мастер спорта СССР.

С 1990 года начал заниматься жестким стилем полного контактного каратэ – стиль ашихара-каратэ. Являюсь мастером спорта России по стилевому каратэ, черный пояс, 3 дан, судья международной категории, ведущий специалист в области ашихара-каратэ. Занимаюсь и тренирую по настоящее время.

С 1996 по 1998 год работал в должности старшего преподавателя кафедры физического воспитания Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации. Преподавал специальную физическую подготовку студентам Института налоговой полиции.

В 1998 году призван на службу в органы внутренних дел России в Специальный отряд быстрого реагирования (СОБР) для обучения сотрудников технике рукопашного боя, каратэ и других навыков. Был назначен на должность старшего опе-

руполномоченного по особо важным делам. Присвоены специальные звания: при призыве – майор милиции, в 1999 году – подполковник милиции. С начала Чеченской войны, в должности заместителя, в последующем начальника штаба отряда, принимал участие в контртеррористических операциях на Северном Кавказе в составе СОБР. В 2000 году при штурме Грозного получил тяжелую контузию и минно-взрывную травму позвоночника. Уволен в запас по ранению в 2001 году.





Людмила и Евгений Пищулины. 2004 год

Награжден государственными наградами: медалью ордена «За заслуги перед Отечеством», «За отвагу», «За боевые заслуги» I и II степеней, «За ратную доблесть», крестами «За отличие в службе» I и II степени и многими другими наградами. В феврале 2000 года объявлена благодарность Верховного Главнокомандующего Вооруженны-

ми Силами Российской Федерации – Президента России «За самоотверженность и отвагу, проявленные при защите Отечества».

По окончании службы в МВД РФ продолжал работу в Финансовой академии до 2005 года в должности старшего преподавателя. С 2005 года работаю в должности начальника службы безопасности фармацевтической компании «Фармэйд». В 2008 году принят на должность руководителя направления одной из ведущих компаний фармацевтического бизнеса «БИОТЭК», в которой работаю в настоящее время.

Женился в 1983 году. Жена – Людмила Григорьевна Пищулина, 1964 года рождения. По образованию товаровед, психолог. Сын погиб в 2009 году при невыясненных обстоятельствах. Дочь – Анастасия Александровна Чайкина (Пищулина), 1987 года рождения. Окончила Московский государственный педагогический институт по специальности «логопед-дефектолог». Работает по специальности.



## Алексей Станиславович Потешкин



Родился 24 августа 1968 года в Ленинграде в семье военнослужащего. Отец и дед — кадровые военные. Дед Алексей Тимофеевич Потешкин, 1908 года рождения, военную службу проходил в авиации Военно-морского флота СССР. Подполковник в отставке. Умер в 1973 году. Отец Станислав Алексеевич Потешкин, 1945 года рождения, с 1978 по 1986 год начальник штаба, затем командир 42-й отдельной бригады подводных лодок Северного флота в поселке Лиинахамари. Капитан 1-го ранга. Умер в 2003 году. Мать Тамара Николаевна, 1946 года рождения, проживает в Санкт-Петербурге. Брат Максим Станиславович, 1974 года рождения, офицер — штурман ВМФ России. Проходил службу на атомных подводных лодках проекта 971 «Вепрь» и «Гепард». В 2001 году уволен в запас по окончании контракта. Капитан-лейтенант.

Дошкольные и школьные годы прошли в гарнизонах Северного флота и связаны с военной службой отца. В раннем детстве принял решение пойти по стопам деда и отца, служить в Военно-морском флоте. В 1983 году по окончании обучения в 8 классе средней школы в поселке Лиинахамари поступил в Нахимовское военно-морское училище. Учиться нравилось. Никаких трудностей не испытывал. Занимался спортом. Участвовал в спар-



такиаде Суворовских и Нахимовского училищ в Казани по баскетболу. Имею первый спортивный разряд. Трижды в составе Нахимовского военно-морского училища принимал участие в военных парадах на Красной площади Москвы, в том числе в честь 40-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов.

После окончания Нахимовского училища в 1985 году был распределен в Высшее военно-морское училище подводного плавания им. Ленинского комсомола. Изъявил желание проходить обучение на штурманском факультете. На младших курсах училища занимался греблей, с третьего по пятый курс — морским многоборьем. Кандидат в мастера спорта СССР. На пятом курсе прошел стажировку в 343-м экипаже атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии ПЛ СФ в г. Островном (Гремиха). ВВМУПП окончил в 1990 году.

По совету отца местом дальнейшей службы выбрал Северный флот. Добился направления на 11-ю флотилию подводных лодок СФ. В отделе кадров объединения изъявил желание проходить службу в 343-м экипаже 3-й дивизии, куда и был назначен на должность командира электронavigационной группы штурманской боевой части. За время службы в 343-м экипаже принимал участие

в отработке и сдаче курсовых задач, в выходах в море. Неоднократно изъявлял желание быть откомандированным или назначенным на подводную лодку, выполняющую задачи боевой службы.

В мае 1991 года был назначен на равнозначную должность на ПЛА К-323 «50 лет СССР» 3-й дивизии ПЛ СФ. В этом же году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В июле — августе 1991 года в составе экипажа ПЛА К-323 совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море. Постоянно стремился в море, повышал свой профессиональный уровень. В феврале 1992 года был назначен на должность командира штурманской боевой части ПЛАРБ К-145 проекта 701 41-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок СФ.

В феврале 1993 года был назначен на должность помощника командира АПКСН (атомный подводный крейсер стратегического назначения) К-18 «Карелия» проекта 667бдрм 13-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок СФ с местом постоянного базирования в губе Оленьей, г. Мурманск-62. В этом же году в составе экипажа АПКСН К-114 «Тула» совершил поход на боевую службу в Карское море продолжительностью 62 суток со всплытием в полынье. В 1993 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

В июле — сентябре 1994 года в составе экипажа АПКСН К-18 совместно с АБПЛ (атомной большой подводной лодкой) проекта 671ртмк «Даниил Московский» выполнил задачи арктического группового похода продолжительностью 78 суток со всплытием в географической точке Северного Полюса путем проламывания льда рубкой подводной лодки в точке всплытия.

В декабре 1995 года был назначен на должность старшего помощника командира АПКСН К-18 по боевому управлению. В 1996 году получил допуск к самостоятельному управлению АПКСН проекта 667бдрм. В июне 1996 года было присвоено воинское звание капитана 3-го ранга, в октябре был назначен на должность старшего помощника командира АПКСН К-18.

В 1997 году поступил на командный факультет 6-х Высших специальных офицерских классов ВМФ, которые окончил с отличием в 1998 году.

В сентябре 1998 года, после окончания ВСОК, в связи с незначительным по времени исполнением должности старшего помощника коман-

дира АПКСН К-18 был назначен на должность старшего помощника командира АПКСН К-51 «Верхотурье». В 1999 году присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. В 2003 году с должности старшего помощника командира АПКСН К-117 «Брянск» был назначен командиром атомной многоцелевой подводной лодки Б-239 «Карп» (ранее К-239) проекта 945 «Барракуда», с мая 1998 года исключенной из боевого состава ВМФ, переданной в отдел реализации военного имущества на долгосрочное хранение и поставленной на прикол в Северодвинске. В 2003 году присвоено воинское звание капитана 1-го ранга.

В марте 2007 года был назначен заместителем командира 339-й отдельной бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок в Северодвинске, в августе 2008 года — начальником штаба этой же бригады. С марта 2008 года по настоящее время прохожу военную службу в должности начальника отдела Постоянной комиссии Государственной приемки кораблей ВМФ.

За участие в испытаниях морской межконтинентальной твердотопливной баллистической ракеты «Булава-М» с ТАПКСН ТК-208 «Дмитрий Донской» проекта 941АМ награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством». За время службы в ВМФ награжден медалью «300 лет Российскому флоту», медалями «За безупречную службу» трех степеней.

С 2012 года принимал участие в заводских швартовых и государственных ходовых испытаниях атомных подводных лодок проекта 955 «Александр Невский», проекта 855 «Северодвинск», дизельных подводных лодок для Республики Вьетнам, пограничного сторожевого корабля «Жемчуг» проекта 22460 для Черноморского флота ВМФ России.

Ветеран военной службы. Ветеран «холодной войны» на море.

Женат. Жена Ирина Геннадьевна Потешкина. Брак заключен в 1990 году. Дочь Ксения Алексеевна, 1992 года рождения, уроженка Мурманска. Студентка четвертого курса Санкт-Петербургского государственного университета. Сын Станислав — курсант Нахимовского военно-морского училища. Проживают в Санкт-Петербурге.

## Валерий Федорович Пшеничный



Родился 25 августа 1955 года в г. Владимире-Волынском на Западной Украине в семье служащих.

Отец Федор Калинович, 1921 года рождения, русский, уроженец станицы Сторожевой Зеленчукского района Ставропольского края. В 1941 году проходил срочную службу на Западной Украине. В начале Великой Отечественной войны попал в плен. После побега воевал в партизанском отряде им. Кутузова Щитовского партизанского соединения, который с освобождением территории от немецких войск в 1944 году был преобразован в истребительный батальон НКВД для борьбы с бандеровским движением. За участие в боевых действиях отец был награжден медалью «За отвагу» и орденом Отечественной войны. Когда закончил войну? Ответить сложно. Истребительный батальон разделили — часть бойцов перевели в погранвойска для организации застав на границе с Польшей (в детстве с отцом и братом ездили на рыбалку на р. Западный Буг на погранзаставу к сослуживцам отца по партизанскому отряду). Другую часть отряда определили в милицию. И то и другое в то время было в составе МГБ. Приказом по МГБ отцу присвоили звание младшего лейтенанта милиции и назначили участковым уполномо-

ченным на несколько сел Владимир-Волынского района. Обстановка на Западной Украине и в районе была сложной. Еще в 1956 году в соседнем селе Заречье бандеровцы повесили председателя сельсовета. В 1945 году отец уволился из милиции по инвалидности — попал в аварию: автомобиль перевернулся, и отца накрыло кузовом полуторки. В нескольких местах сломал позвоночник. Перед увольнением почти год пролежал в ортопедическом корсете. Тогда он и окончил воевать.

Мать Мария Федосеевна, 1924 года рождения, украинка, уроженка села Кирилівка Красноградского района Харьковской области. С 1941 по 1943 год проживала вместе со своей матерью на временно оккупированной фашистами территории. Харьковская область расположена недалеко от Белгорода и вскоре после Курской битвы была освобождена от оккупации. В Красноградскую педагогическую школу, по типу ускоренных курсов, «приписав» для увеличения возраста к дате рождения 2 года, поступила в 1944 году. В этом же году по окончании школы была направлена для работы на Западную Украину, во Владимир-Волынский район. Необходимо было организовывать школы. Организация школ состояла в поездках по селам района, переписи детей школьного возраста

та, оформлении их приема в школу и организации учебного процесса. В трудовой книжке имеется запись, что с 1944 по 1952 год она работала заведующей начальных школ в селах Запрудов и Камень-Каширский Владимир-Волынского района и в самом городе Владимире-Волынском. В детстве у меня вызывал удивление ее рассказ, как она переписывала детей в так называемых «курных» (без дымохода) хатах, существовавших еще в конце сороковых годов. Учителей, особенно из восточных областей Украины, бандеровцы просто вырезали. Поэтому для переписи детей учителя в села старались выезжать вместе с отрядом бойцов НКВД. В аварию, из-за которой мой отец вынужден был уволиться в 1945 году из милиции, он попал, когда срочно выехал забрать учительницу из села, в которое, по оперативным сведениям, должна была прибыть банда бандеровцев. Этой учительницей была моя будущая мать. Так они познакомились с отцом. Поженились в том же 1945 году.

После увольнения из милиции отец окончил техникум механизации и долгое время работал на крупной птицефабрике, последняя должность — заместитель директора. Владимир-Волынский — городок маленький и многие знали, кем ранее был отец и далеко не все местные жители относились к нашей семье доброжелательно. Это и послужило причиной переезда семьи в 1970 году в город Краснодар. В Краснодаре отец также работал на крупной птицефабрике и вышел на пенсию в конце 1980-х годов. Родители умерли: отец в 1993 году, мать в 1995 году.

Первый ребенок, дочь Раиса, умерла в младенчестве. В 1947 году родился мой старший брат — ныне покойный Александр Федорович Пшеничный. Учился и закончил ту же русскоязычную школу № 6. Брат был старше меня на 8 лет. Рано начал работать на мебельной фабрике, одновременно заочно учился в институте сельского хозяйства во Львове. Общих интересов из-за большой разницы в возрасте и его занятости было мало.

С 1962 по 1970 год я учился во Владимире-Волынском в школе № 6. Это общеобразовательная 11-летняя школа, в которой преподавание проводилось на русском языке. В этой школе преимущественно учились дети из семей офицеров и сверхсрочников дислоцированной рядом с городом мо-

топехотной дивизии. Говорить об уклоне обучения в районной школе в те времена — это слишком «громко» говорить. Но уроки труда для мальчиков были организованы так, что по окончании школы ученики получали удостоверение на право управления грузовым автомобилем или свидетельство о профессиональной подготовке в качестве столяра 3-го разряда.

Почему мы с братом пошли в русскоязычную школу — причина простая. Детское окружение в основном было русскоязычное, мать с отцом в семье разговаривали на русском языке. Поэтому с детства мы начали разговаривать на русском языке. Школа была замечательная. Часть преподавателей были членами семей офицеров мотопехотной дивизии и удивительными личностями. Например, учитель истории — сын полка времен войны, директор школы — бывший командир партизанского отряда, фамилия Ткач, очень высокий человек, всё время носил орден Ленина. Алла Ивановна Медер, учительница украинского языка и литературы, до войны закончила Варшавский университет, знала все стихи Пушкина наизусть (трудно поверить, но это так). С благодарностью и уважением вспоминаю замечательного человека и учителя математики Веру Ивановну Егорову.

Владимир-Волынский — старинный русский город, возникший во времена еще Киевской Руси как столица Волынского княжества. В дальнейшем утратил свое значение как административный и экономический центр, и последующая история города и его жителей была сложной, особенно в период Великой Отечественной войны и в послевоенные годы. Приведу один пример. В моем классе в школе № 6 месте со мной учился сын бывшего бандеровца, который при отбытии наказания в Сибири женился на русской женщине. Их сын, о котором идет речь, начал разговаривать на русском языке и соответственно потом учился в русскоязычной школе. Одновременно с этим парнем в нашем классе учился сын женщины, которая во время войны была с моим отцом в одном партизанском отряде, в так называемом семейном лагере. В русскоязычных школах изучались по полной учебной программе украинский язык и украинская литература. Заявлять о якобы имевшей место насильственной «русификации» или ущемлении

жителей Украины украинской национальности, что делают сегодня отдельные СМИ, оснований нет.

Не перестаю удивляться, когда слышу: «детям нечем заняться». В те годы большинство родителей, соответственно и мои, были заняты работой, а многие еще и домашним хозяйством — огородом, уходом за домашними животными или птицей. Детских садов практически не было, процесс воспитания был более упрощенный, в свободное время дети были предоставлены в основном сами себе. Но что это было за время? Старались быстрее выполнить то, что поручали родители — серьезные и постоянные домашние обязанности, — а потом сам себе хозяин. Речка Луга, купание или рыбалка по сезону, игра в хоккей самодельными клюшками на той же замерзшей Луге, подвижные игры (был бы только какой-нибудь мяч), походы в лес за березовым соком, грибами или ягодами. Когда стал старше — занимался в школе в спортивных секциях по футболу, гандболу, в кружке по судомоделированию; были и экскурсионные поездки во Львов, Брестскую крепость, на погранзаставу, на бывшие лесные стоянки партизанских отрядов, в заповедник Беловежская пушча, в приграничный польский город Грубешов Люблинского воеводства. Прекрасное и интересное было время.

Как с учебой и дисциплиной? Думаю, что должно быть понятно, какой был спрос за учебу и дисциплину с сына бывшей учительницы. К тому времени мать оставила работу учителем и работала бухгалтером в строительном-монтажном управлении. Аттестат о восьмилетнем образовании получил со всеми оценками «отлично», с 7 класса учился в заочной физико-математической школе при Киевском государственном университете; если бы успешно ее закончил, мог быть без вступительных экзаменов принят в этот университет на математический факультет, да помешал переезд в Краснодар. В школах того времени ежегодно была трудовая практика в конце или перед началом учебного года. Преимущественно это были выезды в местный колхоз для обрезания ботвы сахарной свеклы. Во Владимире-Волынском был построен большой сахарный завод, и прилегающие колхозы выращивали свеклу для обеспечения этого завода сырьем. К слову сказать, свою первую

в жизни зарплату в 15 рублей я заработал тяпкой в летние каникулы, прореживая (есть такой вид сельскохозяйственных работ) эту сахарную свеклу. Иногда трудовая практика выражалась в рубке дров: в школе было три трехэтажных здания, но отопление было печным.

После переезда родителей в 1970 году Краснодар неполных два года учился в средней школе № 38. Эта школа была специализированная, с углубленным изучением английского языка. Но меня приняли в класс, обучающийся по обычной программе. Требования в этом классе к процессу учебы были несколько занижены. К тому же подростковый возраст, а школа расположена в красивом месте — в дендрарии сельскохозяйственного института, где было даже озеро с лотосами. Время летело весело и быстро. Показатели в учебе несколько снизились, но в целом учился и закончил школу неплохо. Определенную спортивную секцию не посещал, но спортом занимался постоянно. Выступал в составе команды школы на спортивных школьных городских соревнованиях по футболу, баскетболу. Впоследствии на военной службе проблем с физической подготовкой не было.

В 1968 году был на отдыхе у родственников в Севастополе. Мысль стать морским офицером в голову не приходила. И по возрасту, и по жизненным обстоятельствам на тот период времени это казалось чем-то недостижимым. Узнал, что в Севастополе есть приборостроительный институт, а в нем факультет судовождения. Задумался о поступлении в это высшее учебное заведение. О возможности поступить в военно-морское училище задумался после беседы с военкомом в 9 классе во время прохождения допризывной комиссии. Узнав о моем намерении в отношении приборостроительного института, военный комиссар предложил поступать в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище. Подход к организации проведения допризывной комиссии был тогда ответственный, если уж сам военком расспрашивал об успеваемости, увлечениях, семье и с учетом этого определялся род войск будущей военной службы. Например, мой одноклассник по школе Витя Чернов увлекался музыкой, имел хороший музыкальный слух, и на срочную службу его направили акустиком на дизельную подво-

дную лодку. Через три года мы с ним встретились в г. Полярном, где я в тот год проходил курсантом корабельную практику на дизельной подводной лодке, а он срочную службу.

Кроме СВВМИУ военком рассказывал и о другом военно-морском училище в Севастополе — им. П. С. Нахимова, и предупреждал, что СВВМИУ готовит офицеров для службы только на атомных подводных лодках. Что такое атомные подводные лодки, какие офицерские специальности — представления не было; думал, что название связано прежде всего с их оружием. Решил, что в СВВМИУ поступить будет легче, так как кого-то могло отпугнуть слово «атомные», а меня дополнительно привлекло слово в названии училища — «инженерное». Кстати, поступить в него было не так уж легко, конкурс был до 2 человек на место и вступительные экзамены принимались жестко — вероятно, потому, что почти все инженерные науки основываются на математике и физике, так что кандидатов, слабо подготовленных по этим наукам в школе, не принимали.

Параллельно с учебой в 10 классе занимался оформлением документов для поступления в училище. Конечно, с этого времени пришло увлечение творчеством писателей-маринистов. Это увлечение сохранилось на долгие годы. Собрания сочинений или отдельные книги Соболева, Новикова-Прибоя, Сергеева-Ценского, Крона, Николая Задорнова, Пикуля, Гончарова есть в моей библиотеке. Поступать в училище поехал по направлению военкомата. Военкомат выдал проездные документы для бесплатной поездки.

Все абитуриенты жили в курсантских казармах. Публика была самая разнообразная: кто-то откровенно не собирался поступать в училище, а просто решил прокатиться в Севастополь за государственный счет, особенно это касалось ребят, проходивших срочную службу. Кто-то, узнав, что училище готовит специалистов на подводные лодки, отказывался от поступления и ждал отправки домой. В такой обстановке подготовки к сдаче экзаменов как таковой не было. Вступительные экзамены были обычные для инженерного вуза: математика письменно и устно, сочинение. Не добрал полбалла до проходного. Особенно не волновался: по возрасту подлежал призыву на срочную

службу только в следующем году, и у меня была возможность поступать в училище еще один раз. Была уверенность: если не поступлю в этот год, то обязательно поступлю в следующий.

Еще больше утвердился в желании поступить именно в это училище. Но меня зачислили в училище после первого поступления. Началу обучения предшествовал курс молодого курсанта. Усиленная физзарядка, кроссы, изучение оружия, освоение и преодоление полосы препятствий, строевые занятия — не скрою, тяжело было, но терпимо. Вспоминаю только постоянное чувство голода и робу, которая дубела от пота и соли. В жаркое крымское лето в дни строевых занятий в училище принято было часто давать на обед соленую селедку. 25 августа 1972 года мне исполнилось 17 лет, а в октябре того же года я принял воинскую присягу. Абсолютное большинство курсантов училища обучалось для службы на атомных подводных лодках, совсем небольшое количество готовилось на дизельные подводные лодки, поэтому с выбором факультета особо не задумывался — на атомные подводные лодки. Первое увольнение запомнилось большой массой курсантов в белых фланельках, убывающих в увольнение, для переправы которых через бухту использовался автомобильный паром. По одному этому эпизоду уже было видно, какое значительное Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище.

Учился легко, с большим интересом. Пять лет учебы в училище и жизни в таком чудесном городе пролетели быстро, но воспоминания остались на всю жизнь. Особенно запомнились преподаватели. Многие из них в прошлом офицеры атомных подводных лодок первого поколения. Практически все они люди высокого уровня образования и культуры. Честно признаюсь, не стремился получить диплом с отличием, но в период учебы отличникам разрешали досрочно сдавать экзамены и при получении отличной оценки на несколько дней раньше отпускали в каникулярный отпуск. Это было основным поводом, что пять лет «проходил» отличником, а в результате вместе с получением диплома с отличием получил право выбора базы для дальнейшего прохождения службы офицером. После каждого курса обучения проводились учебные практики. После первого курса

это был крейсер «Дзержинский» в Севастополе и полк морской пехоты. Если не изменяет память, это был легкий артиллерийский крейсер проекта 658-бис, по годам очень старый — на нем даже крысы пешком ходили. После второго курса — дизельные подводные лодки проекта 641 в г. Полярном. После третьего — судоремонтный завод; после четвертого — поселок Гаджиево и атомная подводная лодка проекта 667А; на пятом курсе — Западная Лица, АПЛ проекта 671. О практике в Полярном сложилось впечатление, что на дизельных подводных лодках служат герои, мужественно преодолевающие бытовые неудобства. Атомная подводная лодка проекта 671 — верх технического совершенства.

Еще небольшой не столь важный, но памятный эпизод из жизни в училище. Может, его кто-то вспомнит вместе со мной. На пятом курсе в нашем училище была традиция: целый год проводились соревнования между командами учебных классов (взводов) по мини-футболу. За счет добровольно собранных курсантами денег за призовые места учреждалась денежная премия. Команда нашего класса, участником которой был и я, выиграла первое призовое место и на всю денежную премию на выпускной курсантский бал был заказан громадный торт в форме футбольного поля с зеленым газоном, воротами, разметкой. На выпускном балу был отдельный тост по этому поводу.

К великому сожалению о нашем училище с прекрасной учебно-материальной базой приходится говорить в прошедшем времени. По известным обстоятельствам после распада СССР по своему функциональному назначению этот военный вуз прекратил свое существование.

Диплом писал по кафедре вспомогательных механизмов по теме «Разработка проекта испарительной установки для атомной подводной лодки». Пригодилось ли это в дальнейшей службе? Наверное, пригодилось, потому что автоматика, в том числе испарительной установки, была потом в моем заведовании.

СВВМИУ закончил с отличием в 1977 году с квалификацией «военный инженер-механик» по специальности «эксплуатация специальных энергетических установок». Сразу по окончании училища женился. Пользуясь правом выбора места

службы, получил назначение в Западную Лицу в 3-ю дивизию 1-й флотилии АПЛ СФ, где ранее курсантом проходил корабельную практику на АПЛ проекта 671. Был назначен на должность инженера автоматики и телемеханики (КИПиА) дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа. Назначение в 343-й экипаж получил в отделе кадров флотилии. Спросил о возможности назначения командиром группы дистанционного управления; сказали, что других свободных должностей в 3-й дивизии нет. Вот и весь процесс назначения. До этого о 343-м экипаже ничего не знал. Первым из командования экипажа по моем прибытии на службу со мной беседовал старший помощник командира капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин. Впечатление от первой встречи, да и от последующих встреч с командиром экипажа капитаном 1-го ранга А. Н. Коржевым — суровый, немногословный человек. За два года я слышал от него в свой адрес всего несколько фраз и отвечал ему всего несколькими фразами.

В 1979 году экипаж был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. При подготовке к инспекции по моей должности каких-либо значительных действий и особенностей не проявлялось. Чувствовалась напряженная обстановка, была дополнительная работа и повышенные требования к организации службы. В отношении инспекции расскажу об одном случае. Когда лодка в базе, частенько приходилось после службы пешком идти несколько километров до жилого городка. Как-то во время инспекции иду домой. Вдруг рядом останавливается черная «Волга», изнутри слышу: «Лейтенант, садитесь в машину». Сажусь и перед собой вижу маршала Ахромеева. В то время каждый офицер должен был знать по фотографиям высшее командование Вооруженных Сил. Вопросы с его стороны были дежурные: «кто такой?», «как служба?». Мои ответы маршал слушал с интересом, но я чувствовал, что не нужны ему были эти вопросы и ответы. Он просто остановился, чтобы подвезти меня. Так в мимолетной встрече и беседе проявился для меня этот достойный человек.

В июне — августе 1980 года в составе экипажа совершил дальний поход на боевую службу на

подводной лодке К-438 в восточные районы Средиземного моря.

В 343-м экипаже прослужил почти 4 года. Была присвоена классная квалификация «Специалист 3 класса». В 1979 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. Не в качестве оправдания или сожаления скажу, что служба в 343-м экипаже проходила достаточно успешно и я не тяготился ею. Собирался сдавать зачеты на допуск к вышестоящей должности — «командир дивизиона». Но, что греха таить, существовала в то время на флоте порочная практика: около 17.30 ушел экипаж с корабля, поужинал на береговом камбузе, а далее все офицеры и мичманы сидят в казарме и ждут. Ждут, когда командир дивизии вернется с доклада от командующего флотилией, затем командир лодки побывает и вернется от командира дивизии, а только после этого, в 20.00 или 21.00, принимается решение отпускать домой офицеров и мичманов. Но им еще предстоит 4–5 км пройти от базы до городка к дому, так как рейсовые автобусы уже перевезли военнослужащих, вольнонаемных штаба и тыловых служб и прекратили движение. И так почти ежедневно, когда лодка не в море. В общем, каждый день несколько часов, как говорится, «ни для семьи, ни для службы, ни для дела». Такая ситуация меня больше всего раздражала. Это было основным эмоциональным мотивом тому, что, посоветовавшись с сослуживцами по экипажу, я дал согласие перейти на службу в органы государственной безопасности (военной контрразведки), в которых прослужил с 1982 по 1994 год.

Но все эти годы моя дальнейшая служба в органах военной контрразведки (точнее, военно-морской контрразведки) была связана с флотом, с экипажами кораблей, офицерами штабов. Большинство офицеров с пониманием и уважительно относились к работе оперативного сотрудника. Считаю в этом плане необходимым отметить двух офицеров. В частности, на 4-й эскадре дизельных подводных СФ мне приходилось по службе общаться с ныне адмиралом Геннадием Александровичем Сучковым. Понятно, что по прошествии такого длительного времени ему сейчас не вспомнить меня (в то время он был в звании капитана 1-го ранга начальником штаба бригады дизельных подводных лодок СФ). В 46-й отдельной брига-

де ремонтирующихся атомных подводных лодок СФ — с контр-адмиралом Виктором Алексеевичем Горевым, который ранее был командиром 3-й дивизии и с которым мне неоднократно приходилось выходить в море на лодках 3-й дивизии (в тот период офицеров моей специальности не хватало и меня прикомандировывали к экипажам других лодок для обеспечения выхода в море, а капитан 1-го ранга В. А. Горев был назначен командиром 3-й дивизии и выходил в море для знакомства с экипажами).

Несмотря на относительно короткое время общения с ними у меня о них сложилось мнение как об исключительно грамотных, организованных и ответственных офицерах, внимательных и доброжелательных к людям независимо от своего высокого должностного положения.

Службу в органах военной контрразведки проходил в городах Полярном, Североморске, Севастополе. Почти год осуществлял контрразведывательную работу за границей. Перед этим проходил подготовку и инструктаж в Москве в аппарате КГБ, включая Первое Главное управление (сейчас — Служба внешней разведки). По понятным причинам об этой работе детально говорить нельзя.

До настоящего времени многочисленны попытки истолковать историю органов госбезопасности только в негативном плане, переложить моральную ответственность за трагические события довоенного и послевоенного времени на нынешнее поколение сотрудников госбезопасности. Это неправильно, их работа необходима, интересна и значима для наших людей, страны. Думаю, что многие понимающие люди с этим согласятся.

В целом о прохождении службы в военной контрразведке также несколько не сожалел и горжусь, равно как службой на атомных подводных лодках и в 343-м экипаже.

В 1989 году перевелся по службе в Севастополь. Скоро наступили события, связанные с распадом СССР. Это было сложное время, для многих людей и для меня лично время непростых и тяжелых решений, драматичных изменений жизненной ситуации. Но о них и вспоминать не хочется. Из-за этих событий в ноябре 1994 года в возрасте 39 лет досрочно уволен в запас по состоянию здоровья в звании капитана 2-го ранга и переехал с семьей



на постоянное жительство в Краснодар. За время службы награжден пятью государственными и ведомственными юбилейными медалями. Ветеран «холодной войны» на море.

Поскольку имел навыки оперативно-розыскной работы, устроился и три года, с 1995 по 1998 год, работал заместителем начальника отдела Краснодарской таможни по борьбе с контрабандой наркотиков.

В 1998 году работу в Таможенном комитете причислили к государственной службе и по существующему на тот момент законодательству выплата военной пенсии лицам находящимся на государственной службе, приостанавливалась и была высока вероятность «потерять» ее. Вынужден был уволиться в связи с существенными изменениями условий труда.

На настоящий момент более 11 лет работаю начальником службы экономической безопасности крупной коммерческой фирмы, имеющей в структуре около 800 магазинов. В подчинении более 60 работников, включая физическую охрану и сотрудников, осуществляющих комплексные

мероприятия по защите товара, денежных средств, информации о фирме.

Жена — Ольга Васильевна Пшеничная, 1954 года рождения, русская, уроженка поселка Тальменка Алтайского края, образование высшее, более 10 лет работала в краснодарской средней школе завучем по воспитательной работе, вышла на пенсию, но продолжает работать в той же школе социальным педагогом. В браке 36 лет. Проживала со мной во всех гарнизонах, в которых мне приходилось служить.

Дочь Светлана Валериевна Пшеничная, 1980 года рождения, уроженка Севастополя, русская, образование высшее, замужем, имеет дочь 2011 года рождения. Работает менеджером по продажам в коммерческой фирме.

Дочь Марина Валериевна Пшеничная, 1982 года рождения, уроженка Краснодара, русская, образование высшее, не замужем, работает бизнес-тренером в коммерческой фирме.

О роли семьи в моей жизни скажу коротко: для меня наступило время, когда жизнь, работа, жизненные интересы — всё ради семьи.

## Игорь Валерьевич Руденко



Родился 1 июля 1953 года в г. Сумы Украинской ССР в семье морского офицера. В годы обучения отца в Военно-морской академии в Ленинграде проживали в семье матери на Украине, затем переехали в Севастополь, в котором прошли мои дошкольные и школьные годы.

В 1960 году пошел в первый класс средней школы. Учился вроде как и все. Много читал, учеба давалась легко. В годы учебы в школе долго и тяжело болел. С помощью инструктора по физической подготовке Высшего военно-морского инженерного училища, в котором преподавал отец, и его физических упражнений недуг удалось победить, и я вернулся к активной жизни. В 1970 году окончил школу с тремя четверками.

Еще в детстве мечтал стать инженером-подводником. Перенесенные болезни закрывали путь в училище. Помогла случайность — перевод начальника медсанчасти училища, который всё знал о моих болезнях, к новому месту службы. Я успешно прошел медицинскую комиссию и поступил на факультет специальных энергетических установок Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища.

Учиться было интересно. Узнавал много нового и полезного. На первом курсе было сложно, так как отсутствовала собственная система подготовки. Когда появился опыт — стало легче.

Самым сложным было научиться подчиняться и молчать. Большую пользу получил от учебных практик в частях и на кораблях флота. Всё, что узнавал и что учился делать в училище, приносило свои положительные результаты. На пятом курсе определился с местом службы. Училище окончил с золотой медалью, по желанию был направлен на Северный флот, в г. Заозерск.

В отделе кадров 1-й Краснознаменной флотилии подводных лодок получил назначение в 3-ю дивизию на должность командира группы дистанционного управления (КГДУ) дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Приступив к исполнению должности, сдавал зачеты на самостоятельное управление группой, дежурство по ГЭУ и по подводной лодке.

В 1975 году прошел подготовку в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. По возвращении из Обнинска успешно сдал установленные зачеты, допущен к самостоятельному дежурству по ГЭУ, подводной лодке и руководству группой. В 1976 году принимал активное участие и грамотно руководил подчиненным личным составом при проведении на СРЗ-10 и СМП «Звездочка» работ по устранению неисправности крышки реактора на ПЛА К-481. В декабре 1976 — феврале 1977 года повторно прошел обучение в Учебном центре ВМФ в Обнинске.

В 1977 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В августе — октябре 1977 года в составе экипажа на ПЛА К-481 участвовал в дальнем походе на боевую службу в Северный Ледовитый океан, в котором была обеспечена безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» из порта Мурманск на Северный полюс. За время боевой службы подводная лодка находилась под паковым льдом Арктики, не всплывая, 28 суток. Личный состав реакторного отсека под руководством старшего лейтенанта И. В. Руденко обеспечил непрерывную безаварийную работу систем, механизмов и оборудования главной энергетической установки.

В 1978 году в составе экипажа принимал участие в приеме от СРЗ «Нерпа» ПЛА К-369 после впервые выполненного в условиях флота среднего ремонта ПЛА проекта 671. В 1979 году в составе экипажа был подвергнут всесторонней проверке Инспекцией МО СССР. В этом же году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта.

В июне — августе 1980 года на ПЛА К-367 в составе экипажа совершил дальний поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. В 1981 году в составе 3-й дивизии подводных лодок 343-й экипаж перешел к новому постоянному месту базирования в Грехиху.

В декабре 1981 года я был назначен на должность младшего военпреда 5595-й военной приемки Министерства обороны СССР в поселке Вьюжном Мурманской области, на СРЗ «Нерпа». В конце 1982 года присвоено воинское звание капитана 3-го ранга.

В 1985 году в связи с ухудшением состояния здоровья родителей был назначен на должность преподавателя кафедры атомных энергетических установок подводных лодок в Севастопольском высшем военно-морском инженерном училище. В 1986 году присвоено воинское звание капитана 2-го ранга.

С распадом СССР и разделом Черноморского флота встал вопрос дальнейшего использования СВВМИУ. С учетом семейных обстоятельств я принял присягу на верность Украине, остался служить в училище.

В мае 1992 года был назначен старшим преподавателем кафедры ЯЭУ ПЛ. Летом 1993 года СВВМИУ и ЧВВМУ им. С. О. Нахимова объединили в Севастопольский Военно-морской институт (СВМИ). Создан факультет подготовки специалистов для атомных электрических станций (АЭС) Украины. В 1995 году я был назначен заместителем начальника кафедры эксплуатации оборудования АЭС, присвоено воинское звание капитана 1-го ранга.

В 1996 году СВМИ реформирован в Севастопольский институт ядерной энергии и промышленности (СИЯЭиП). Постановление кабинета министров Украины о сохранении военнослужащих (офицеров) в штате новой структуры не было выполнено. В августе 1997 года я был уволен в запас по состоянию здоровья.

После увольнения в запас работал старшим преподавателем кафедры эксплуатации оборудования АЭС. С 2002 года СИЯЭиП стал национальным, а с 2006 года получил статус университета — СНУЯЭиП. Совместно с отцом я выпустил учебное пособие по надежности и безопасности АЭС и несколько методических пособий. Как руководитель практики студентов, неоднократно посещал Чернобыльскую, Ровенскую, Запорожскую и Херсонскую атомные электростанции Украины.

В 2005 году перешел в учебный отдел СНУ-ЯЭиП на должность заведующего методическим отделом. В 2007 году был назначен заместителем проректора по учебной работе, одновременно заведующим отделом по межвузовским связям и работе с ВАО АЭС МЦ (WANO) и МАГАТЭ. С 2010 года заместитель проректора по работе с иностранными студентами и международным связям. Продолжаю преподавательскую деятельность.

Женат. Жена — Жанетта Анатольевна. Сын 1976 года рождения. Внуку 13 лет. Живем в Севастополе.

Участник двух дальних походов на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. За время службы в ВМФ СССР награжден государственными юбилейными и ведомственными медалями.

## Михаил Владимирович Рыжук



Родился 22 августа 1940 года в г. Ейске Краснодарского края в семье медиков. После освобождения Ейска от фашистской оккупации семья была выслана в Тюменскую область. В 1948 году переехали в Зуевский район Кировской области. В этом же году пошел в первый класс. После окончания 8 классов в 1956 году переехал к старшему брату в Соликамск Пермской области и поступил на работу на Косьвинский гидролизный завод. Работал и учился в вечерней школе в 9 и 10 классах. Вечернюю школу окончил в 1959 году.

В октябре 1959 года был призван на военную службу. Военно-врачебной комиссией военного комиссариата признан годным для службы в плавсоставе Военно-Морского флота, отправлен в учебный отряд города Северодвинска. Прошел курс начальной военно-морской подготовки, принял военную присягу. Обучение проходил по специальности «машинист спецтрюмный». После окончания учебного отряда в г. Северодвинске для дальнейшего прохождения службы был направлен на 1-ю Краснознаменную флотилию подводных лодок Северного флота с местом по-

стоянного базирования в губе Западная Лица в Мотовском заливе. Был назначен на атомную подводную лодку К-5 проекта 627А в составе 3-й дивизии подводных лодок.

Изыявил желание обучаться в высшем военноморском училище, обратился по команде. В 1960 году был направлен в Ленинград для сдачи вступительных экзаменов в Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского. Экзамены сдал успешно и был зачислен на первый курс училища, на факультет атомной энергетики. В училище обучался старательно и с желанием. Увлекался спортом, принимал участие в соревнованиях, стал кандидатом в мастера спорта по бегу на лыжах.

В 1965 году окончил училище и был направлен на Тихоокеанский флот в 15-ю эскадру подводных лодок Камчатской военной флотилии. В сентябре 1965 года отделом кадров объединения был назначен на должность командира группы дистанционного управления дивизиона движения электро-механической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки первого поколения проекта 627А. Экипаж входил в состав 45-й дивизии подводных лодок с местом постоянного базирования в поселке Рыбачьем бухты Крашенинникова Авачинской губы полуострова Камчатка.

Сдал установленные зачеты, получил допуск к самостоятельному обслуживанию заведования, дежурству по главной энергетической установке и подводной лодке. В 1966 году присвоено воинское звание старшего инженера-лейтенанта.

В ноябре 1967 — январе 1968 года в составе экипажа на ПЛА К-14 выполнил задачи боевой службы в районе Западного побережья США с целью вскрытия системы противолодочной обороны и тактики действия противолодочных сил ВМС США при обнаружении советских подводных лодок, а также в районе острова Гуам — с задачей обнаружения, слежения и уничтожения по приказанию ударного авианосца ВМС США «Эн-

терпрайз», находящегося на переходе к берегам Индокитая.

При следовании в район перехвата авианосца ГЭУ обоих бортов работала на 100% мощности. Был обнаружен рост радиоактивности в энергетических отсеках. Выявлена неисправность реактора правого борта, мощность снижена до 30%. Выполнение задачи продолжалось в условиях ограниченного посещения энергетических отсеков личным составом вахты. По возвращении в базу специально назначенная комиссия вины личного состава подводной лодки не выявила.

В 1968 году присвоено воинское звание инженера-капитан-лейтенанта. В сентябре — ноябре 1969 года в составе экипажа на ПЛА К-115 совершил автономное плавание в Филиппинское море с задачами поиска и слежения за авианосными ударными группами и соединениями 7-го флота ВМС США.

В 1970 году 343-й экипаж прошел переформирование по штату атомной подводной лодки второго поколения проекта 671. Экипажу предстояло обучение в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. Мне была присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса». В феврале 1970 года при плановом прохождении медицинской комиссии был признан негодным к службе на атомных подводных лодках и назначен на должность главного инженера судоремонтной мастерской 15-й эскадры подводных лодок в поселке Рыбачьем.

В 1971 году был назначен старшим офицером технического отдела Камчатской военной флотилии в Петропавловске-Камчатском. Присвоено воинское звание капитана 3-го ранга.

В 1975 году для дальнейшего прохождения военной службы был переведен с Камчатки в военную приемку в Саратов на Саратовский аккумуляторный завод. Был назначен на должность руководителя группы ампульных батарей. С 1986 года военпред-экономист в военном представительстве ВП-115 в Севастополе.

В октябре 1986 года уволен в запас по выслуге лет. За время службы был награжден юбилейными ведомственными медалями: «50 лет Вооруженных Сил СССР», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «Ветеран Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу» I, II и III степени.

Участник двух автономных походов. Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы.

Женился в 1968 году. Жена Галина Михайловна, медработник. Умерла в 2010 году.

Дети: сын Константин, 1969 года рождения. Окончил ВВМУ им. М. В. Фрунзе. Служил на Камчатке командиром штурманской боевой части на атомной подводной лодке 45-й дивизии, капитан 3-го ранга. Внук Артем — курсант Морского корпуса им. Петра Великого.

Дочь Анна 1976 года рождения. Проживает в Севастополе. Внучке 15 лет.

## Анатолий Петрович Савельев



Родился 18 мая 1948 года в селе Танеевке Луинского района Пензенской области в семье учителей. Дошкольные годы прошли в селе Чиркове, в котором в 1955 году пошел в 1 класс начальной школы. Учился хорошо, старательно. В 1959 году стал посещать восьмилетнюю школу в селе Михайловке. В школьные годы увлекался летом рыбалкой и охотой, зимой — лыжами. После окончания 8 класса в 1963 году поступил в механический техникум г. Пензы. В техникуме занимался спортом. Посещал секции бокса и бега на лыжах. Участвовал в соревнованиях. Имел первый спортивный разряд по лыжам.

В 1968 году поступил в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище на электротехнический факультет. Во время обучения в училище был активным участником научного общества курсантов училища, занимался военным спортивным многоборьем. Особенно хорошо удавалась стрельба из автомата Калашникова. В 1973 году окончил обучение в училище, получил диплом военного инженера-электрика и в воинском звании лейтенанта-инженера для дальней-

шего прохождения военной службы был направлен на Северный флот.

Был назначен командиром электротехнической группы электротехнического дивизиона электромеханической боевой части 343-го экипажа крейсерской атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива. Своевременно сдал установленные зачеты на самостоятельное управление подразделением и дежурство по подводной лодке.

В 1974 года в составе экипажа на ПЛА К-438 принял участие в дальнем походе на 87-суточную боевую службу в Средиземное море. В 1975 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера. Участник 30-суточного похода 343-го экипажа на ПЛА К-481 на учения ВМФ СССР «Океан-75» в Норвежское и Гренландское моря. В 1975 и 1976 годах прошел подготовку в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. В 1977 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта-инженера. В этом же году участвовал в походе 343-го эки-

пажа на ПЛА К-481 с задачами боевой службы в Северный Ледовитый океан, в ходе которой была обеспечена безопасность перехода атомного ледокола «Арктика», надводного корабля, впервые в истории мирового мореплавания достигшего географической точки Северного полюса и вернувшегося обратно в порт Мурманск. К-481 находилась под паковым льдом Арктики, не всплывая, 28 суток.

В 1978 году назначен командиром электротехнического дивизиона БЧ-5 ПЛА К-481 3-й дивизии, в составе которой совершил 4 похода на боевую службу. Из них дважды, в 1978 и 1979 годах, в арктические районы Северного Ледовитого океана. По итогам второго похода, в котором К-481 длительное время выполняла задачи под паковым льдом Арктики, был награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Дважды, в 1980 и 1981 годах, принимал участие в походах экипажа К-481 на боевую службу в Индийский океан. В среднем продолжительность такого похода составила 130 суток. В 1980 году экипаж возвращался на Северный флот через порт Владивосток. В этом же году было присвоено воинское звание капитана 3-го ранга.

В 1983 году поступил на очное отделение в Военно-морскую академию в Ленинграде, которую окончил в 1985 году по специальности «Эксплуатация корабельных электроэнергетических установок». После выпуска из академии проходил службу в 40-м Научно-исследовательском институте Министерства обороны СССР в г. Ломоносове Ленинградской области в должности младшего научного сотрудника, с 1989 года — старшего научного сотрудника, с 1992 года — начальника научно-исследовательской лаборатории. В 1987 году было присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. В 1993 году уволен в запас ВМФ по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы. За время службы награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, шестью государственными юбилейными и ведомственными медалями.

После увольнения с военной службы работал в различных государственных и коммерческих структурах. В настоящее время механик Морского технического колледжа. Проживаю в Санкт-Петербурге.

## Сергей Александрович Свистунов



Родился 5 марта 1951 года в Мурманске в семье офицера ВМФ. Отец Александр Александрович, 1926 года рождения, выпускник ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского 1950 года. До 1964 года проходил службу на кораблях Северного флота. В 1964–1977 годах — руководитель военной приемки ВП-2183 Министерства обороны СССР на заводе им. М. Гаджиева в г. Махачкале Дагестанской АССР. Участник испытаний ядерного оружия на Северном флоте. Ветеран подразделений особого риска. В 1970-х годах принимал участие в испытаниях экранопланов на Каспии. Из Вооруженных Сил СССР уволен в 1977 году.

Мать Мария Александровна, 1926 года рождения, инженер-экономист. Окончила Ленинградский финансово-экономический институт. Работала преподавателем в дагестанском техникуме. Умерла в 2012 году. Кроме меня в семье младшая сестра Наталья, 1960 года рождения. Окончила Дагестанский медицинский институт — врач-стоматолог. Проживает в Астрахани. Заместитель начальника терапевтического отделения стоматологической поликлиники. Имеет двоих детей и внука.

Дошкольные годы прошли в заполярном Мурманске. В 1958 году начал ходить в 1 класс средней школы № 5. В 1964 году в связи с изменением места службы отца семья переехала в Махачкалу Дагестанской АССР. В 1966 году окончил 8 класс средней школы № 15 в Махачкале и перешел для продолжения обучения в школу № 13, в физико-математические классы при Дагестанском государственном университете.

Во время учебы в школе неоднократно принимал участие в физических и математических городских и республиканских олимпиадах, занимал 1 и 2 места. На общесоюзную олимпиаду не был допущен по причине неудовлетворительного поведения.

В 1968 году окончил школу и поступил на физико-химический факультет Технологического института им. Ленсовета в Ленинграде. Имел намерение постичь все законы физики и химии и двигать науку вперед. В 1968 году стал членом ВЛКСМ. Вскоре понял, что наука обойдется и без меня, а мой уход из института для нее (науки) не станет какой-либо потерей. Распрощался с институтом, а в 1969 году поступил на первый



курс электротехнического факультета Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде, которое окончил в 1974 году по специальности «военный инженер-электрик».

Для дальнейшего прохождения службы был направлен на Краснознаменный Северный флот. В августе 1974 года в управлении кадров флота получил назначение на атомную подводную лодку К-38 проекта 671 на должность командира электротехнической группы электротехнического дивизиона электромеханической боевой части. К-38 — это головная подводная лодка второго поколения ПЛА, входила в состав 3-й дивизии подводных лодок. Ее постоянным местом базирования была губа Западная Лица Мотовского залива. Мне надлежало убыть в Северодвинск Архангельской области на судоремонтный завод «Звездочка», где в это время находилась К-38. В 1975 году в транспортировочном доке по системе каналов на Северо-Западе подводная лодка была переведена в Ленинград на Ленинградское Адмиралтейское объединение (ЛАО) для производства среднего ремонта.

В 1976 присвоено воинское звание старшего лейтенанта, был принят в члены КПСС. В декабре 1978 года присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. В 1979 году окончен средний ремонт К-38 на ЛАО. ПЛА переведена в Северодвинск. По завершении выполнения программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний К-38 прибыла к месту постоянного базирования. В декабре 1979 года был назначен на должность командира электромеханической части плавучего дока ПД-81. Док прибыл в Западную Лицу из Югославии, где был построен на верфях судостроительного завода города Трогир (Хорватия).

В 1980 году по причине неправильных действий командира дока капитана 2-го ранга Яценко док был сломан на две части. Наказание было суровым — виновных сняли с занимаемых должностей. Должности сохранили механик дока, то есть я, и командир группы. Мною в техническом

журнале дока была сделана запись о неправильных показаниях прогибомеров и нарисована эпюра фактического прогиба дока. Был произведен доклад командиру дока. Однако командир при балансировке дока эту информацию не учел, что и привело к печальным последствиям. К лету 1981 года работы по восстановлению дока были завершены. С новым командиром дока не сошлись характерами, и я подал рапорт с просьбой о назначении в другую часть.

В августе 1981 года был назначен на должность командира группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части ПЛА К-53 проекта 671 3-й дивизии подводных лодок. Через год был назначен командиром электротехнического дивизиона БЧ-5 этой же подводной лодки. В составе ПЛА К-53 перешел к новому месту постоянного базирования в г. Островной (Гремиха) Мурманской области.

В 1984 году был назначен на равнозначную должность командира электротехнического дивизиона 343-го экипажа 3-й дивизии. В этом же году присвоены воинское звание капитана 3-го ранга и классная квалификация «Мастер военного дела».

В январе — марте 1986 года в составе экипажа на ПЛА К-481 совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море. В 1986, 1987 и 1988 годах по итогам боевой и политической подготовки, социалистического соревнования дивизион объявлялся «отличным». Руководимая мной группа политической учебы мичманов по итогам 1988 учебного года была объявлена «отличной».

В ноябре 1989 года был назначен, а в феврале 1990 года приступил к исполнению обязанностей помощника ведущего инженера-испытателя в 1059-ю военную приемку Министерства обороны СССР на Северном машиностроительном предприятии в г. Северодвинске. С июня 1994 года — ведущий инженер-испытатель 1059-й ВП Министерства обороны Российской Федерации. Принимал участие в проведении заводских швартовых и государственных ходовых испытаний и приеме в боевой состав Северного флота атомных

подводных лодок проектов 667 БДРМ, 949 и 971.

В мае 1996 года уволен в запас Вооруженных Сил Российской Федерации по достижении предельного возраста пребывания на военной службе.

Ветеран военной службы. За время службы награжден девятью государственными юбилейными и ведомственными медалями. Ветеран «холодной войны» на море.

После увольнения в запас убыл к постоянному месту жительства в г. Волжский Волгоградской области. В 1997 году был принят в администрацию города на должность заместителя председателя комитета по военно-патриотической работе и связям с воинскими частями. Работа не понравилась: чиновники — жулики. Основная цель — устроить застолье за счет налогоплательщика. Друг друга подсиживают, друг на друга доносят. Желание что-нибудь урвать. В 1998 году с этой работы в добровольном порядке ушел.

В сентябре 1999 года поступил на работу в качестве судового электромеханика в судоходную компанию ОАО «Волжское пароходство» где работаю в настоящее время. В 2005 году открыты визы, получил паспорт моряка. С этого времени работаю

на судах заграничных перевозок. За время работы побывал в портах следующих стран: Турция, Греция, Иран, Италия, Израиль, Албания, Испания, Франция, Египет, Марокко, Голландия, Германия, Норвегия. В этом же году в Волгограде получил квартиру как уволенный в запас военнослужащий.

Женат вторым браком. Брак зарегистрирован в 1978 году. Жена Нина Григорьевна, 1954 года рождения. Окончила Институт киноинженеров в Ленинграде. В Западной Лице и в Гремихе работала фотографом. В настоящее время на пенсии, домохозяйка. От двух браков имею троих детей. Сын Денис, 1973 года рождения. Техник-строитель. Проживает в Санкт-Петербурге. Дочь Мария, 1976 года рождения. Техник швейной промышленности. Учится в Институте легкой промышленности на заочном отделении. Проживает в Санкт-Петербурге. Сын Александр, 1982 года рождения. До сих пор в поиске. Матрос, строитель, охранник и прочее. Учится в астраханской мореходке на заочном отделении. Проживает в Волгограде. Два внука. Максим, 2000 года рождения. Внучка восьми лет.

## Владимир Анатольевич Соколов



Родился 8 июля 1955 года в г. Одессе Украинской ССР в семье военнослужащего. В конце Великой Отечественной войны 1941–1945 годов отец служил на минных тральщиках, которые занимались разминированием акватории Черного моря в районе Одессы. Всю свою жизнь отец прослужил на Черноморском и Тихоокеанском флотах. Мой дед также кадровый военный, участник Великой Отечественной войны. Закончил войну в Берлине.

Мое детство прошло в любимой мною Одессе, на родной улице Гоголя. В 1 класс пошел в 1962 году в Одессе. Большого старания в учебе не проявлял. Кроме школы были и другие интересы. После седьмого класса переехали к новому месту службы отца в поселок Завайко на Камчатке. Продолжил обучение в местной средней школе № 17. В 1972 году окончил 10 класс. В этом же году успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен на минно-торпедный факультет Тихоокеанского высшего военно-морского училища (ТОВВМУ) им. С. О. Макарова во Владивостоке. В 1974–1976

годах проходил военную службу на МПК (малом противолодочном корабле) проекта 204 Тихоокеанского флота в должности командира отделения минеров ПЛО (противолодочного оружия). Было присвоено воинское звание старшины 1-й статьи. В 1979 году после окончания обучения в ТОВВМУ был направлен на Краснознаменный Северный флот. В Управлении кадров флота получил назначение на должность командира торпедной группы минно-торпедной боевой части 343-й экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии 1-й Краснознаменной флотилии подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива. Командир экипажа — капитан 1-го ранга Коржев Алексей Николаевич.

Одновременно со мной в экипаж были назначены и прибыли выпускник Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского лейтенант Виктор Горячев и выпускник Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища Виктор Швец. Экипаж принял нас дружелюбно, и это определило мою дальнейшую судьбу и успешную карьеру на долгие годы службы.

В это время в минно-торпедной боевой части экипажа служили опытнейшие военнослужащие, профессионалы своего дела, прекрасно знающие свою воинскую специальность, имеющие многолетний опыт эксплуатации торпедного оружия и материальной части торпедного комплекса подводной лодки. С первого дня службы я попал в не очень нежные, но очень заботливые руки этих мастеров военного дела: старшины команды торпедистов мичмана Виктора Александровича Костина, старшего специалиста-торпедиста мичмана Николая Парфеновича Чикова и старшины команды электриков торпедных мичмана Павла Васильевича Воробьева. Они меня учили, помогали, оберегали и наставляли на путь истинный. Очень



Боевая служба 1982 – 1983 годов. В центральном посту вахтенный офицер третьей боевой смены старший лейтенант В. А. Соколов и штурман экипажа капитан-лейтенант М. Э. Домнич

благодарен им за оказанную помощь, заботу и понимание.

Офицер начинает службу в процессе учебы и сдачи зачетов. Зачетов предстояло сдать очень много. И по специальности, например, надлежало быть допущенным к погрузке боезапаса в составе торпедопогрузочной партии. Кроме того, как любой офицер подводной лодки, я должен быть допущен к исполнению обязанностей дежурного по подводной лодке. В этом вопросе неоценимую помощь мне оказали офицеры электромеханической боевой части капитан-лейтенанты Виктор Кузьмич Литвинов и Олег Анатольевич Алещенко, мичманы Сергей Ветров, Геннадий Лымаренко и многие другие. В становлении меня как вахтенного офицера и при сдаче зачетов на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой меня обучали и воспитывали, передавали свой богатый опыт командиры экипажа в разные годы моей службы контр-адмирал Михаил Юрьевич

Кузнецов и капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортко, а также очень требовательный и жесткий, профессионал высочайшего уровня капитан 1-го ранга Вячеслав Федорович Ермак.

В июне – августе 1980 года в составе экипажа под командованием капитана 3-го ранга Владислава Григорьевича Белоусова на ПЛА К-438 я принял участие в своем первом дальнем походе на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. В этом походе состоялось мое знакомство с капитаном 1-го ранга В. Ф. Ермаком. Моя служба и карьера благоприятствовали мне. В 1980 году был назначен командиром минно-торпедной боевой части экипажа.

В 1981 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В этом же году в составе экипажа ПЛА К-398 (командир капитан 1-го ранга Ф. А. Мезенов) в должности командира боевой части участвовал в походе на боевую службу в Средиземное море. В составе экипажа перешел к новому месту постоянного базирования подводных лодок 3-й дивизии на Йоканьгский рейд (Гремиха).

В 1982 году мне было присвоено воинское звание капитан-лейтенанта, я был назначен помощ-



Боевая служба 1982 – 1983 годов. В день подразделения – служб корабля. Слева направо. Первый ряд: лейтенант медицинской службы Игорь Бабушкин, помощник командира старший лейтенант Владимир Соколов, техник-химик Михаил Малаев; второй ряд: матросы и начальник секретной части мичман Анатолий Мартынец



Боевая служба 1984 года. Третья боевая смена сменила центральный пост на мостик корабля

ником командира 343-го экипажа. В этой должности совершил два автономных плавания на боевую службу.

В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа под командованием капитана 2-го ранга М. Ю. Кузнецова на ПЛА К-367 был участником похода в Центральную Атлантику и к Восточному побережью США.

В июне — августе 1984 года под командованием капитана 1-го ранга А. Н. Шпортко экипаж совершил поход на боевую службу в Средиземное море.

В декабре 1985 года я был назначен старшим помощником командира ПЛА К-306 3-й дивизии подводных лодок. В должности старшего помощника командира принимал участие в трех походах на боевую службу: в 1986 году в составе 91-го экипажа на ПЛА К-38 в Средиземное море; в 1987 году в составе экипажа ПЛА К-53 (командир ПЛА капитан 2-го ранга А. Ю. Степанов) принимал участие в поисковой операции и слежении за ударным авианосцем ВМС США «Форрестол» в Норвежском море; в 1988 году в составе своего экипажа ПЛА К-306 (командир ПЛА капитан 2-го ранга С. Б. Шестериков) в Средиземное море. Присвоено воинское звание капитана 3-го ранга.

В 1988–1989 годах прошел обучение на командном факультете 6-х Высших специальных офицерских классов в Ленинграде. По окончании классов был назначен на должность командира ПЛА К-147 3-й дивизии подводных лодок. К-147 длительное время находилась в ремонте на судоремонтном заводе СРЗ-10 в городе Полярном. Присвоено воинское звание капитан 2-го ранга. С судьбой ремонтного командира не смирился. Добивался назначения на плавающую подводную лодку. В 1991 году был назначен командиром ПЛА К-53 3-й дивизии с местом базирования г. Островной. В 1995 году ПЛА К-53 была выведена из боевого состава ВМФ, экипаж переформирован по новому штату, а подводная лодка поставлена в отстой.

В 1995 году назначен командиром атомной большой подводной лодки Б-239 проекта 945 7-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок СФ. Место постоянного базирования поселок Видяево. В 1997 году подводной лодке присвоено имя «Кострома». Мне присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. Уволен в запас в 2003 году по орга-



Боевая служба 1984 года. Помощник командира капитан-лейтенант В. Соколов и командир БЧ-5 С. Кротов в готовности принять к борту подводной лодки катер



Командир БЧ-3 АПКР СН К-117 «Брянск»  
проекта 667 БДРМ Соколов-младший

низационно-штатным мероприятиям. Допущен к самостоятельному управлению подводными лодками проектов 671, 671РТ, 671 РТМК, 945 и 945А.

За время службы совершил семь походов на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на



Время препровождения военного пенсионера.  
То же самое море – Баренцево. Результат иной

море. Награжден орденом «За военные заслуги», государственными юбилейными и ведомственными медалями.

Женат. Брак зарегистрирован в 1980 году. Жена Елена Юрьевна, врач-педиатр. В семье три дочери и сын. Подрастают два внука и внучка.

Сын Сергей окончил ТОВВМУ им. С. О. Макарова в 2008 году. Командир минно-торпедной боевой части АПКР СН (атомного ракетного подводного крейсера стратегического назначения)



Началась подготовка к выходу на медведя.  
Натаскивание щенков

К-117 «Брянск» проекта 667 БДРМ. Совершил три похода на боевую службу. Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

После увольнения в запас я остался жить в Видяеве. Работал специалистом по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям. Готовимся к смене места жительства на Одессу. Жизнь военного пенсионера в корне отличается от жизни военного человека. Иные задачи, иные цели и иные результаты.

Образ жизни военного пенсионера меняется в зависимости от места жительства, времени года, наличия свободного времени и пристрастия. Началась подготовка к выходу на медведя.

## Александр Юрьевич Степанов



Родился 29 ноября 1952 года в Ленинграде — городе морской славы, на Васильевском острове. Поэтому самой судьбой мне было предназначено выбрать путь моряка.

Мой отец Юрий Григорьевич Степанов родился в поселке Лоухи Карельской АССР в семье железнодорожника. Мечтал стать библиотекарем, но началась война и он поступил в военно-морское училище в Ленинграде. В связи с блокадой училище было эвакуировано во Владивосток. При эвакуации через Ладогу в соседнюю баржу, где был друг отца, попала авиабомба и он погиб, а отец остался жив. Закончил училище, воевал с японцами. Награжден двумя орденами и медалями. После войны осваивал радиолокацию — новое направление для того времени в ВМФ. В дальнейшем он посвятил этому всю свою службу. Сначала дивизионным специалистом, а после окончания Военно-морской академии — флагманским специалистом, старшим научным сотрудником в научно-исследовательском институте, старшим преподавателем во ВВМУРЭ им. А. С. Попова. Отец увлекался историей, написал несколько книг о кораблях и по специальности.



Моя мама родилась в Ленинграде. Ее родители, так же как и родители моей жены, тоже родились в Ленинграде. Мы гордимся тем, что и мы с женой, и наши сыновья родились в этом героическом городе и являемся коренными ленинградцами. Мама мечтала о том, чтобы я стал дипломатом, и определила меня в 1960 году в 24-ю среднюю школу с преподаванием ряда предметов на английском языке. В школе был прекрасный педагогический состав, который несмотря на наши шалости пытался из нас сделать людей. Многие выпускники нашей школы действительно впоследствии стали дипломатами. Но мне нравилось море, корабли и морская форма. Поэтому маминим мечтам не суждено было сбыться. После окончания школы, единственный из всего выпуска, решил стать военным и поступил во ВВМУРЭ им. А. С. Попова.

Связать свою судьбу с Военно-Морским флотом хотел еще раньше. После 8 класса мечтал поступить в Нахимовское училище, но отец настоял на том, чтобы я закончил школу. Он был прав, и я ему за это благодарен. Во-первых, 9 и 10 класс были самыми прекрасными годами обучения в школе, а во-вторых, я уже был более сформирован-

ным человеком, который мог осознанно, а не под влиянием эмоций выбрать свой жизненный путь. Подобная история повторилась с моим младшим сыном Павлом.

Почему я поступил во ВВМУРЭ им. А. С. Попова? Это было сделано под влиянием отца. В то время на экраны кинотеатров страны вышел фильм «Нейтральные воды». Я мечтал стать командиром крейсера, поэтому хотел поступать в ВВМУ им. М. В. Фрунзе. Отец посоветовал получить инженерную специальность. Во времена хрущевского сокращения Вооруженных Сил многие офицеры с командными военно-учетными специальностями были уволены, а отец остался служить только благодаря тому, что он закончил инженерный факультет Военно-морской академии (ВМА).

В 1970 году я стал курсантом ВВМУРЭ им. А. С. Попова. Когда пришло время выбирать специальность, выбрал гидроакустику и подводные лодки, о чем никогда не жалел. За время обучения в училище совершил два дальних похода — на втором и четвертом курсах. Запомнился поход на четвертом курсе. Во-первых, это был поход с заходом в порт Касабланка, а для нас заграница была загадкой, а во-вторых, я занял первое место в конкурсе на лучшего вахтенного офицера. Это было приятно еще и потому, что конкурс проводился среди курсантов нашего училища и училища ВВМУПП им. Ленинского комсомола. Тогда я задумался о командирской карьере.

Одним из значительных событий в моей жизни была женитьба. Многие мои товарищи уже к третьему курсу были женаты. Наконец и я встретил свою подружку — Ирину, с которой связал свою жизнь и которой благодарен за то, что она разделила со мной все радости и невзгоды флотской службы. Мы носим на плечах погоны, так вот один погон по праву принадлежит ей. Пять лет обучения прошли быстро. Мы тогда не понимали мудрых преподавателей и командира роты, которые говорили, что это самая прекрасная беззаботная пора, когда мы отвечаем только за свою тетрадку, ручку и парту. Нам хотелось быстрее стать офицерами.

В 1975 году мы закончили училище и разъехались по флотам. Я выбрал Северный флот и прослужил на нем 25 календарных лет.

Еще курсантом влюбился в подводные лодки проекта 671. По тем временам это были современные корабли, не уступающие американским. Первый раз вышел в море на подводной лодке этого проекта К-53, и мне было очень приятно, что впоследствии я стал командиром этой подводной лодки.

После окончания училища я попал в 3-ю дивизию 1-й флотилии подводных лодок на головную подводную лодку К-38 проекта 671. На этой лодке был замечательный офицерский состав и прекрасные традиции, заложенные ее первым командиром Е. Д. Черновым.

В экипаж прибыло 6 лейтенантов. Спрашивали с нас жестко, но в то же время все, от матроса до офицера, старались нам помочь в нашем становлении. Это не случайно, ведь экипаж действительно одна семья и от каждого члена экипажа зависит жизнь других. Правильно сказал Магомед Гаджиев, что на подводной лодке или все побеждают, или все погибают.

На ПЛА К-38 прослужил в должности командира гидроакустической группы четыре с половиной года — и не оттого, что я плохо служил, а потому, что командир хотел, чтобы именно я стал в его экипаже командиром БЧ-4, начальником РТС. Но эту должность уже длительное время занимал капитан 3-го ранга Михаил Исаакович Кнох. Он был грамотным офицером и воспитал уже не одного командира группы, но пятая графа препятствовала его продвижению. Командира тоже можно было понять, ведь он хотел, чтобы его экипаж был лучшим. Так бы и сидел я на первичной должности, но на подводной лодке, уходящей на боевую службу, командиром гидроакустической группы был назначен молодой лейтенант, еще не успевший сдать на допуск к самостоятельному управлению. Требовался допущенный офицер. Выбор остановился на мне. Старшим на борту в этом походе был командир 426-го экипажа капи-



тан 2-го ранга Евгений Константинович Мазовка. Он обратил на меня внимание. За время похода я сдал ему зачеты на вахтенного офицера и подтвердил допуск к самостоятельному управлению боевой частью. После похода он ходатайствовал перед командиром дивизии о моем назначении к нему в экипаж. Его просьба была удовлетворена. Так я стал командиром БЧ-4, начальником РТС 426-го экипажа.

Служба в новой должности начиналась тяжело. Старшины команд имели пристрастие к бутылке, и с меня спрашивали за дисциплину в боевой части. Поначалу отношения с командиром не складывались, мне казалось, что он ко мне относится предвзято. Позднее понял, что не прав, и постепенно отношения нормализовались. Я хотел продвигаться по службе дальше и подал рапорт для поступления в ВМА по специальности. Но командир отказал мне, и в этом его поддержал начальник штаба дивизии капитан 1-го ранга В. В. Никитин. Они мотивировали отказ тем, что мне надо служить по командной линии. И я благодарен Евгению Константиновичу за то, что он заметил во мне будущего командира. Под командованием Евгения Константиновича я совершил 6 боевых служб. Вместе с ним и со всем экипажем в составе 3-й дивизии мы перебазировались из Западной Лицы в Грехиху, в состав 11-й флотилии подводных лодок. Запомнились автономные походы под лед и в Индийский океан. Особенно боевая служба в Индийском океане. Это была самая продолжительная боевая служба на подводных лодках нашего проекта.

Впоследствии в этом же экипаже я стал помощником командира и сдал на допуск к самостоятельному управлению подводной лодкой. С какой радостью я получал заветный знак «Командир подводной лодки» из рук командующего 11-й флотилией вице-адмирала А. М. Устьянцева — нашего Дяди Саши, как мы все его любовно звали.

В 1984 году после очередной боевой службы был назначен в 343-й экипаж старшим помощником командира. Жаль было уходить из экипажа,

где командир Евгений Константинович Мазовка создал крепкий офицерский коллектив, а старший помощник командира Иван Иванович Пахомов прививал нам не только любовь к службе, но и культуру общения в офицерской среде.

Командиром 343-го экипажа был капитан 1-го ранга Александр Николаевич Шпортько. Это был моряк от бога. Он, как говорится, чувствовал подводную лодку спинным мозгом. Несмотря на то, что я с ним совершил только одну боевую службу, я многому у него успел научиться.

Осенью 1984 года был зачислен слушателем Высших специальных офицерских классов ВМФ на командный факультет, которым командовал контр-адмирал Лев Давыдович Чернавин, опытный дизелист-подводник. С первых дней нашего пребывания на классах нас приучали к тому, что мы командиры. Даже на утренних построениях с нами здоровались «Здравствуйте, товарищи командиры», и хотя все мы пришли на классы с должностей старших помощников или помощников, нам было приятно. На классах из нас действительно готовили командиров. Преподаватели имели колоссальный служебный опыт, были прекрасными методистами. Нас до одури тренировали выходить в торпедную атаку, управлять на тренажере подводной лодкой, в том числе в нестандартных ситуациях. Нас подготовили хорошо, и после окончания классов мы могли уверенно вступать на командирский мостик.

Окончив обучение, мы все мечтали о скорейшем назначении командиром. Мечтал и я, но кадры посчитали, что я недостаточно был старпомом, и потому в этой должности я совершил еще две боевые службы в различных экипажах. Запомнилась боевая служба с командиром Геннадием Ивановичем Полюховичем. Тогда я не подозревал, что служба надолго меня сведет с ним и мне придется руководить штабом в дивизии, командиром которой он станет.

Осенью 1985 года сбылась моя мечта — меня назначили командиром подводной лодки К-53. Принимал дела от своего бывшего командира ка-

питана 1-го ранга Евгения Константиновича Мазовки. На прощание он дал мне много полезных советов, которыми я воспользовался. Евгений Константинович принял ПЛА К-53 после ее столкновения с сухогрузом «Братство» в Гибралтаре. Было непросто руководить экипажем, который был морально подавлен. К сожалению, этот синдром не прошел, и мне на каждом выходе в море, особенно при всплытии на перископную глубину, приходилось заставлять экипаж его преодолевать. В этом мне помогали заместитель командира по политической части Анатолий Александрович Коваль и командир БЧ-5 Леонид Александрович Горелик. Как к молодому командиру, ко мне был прикреплен наставник — заместитель командира дивизии Алексей Иванович Стаценко, который выводил меня в линию и был старшим на борту в период моей первой командирской боевой службы. Меня учили принимать правильные решения и не бояться ответственности. Запомнилась первая самостоятельная постановка на бочки. На тот момент в базе не было исправных буксиров, и в помощь были даны два водолазных катера. Погода была свежая, и мне было как-то не по себе. Командир дивизии контр-адмирал Владимир Дмитриевич Ямков верил в меня. До сих пор помню его слова: «Когда-то надо начинать плавать самостоятельно, у вас всё получится». Не оправдать его доверие я не мог.

В должности командира подводной лодки мне довелось выполнить пять боевых служб. Хочу рассказать о двух из них. Это первая самостоятельная боевая служба командиром. До сих пор вспоминаю тот момент, когда подводная лодка отошла от причала, и я, еще молодой командир, ощутил весь груз ответственности, который лег на мои плечи. Ведь опытного старшего на борту не было, посоветоваться было не с кем, радио не пошлешь и по телефону никому не позвонишь. Все решения предстояло принимать самому. По спине невольно пробежал холодок. Видимо, и экипаж почувствовал, как трудно командиру, и я во всем ощущал его поддержку. Запомнилась боевая служба,

когда нам была поставлена задача по поиску и слежению за американским авианосцем «Форрестол». Подводная лодка находилась в боевом дежурстве с готовностью к выполнению задач 4 часа. По данным разведки, ОВМС НАТО планировали провести учение «Оушен сафари» в акватории Норвежского моря. С пересечением авианосцем определенного рубежа дежурным силам флота была поставлена боевая задача по поиску и слежению за ним. Силы начали развертывание в назначенные районы, в том числе и наша подводная лодка. Наш район находился на Фареро-Исландском рубеже, и он был первым на пути вероятного развертывания корабельных сил НАТО. К чести экипажа надо сказать, что с поставленной задачей мы справились успешно. Нами было обнаружено передовое охранение во главе с АВП «Инвинсибл», а затем благодаря группе радиоразведки, возглавляемой старшим лейтенантом Станкевичем, удалось обнаружить и главные силы. Мы вышли на гидроакустический контакт, а затем и на визуальный. Приятно было наблюдать вероятного противника в перископ и ощущать реальные плоды нашего ратного труда. Особенно сложным был этап слежения. Авианосец следовал со скоростью 24–26 узлов, и нам, чтобы не потерять его и обеспечить ударные силы флота данными целеуказания, приходилось осуществлять слежение на подскоке, развивая скорость до 30,4 узла. Как мне пригодился опыт слежения за авианосцем «Америка» на боевой службе в Индийском океане под командованием капитана 1-го ранга Мазовки, когда я был командиром боевой части!..

За успешное выполнение поставленных задач многие члены экипажа были награждены правительственными наградами. Награжден был и я, мне вручили орден Красной Звезды. Я был горд, что награжден таким же орденом, как и мой отец. Будь он жив, он бы порадовался. В мою бытность командиром мне довелось дважды следить за американскими многоцелевыми авианосцами. Второй раз, выполняя задачи в Средиземном море, мы вышли на гидроакустический контакт по звуку

взлетающих с палубы самолетов, которые обнаружил старшина команды гидроакустиков мичман И. И. Дидык. Приходилось следить и за иностранными подводными лодками, но то наслаждение, которое ты испытываешь при слежении за авианосцем, не сравнить ни с чем. Здесь ты воочию можешь в перископ наблюдать реального «вероятного противника».

К сожалению, мое командирство не обошлось без ошибок. Виной всему самоуверенность, когда я, молодой командир, выполнивший уже первую боевую службу, при швартовке к причалу № 17 в Гремихе коснулся подводной банки. К счастью, подводная лодка не получила повреждений, но мне было стыдно перед экипажем за свою самоуверенность. Это послужило хорошим уроком. Некоторое время в шутку эту банку именовали моей фамилией, но только до тех пор, пока очередной самонадеянный командир ее не коснулся.

Для дальнейшего продвижения по службе необходимо было поступить в ВМА. Хотел поступить на очное отделение, а после его окончания остаться в Ленинграде на преподавательской работе. Но судьба распорядилась иначе. К тому времени меня уже считали опытным командиром. Командование флотилии и дивизии посчитало, что я смогу плавать и учиться одновременно, и направило меня на факультет заочного обучения. Поступать было сложно, и мне пришлось всерьез готовиться. Очень пригодилось знание английского языка, полученное в школе. Конкурс был большой, спрашивали с нас строго. Для поступления надо было сдать почти всё на «отлично». Если бы я не поступил с первого раза, испытывать судьбу во второй раз не стал бы — настолько велика была нагрузка. Сейчас при поступлении в ВМА абитуриенты проходят только собеседование, экзамены отменили. Напрасно, ведь в ходе подготовки мы поднимали свою теоретическую базу. Мы были хорошими практиками, но теорией занимались от случая к случаю, в основном во время командирской подготовки, которая из-за занятости проводилась не всегда.

Совмещение учебы и службы давалось нелегко, пришлось на время забыть об отпусках. Командир дивизии В. Д. Ямков планировал назначить меня своим заместителем, но это осуществилось лишь с третьего раза. Политотдел дивизии не очень хотел моего назначения. Тем не менее в 1991 году оно состоялось. Тяжело расставаться с экипажем, которым прокомандовал 5 лет и с которым совершил 5 боевых служб. Без бахвальства могу сказать, что из всех командиров ПЛА К-53 я на этой подводной лодке совершил их больше всех.

Перед окончанием ВМА начальник кафедры тактики подводных лодок контр-адмирал В. И. Потапов, который был выходцем из нашей дивизии, предложил мне остаться на кафедре преподавателем, и на флот был послан запрос. Ответ был краток: «Командование категорически против».

После окончания ВМА я был назначен начальником штаба 3-й дивизии подводных лодок — первого соединения ПЛА. Штабной коллектив был дружный. Однако две должности заместителя командира дивизии были вакантны, и нам с Геннадием Ивановичем Полюховичем приходилось очень много времени проводить в море. Перед каждым выходом в море проводили проверки и инструктажи командиров. Мне, как старшему на борту, приходилось представлять командиров на эти мероприятия. Особенно методично нас проверял заместитель командующего 11-й флотилией контр-адмирал Вячеслав Алексеевич Попов (впоследствии командующий Северным флотом). Будучи опытным моряком, он всегда спрашивал то, что пригодится в море. В бытность мою командиром я много уделял внимания подготовке экипажа. ПЛА К-53 постоянно занимала первые места в соединении, и мне как-то было недосуг интересоваться, как обстоят дела с командирской подготовкой в других экипажах. С назначением заместителем командира дивизии, а потом и начальником штаба дивизии неоднократно приходилось выходить в море старшим на борту — и на первом же выходе я, привыкший к слаженным действиям

своего экипажа, начал отработку проверяемого экипажа по наивысшей шкале сложности. С первых же минут отработки элементов курсовой задачи я понял, что не прав. У каждого командира и экипажа свой уровень подготовки. Впоследствии перед каждым выходом в море старшим на борту я старался изучить уровень подготовки и командира, и экипажа, чтобы не «наломать дров».

Не обошелся этот период моей службы и без печальных событий. Это распад Советского Союза и смена Военно-морских флагов. Андреевский флаг по праву заслуженный, но Военно-Морской флаг СССР ни разу не спускался перед врагом и мы ему присягали. Поэтому когда спускался Военно-Морской флаг СССР, не только у офицеров и мичманов стояли на глазах слезы, но всхлипывали даже молодые матросы.

После распада Союза новое государство уже не могло содержать прежний флот, начались сокращения, коснулись они и нашей дивизии. Первоначально она была объединена с 41-й дивизией, но номер дивизии сохранился, а впоследствии она была полностью сокращена. К сожалению, не стало старейшей дивизии атомных подводных лодок, а вместе с ней ушли и многие хорошие традиции.

В связи с сокращениями мне была предложена должность заместителя начальника отдела оперативного планирования оперативного управления штаба Северного флота. Надо отдать должное командованию флота: оно старалось сделать всё, чтобы сохранить кадры. К сожалению, сейчас об этом забыли. Начальник штаба Северного флота вице-адмирал И. И. Налетов дал команду подбирать для службы в оперативном управлении и управлении боевой подготовки только офицеров с должностей начальников штабов или заместителей командиров соединений и, как исключение, командиров ПЛ или кораблей 1-го ранга. Он лично проводил собеседование и отбирал лучших. Подбор офицеров был хороший, они имели основательную теоретическую и практическую подготовку и могли научить других, чего нельзя сказать об офицерах, служащих в настоящее время. Ведь задача штаб-

ного офицера — не только разрабатывать документы, но и обучать, а чему может обучить офицер в Генеральном штабе или Главкомате, если его штатная категория «майор (капитан 3-го ранга)», какое у него может быть прохождение службы? Да и документ он составить грамотно не сможет, так как не имеет достаточного практического опыта.

Становление в новой должности было тяжелое. Несмотря на то, что по оперативному искусству у меня были отличные оценки и меня даже освободили от экзаменов, тем не менее переход с тактического уровня на оперативно-стратегический, минуя оперативный, был сложным. Впоследствии, подбирая офицеров в те подразделения, которыми мне пришлось руководить на флотах и в Министерстве обороны, я старался найти кандидатов, прошедших все уровни управления. Большую помощь в моем становлении оказал заместитель начальника оперативного управления капитан 1-го ранга Александр Павлович Соколов. Опытный штабист, хороший аналитик, он тактично указывал на мои ошибки и, не считаясь с личным временем, занимался со мной и подсказывал, как надо действовать в той или иной ситуации. Наиболее сложным этапом деятельности каждого оператора является оперативное планирование. Мне, когда я стал начальником отдела оперативного планирования, приходилось неоднократно этим заниматься со своими офицерами. Не считаясь с личным временем, не имея выходных, офицеры трудились над разработкой документов. Каждый из нас, имея большой практический опыт плавания, помнил, что от того, как ты правильно поставишь боевую задачу, как разработаешь документы, зависит жизнь людей в море. Многочему мы учились у командования флотом. В вопросах выработки замысла, принятия решения и постановки задач для нас был примером командующий Северным флотом адмирал О. А. Ерофеев, который сжато и грамотно излагал свои мысли. В штабе Северного флота я последовательно прошел все должности от заместителя начальника отдела до заместителя начальника оперативного управ-

ления и считал, что всё знаю и умею. Но с приходом начальником оперативного управления ВМФ вице-адмирала Н. А. Конорева оказалось, что это не так. Николай Акимыч, как и я, был выходец из 3-й дивизии, но в свое время в составе экипажа он перешел с Северного на Тихоокеанский флот и там продолжил свою службу, дойдя до начальника оперативного управления Тихоокеанского флота. Он знал прекрасно все руководящие документы, и общаться с ним можно было только аргументированно. В первое время у нас не обошлось без стычек, но впоследствии наши отношения сложились, и я часто прибегал к его пунктуальной методике работы. Именно благодаря ему моя кандидатура была предложена на должность начальника оперативного управления штаба Черноморского флота. Начальник штаба Черноморского флота вице-адмирал А. А. Татаринов, рассмотрев мою кандидатуру, позвонил на Север и предложил мне эту должность. Для меня это было полной неожиданностью, я попросил время подумать. Александр Аркадьевич Татаринов, грамотный, эрудированный адмирал, был требователен к подчиненным и в первую очередь к себе. Видимо, именно поэтому многие считали его тяжелым человеком и отговаривали меня. Но я решил попробовать. Единственное, что меня смущало, — это то, что я подводник, и на Севере главное — это подводные лодки, в то время как Черноморский флот был надводным. Именно про это я и сказал Татаринову, но его это не смущало.

Назначение проходило долго, на адмиральскую должность оказалось много желающих. Благодарен Главнокомандующему ВМФ адмиралу флота Владимиру Ивановичу Куроедову, который на докладе начальника управления кадров ВМФ наложил резолюцию «Только Степанов».

В июне 2000 года распрощался с Северным флотом, которому было отдано 25 календарных лет, и убыл к новому месту службы. В штабе Черноморского флота я был представлен командующему флотом адмиралу В. П. Комоедову, которого

знал по Северному флоту, когда он занимал должность заместителя командующего флотом. В отличие от других мест службы командующим мне сразу же была выделена квартира.

Флот для меня был незнаком, оперативное управление работало под жестким контролем начальника штаба флота. Пришлось много работать, чтобы заработать авторитет в новом коллективе и добиться доверия начальника штаба. Надо отдать должное тому факту, что, видя мое старание, начальник штаба вице-адмирал А. А. Татаринов всячески меня поддерживал и для укрепления оперативного управления содействовал в переводе с Севера двух офицеров, на которых я мог положиться. Постепенно коллектив сплотился и мог решать все поставленные задачи самостоятельно без контроля извне. Запомнилась подготовка к оперативным сборам ВМФ под руководством Главнокомандующего ВМФ. Начальник оперативного управления ГШ ВМФ ежегодно давал задания на подготовку к сборам по различным периодам деятельности ВМФ. В подготовке были задействованы не только операторы штаба флота, но и все остальные уровни управления, начиная от тактического. В ходе подготовки к сборам мы тщательно прорабатывали все порученные нам вопросы, по несколько раз представляя их начальнику оперативного управления ГШ ВМФ. В ходе заключительного этапа подготовки поражались работоспособности вице-адмирала Н. А. Конорева, который дотошно разбирали эпизоды сбора с каждым участником. После проведения таких мероприятий чувствовалось, что уровень подготовки офицеров значительно повышался. С уходом Николая Акимовича в таком масштабе оперативные сборы больше не проводились. Служба в оперативном управлении мне много дала, расширила кругозор, научила скрупулезности в работе с документами. В 2001 году было присвоено воинское звание «контр-адмирал». Это приятное событие, не зря в шутку говорят, что капитан 1-го ранга — воинское звание, а адмирал это счастье. Жаль лишь только, что мои родители не дожили до этого момента.

В своей службе я никогда не напрашивался на должности и считал, что надо служить там, где тебя поставили, и если ты служишь хорошо, то тебя должны заметить. Может, я был и не прав, но от этого принципа я не отступал.

В 2002 году во время командировки в Генеральный штаб начальник 4 управления ГОУ ГШ ВМФ генерал-лейтенант А. П. Лукин с подачи начальника направления по ВМФ контр-адмирала Н. К. Борисова, предложил мне должность начальника инспекции (по ВМФ) во вновь формируемой Военной инспекции МО РФ, которую он должен был возглавить. Александра Павловича я знал как эрудированного генерала, хорошего организатора и аналитика, поэтому недолго думая я согласился. Мы с женой, коренные ленинградцы, никогда не стремились в Москву, но судьба распорядилась по-своему. Осенью 2002 года мы переехали в Москву. К тому времени мои сыновья окончили обучение в высших военно-морских училищах. Старший окончил ВВМУ им. М. В. Фрунзе, о котором когда-то я мечтал, и служил на подводных лодках на Севере. Младший окончил ВВМУРЭ им. А. С. Попова и служил на кораблях разведки на Черноморском флоте. Таким образом, военно-морская династия продолжалась.

По прибытии в Москву мы столкнулись не только с бытовыми неурядицами, но и со служебными. До получения постоянного жилья нам с женой довелось сменить немало квартир.

Новое формирование всегда сложно. На первых порах не имели постоянного места, еще не закончилось формирование Инспекции, а министр хотел видеть результаты. В октябре 2002 года мы выехали в ДВО на инспекторскую проверку. Мне, моряку, было сложно участвовать в проверке сухопутных частей, но благодаря поддержке А. П. Лукина и начальника сухопутной инспекции генерал-лейтенанта Г. Е. Котенко с поставленными задачами удалось справиться.

Постепенно сформировался коллектив Военно-морской инспекции, в него входили высоко

подготовленные офицеры, прошедшие не только корабельную службу, но и штабную работу всех уровней. Ведь инспектор должен быть не только проверяющим, но и обучающим, он не имеет морального права участвовать в проверке, если подготовлен хуже проверяемого, так как термин «проверяющий всегда прав» в данном случае неуместен. Область деятельности инспекции весьма объемна: от проверки соединений, объединений, флотов до работы по проблемным вопросам по поручению министра. В ходе службы в Военной инспекции довелось проверить все флоты и Каспийскую флотилию, выходить в море практически на всех надводных кораблях и подводных лодках. Я любил море и всегда с радостью выходил в плаванья, пусть даже небольшие, на период проверки. Благодаря службе в Военной инспекции освоил Тихий океан и с гордостью могу сказать, что нет такого океана, на котором бы я не был. Вряд ли можно найти офицера, который бы с радостью относился к проверяющим, это неблагодарная работа. К сожалению, приходилось ставить и неудовлетворительные оценки, наказывать в приказах Министра обороны нерадивых. Не обходилось без обид, но я могу с полной ответственностью заявить, что подход был объективный, не предвзятый. Зачастую мы слышали: «Что вы с нас требуете как во времена Советского Союза?» Мы требовали так, как это необходимо на войне. Не всё в нашей работе проходило гладко, не всегда мы могли оказать существенную помощь проверяемым в вопросах ремонта кораблей, совершенствования подготовки, обеспеченности запасами и материальными средствами. Эта неудовлетворенность и стала причиной моего увольнения из Вооруженных сил, несмотря на предложение начальника Военной инспекции МО РФ продлить срок службы.

1 марта 2009 года в возрасте 56 лет закончил военную службу, имея выслугу 58 лет. Служил честно, теперь надо попробовать себя и на гражданском поприще.

## Владимир Николаевич Степанов



Родился 4 февраля 1956 года в Ленинграде. Я был единственным ребенком в семье. Отец Николай Петрович Степанов 1928 года рождения, машинист паровоза, позднее — тепловоза, работал на Октябрьской железной дороге. Мать Маргарита Захаровна Степанова 1935 года рождения, окончила финансово-кредитный техникум в Ленинграде, работала бухгалтером, экономистом в различных организациях и на предприятиях города. Родители умерли.

Дошкольные годы прошли в Ленинграде. В 1963 году пошел в 1 класс средней школы с углубленным изучением английского языка. Обучение в школе не представляло никаких проблем. До 3 класса, в связи с переездом родителей, сменил три школы. С 3 по 10 класс учился в одной школе. Преподаватели были хорошие, учили основательно. Читал мало. Очень любил летнюю рыбалку. Летом целыми днями пропадал на реке.

Учиться было легко и интересно, нравились практически все предметы. Школу окончил на «хорошо» и «отлично», средний балл аттестата — 4,5. В последний год обучения принимал участие в военно-патриотической работе (помощь в организации и проведении различных соревнований и

конкурсов по военной подготовке). В школе был пионером, в 7 классе был принят в комсомол. Летом до 3 класса жил на даче с бабушкой и дедушкой. Дачу снимали в Сиверской, там родители взяли участок. В меру своих сил и способностей помогал в разработке участка и строительстве дома. Иногда меня отправляли в пионерские лагеря.

В школе спортом не увлекался, в соревнованиях не участвовал. Перед окончанием школы сдал нормы ГТО на серебряный значок. В дни праздников ходил на Неву, смотрел на корабли. Но каких-либо особых эмоций они у меня не вызывали.

В 10 классе стал интересоваться флотской службой. Профессию военного моряка выбрал сам — до этого в роду профессиональных военных не было. Среди знакомых и друзей курсантов военно-морских училищ также не было. Никто о службе на флоте и о кораблях ВМФ ничего не рассказывал. Информацию брал из Справочника для поступающих в вузы. Побывав на дне открытых дверей в Высшем военно-морском училище им. М. В. Фрунзе, послушав выступления преподавателей, пообщавшись с курсантами, принял для себя решение поступать именно в это училище. Свою роль в моем выборе будущей профессии

сыграла богатая история старейшего учебного заведения страны. Родители не возражали и не отговаривали, предоставили мне свободу выбора места учебы.

В 1973 году после окончания школы поехал в летний лагерь училища сдавать экзамены. Экзамены сдавали в несколько потоков. Я попал в один из первых потоков. Предстояло сдать 4 экзамена. За письменную работу по математике неожиданно для себя получил «тройку». Больше усердия пришлось проявить при подготовке и сдаче остальных экзаменов — математики устно, физики и сочинения. Набрал 17 баллов из 20. С учетом среднего балла аттестата о среднем образовании в сумме получилось 21,5 — этого хватило, чтобы поступить на штурманский факультет. Позднее объявили, что в 1973 году конкурс на штурманский факультет составлял 7 человек на место, а с учетом конкурса аттестатов — 11 претендентов на место.

В начале обучения на первом курсе не сразу смог найти верный стиль в учебе, не проявил должного старания и прилежности. Не всё благополучно было с физической подготовкой. Пока готовился к вступительным экзаменам, недостаточно двигался, «отяжелел», снизились результаты. В свободное время больше внимания уделил своему физическому развитию. Училище окончил с тремя тройками, которые получил на экзаменах на первом и втором курсах. Это начертательная геометрия, основы радиоэлектроники и основы электротехники. Экзамены по остальным предметам за время обучения сдал на «4» (19 экзаменов) и «5» (15 экзаменов). Попутно сдал экзамен и получил удостоверение военного переводчика по английскому языку. Получил первый спортивный разряд по гиревому спорту.

Во время обучения в училище три года выполнял обязанности командира отделения в своем классе. На первом и втором курсах обучения командирами отделений на наших курсах были курсанты старших курсов. В КПСС вступил в марте 1977 года на четвертом курсе училища. Партийным активистом не был, выполнял отдельные поручения.

После четвертого курса проходил практику на атомной подводной лодке в Западной Лице, а перед выпуском — стажировку на дизельной под-

водной лодке в Полярном. Служба на атомной подводной лодке показалась более привлекательной, поэтому по окончании училища в 1978 году изъявил желание служить на 1-й флотилии ПЛ Северного флота. Распределением выпускников занимался командир роты, всё проходило честно и открыто. На Дальний Восток не поехал, хотелось быть ближе к родному городу. В отделе кадров 1-й флотилии ПЛ отказался от предложения начать службу на строящейся подводной лодке и попросил назначение в 3-ю дивизию ПЛ, на которой проходил практику. На моем предписании в отделе кадров флотилии написали: «3 ДиПЛ, к Коржеву». Так я попал в 343-й экипаж на должность командира электронавигационной группы штурманской боевой части.

В то время не задумывался над этим вопросом, считал такое положение вещей вполне обычным, а сейчас понимаю, что приняли меня в экипаже очень хорошо. Пытаюсь, но не смог вспомнить ни одной конфликтной ситуации с кем-либо из офицеров, мичманов или матросов.

Командир экипажа капитан 1-го ранга Алексей Николаевич Коржев нашел время побеседовать со мной, расспросил о моих планах и проблемах, нарисовал мне перспективу службы в экипаже.

Запомнился старший помощник командира капитан 3-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин своим всегда справедливым и благожелательным отношением к подчиненным и спокойным характером.

Заместитель командира по политической части капитан 2-го ранга Георгий Николаевич Родителей посодействовал в решении квартирного вопроса — квартиру я получил примерно через год. Для численности военнослужащих, которая в Западной Лице постоянно росла, и с учетом темпов строительства жилья в то время это был небольшой срок ожидания.

Мой непосредственный начальник, командир штурманской боевой части старший лейтенант Михаил Эммануилович Домнич помогал советами и лично принимал участие в решении всех моих проблем. Если я по неопытности делал что-то не так, и это вызывало нарекания начальников, он брал ответственность на себя.



За 4 месяца до выпуска из училища я женился, поэтому для меня квартирный вопрос был чрезвычайно важен. Жена тогда еще училась на четвертом курсе института, и когда она приехала ко мне после окончания учебы, мы «скитались» по квартирам недолго — около 3 месяцев. За это время сменили всего 5 квартир. В этот период большую помощь оказал Г. Н. Родителей. Оказывали помощь офицеры экипажа по собственной инициативе. Сам я стеснялся обращаться к ним, но они, зная мои трудности, подходили ко мне и сами предлагали пожить у них, пока их семьи находились в отъезде, а они с другим экипажем выходили в море.

Однажды в первый год моей службы я должен был заступить дежурным по казармам с субботы на воскресенье. Готовился в наряд, как вдруг сообщили, что звонила моя жена из Мурманской — она ждет меня в аэропорту. Позже выяснил, что посланная женой накануне телеграмма о ее приезде застряла где-то на почте (мобильных телефонов еще не было, заказать междугородный разговор было проблематично). Свободных от нарядов офицеров в экипаже не оказалось, кроме одного — капитан-лейтенанта Миши Магомаева. Он был откомандирован к другому экипажу, который выходил в море недели на две, вернулся накануне вечером и в понедельник снова должен был надолго выходить. Знаю это, чувствую неловкость, но все равно иду просить его, так как жену кроме меня никто не сможет провезти в гарнизон — нет пропуска, и связи с ней никакой нет. Попросил его, объяснил ситуацию, и он пошел мне навстречу, заступил в наряд вместо меня, хотя он имел полное моральное право отказать мне и провести свой единственный выходной день со своей семьей.

Службу свою я заканчивал офицером штаба Северного флота. По служебной необходимости бывал в разных гарнизонах. В начале 1998 года побывал в Западной Лице. На подводной лодке, готовившейся надолго выйти в море, разговаривал с молодым офицером, который только что пришел служить. Во время разговора он рассказал, что отправил свою семью на «большую землю», и ему помог в этом его одноклассник по училищу. Всего (!) за две трети месячного жалования офицера отвез семью своего товарища на своей машине в

аэропорт в Мурманске. На мой вопрос, не слишком ли высока цена, офицер ответил, что это почти даром, другие просят гораздо больше. Я понял, насколько всё изменилось за 20 лет после того, как я окончил училище, в том числе и в отношении людей. В начале моей службы за три рубля (при жаловании лейтенанта около 400 рублей) можно было доехать от Полярного до Западной Лицы на попутных машинах. Очень часто водители частных и государственных автомобилей вообще отказывались от денег, ссылаясь на то, что у них хорошая зарплата.

Во время службы в 343-м экипаже я знал, что в случае необходимости всегда смогу обратиться за помощью и получить поддержку своих сослуживцев — Игоря Руденко, Николая Пинчука, Александра Ружицкого, Виктора Наконечникова. Эта дружба была бесценна. Она незабываема. О ней надо помнить и ею надо дорожить.

В экипаже непререкаемым авторитетом пользовался помощник командира капитан-лейтенант Иван Иванович Пахомов. Все корабельные мероприятия были четко спланированы и проходили без срывов и накладок. Он был требовательный, но часто, даже в очень серьезной обстановке, находил возможность пошутить и тем снять напряженность. На одном из первых выходов в море слышу по трансляции его голос: «Лейтенанту Степанову подойти к береговому телефону. Флагманский штурман звонит». Корабль только-только вышел из узкого извилистого залива. Для штурманской боевой части плавание вблизи берега — чрезвычайно ответственный период, всё мое внимание было сосредоточено на выполнении своих обязанностей. Глубоко погруженный в свои мысли, выхожу в центральный пост, протягиваю руку к телефонной трубке, лежащей рядом с аппаратом, и тут же спохватываюсь: уже час как отошли от берега, какой в море может быть «береговой телефон»?! Но поздно! Розыгрыш удался, посмеялся вместе со всеми. На будущее сделал выводы: как бы ни была сложна решаемая проблема, следует помнить о том, что происходит вокруг, и необходимо сначала понять, что от тебя требуется, прежде чем приступать к исполнению.

Командир боевой части связи — начальник радиотехнической службы капитан-лейтенант

Николай Алексеевич Красев запомнился тем, что всегда открыто высказывал и отстаивал свое мнение по любым служебным вопросам, даже если оно шло вразрез с мнением начальников или сослуживцев. Умел наладить работу так, что при подготовке к различным проверкам экипажа его подразделение первым выполняло весь объем необходимых работ и получало высокие оценки.

Командир минно-торпедной боевой части капитан 3-го ранга Вячеслав Николаевич Береснев благодаря своему чувству юмора часто разряжал напряжение военной службы.

Командиры дивизионов электромеханической боевой части капитаны 3-го ранга Сергей Александрович Кротов, Иван Иванович Михайлик, Евгений Константинович Логинов запомнились своим доброжелательным отношением к своим подчиненным, к молодым офицерам экипажа, высокой профессиональной подготовленностью, безотказной помощью в изучении устройства подводной лодки и подготовке к дежурству по ПЛ.

Негласное шефство брали над молодыми офицерами капитан-лейтенанты Олег Анатольевич Алещенко и Евгений Васильевич Завадько. Эти очень опытные и всеми уважаемые офицеры помогали советами, поддерживали в трудную минуту. Вспомнил такой случай. Экипаж следует на подъем Военно-морского флага. Рядом со мной в строю Олег Анатольевич. Проходим мимо штаба флотилии, перед зданием небольшой памятник — модель атома на постаменте. Олег Анатольевич с серьезным видом говорит: «Вот, Володя, памятник лейтенантам». Улыбаюсь и спрашиваю: «А что он означает?» Не меняя выражения лица, отвечает: «Лейтенант — он, как ядро атома, в самом центре событий, а вокруг него разные напасти вращаются».

Корабельный врач капитан медицинской службы Петр Александрович Киселев заражал всех своим спокойствием и оптимизмом. Иногда несколько офицеров объединялись и «критиковали» его за то, что он позабыл про свои обязанности и не лечит их. Врач весело отбивал такие «атаки». В действительности он никому не отказывал в помощи, даже когда это выходило за рамки его служебных обязанностей и речь шла о проблемах со здоровьем жен и детей подводников.

Теплые доверительные отношения сложились у меня с такими же молодыми офицерами экипажа, как и я сам, — Владимиром Соколовым, Виктором Горячевым, Михаилом Карамянцем и Борисом Гайдуковым.

В составе 343-го экипажа в 1980 году на ПЛА К-438 я участвовал в дальнем походе в Средиземное море. Экипажем командовал назначенный вместо капитана 1-го ранга Алексея Николаевича Коржева капитан 2-го ранга Владислав Григорьевич Белоусов. Старший в походе капитан 1-го ранга Вячеслав Федорович Ермак. Ни разу не слышал, чтобы В. Г. Белоусов на кого-то повысил голос. Он редко менял свои решения, так как все глубоко продумывал заранее, и только потом выносил свой вердикт.

На выход в море на боевую службу к экипажу был прикомандирован еще один штурман капитан-лейтенант Николай Смышляев. У него был опыт обеспечения навигационной безопасности подобных плаваний, и служил он в экипаже капитана 1-го ранга В. Ф. Ермака. Моя вахта совпала с «командирской» вахтой В. Ф. Ермака. Он отличался особо суровой манерой общения с подчиненными, что вносило некоторую нервозность и напряженность в отношения. Но Николай Смышляев знал и понимал, что требует капитан 1-го ранга Ермак от вахтенного штурмана, объяснил это мне и научил, как необходимо действовать. Я принял эту информацию к сведению, реализовал его рекомендации, и до конца плавания никаких трений с вахтенным командиром у меня не возникло. Таким образом, благодаря этим двум офицерам я научился принимать решения и отстаивать свою точку зрения, основываясь на требованиях конкретных положений руководящих документов, и использовал этот принцип в своей дальнейшей службе.

Запомнил личный состав своей электронavigационной группы. Старшина команды электриков штурманских мичман Дмитрий Дмитриевич Смирнов. Всегда спокоен, рассудителен. Грамотный специалист, мастер военного дела. Мичман Новиков, матрос Шориков Александр. На каждого из них я всегда мог положиться.

В 343-м экипаже прослужил 3 года. Познакомился с порядочными, отзывчивыми, мужествен-

ными людьми. Оценивая различные периоды своей службы, понимаю, что именно в 343-м экипаже прошло мое становление как морского офицера и штурмана. В 1980 году мне было присвоено воинское звание старшего лейтенанта.

В августе 1981 года в составе экипажа прибыл к новому месту базирования подводных лодок дивизии в город Мурманск-140 (Грехиха, Островной).

Дальнейшая служба проходила на подводной лодке К-53, на которую в октябре 1981 года был назначен командиром БЧ-1. Подводная лодка находилась в ремонте. На К-53 прослужил недолго и был откомандирован (назначен) штурманом в дальний поход к капитану 1-го ранга Юрию Константиновичу Русакову на ПЛА К-147. Хотя само по себе плавание по морям трех океанов было интересно, это было довольно серьезное испытание для меня. Мой первый самостоятельный выход море в качестве штурмана состоялся в Индийском океане, к тому же у меня был перерыв в плавании из-за передислокации соединения в Грехиху около года. Для штурмана это слишком большой срок отсутствия практики. На корабле была установлена новая аппаратура, которой мне не приходилось пользоваться ранее. Когда занимал должность командира электронavigационной группы, жил сравнительно спокойно — вся ответственность на штурмане. Теперь же, став штурманом, почувствовал всю полноту ответственности за навигационную безопасность корабля, находящегося в нескольких тысячах миль от родных берегов.

В 1982 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. Было очень приятно пристегнуть на рубашку новенькие погоны и принимать поздравления своих друзей и товарищей.

В ноябре 1983 года был назначен на должность помощника командира подводной лодки К-306 (командир капитан 2-го ранга Александр Петрович Тесленко). В качестве помощника совершил дальний поход на этом корабле в Средиземное море. После боевой службы самые приятные мероприятия — дом отдыха и отпуск. А дальше повторяющиеся задачи курса боевой подготовки, тренировки корабельного боевого расчета, выход в море, выполнение боевых упражнений. Иными словами, флотская рутина, но без нее нельзя, не-

возможно — экипаж должен быть постоянно готов к выполнению своего предназначения и поставленных ему задач

В 1985 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. Продвижение по командной линии требовало постоянного совершенствования командных навыков, изучения опыта старших товарищей и приобретения своего. Каждый выход в море использовал для учебы. Мои командиры были опытными моряками, требовательными и заботливыми. У них было чему поучиться. И они с готовностью передавали свои знания и опыт таким как я, еще неопытным офицерам.

В 1987 году поступил на 6-е Высшие специальные офицерские классы ВМФ. В следующем году по завершении обучения на классах был назначен старшим помощником командира к капитану 2-го ранга Фариду Алиюлловичу Мезену, моему однокласснику по училищу, на ПЛА К-398. На этом назначении настоял Ф. А. Мезенов. Был отозван на подводную лодку до завершения учебного процесса, так как требовалось готовить корабль к выходу в длительное плавание. В 1988 году мне было присвоено воинское звание капитана 2-го ранга.

Последний раз участвовал в дальнем походе в 1988 году. Подводные лодки дивизии старели, районы плавания и задачи для них были изменены.

В 1990 году был назначен командиром 173-го экипажа подводной лодки 3-й дивизии. Почувствовал и испытал всю полноту ответственности за людей и подводную лодку.

В 1993 году поступил на заочное отделение Военно-морской академии им. Н. Г. Кузнецова на командный факультет. Наиболее запоминающимся событием этого, «командирского» периода службы явился вывод подводной лодки К-147 из среднего ремонта в 1993–1994 годах. За 9 лет стоянки в ремонте с подводной лодки сняли всё, что можно было снять для ремонта и поддержания технической готовности плавающих подводных лодок дивизии. В лучшем случае взамен снимаемого с ПЛ оборудования привозили неисправное. Когда принимались такие решения, не задумывались, что придет время, подводная лодка будет выходить из ремонта и встанет вопрос отсутствующего и не заявленного в ремонт оборудования. За эти годы на

подводной лодке сменилось несколько экипажей, сложно было разобраться с материальными ценностями, которые числились за кораблем, но неизвестно где находились. Акт приема-передачи подводной лодки был на 55 листах с перечнем недостающего имущества и неисправностей техники.

Положение осложнялось тем, что вывод корабля происходил одновременно с расформированием соединения — ситуация с прикомандированием недостающих офицеров, мичманов, старшин и матросов на выход в море была очень напряженная. В этом году Министр обороны РФ определил крайний срок увольнения в запас военнослужащих по призыву — 9 мая. За невыполнение приказа грозила уголовная ответственность. Я собрал экипаж, объявил приказ. Объяснил ситуацию с ходом государственных ходовых испытаний подводной лодки. Обратился к старшинам и матросам, подлежащим увольнению в запас, — их на подводной лодке было 23 человека. Если выполнить приказ Министра обороны РФ — завершение государственных ходовых испытаний затянется по вине флота на неопределенный срок, так как встанет проблема с комплектованием экипажа и его допуском к выходу в море. Если основной задачей экипажа считать прием подводной лодки из ремонта — увольнение старшин и матросов, выслуживших установленный срок, надлежит произвести по завершении государственных ходовых испытаний подводной лодки, а значит, не выполнить в установленный срок приказ Министра обороны РФ. Когда могут быть завершены государственные ходовые испытания, сказать невозможно. Кроме того, командир экипажа ничем не может компенсировать увольняемым старшинам и матросам задержку увольнения в запас. До каждого старшины и матроса, подлежащего увольнению в запас, было доведено его право обратиться в военную прокуратуру гарнизона и подать иск на командира в гарнизонный военный суд.

Программа государственных ходовых испытаний завершилась только в июле. Провели совещание офицеров и мичманов. На личные деньги купили и вручили на построении экипажа каждому старшине и матросу, увольняемому в запас, наручные часы — ценный подарок от экипажа, с благодарностью за помощь и понимание. На следую-

щий день 23 старшины и матроса были уволены в запас. Ни в военную прокуратуру, ни в военный суд никто из них не обратился.

Вывод подводной лодки К-147 из ремонта длился 14 месяцев. 21 раз подводная лодка выходила в море, в общей сложности в море находились 60 суток. Экипаж выполнил эту задачу. В дальнейшем стало ясно: это сделано только для того, чтобы отрапортовать о вводе в состав сил флота еще одной отремонтированной подводной лодки, которая в недалеком будущем была списана на слом. После вывода ПЛА К-147 из ремонта принял решение уйти из плавсостава на береговую должность, несмотря на предстоящую потерю до 20% жалования.

В январе 1995 года принял дела и обязанности старшего офицера одного из отделов штаба Северного флота. В 1995 году присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. В 1996 году окончил Военно-морскую академию им. Н. Г. Кузнецова. Ситуация на флоте не улучшалась. Служба для меня потеряла свою привлекательность. Принял решение об увольнении с военной службы. Чем буду заниматься после увольнения, не представлял.

В марте 1998 года документы на увольнение в запас были отправлены в Москву. Надеялся, что в июне уже устроюсь на работу в Санкт-Петербурге, будучи гражданским человеком. В конце мая позвонил в ГУК ВМФ в Москву выяснить, когда ждать выписку из приказа об увольнении. С удивлением узнал, что каким-то образом из моего личного дела исчез мой рапорт на увольнение в запас, поэтому процесс увольнения приостановлен. Требовалось срочно дослать основной недостающий документ. Приказ о моем увольнении был подписан Министром обороны РФ только 5 ноября 1998 года. Из списков части исключен 8 декабря. Уволен в запас в связи с организационно-штатными мероприятиями. Уехать из Североморска смогли только в начале марта 1999 года, так как в финансовых органах флота были сложности с выплатой наличных денег уволенным в запас. Постоянным местом жительства стал Санкт-Петербург, город, в котором я родился и вырос.

Пока тянулся процесс увольнения, я прошел обучение в автошколе, получил водительские

права. В октябре — декабре 1998 года прошел обучение в негосударственном образовательном учреждении «Северный колледж безопасности» в Мурманске. Получил квалификацию «частный охранник» и лицензию на частную охранную деятельность.

Квартиру в Североморске сдал в Отдел морской инженерной службы. Считал недостойным лгать и придумывать какие-то махинации, чтобы оставить квартиру за собой, ведь я навсегда покидал гарнизон. Верил в закон и поверил обещаниям офицеров — ответственных лиц предоставить моей семье жилье в ближайшем обозримом будущем (стоял в очереди штаба флота на получение жилья на большой земле). Позже пожалел о содеянном. И закон, и обещания ответственных должностных лиц оказались ложью.

В 2002 году по вопросу нереализованного права на получение жилья при увольнении в запас приехал на прием к командующему Северным флотом господину Сучкову. Приехал напрасно, только потратил время. Снова обещали помочь, и снова все осталось без изменений.

Еще через три года, через 6 лет после увольнения в запас, в 2005 году «выдавил» из администрации Санкт-Петербурга жилищный сертификат на 858000 рублей. В то время за эти деньги можно было приобрести комнату площадью 6 квадратных метров в разрушающейся коммунальной квартире где-нибудь на окраине города.

Всего восемь лет жили втроем — я, жена и сын, сначала студент, позже аспирант — в коммунальной квартире в комнате площадью 20 квадратных

метров. В настоящее время жилищный вопрос решен.

После увольнения в запас работал в охранном предприятии. Фирме требовались сотрудники со знанием английского языка, так как работали с иностранными компаниями. На этом предприятии отработал одиннадцать лет, с 2000 года по 2011 год, в обстановке взаимного доверия и уважения. Последние восемь лет в должности начальника охраны различных объектов, заместителя генерального директора охранного предприятия.

В 2011 году изменилась ситуация на рынке охранного бизнеса, объемы предоставляемых услуг сократились, необходимость в должности заместителя генерального директора отпала, и я полностью переориентировался на работу гидом-переводчиком. В 2001–2003 годах прошел обучение на вечернем отделении Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. Специальность — иностранный язык. Квалификация — учитель английского языка. В 2002–2003 годах прошел обучение на курсах по подготовке гидов-переводчиков. Получил лицензии на проведение экскурсий на английском языке в основных музеях города. К моей затее руководство охранного предприятия отнеслось с пониманием и предоставило возможность работать гидом.

В 2010 году получил аккредитацию в качестве гида-переводчика в Комитете по инвестициям и стратегическим проектам Правительства Санкт-Петербурга. В настоящее время эта работа является моим основным занятием.

## Владимир Мефодиевич Таран



Родился 27 января 1946 года в городе Знаменка Кировоградской области Украинской ССР в семье рабочего. Отец, Мефодий Григорьевич, 1905 года рождения, работал помощником машиниста паровоза в депо на железнодорожной станции Знаменка. Мать работала в милиции. Родители с детства привили любовь к труду и уважение к людям. Детство было не совсем сытое, но очень интересное. Семья многодетная и дружная. Дошкольные и школьные годы прошли по месту рождения. В 1953 году пошел в первый класс средней школы в Знаменке. Это была экспериментальная школа с 11 летним обучением. Больше любил гуманитарные предметы, но и точные науки давались легко. В школе увлекался спортом, занимался в секциях гимнастики и баскетбола. В 1953 году мой старший брат Юрий был призван на Тихоокеанский флот на подводную лодку. Вот тогда у меня и зародилась мечта стать моряком. К пятому классу эта мечта стала твердой и окончательной - быть только моряком и только подводником, о других родах войск я даже и не думал.

В 1964 году окончил среднюю школу на «хорошо» и «отлично» и поехал поступать в Севастопольское Высшее Военно-Морское инженерное училище на электротехнический факультет. Об училище узнал от брата, он же посоветовал поступать в училище. Успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен на первый курс без годичного испытательного срока службы на кораблях Военно-Морского флота, как это было еще годом раньше. Курс молодого бойца проходили на крейсере Черноморского флота «Михаил Кутузов». После курса начальной военной подготовки принял военную присягу. В училище учился на «хорошо» и «отлично». В установленные сроки сдавал зачеты и экзамены. Был старшиной своего класса. С 4 курса стал старшиной своей роты и депутатом Нахимовского районного совета города Севастополя. Во время учебных практик и стажировки побывал в береговых частях, на надводных кораблях и подводных лодках Северного и Тихоокеанского флотов. В это же время в училище учились Алещенко Олег, Кротов Сергей, Лужный Геннадий, с которыми я в последующем вместе служил.

В 1969 году окончил училище и для дальнейшего прохождения службы в качестве лейтенанта получил предписание на Тихоокеанский флот в город Павловск. Был назначен на должность в дивизион движения электромеханической боевой части крейсерской атомной подводной лодки с баллистическими ракетами 659 проекта, входившей в состав 26 дивизии подводных лодок. В декабре 1969 года был направлен для прохождения медицинской комиссии в город Владивосток и последующего зачисления в отряд космонавтов. От предложения отказался. Изъявил желание продолжить службу на атомных подводных лодках. Дал согласие на назначение на равнозначную должность на 343 экипаж атомной подводной лодки, которому предстояло пройти

обучение в Учебном центре города Обнинска и дальнейшей службы на ПЛА второго поколения проекта 671. О предстоящем обучении узнал при получении назначения. О 343 экипаже ничего не знал.

Так получилось, что в 1970 году для обучения в составе 343 экипажа прибыл вместе с ребятами, с которыми учился в училище и которых назвал раньше. Учеба продолжалась до 1971 июня года. Из тех кого помню, на тот момент в экипаже были: Алещенко О., Оленин В., Акованцев В., Лужный Г., Кротов С., командир дивизиона движения Киселев, командир электротехнического дивизиона Михайлик, командир дивизиона живучести Романенко, командир БЧ-5 Алексеев Геннадий Александрович. Командиром экипажа на тот момент был капитан 2 ранга Шалынин Г.И.. В июле 1971 года в составе экипажа прибыли на Северный флот к месту дислокации в город Заозерск (Западная Лица) в состав ЗДиПЛ. Некоторое время экипаж был без командира, так как Шалыгин Г.И. по распоряжению Главкома ВМФ убыл в академию. Экипаж еще продолжал числиться за Тихоокеанским флотом. Шли

разговоры о возможном возвращении экипажа на Тихоокеанский флот в состав 45 дивизии, в состав которой экипаж входил до переобучения. В таком положении экипаж пребывал более года. Под руководством старшего помощника командира капитана 2 ранга Кузнецова А.К. экипаж готовился и старался сдать первую курсовую задачу. В 1973 году руководством ВМФ СССР было принято окончательное решение о передислокации 343 экипажа в состав 3 дивизии 1 флотилии подводных лодок СФ. Командиром экипажа был назначен капитан 2 ранга Коржев Алексей Николаевич. Командир строгий, требовательный, но очень человечный.

В составе 343 экипажа первый автономный поход я совершил в 1974 году на 87 суток в Средиземное море на ПЛА К-438. Была сложная обстановка во втором отсеке по газовому составу воздуха – процентное содержание углекислого газа значительно превышало допустимый уровень. Вторая боевая служба состоялась в 1977 году под паковый лед Арктики. Тогда начальник медицинской службы экипажа Петр Киселев сделал операцию по удалению аппендицита



Москва. Красная площадь.

С. Кротов, В. Таран, Ф. Ростов, Ю. Козлов, В. Акованцев, Г. Алексеев, Карнаухов. 1970 год

матросу Шаготаеву.

После этого похода я был назначен командиром электротехнического дивизиона БЧ-5 289 экипажа 3 дивизии. В 1980 году в составе своего экипажа под командованием командира экипажа капитана 2 ранга А. Ураева совершил дальний поход на боевую службу на ПЛА К-369 в Индийский океан. В 1984 году был назначен на должность командира БЧ-5 289 экипажа.

В 1991 году уволен в запас Военно-Морского флота. За период службы участвовал в 8 боевых службах. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден семью государственными и

юбилейными ведомственными медалями. Ветеран военной службы.

Женат. Брак зарегистрирован в 1969 году. Жена Надежда Алексеевна. Двое взрослых сыновей. По стопам отца пошел старший сын Дмитрий, который в 1992 году окончил СВВМИУ и в 2005 году в звании капитан 2 ранга был уволен в запас с должности флагманского специалиста 31 дивизии подводных лодок СФ.

После окончания военной службы вернулся в город Знаменку. Работал бригадиром электриков на радиотехническом заводе. В настоящее время не работаю. Проживаю в Знаменке.



## Владимир Валерьевич Токарев



Родился 17 декабря 1961 года в Украинской ССР. В 1981 году поступил в Высшее Военно-Морское инженерное училище в городе Севастополе. В 1986 году успешно окончил обучение на факультете специальных энергетических установок училища. Для дальнейшего прохождения военной службы в качестве лейтенанта был направлен на 11 флотилию подводных лодок Северного флота в город Мурманск-140 (Грехиху).

В октябре 1986 года отделом кадров объединения был назначен на должность командира трюмной группы дивизиона движения электромеханической боевой части 343 экипажа большой атомной подводной лодки 671 проекта. Экипаж входил в состав 3 дивизии подводных лодок. Успешно сдал установленные зачеты. Был допущен к самостоятельному руководству трюмной группой, обслуживанию заведования реакторного отсека, несению вахты на пульте управления ГЭУ и дежурству по подводной лодке.

В 1988 и 1990 году соответственно были присвоены воинские звания старшего лейтенанта и

капитан-лейтенанта. Постоянно повышал свой профессиональный уровень. В 1991 году была присвоена классная квалификация «Мастер военного дела». В 1992 году был назначен на должность командира дивизиона движения электромеханической боевой части ПЛА К-438. В 1993 году присвоено воинское звание капитана 3 ранга.

С 1995 года командир электромеханической боевой части ПЛА К-398. В 1996 году присвоено воинское звание капитана 2 ранга. В этом же году дал согласие и был назначен на должность командира большой атомной подводной лодки, выведенной из боевого состава и сданной в ОФИ Б-147.

В 2001 году уволен в запас ВМФ по организационно-штатным мероприятиям. За время службы был награжден пятью государственными и юбилейными ведомственными медалями, Почетным знаком Губернатора Мурманской области «За доблестную службу в Заполярье».

Женат. В браке 31 год. Жена Лариса Анатольевна. Взрослый сын. Проходит военную службу в воинском звании капитан-лейтенанта в должно-

сти командира группы дистанционного управления на атомной подводной лодке 24 дивизии подводных лодок Северного флота.

После увольнения с военной службы вместе с семьей остался жить и работать в гарнизоне Островной. Получил жилье по программе отселения из закрытого административно-территориального образования в городе Кингисеппе Ленинградской области, куда переехал на постоянное место жительства в 2007 году. Продолжаю трудовую деятельность.



Капитан 2 ранга Владимир Токарев с сыном, капитан-лейтенантом, командиром группы дистанционного управления атомной подводной лодки 24 -й дивизии подводных лодок Северного флота

## Александр Вадимович Утин



Родился 17 ноября 1958 года в городе Ленинграде в семье топографов. С пяти лет жил в городе Каире (Объединенная Арабская Республика Египет), куда родители переехали для работы по контракту. В Каире поступил в первый класс средней школы при посольстве СССР и окончил его в 1966 году. В этом же году родители, по окончании срока контракта, вернулись в Союз. С 1966 года жил в Ленинграде. Со второго класса продолжил обучение в физико-математической средней школе № 239. В свободное от занятий время занимался в секции туризма. Посещал литературный клуб «Алые паруса».

В 1975 году с хорошими и отличными оценками окончил 10 класс. Успешно сдал вступительные экзамены в Высшее Военно-Морское училище подводного плавания имени Ленинского комсомола в городе Ленинграде и был зачислен на первый курс минно-торпедного факультета. Учился увлеченно и с интересом. В процессе обучения участвовал в работе научного общества курсантов. На 4 и 5 курсах разработал методику



расчета данных стрельбы торпедами и ее эффективности по надводной цели, идущей резко переменными курсами. Обучение в училище окончил в 1980 году.

Для дальнейшего прохождения службы прибыл на Северный флот. Был назначен на должность командира торпедной группы минно-торпедной боевой части большой атомной подводной лодки 671-го проекта К-147 3-й дивизии, тогда еще 1-й флотилии подводных лодок СФ. В 1981 году подводные лодки дивизии начали переход к новому месту постоянного базирования в составе 11-й флотилии подводных лодок Северного флота на Йоканьгский рейд. В октябре 1981 года был назначен на должность командира минно-торпедной боевой части 289-го экипажа ПЛА проекта 671-го 3-й дивизии. В 1982 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта.

В 1983 году в составе 289-го экипажа был участником двух дальних походов на боевую службу в Средиземное море. Показал себя с наилучшей



289 экипаж. Первая боевая служба

стороны как вахтенный офицер подводной лодки. В 1984 году участвовал в походе на боевую службу в Центральную Атлантику в составе 289-го экипажа. По итогам похода присвоено воинское звание капитан-лейтенанта и был назначен на должность помощника командира 289-й экипажа 3-й дивизии ПЛ.

В 1985 и 1986 годах в составе 289-го экипажа принимал участие в походах на боевую службу в Северо-Восточную Атлантику и в Средиземное

море. В августе 1986 года был допущен к самостоятельному управлению подводной лодкой 671-го проекта. В сентябре этого же года был назначен на должность старшего помощника командира ПЛА К-370 3-й дивизии. В июле 1987 года присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В 1987–1988 годах принял участие в двух походах на боевую службу.

С октября 1988 года слушатель командного факультета 6-х Высших специальных офицерских классов ВМФ. Во время учебы разработал «Единую номограмму выработки параметров движения цели и данных стрельбы резервным способом». В 1989 году окончил обучение на 6-х ВСОК ВМФ и был назначен на должность командира 343-го экипажа 3-й дивизии подводных лодок. В 1990 году за успехи в служебной деятельности присвоено воинское звание капитана 2-го ранга досрочно. Весной 1990 года грамотно организовал и успешно руководил действиями личного состава экипажа при формировании, приеме и сопровождении в город Североморск воинского эшелона с 1212 призывниками. За выполнение задания был награжден грамотой Командующего Северным флотом.



6-й ВСОК ВМФ. Лучший торпедный расчет. 1989 год



6-й ВСОК ВМФ. Лучший минный расчет. 1989 год

Участник семи дальних автономных походов на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. В связи с реформированием ВМФ 343-й экипаж подлежал расформированию. В июле 1993 года командир экипажа был уволен в запас ВМФ по организационно-штатным мероприятиям.

После увольнения в запас проживает и работает в городе Санкт-Петербурге. Занимается производством и внедрением бытовых и промышленных систем очистки воздуха, водоподготовки и водоочистки.

Награжден 4 государственными и юбилейными ведомственными медалями. В 2000 году приказом Министра обороны Российской Федерации было присвоено воинское звание капитана 1-го ранга.



343-й экипаж. С дочерью Евгенией на поздравлении экипажа с Новым 1990 годом. 1989 год

## Александр Викторович Федоренко



Родился 29 июня 1954 года. В 1971 году окончил среднюю школу. В этом же году успешно сдал вступительные экзамены и поступил в Каспийское Краснознаменное Высшее Военно-Морское училище имени С.М. Кирова в городе Баку. Был зачислен на первый курс штурманского факультета, который окончил в 1976 году по специальности инженер-штурман.

После окончания училища для дальнейшего продолжения службы был направлен в Камчатскую Военную флотилию Тихоокеанского флота. В сентябре 1976 года отделом кадров объединения был назначен на должность секретаря Комитета ВЛКСМ 182 отдельной бригады подводных лодок (дизельных) с местом постоянного базирования в бухте Бечевинская.



Морской тральщик МТ-27 проекта 266 из состава 142 днтц 114 бровр Камчатской флотилии разнородных сил Тихоокеанского флота.

В декабре 1977 года был назначен заместителем командира морского тральщика МТ-27 проекта 266 по политической части. МТ-27 входил в состав 142 днтц 114 бровр Камчатской флотилии разнородных сил. Дивизион тральщиков базировался в бухте Завойко города Петропавловска-Камчатского. В 1978 и 1980 годах присвоены воинские звания старшего лейтенанта и капитан-лейтенанта соответственно. В 1980 году МТ-27 приказом Командующего Камчатской флотилии разнородных сил был объявлен лучшим кораблем своего класса на соединении.

С августа 1981 года слушатель Военно-Политической академии имени В.И. Ленина. В 1983 году присвоено воинское звание капитана 3 ранга. Обучение в академии окончил в 1984 году. Направлен в распоряжение начальника политического Управления Северного флота. В июне месяце был назначен на должность заместителя командира 343 экипажа атомной подводной лодки 671 проекта. Экипаж входил в состав 3 дивизии 11 флотилии подводных лодок Северного флота. Место постоянного базирования – Йоканьгский рейд (город Мурманск-140). В гарнизон прибыл на комфортабельном теплоходе «Клавдия Еланская». Прибыл в политотдел 3 дивизии подводных лодок. Экипаж на ПЛА К-481 находился на боевой службе в Средиземном море.

В августе К-481 вернулась с боевой службы. Был представлен командиру и экипажу. После сдачи подводной лодки основному экипажу со старшинами и матросами экипажа убыл в послепоходный отпуск в Дом отдыха поселка Щук-озеро города Североморска Мурманской области. Началась повседневная работа с личным составом экипажа. Стремился внедрить в свою деятельность и деятельность командиров боевых частей знания, полученные в академии по вопросам ведения партийно-политической работы, укрепления воинской дисциплины и организации социалистического соревнования.



День ВМФ. Экипаж МТ-27.

В центре заместитель командира по политической части старший лейтенант А. В. Федоренко. 1978 год

В январе-марте 1986 года в составе экипажа на ПЛА К-481 был участником дальнего похода на выполнение задач боевой службы в Средиземное море. Получил практику организации и руководства социалистическим соревнованием между боевыми сменами и боевыми частями экипажа в условиях длительного плавания. Прошел подготовку, сдал установленные зачеты и был допущен к самостоятельной работе с шифровальными документами. Присвоена классная квалификация «Специалист 3 класса». В 1986 году присвоено воинское звание капитан 2 ранга.

В январе 1987 года дал согласие и был назначен на должность заместителя командира РПК СН 667Б проекта К-475 по политической части. РПК СН К-475 входил в состав 41-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота. Пункт базирования – гарнизон Мурманск-140 (Грениха). За время службы на К-475 неоднократно принимал участие в дальних походах на боевую службу в составе экипажа. Ветеран «холодной войны» на море.

После перевода с РПК СН К-475 проходил службу на следующих должностях:

- старшего инструктора партийного Комитета частей и учреждений кораблестроения и вооружения Военно-Морского флота;
- помощник начальника телеграфного центра по работе с личным составом 301 центрального узла связи Военно-Морского флота;
- заместитель начальника телеграфного центра по работе с личным составом 301 центрального узла связи Военно-Морского флота;
- старший офицер (по общественно-государственной подготовке) управления судоремонтных заводов Военно-Морского флота.

В 1990 году присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. В 1993 году был откомандирован в военную комендатуру города Москвы. Исполнял обязанности помощника военного коменданта города Москвы по частям Военно-Морского флота.

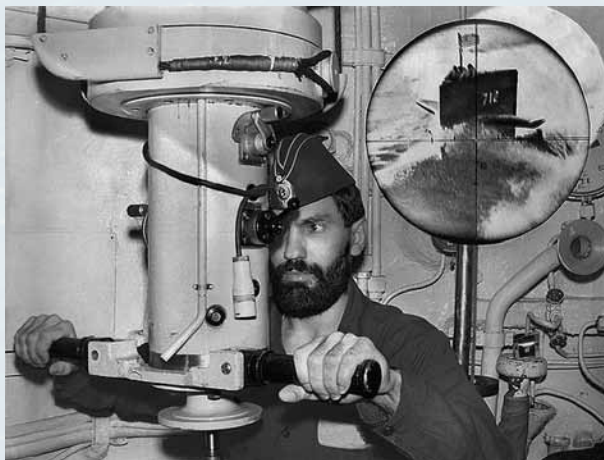
В июне 1995 года уволен в запас Военно-Морского флота по организационно-штатным мероприятиям. Ветеран военной службы. За время

службы был награжден медалью «За боевые заслуги», государственными и юбилейными ведомственными медалями.

Женат. Брак зарегистрирован в 2000 году. Жена Оксана Владимировна. Двое детей, дочь и сын. В настоящее время не работаю. Проживаю в городе Жуковском Московской области.



День ВМФ. Офицеры и мичманы МТ-27.  
В первом ряду в центре – командир тральщика,  
справа от него заместитель по политической части  
старший лейтенант А. В. Федоренко. 1978 год



Заместитель командира РПК СН К-475  
капитан 2-го ранга А. В. Федоренко  
у перископа подводной лодки



## Александр Иванович Чередов



Родился 1 февраля 1962 года. Сразу после окончания обучения в средней школе успешно сдал вступительные экзамены и поступил в Тихоокеанское высшее военно-морское училище им. С. О. Макарова. Был зачислен на первый курс радиотехнического факультета, который окончил в 1984 году. По выпуске из училища получил диплом о высшем общем образовании, погоны лейтенанта, кортик и предписание убыть к новому месту службы.

По распределению попал на Северный флот. В управлении кадров флота был направлен на 11-ю флотилию подводных лодок в город Мурманск-140 (он же Островной, он же Гремиха). В гарнизон прибыл рейсовым теплоходом, совершив морское путешествие на комфортабельном лайнере «Клавдия Еланская». В отделе кадров объединения был назначен на должность командира гидроакустической группы — инженера радиотехнической службы 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок СФ.

В августе 1984 года экипаж вернулся с боевой службы на ПЛА К-481 со Средиземного моря. За-



нимались подготовкой отчетов за боевую службу, передачей подводной лодки основному экипажу. Экипаж готовился к убытию в дом отдыха и в отпуск.

В 1985 году по собственному желанию был назначен на равнозначную должность в радиотехническую службу ПЛА К-367 3-й дивизии. Сдал зачеты на самостоятельное исполнение обязанностей по занимаемой должности, несение ходовой вахты в море. В 1986 году было присвоено воинское звание старшего лейтенанта. В 1988 году вернулся в 343-й экипаж и до 1990 года исполнял обязанности командира гидроакустической группы — инженера РТС. Была присвоена классная квалификация «Специалист 2 класса». В 1988 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. В 1990 году был назначен на должность командира боевой части связи — начальника радиотехнической службы ПЛА К-369 3-й дивизии. В 1991 году было присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. Подводная лодка К-369 была выведена из боевого состава и переведена в отдел фондового имущества. Должность командира БЧ-4, РТС была сокращена.

Дал согласие и в 1993 году был назначен на должность начальника отдела вооружения плавучего судоремонтного завода ПРЗ-165.

В декабре 1997 года был уволен в запас ВМФ по организационно-штатным мероприятиям. За время военной службы был награжден государственными медалями СССР «70 лет Вооруженных сил СССР», «За безупречную службу» III степени

и медалью Российской Федерации «За отличие в воинской службе» II степени.

Женат. Брак зарегистрирован в 1993 году. Жена Людмила Глебовна. Есть сын и дочь. Внуки возраста 6 лет и 8 месяцев. Продолжа. трудовую деятельность. Семья проживает в Санкт-Петербурге.

## Александр Иванович Чипуренко



Родился 12 ноября 1939 года на хуторе Подгорном Михайловского района в 15 километрах от Ставрополя в семье крестьян. Кроме меня в семье были старшие брат и сестра. Дошкольные годы прошли по месту рождения в оккупации.

Учиться начал в школе села Михайловского в 5 км от хутора. В зимнее время в школу не ходил, не было дороги. Во 2 класс ходил в другую школу, за 7 км. В 1951 году переехали в Ставрополь, для того чтобы я мог учиться. Учился средне. По вечерам занимался гимнастикой и в школьной самодеятельности. В 1958 году окончил 10 классов школы.

В сентябре 1958 года был призван на военную службу. Службу проходил телефонистом в Севастопольском гарнизоне в части морской авиации. Носил морскую форму с голубыми погонами. В 1960 году обратился в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище с заявлением о приеме на учебу. Получил вызов для сдачи вступительных экзаменов. Экзамены сдал успешно и был зачислен курсантом училища на факультет специальных энергетических установок подводных лодок.

Училище окончил в 1965 году и был направлен в распоряжение командующего Тихоокеанским флотом. В Управлении кадров ТОФ получил назначение на должность командира группы контрольно-измерительных приборов и автоматики (КИПиА) дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 627А 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок Камчатской военной флотилии. Дивизия базировалась в бухте Крашенинникова (поселок Рыбачий). Сдал установленные зачеты. Получил допуск к самостоятельному обслуживанию заведования, несению дежурства по ГЭУ и по подводной лодке. В 1966 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта-инженера.

В декабре 1967 — январе 1968 года в составе экипажа на ПЛА К-14 совершил автономное плавание к Западному побережью США и в район острова Гуам. Задача подводной лодки — вскрыть систему противолодочной обороны и тактику действия противолодочных сил ВМС США при обнаружении советских подводных лодок. В 1968 присвоено воинское звание инженер-капитан-лейтенанта.

В сентябре — ноябре 1969 года в составе экипажа на ПЛА К-115 совершил автономное плавание в Филиппинское море с задачами поиска, обнаружения и слежения за авианосными ударными соединениями 7-го флота ВМС США.

В 1970 году в связи с переформированием экипажа был назначен на должность начальника лаборатории живучести в Высшее военно-морское училище им. С. О. Макарова во Владивостоке. В этом же году присвоено воинское звание инженер-капитана 3-го ранга. В 1972 году лаборатория заняла первое место в училище по рационализаторской работе.

В 1975 году был назначен на равнозначную должность в Каспийское Краснознаменное Выс-

шее военно-морское училище им. С. М. Кирова в городе Баку. В 1978 году был назначен преподавателем этого же училища. Занимался обучением и воспитанием курсантов иностранных государств.

В 1985 году уволен в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе. Ветеран военной службы. Ветеран «холодной войны» на море. За время службы награжден семью государственными юбилейными и ведомственными медалями.

По завершении военной службы переехал в Днепропетровск. Работал преподавателем в Детской речной флотилии, начальником отдела снабжения в Институте железнодорожного транспорта. В 1989 году переехал в Ставрополь. Работал в Инспекции по маломерным судам, охранных структурах, в коммерческих и государственных структурах города.

Женат. Две дочери, три внука и внучки.  
Проживаю в Ставрополе.

## Виктор Владимирович Швец

Родился 27 июля 1956 года на Украине. Отец Владимир Спиридонович, 1927 года рождения. Участник Великой Отечественной войны 1941–1945 годов с 1944 года. Войну закончил в Австрии. После войны работал сначала рабочим, затем бригадиром на сахарном заводе под Киевом. Мать Мария Федоровна, 1933 года рождения. Постоянно работала на сахарном заводе. Двое младших братьев. Григорий, 1955 года рождения, служил в Военно-Морском флоте. Валерий, 1963 года рождения, военную службу проходил в пограничных войсках. Старшина пограничной заставы в Средней Азии. Двоюродный дядя матери в годы Великой Отечественной войны служил в частях морской пехоты, защищал Севастополь

В 1979 году успешно окончил обучение в училище. При распределении получил предписание на Северный флот. В Североморске в управлении кадров флота был назначен на должность командира электротехнической группы электротехнического дивизиона электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии 1-й Краснознаменной флотилии подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива.

Из Мурманска до Западной Лицы доехать можно было на рейсовом автобусе, который отправлялся по расписанию три раза в день с привокзальной площади Мурманска, или попутным автомобилем. Но этот маршрут мне еще не был известен. Время в пути почти три часа. Дорога идет от Мурманска в западном направлении на города Печенгу и Заполярный, с которой есть съезд в сторону реки Западная Лица. Через реку мост. После моста контрольно-пропускной пункт. Жесткая система контроля въезда и выезда как военных, так и гражданских лиц. Для въезда (выезда) военнослужащего к документу, удостоверяющему личность, в обязательном порядке должен быть предъявлен один из следующих документов: отпускной билет, командировочное удостоверение или предписа-

ние. Гражданское лицо могло въехать (выехать) в гарнизон по паспорту с указанием прописки в городе Североморске-7 (еще одно название пункта базирования), жене полагалось быть вписанной в документы мужа при следовании к месту первичного назначения на должность и по специальному пропуску. Или по звонку.

Старшим на КПП является дежурный из числа офицеров частей гарнизона, в том числе с подводных лодок. Однако никаких решений по въезду и выезду он не принимает. Это «громоотвод». На него вешают, что называется, «всех собак», когда на КПП что-то случается или выявляются факты нарушения пропускного режима. Всеми вопросами, в том числе въезда и выезда, на КПП ведает помощник дежурного из числа сержантов роты охраны и обслуживания тыла флотилии подводных лодок. Он здесь всему голова. Он всё знает и умеет. Два года его службы проходят здесь, на КПП. С ним, при соответствующем обращении, можно было договориться обо всем: кого-то везти, а кого-то вывезти. Но если тайное становилось явным, то есть достоянием должностных лиц, которым был подчинен дежурный по КПП, то ответ держал дежурный.

В 1979 году в экипаже произошла смена командира, был назначен капитан 3-го ранга Владислав Григорьевич Белоусов. Экипажу с новым командиром было необходимо отработать курс задач боевой подготовки и подтвердить свой высокий уровень боевой готовности. Это было очень напряженное для меня время. Требовалось сдать установленные при вступлении в должность зачеты по специальности и на дежурство по подводной лодке. С одной стороны, выходы в море этому способствовали, с другой стороны — создавали дополнительные трудности. Весь электротехнический дивизион, от его командира капитана 3-го ранга Ивана Ивановича Михайлика и до матросов-электриков отсеков и боевых постов, помогал мне в освоении специальности. Неоценимую помощь оказали мичманы дивизиона в овладении обязан-

ностями и приобретении навыков эксплуатации вахтенного пульта управления электроэнергетической системой подводной лодки (ЭЭС ПЛ) «Байкал».

На 1980 учебный год экипажу была поставлена задача подготовки и выполнения боевой службы. В период подготовки к плаванию экипаж выходил в море на отработку элементов курсовой задачи Л-2, выполнение боевых упражнений, заступил в боевое дежурство по флоту.

В июне – августе 1980 года в составе экипажа на подводной лодке К-438 совершил дальний поход и выполнил задачи боевой службы в восточной части Средиземного моря. Личный состав дивизиона бдительно нес вахту на боевых постах, материальная часть работала исправно. Боевая служба прошла спокойно, без каких-либо сложностей и неприятностей.

После возвращения с боевой службы старший помощник командира экипажа капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин получил назначение на должность командира 582-го экипажа. Это был второй экипаж для атомной многоцелевой подводной лодки третьего поколения К-239 проекта 945, которая в это время строилась в Горьком на судостроительном заводе «Красное Сормово». Экипаж формировался из офицеров и мичманов 1-й флотилии подводных лодок и предназначался для 6-й дивизии. На предложение Анатолия Алексеевича продолжить службу под его командованием дал согласие и в январе 1981 года был назначен на равнозначную должность командира ЭТГ электротехнического дивизиона БЧ-5 582-го экипажа.

В 1981 году прошел обучение в 270-м учебном центре Военно-Морского флота в г. Сосновом Бору. В этом же году было присвоено воинское звание старшего лейтенанта, в 1983 году – капитан-лейтенанта. В 1983 году К-239 по системе внутренних водных путей была доставлена в город Северодвинск, где размещалась сдаточная база завода-строителя для проведения сдаточных испытаний. Практически весь личный состав 582-го экипажа принимал участие в приемке К-239 от промышленности. В 1985 году я был назначен

на должность командира электротехнического дивизиона БЧ-5 подводной лодки К-371 проекта 671рт 6-й дивизии подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица. В последующем подводные лодки проекта 671рт из состава 6-й дивизии были переподчинены в 24-ю дивизию подводных лодок и перешли в Гаджиево. В 1986 году присвоено воинское звание капитана 3-го ранга.

За время службы на подводных лодках 3-й, 6-й и 24-й дивизий был участником семи дальних походов на боевую службу в Средиземное и Гренландское моря, в Южную Атлантику и к Новой Земле.

В 1989 году был назначен на должность дивизионного механика дивизиона судов технического обеспечения 3-й флотилии подводных лодок Северного флота в Гаджиево.

В 1994 году для дальнейшего прохождения военной службы перевелся в Военно-морские силы Республики Украина. Был назначен на должность главного механика вспомогательного флота ВМС Украины. В этом же году присвоено воинское звание капитана 2-го ранга. В 1998 году присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. В 1999 году назначен на должность начальника отдела Научного центра ВМС Украины. В 2004 году уволен в запас по сокращению штатов.

За время военной службы в Военно-Морском флоте СССР, Российской Федерации и ВМС Украины был награжден ведомственными медалями «За безупречную службу».

Ветеран «холодной войны» на море и военной службы.

Женат. Брак зарегистрирован в 1978 году. Жена Ирина Александровна. Двое взрослых детей. Дочь Наталья, 1979 года рождения, актриса Московского художественного академического театра им. А. П. Чехова. Сын Александр, 1981 года рождения, проходит службу в ВМС Украины, капитан 3-го ранга, командир спецподразделения «морских котиков».

Проживаю в Севастополе. Работаю в коммерческой структуре.

## Александр Николаевич Шпортько



Родился в учительской семье 22 августа 1946 года на Украине в селе Сухачевка Днепропетровского района Днепропетровской области. Отец работал директором школы, мама — учитель математики. В 1953 году пошел в 1 класс средней школы № 103 Днепропетровска. Учился легко, проявлял интерес ко всем дисциплинам. Увлекался спортом, занимался в спортивных секциях. Наиболее активно посещал секции легкой атлетики и лыж. Участвовал в соревнованиях. На первенстве Днепропетровской области по бегу на лыжах на дистанции 5 км стал чемпионом области в своей возрастной группе. Активный участник школьной художественной самодеятельности. В школьном вокально-инструментальном ансамбле играл на гитаре. Был солистом школьного хора. Много читал. Особенно увлекался книгами по исторической тематике. Избирался комсоргом класса. На школьных каникулах посетил Севастополь. Познакомился с героической историей города разных лет. Особенно впечатлили годы героической обороны Севастополя (1854–1855) под руководством вице-адмиралов В. А. Корнилова и П. С. Нахимова, восхитили стойкость и мужество военных моряков и населения при обороне города



от немецко-фашистских войск в 1941–1942 годах. Увиденное и услышанное о городе-герое, городе русской морской славы, повлияло на желание стать морским офицером.

В 1964 году с серебряной медалью окончил обучение в средней школе. Успешно сдал вступительные экзамены в Черноморское высшее военно-морское училище им. П. С. Нахимова. Был зачислен на факультет ракетного корабельного вооружения. Учился только на «отлично». Отличался целеустремленностью, настойчивостью и сильным волевым характером. Успешно исполнял обязанности старшины роты. Было присвоено воинское звание «курсант-мичман». Выработал и развил отличные командирские навыки. Пользовался уважением и авторитетом у подчиненных и товарищей по учебе.

Используя хорошую спортивную базу училища, продолжал активно заниматься спортом. В 1968 году стал мастером спорта по морскому многоборью.

В 1969 окончил училище с отличием. Получил право выбора при назначении на первичную офицерскую должность. Изъявил желание служить на подводных лодках Северного флота. Был назначен

командиром ракетно-торпедной группы минно-торпедной боевой части формируемого экипажа атомной подводной лодки К-387 проекта 671рт. Строительство К-387 на судостроительном заводе задерживалось. Приказом Главкомандующего ВМФ экипаж К-387 переформирован в экипаж строящейся крейсерской атомной подводной лодки К-367 проекта 671. Лейтенант А. Н. Шпортко назначен командиром минно-торпедной боевой части. Прошел обучение в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. В 1970 году присвоено воинское звание старшего лейтенанта.

После достройки ПЛА К-367 на Адмиралтейском судостроительном заводе в Ленинграде вместе с подводной лодкой в транспортном доке по внутренним водным путям перешел на Белое море, в Северодвинск на сдаточную базу завода-изготовителя. После завершения программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний в декабре 1971 года ПЛА К-367 прибыла в губу Западная Лица и вошла в состав 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота.

В 1972 году присвоено воинское звание капитан-лейтенанта. В 1973 году в составе экипажа К-367 принял участие в автономном походе на боевую службу в Средиземное море сроком три месяца. По итогам похода был объявлен лучшим вахтенным офицером подводной лодки. В 1974 году был допущен к самостоятельному управлению атомной подводной лодкой проекта 671. Минувшая должность помощника, сразу был назначен старшим помощником командира 289-го экипажа ПЛА проекта 671 3-й ДиПЛ. В 1975–1976 годах участвовал в двух походах на боевую службу: в Северную Атлантику на учения «Океанская охота-75» и в Средиземное море.

В 1976 присвоено воинское звание капитана 3-го ранга. В этом же году поступил на командный факультет 6-х Высших специальных офицерских классов в Ленинграде, который окончил с отличием в 1977 году. Был назначен командиром крейсерской ПЛА К-481 проекта 671 3-й ДиПЛ

1-й флотилии подводных лодок Северного флота. В 1978 году в должности командира подводной лодки совершил свой первый поход на боевую службу в Северный Ледовитый океан, пробыв подо льдами Арктики 25 суток. В 1978–1979 годах совершил еще три дальних похода на боевую службу в Средиземное море. Получил большой опыт поиска и слежения за иностранными ПЛА и авианосными многоцелевыми группами кораблей ОВМС НАТО. В 1979 году на корабле комплексного снабжения «Березина» экипаж ПЛА К-481 прибыл в Индийский океан. В Аденском заливе экипажем К-481 была принята ПЛА К-38. По завершении планово-предупредительного осмотра и ремонта К-38 убыла для выполнения задач боевой службы в Персидский залив. Успешно выполнив поставленные задачи, экипаж благополучно вернулся в базу Северного флота. Экипаж находился в отрыве от своей базы в течении шести месяцев. А. Н. Шпортко присвоено воинское звание капитана 2-го ранга.

В декабре 1979 года на К-481 совершил поход на боевую службу в Северный Ледовитый океан. Под паковыми льдами Арктики К-481 находилась, не всплывая, 35 суток. За отличное выполнение задания командования, смелость и проявленное мужество награжден орденом Октябрьской революции. В 1980 году совершил второй поход в Индийский океан. Во время следования вокруг Африки осуществлен деловой заход в порт Луанда Республики Ангола. 15-суточное пребывание атомной подводной лодки К-481 в Луанде повлияло на улучшение как внутренней, так и внешней ситуации в Анголе. По завершении выполнения задач боевой службы в Персидском заливе ПЛА К-481 была передана другому экипажу, а экипаж К-481 через порт Владивосток вернулся на Северный флот.

В 1981 году в качестве командира-наставника, старшего на борту ПЛА с правами заместителя командира дивизии участвовал в двух походах на боевую службу ПЛА проектов 671рт и 671ртм. В 1982 году отказался от назначения на должность



командира строящейся головной подводной лодки проекта 945. В ноябре 1982 года был назначен в Грениху командиром 343-го экипажа большой ПЛА проекта 671 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота, присвоено воинское звание капитана 1-го ранга. В должности командира 343-го экипажа в 1984 и 1986 годах совершил походы на боевую службу в Средиземное море.

В 1984 году поступил на заочное отделение командного факультета Военно-морской академии в Ленинграде, которую окончил в 1987 году. С ноября 1986 года старший преподаватель цикла «Тактика подводных лодок и боевое применение оружия» 270-го учебного центра ВМФ в г. Сосновом Бору Ленинградской области. В марте 1989 года был назначен заместителем командира 39-й бригады строящихся и ремонтирующихся подводных лодок Ленинградской военно-морской базы. Принимал участие в испытаниях по программам заводских швартовых испытаний трех построен-

ных подводных лодок. В 1990 году окончил Академические курсы офицерского состава при Военно-морской академии.

Ветеран военной службы. Подводник-испытатель. Ветеран «холодной войны» на море. Участник 18 походов на боевую службу, из них 11 в должности командира подводной лодки, имею уникальный опыт плавания в различных районах Мирового океана и противодействия вероятному противнику. Награжден орденом Октябрьской революции, 10 государственными юбилейными и ведомственными медалями.

С 1991 года проживаю в Санкт-Петербурге. В том же году уволен в запас в связи с переводом на работу в выборные органы государственной власти. В 1991–1993 годах работал первым заместителем председателя исполкома Октябрьского района Ленинграда. С 1993 года по настоящее время работаю в коммерческих структурах Санкт-Петербурга.

# МИЧМАНЫ

## Сергей Олегович Ветров



Родился 29 июня 1957 года в г. Родники Ивановской области.

Для меня флот — это не только годы службы, это состояние, в котором я живу все эти годы. На флот я попал не случайно. Мой отец служил срочную службу на Тихоокеанском флоте, 5 лет на эскадренном миноносце.

Через 4 года после моего рождения Юрий Гагарин покорил Космос. Многие мальчишки в те годы мечтали стать космонавтами. Сколько себя помню, всегда мечтал о флоте. С завистью смотрел на форму, когда в нашем провинциальном текстильном городке появлялся моряк — отпускник или уволенный в запас. Бывало, что чей-то старший брат присылал фото. Когда не поступил в ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского, была возможность поступать в другие учебные заведения, в том числе мореходные. Но нет, только Военно-Морской флот. В районном военном комиссариате капитан, который занимался призывниками,

пообещал мне, что если и второй раз не поступлю во ВВМИУ, меня призовут на флот.

Когда начался призыв, капитан оказался в отпуске. Приехал московский «покупатель» (тот, кто отбирает для своего рода войск или для конкретной части молодое пополнение) с красными погонами и отобрал несколько личных дел призывников, в том числе мое. Проводили меня на службу в сапогах, на 2 года, в Москву. Привезли в Иваново, на областной сборный пункт. Последняя надежда — председатель областной призывной комиссии. Он не поверил, что я добровольно хочу служить в ВМФ, но просьбу мою удовлетворил. Переложил мое личное дело в другую стопку — и я уже еду в Северодвинск, и везут меня не красные погоны, а черные с буквами СФ.

В полуэкипаж в Северодвинске нагрянули курсанты с золотыми якорями на погонах. Стали рассказывать о прелестях обучения и службы мичманом. Так я поступил в школу техников КСФ в городе Северодвинске.

Учеба, практика на Северном машиностроительном предприятии. В 1976 году на атомной подводной лодке проекта 675 добросовестно выпил плафон забортной воды и поцеловал кувалду, смазанную солидолом. Посвящение в подводники состоялось. Это была практика в Западной Лице. Мне опять повезло. Часто выходили в море. От одного слова «качка» желудок поднимался к горлу. Старшина команды турбинистов через год уходил на пенсию. Командир БЧ-5 через год пророчил меня на его место.

И еще одно событие, теперь уже печальное. К этому никогда не привыкнешь. Пришли в базу, вывод установки, расхолаживание, вахта принимает отсеки. И вдруг: «Аварийная тревога! Пожар во втором отсеке!» В пластиковый мешок с пищевыми отходами с камбуза кто-то бросил отработанный регенеративный патрон от портативного дыхательного устройства. Действия вахты при пожаре правильные. Возгорание ликвидировано использованием системы ВПЛ (воздушно-пенная лодочная). Только матрос, заступающий дежурным трюмным, включился в ИДА-59 (индивидуальный дыхательный аппарат 1959 года), не надев на шею дыхательный мешок аппарата. В результате оторвался шланг, соединяющий дыхательный мешок со шлем-маской. Произошло отравление продуктами горения. Корабельный врач оказался бессилён.

В школе техников я был старшиной группы у первокурсников. Поэтому по окончании обучения при распределении у меня было право выбора места службы. С благодарностью вспоминаю отцов-командиров и преподавателей школы. Командир роты — капитан 3-го ранга Г. С. Кузнецов. Он же преподавал борьбу за живучесть и вспомогательные механизмы. С первого дня занятий он сказал нам, что по РБЖ (Руководство борьбой за живучесть) существует только две оценки: «2» или «5». В дальнейшей службе я старался обучать своих подчиненных только на «5».

В 1977 году стажировку проходил на атомной подводной лодке К-53 проекта 671 3-й дивизии.

343-й экипаж в это время находился на боевой службе. Незабываемая первая встреча на пирсе и знакомство с экипажем, в котором предстоит служить: мичман Борис Григорьевич Письменный — старшина команды турбинистов, старший лейтенант Александр Евгеньевич Ружицкий — командир турбинной группы, капитан 3-го ранга Сергей Александрович Кротов — командир дивизиона движения, капитан 2-го ранга Юрий Петрович Козлов — командир БЧ-5. Какие мы были «караси» против них! Они вернулись с автономки, они были подо льдом Арктики. Экипаж сдавал подводную лодку и уезжал в дом отдыха, а мы возвращались в Северодвинск.

Выпуск. Незабываемые минуты. Плац, новая форма, погоны, дипломы, кортики, наставления, пожелания, последнее прохождение торжественным маршем в родных стенах. Закончил школу техников ВМФ по специальности «техник-судомеханик» (атомный реактор, турбины). Отпуск, свадьба. После отпуска выход на службу в звании мичмана на должность старшего специалиста-турбиниста дивизиона движения БЧ-5 343-го экипажа.

В Западной Лице меня встретил капитан-лейтенант Е. В. Завадько и отправил во Вьюжный, на СРЗ «Нерпа», где в среднем ремонте находилась ПЛА К-369. Экипаж принимал эту подводную лодку от завода после выполненного на ней среднего ремонта. Хорошо запомнил этот вечер, когда я прибыл в экипаж. Дежурный по команде торпедист мичман А. Шумский представил меня помощнику командира капитан-лейтенанту И. Пахомову и проводил в кубрик мичманов. Встреча и знакомство. Основная масса офицеров и мичманов на выходной уезжала домой. Пора отбоя, пора спать. Мне показали на свободную койку на втором ярусе, над боцманом Валерой Орловым. Удивила просьба, высказанная кем-то из мичманов в адрес Валеры: «Валера, погуляй!» — и не меньше удивили его действия. Молча оделся, взял сигареты и пошел гулять на верхнюю палубу. Те, кто оставался в помещении, старались быстрее ус-

нуть. У меня это не получилось: видимо, сказалось волнение последних дней. Через какое-то время Валера тихо вошел, лег подо мной на свою кровать. Минут через пять, когда я уже начал засыпать, мне показалось, что подо мной начали заводить трактор. Художественный храп продолжался всю ночь. На него кричали, кидали в него тапочки. Затихал на несколько секунд, а далее в той же тональности, только с различными переливами. Я еще не знал, что у Валеры была кличка «Храпун».

Начались трудовые будни. В отсеках рабочих больше, чем личного состава экипажа. Работников завода поджимали сроки сдачи заказа, а нас, прибывших на экипаж молодых мичманов, поджимали сроки сдачи зачетов на самостоятельное обслуживание материальной части своего заведования и по устройству подводной лодки. После ужина, и в выходные дни тоже, на подводную лодку — готовиться и сдавать зачеты. Очень старались. Хотелось быстрее стать полезным членом экипажа, не быть балластом. С первых дней я почувствовал атмосферу сплоченного коллектива, взаимовыручку и доброжелательность по отношению друг к другу. Нас, молодых мичманов, хорошо приняли в свой здоровый, сплоченный мичманский коллектив. Нас было четверо: я и Саша Бессонов, длинный как рабочая неделя, — турбинисты, Гена Лымаренко — трюмный, Володя Коломиец — радист. Никакого высокомерия или заносчивости. Но каждый знал свое место. Помогали нам во всем старшины команд и самые подготовленные и авторитетные мичманы экипажа: Д. Д. Смирнов, В. А. Костин, Ю. П. Чайко, М. Н. Малаев, М. А. Силаев, Ю. И. Комаров, А. Н. Грибов и, конечно, Б. Г. Письменный. Да, я горжусь, что моим старшиной команды в 343-м экипаже был Борис Григорьевич Письменный. Помню всё: сдачу зачетов на самостоятельное управление, первое самостоятельное дежурство помощником дежурного по подводной лодке, первый ввод ГЭУ, первые пробные обороты, швартовые и ходовые испытания с двумя экипажами на борту, заводским и нашим.

Пришли в родную базу в синих беретах — подарок завода. Началась серьезная боевая подготовка. И обустройство казармы. Ах, какая она у нас была! Самая лучшая казарма! Дерево, лак, чеканка. Рядом с камбузом в дивизии организовали пилораму. Пилили, строгали. По проекту моих прямых и непосредственных начальников, под моим чутким руководством личный состав турбинной группы изготавливал карнизы на окна в кубрике. Доску обклеили текстурной бумагой под дерево. Из жестяной банки из-под сухарей нарезали полосы для чеканки. Чеканкой занимался А. Е. Ружицкий, покрыл ее лаком. В стене просверлили отверстия для деревянных пробок. Закрепили карнизы — красота! Через несколько дней дерево, из которого делали пробки, высохло, доски повело — и во время утреннего построения карнизы падают. Хорошо, что не ночью. Командир капитан 1-го ранга А. Н. Коржев мне ничего не сказал. Достаточ-



Старшина команды машинистов-турбинистов у маневрового устройства

но было его взгляда, чтобы в дальнейшем я стал «краснодеревщиком» экипажа.

В каюте мичманов радиотелеграфисты мичманы Юра Чайко и Володя Коломиец сделали стенд — политическую карту мира, на которой лампочками разного цвета при включении обозначались государства — участники Варшавского договора и агрессивных империалистических блоков (НАТО, СЕАТО и других). Сколько было гостей. Были целые экскурсии, в том числе и инспекторская проверка. Экипаж с честью выполнил и эту труднейшую задачу.

Смена командиров экипажа. Снова полный курс задач боевой подготовки, торпедные стрельбы, размагничивание, замена аккумуляторной батареи, боевое дежурство и моя первая боевая служба. 1980 год, Московская летняя олимпиада. Что запомнилось из подготовки к выходу на боевую службу? Усталость от многочисленных проверок и проверяющих, тревоги, сборы, перешвартовки, погрузки, ремонт, вводы и выводы.

Наконец-то наша К-438 вышла из базы. Режим «Тишина», размеренный ритм океанских вахт. Проходим Гибралтар, и мы в Средиземном море. Проводится своя олимпиада, ограниченная условиями и пространством.

Автономка — это прекрасная школа. Большой личный труд, взыскательное отношение к себе, в первую очередь, и к подчиненным. Не может быть никакой самоуспокоенности. Должно быть стремление постоянно идти вперед, достигать новых рубежей в совершенствовании боевой готовности, профессионального мастерства, чувства ответственности за порученное дело, за своих товарищей и высокого понимания долга защитника Родины.

На гражданке спрашивали: «Правда ли, что на подводной лодке при пожаре или затоплении отсека соседние отсеки задраивают переборочные двери и тебя из аварийного отсека не выпустят?» Правда! Сам не пойдешь. Это принцип борьбы за живучесть. На подводной лодке по аварийной тревоге каждый, независимо от должности и во-

инского звания, остается в том отсеке, где его застал сигнал тревоги, и принимает участие в борьбе с пожаром или поступлением воды. А чтобы этого не случилось, в 343-м экипаже учили военному делу настоящим образом.

29 июня меня вызвали в центральный пост. Командир капитан 3-го ранга В. Г. Белоусов (старший на борту капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак) объявил по отсекам, что сегодня у нас именинник, поздравил меня с днем рождения и вручил торт, который испек кок Толя Иванюша. Как тогда, вижу и сейчас добрые лица моих друзей-сослуживцев.

Заканчивается боевая служба. Всплытие в надводное положение. Долгожданная команда по подводной лодке: «Разрешен выход наверх по пять человек». Первая затяжка после всплытия дурманит с непривычки голову. Вход в губу Западная Лица. Швартовка к причалу. Построение экипажа, оркестр, доклад командира, поздравление командующего. Обостренное ощущение запахов земли. Снова головокружение, теперь уже от этих родных, немного забытых запахов.

Не скрою, в автономке повзрослел. Многие вещи стал воспринимать и оценивать иначе. Стал требовательнее к себе. Стал специалистом 1 класса. Для меня детство закончилось навсегда. Борис Григорьевич Письменный увольняется на заслуженный отдых. На меня возлагался груз новой ответственности.

1981 год, август месяц. Переезд (не переход, а именно переезд, как цыгане) без подводной лодки в Гремиху. Прощай, Заозерный, расставаться было жаль. Красивый городок, налаженный быт. По приезду в Гремиху сначала жил в казарме, потом в квартире Славы Кавуна, потом в комнате коммунальной квартиры. Привез в Гремиху жену и сына. В новом доме получил квартиру. В Гремихе всё надо было начинать сначала.

Утро. Развод на работы, но не на корабельные. В общении подводников появилась новая терминология: шпатель, дюбель, стеклорез, носилки, раствор, кирпич, раствор, большая совковая лопата. Никак не связано с новым видом оружия или

тактическим приемом. На некоторое время экипаж сменил амплуа. Мы прибыли помогать военным строителям достраивать казарму, в которой должны жить экипажи подводных лодок дивизии. Уровень подготовленности многих наших офицеров, мичманов и матросов оказался выше, чем у военных строителей. На многих рабочих местах их пришлось заменить, многим строительным специальностям научить. Повседневной одеждой стали сапоги и роба в шпательке.

Конечно, не обходились без флотского юмора. С криком «полундра» мусор летит в окно. Снизу раздается голос — скорее всего, военного строителя, спрятавшегося где-то под строительными лесами, с характерным среднеазиатским акцентом: «Моряк, когда полундра кидаешь, кричи — берегись. Мусор в голова попал». Боролись за звание «Лучший плотник соединения». По завершении рабочего дня море на замок — и в Гремиху: на стадионе очередной футбольный матч. С проигравших — пиво. Играющий тренер — Владимир Коломиец, капитан команды — А. Н. Грибов.

Происходил обмен квартирами. Утром на построении объявление, что сегодня на теплоходе с семьями и с имуществом, нажитым непосильным трудом, прибывают капитан 3-го ранга Н. А. Красев и мичман В. А. Хлобыстов. Сбор в Гремихе на гражданском пирсе, куда швартуется теплоход. Все как один, кроме вахты. Так было при приезде любой семьи. Командир экипажа капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов установил новую традицию: первый ящик несет командир.

В моей службе в 343-м экипаже был такой случай. Уволились в запас многие матросы из турбинного отсека. На замену пришли молодые матросы из учебного отряда. Командира турбинной группы капитан-лейтенанта А. Е. Ружицкого сменил лейтенант В. С. Захаров. Приняли подводную лодку, часть личного состава прикомандирована из других экипажей дивизии. Несколько дней морячили. Переход в Полярный для постановки в док. Протечки были недопустимые, испаритель капризничал. Из прикомандированных один матрос

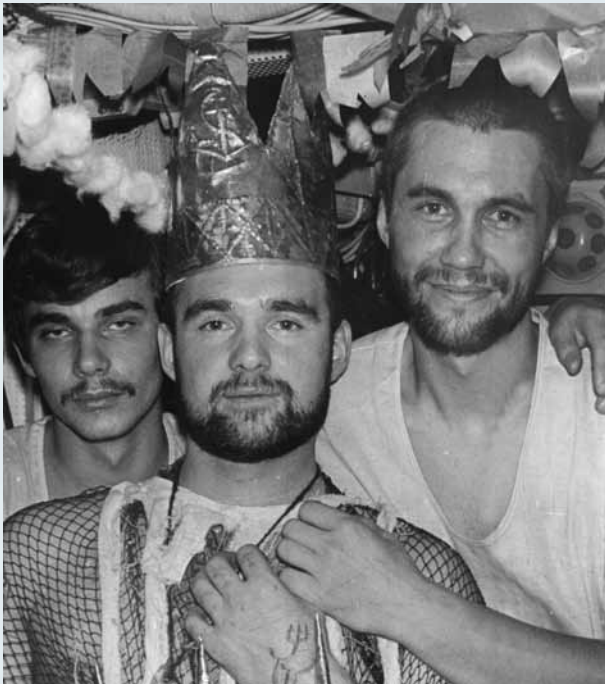
более-менее опытный водяник. Было трудно, но справились. Лейтенант — молодец, тудяга, с первых дней нашли общий язык. Да и вообще мне с командирами везло. В 343-м экипаже не было плохих командиров; если мы и роптали порой, что строгий, то из уважения.

Командир БЧ-5 С. А. Кротов командует по кораблю: «По местам стоять! Подводную лодку к бою, походу и погружению приготовить!» Кто лучше его, прослужившего в электромеханической боевой части подводной лодки от лейтенанта, командира группы дистанционного управления, до капитана 2-го ранга, командира БЧ-5, может знать и представлять, какие действия и манипуляции будет производить каждый из нас, что сейчас будет происходить в отсеках подводной лодки? К сожалению, не всех своих сослуживцев помню по именам и фамилиям, но лица помню. Матросы срочной службы приходили после 5–7 месяцев обучения в учебном отряде. Два с половиной года без увольнений и культпоходов. Фильмы в казарме по выходным дням, если не на вахте. Дежурный турбинист через два на третий, или наряд на камбуз, контрольно-пропускной пункт, в штаб рассыльным. Занятия по специальности, тренировки и учения по борьбе за живучесть, проворачивание оружия и технических средств, ремонт материальной части, приборки большие и малые, пополнение запасов воды пресной и питательной, воздуха высокого давления, масла, загрузка продуктов, перешвартовки, погрузка оружия, выход в море. И возвращение в базу — без аварий и поломок. Всё это боевая и политическая подготовка.

Белое море. Умба. Гидроакустический полигон. Наука проводит испытания научных идей. На борту посредники и контролеры. Подводная лодка в подводном положении. Команда с пульта ГЭУ: «Вывод установки». Не поверил. Команду повторили. Успел шепнуть бойцам, чтоб ничему не удивлялись и без суеты выполняли команды. Непривычное затишье в турбинном отсеке на лодке, находящейся на большой глубине. Были случаи, что падала защита, но не на такое продолжитель-



Новый год. Поход Нептуна по отсекам. 1983 год



ное время и не столько механизмов выводили из строя. Долгожданная команда: «Ввод ГЭУ». Подводная лодка дала ход. Посредник первым сделал вздох облегчения и жал всем руки как героям. Спасибо моим матросам. Почему моим?

Старшина команды больше всех по времени находится с подчиненными. У каждого из них свой характер, свои способности и особенности. Всех ждут дома живыми и здоровыми. Грустно и в то же время радостно провожать их при увольнении в запас. Одни, отслужив, уходят домой, спешат в объятья родных, а мы с другими, еще неопытными, уходим в простор голубой. Сегодня еще с ними, завтра уже без них. Какая заметная перемена. В памяти, что он служил моряком-подводником в 343-м экипаже. Пришел мальчишкой, ушел классным специалистом. Самой высокой оценкой нашей службы, поощрением ля нас всех — от старшины команды до командира подводной лодки — остаются слова благодарности матросов и старшин срочной службы, увольняющихся в запас, за то, что они живыми и здоровыми, возмужавшими возвращаются в свои семьи.

Расставаться всегда грустно. К новому месту службы ушли многие достойные офицеры экипажа, память о которых навсегда осталась у тех, кто с ними служил долгие годы. Штурман капитан 3-го ранга В. Кулиев уехал в училище в Баку преподавать астрономию; командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга Е. К. Логинов поступил в Военно-морскую академию; старший помощник командира капитан 2-го ранга А. А. Елькин назначен командиром экипажа подводной лодки нового поколения; командир БЧ-4 капитан 3-го ранга Н. А. Красев — в штаб флотилии; врач капитан медицинской службы П. А. Киселев — в госпиталь. На из место пришли новые офицеры, достойно продолжившие путь экипажа.

Заканчивается 1982 год. 343-й экипаж на борту ПЛА К-367. Командир экипажа капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов, старший на борту капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. Встреча нового 1983 года. Дед Мороз — химик-санитар Володя Агеенко, я

— Нептун, при мне черти. Сеть из-под картошки, корона, трезубец изготовлены моими бойцами под руководством капитан-лейтенанта Славы Мурого. На ластах, кармане разовых трусов бирка — LEVI'S.

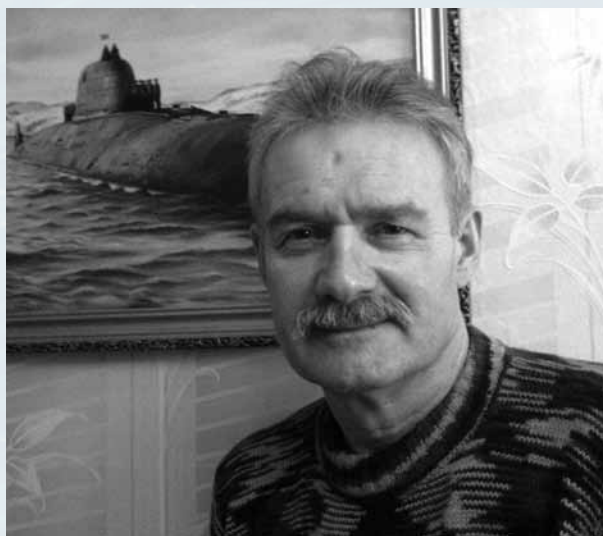
Прибыли в центральный пост. Всем находящимся на Главном командном пункте зачитал поздравление собственного сочинения в стихах. По приказу Нептуна были открыты души, и черти купали тех, на кого Нептун показывал.

В районе Азорских островов всплывали в надводное положение. Теплый, пьянящий воздух, огромный диск луны, большие яркие звезды над самой рубкой. По приходе в базу построения на пирсе с оркестром не было. Командующий 11-й флотилией вице-адмирал А. М. Устьянцев, всеми уважаемый и любимый Дядя Саша, спустился в подводную лодку и поздравил нас с успешным выполнением задания Родины. Как он выразился: — Вы находились в тепличных условиях, а наверху характерная гремихинская зимняя погода.

Что еще запомнил? Чувствовал себя уверенно, материальная часть работала исправно, ни одной аварийной тревоги.

По возвращении с моря женатых подменяли на вахте холостяки. На берегу ждали семьи. Огромное спасибо женам моряков-подводников. Они стойко переносили с нами тяготы и лишения службы. Ожидания, переезды, переживания, воспитание детей без бабушек и дедушек, надежный тыл. Это очень важно для службы моряка.

С первых дней службы в экипаже думал, что буду служить до конца, до пенсии. Но судьба распорядилась по-другому. Выбора не было: серьезно заболел мой сын. Жена часто уезжала к сыну на «большую землю». Остаться одному с тяжелой мыслью невыносимо. Стал бояться почтового ящика, плохих новостей по приходе с моря. Перевелся служить на 10-ю площадку в Западную Лицу на должность техника лаборатории. Нет, не



С. О. Ветров у изображения любимой подводной лодки. Грустно...

смог я там служить. Это не мое. Я подводник. Пришел к начальнику отдела кадров флотилии капитану 2-го ранга В. Г. Белоусову. К кому же еще, как не к бывшему командиру своего родного экипажа, идти. Владислав Григорьевич меня прямо спросил: «Сможешь сменить эту форму на зеленую?» Служить не на флоте? Нет, не смогу! Уволился с военной службы.

Лучшие годы жизни — служба на Северном флоте. Флот — это навсегда. Не любил нарядов на берегу (КПП, камбуз, комендатура, даже дежурным по команде). Помощником дежурного по подводной лодке чувствовал себя как рыба в воде. Когда сыну исполнилось 4 года, посчитал по вахтенному журналу (учет времени работы введенной установки), что я его не видел 2 года. Чтобы быть боевым экипажем, экипаж должен выходить в море. Я горжусь, что мне довелось служить в 343-м экипаже.

Помню всё и всех. Больно за развал Флота, за судьбы людей. Здоровья, счастья, семейного благополучия, семь футов под килем. Вечная память подводникам, кого с нами уже нет.



## Павел Васильевич Воробьев



Родился 30 октября 1949 года в г. Караганде Казахской ССР. Караганда — город шахтеров и металлургов. Детство прошло среди степей и терриконов шахт. Пейзажи довольно унылые и однообразные. Несмотря на такую обстановку, я и мои сверстники росли жизнерадостными и общительными детьми. Я в семье был вторым ребенком, а всего нас было пятеро. Отец — участник Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, имел боевые правительственные награды. О войне вспоминал тяжело и о боевых действиях рассказывать не любил. Гораздо больше любил вспоминать и рассказывать о своей работе. Родители были веселыми и романтичными людьми. Вероятно, поэтому всю свою жизнь, за исключением военных лет, они посвятили работе в геологических экспедициях. Часто мать вместе с отцом вспоминали о летних экспедициях и о красоте природы Казахстана. Было очень интересно слушать эти рассказы и представлять всё это наяву.

В 1955 году пошел в 1 класс. Было интересно каждый день узнавать что-то новое, ранее неизвестное. Никаких трудностей в обучении не испытывал, но и особого усердия не проявлял. По всей

вероятности, рассказы отца и матери повлияли на то, что ко времени окончания средней школы в 1966 году я уже имел специальность техника-геофизика и в июле 1966 года уехал в свой первый полевой сезон. Работа была очень интересная и подвижная. Работал в полевых партиях каждый год до мая 1968 года.

В мае 1968 года Ленинским районным военным комиссариатом г. Караганды был призван на военную службу. По заключению военно-врачебной комиссии был признан годным к службе в плавсоставе Военно-Морского флота и в составе команды отправлен на Балтийский флот, в форт Красная Горка в Ленинградской области. Сюда приезжали представители самых различных учебных заведений флота, рассказывали о своих училищах, школах и отрядах, агитировали поступать только в то заведение, о котором рассказывали они, так как оно самое лучшее на флоте. Рассказывали об условиях учебы и перспективах службы по завершении обучения. Выбрал для себя обучение в школе старшин-техников ВМФ при Учебном Краснознаменном отряде подводного плавания им. С. М. Кирова в Ленинграде, тем самым обрек себя на службу в подводном флоте как минимум на пять лет. Таково было условие при поступлении в школу

Прошел начальную военную подготовку, так называемый курс молодого матроса. Научили ходить строевым шагом, правильно носить флотскую форму одежды, петь строевые песни, выполнять строевые приемы с личным стрелковым оружием. Учили воинские уставы и текст военной присяги наизусть. В течение этого месяца было немало того, о чем раньше даже подумать не мог. Хозяйственные работы, наряд на камбуз, дневальный по роте. Поражало, что там, где раньше на поставленный вопрос следовало ответить коротко и предельно понятно «Да» или «Нет», сейчас следовало отвечать «Так точно» или «Никак нет». В строю

положено молчать. Командирам и начальникам не возражать. Ножку выше и ставить на всю ступню. По команде «Равняйсь!» голову повернуть направо так, чтобы правое ухо было выше левого. Поначалу казалось, что странностей на флоте всех не перечислить. Со временем всё отложилось, запомнилось, стало обычным. Принял военную присягу на верность Родине. Началась учеба.

Обучение проходил по специальности «электрик торпедный приборов управления торпедной стрельбой подводной лодки». Специальность нравилась, занимался старательно и с увлечением. Служба не тяготила. Времени хватало на всё. И на учебу, и на увольнения. В 1970 году обучение в школе старшин-техников ВМФ завершил с отличием. По окончании обучения было присвоено воинское звание «главный старшина». При распределении для дальнейшей службы выбрал Тихоокеанский флот.

Прибыл на Камчатку в распоряжение командующего 15-й эскадрой подводных лодок Камчатской военной флотилии. В отделе кадров эскадры был назначен на должность электрика торпедного минно-торпедной боевой части 120-го экипажа атомной подводной лодки проекта 627А 45-й дивизии подводных лодок с местом базирования в поселке Рыбачьем бухты Крашенинникова (Авачинская губа). Началась служба на флоте.

Осенью 1970 года завершалось реформирование 343-го экипажа 45-й дивизии. Экипажу предстояло пройти обучение в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске для эксплуатации новой атомной подводной лодки проекта 671. Мое желание познать что-то новое, более совершенное способствовало тому, что я перевелся для продолжения службы в этот экипаж. Сверхсрочники в возрасте, имеющие большой опыт службы, но обремененные семьями, не хотели идти на новые формирования, переводились на подводные лодки, остающиеся в составе дивизии. А нас, молодых специалистов, тем более изъявлявших желание служить на новых подводных лодках, без каких-либо проблем назначали в 343-й экипаж.

Окончательно сформированный экипаж прибыл в Обнинск. Перелет в Москву, переезд в Обнинск заслуживают отдельного повествования. Скажу только о том, что в Обнинске был очень жесткий режим секретности. Все, кто в разные годы проходил обучение в Обнинске — и офицеры, и сверхсрочники, в будущем мичманы, и старшины с матросами, — на всю жизнь запомнили человека, занимавшегося в Обнинске вопросами режима, — подполковника Кужима. Учебный центр — учебное заведение Военно-морского флота. Однако в то время невозможно было встретить в самом центре или в городе человека в морской форме. Весь состав учебного центра, и постоянный и переменный, носил форму внутренних войск МВД СССР. Прежде чем морякам попасть в Обнинск, их передевали в Москве, в Тушине, и только потом отправляли в УЦ ВМФ. На Киевском вокзале Москвы было запрещено появляться в морской форме.

Обучение в Обнинске проводилось очень интенсивно. Учебный центр постоянно развивался. Совершенствовалась учебно-материальная база. Преподаватели — в большинстве своем офицеры, прошедшие службу на подводных лодках. Они хорошо знали, чему и как необходимо учить подводников, обладали опытом службы, прекрасной методической подготовкой. В учебном центре заканчивался монтаж оборудования и тренажеров для проекта 671. Вся техника была именно с подводной лодки этого проекта. Тренажеры позволяли имитировать реальную обстановку в море. Нас учили не только специальности. Все члены экипажа, независимо от того, к какой боевой части они относятся, изучали устройство подводной лодки, учились на практике использовать водоотливные средства и другие средства борьбы за живучесть, а также средства индивидуальной защиты. Проводились тренировки и корабельные учения по борьбе за живучесть.

Экипаж приобретал черты и свойства дружного сплоченного коллектива. Этому способствовали занятия по физподготовке, проведение соревнований по бегу на лыжах, волейболу, футболу.

Большую целенаправленную работу по сплочению экипажа проводили командир экипажа капитан 2-го ранга Г. И. Шалыгин, старший помощник командира капитан 3-го ранга А. К. Кузнецов, заместитель командира по политической части капитан 3-го ранга Л. А. Осипов.

В мае 1971 года экипаж окончил обучение в учебном центре и убыл из Обнинска к своему новому постоянному месту базирования — на Северный флот, в губу Западная Лица Мотовского залива. Экипаж был включен в состав 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок — первого в ВМФ СССР соединения атомных подводных лодок. Экипажу предстояло отработать полный курс задач боевой подготовки, выполнить боевые упражнения, получить опыт эксплуатации подводной лодки проекта 671. Не всё было в эти первые годы гладко. Были проблемы и вопросы, которые пришлось решать новому командиру капитану 1-го ранга А. Н. Коржеву и его заместителю по политической части капитану 2-го ранга В. Н. Кушнiru. Строгость, а порой жесткость командира, его требовательность и принципиальность в отношении

подчиненных способствовали тому, что задача, поставленная перед экипажем командованием 3-й дивизии — вывести экипаж в состав сил постоянной боевой готовности — была успешно выполнена. Экипаж был готов к выполнению сложных и ответственных задач в море.

В 1972 году мне было присвоено воинское звание «мичман», я был назначен на должность старшины команды электриков торпедных минно-торпедной боевой части 343-го экипажа. Свой первый дальний поход с задачами боевой службы совершил в июле — сентябре 1973 года на ПЛА К-323 «50 лет СССР» в Средиземное море. Приобрел бесценный опыт длительного нахождения в море без всплытия в надводное положение; содержания материальной части заведования в исправном и постоянно боеготовом состоянии; проведения тренировок корабельного боевого расчета в море.

В августе — ноябре 1974 года в составе экипажа на подводной лодке К-438 совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море. Старшим в походе был назначен командир 173-го экипажа дивизии капитан 1-го ранга В. Е. Соко-



Боевая служба на К-438. В кают-компании. *Первый ряд (слева направо):* заместитель командира по политической части капитан 3-го ранга В. Н. Кушнir, старший кок-инструктор мичман А. С. Иванюша, старший помощник командира капитан 2-го ранга А. К. Кузнецов. За замполитом мичманы: В. А. Костин, А. К. Ильющко, Дожнин, С. Н. Юрченко, А. Н. Грибов. За старпомом мичманы: В. Н. Решетников, В. М. Иванюк, П. В. Воробьев, М. Д. Тишин, В. И. Куцый. *Средиземное море. 1974 год*

лов — опытный командир, на время плавания был наделен правами заместителя командира дивизии. Это было первое серьезное испытание экипажа на зрелость и боеготовность. Это была боевая служба на повышенную автономность, продолжалась она 87 суток. Длительный период времени подводные лодки дивизии не имели в походах акустических контактов с иностранными подводными лодками. Наши гидроакустики командир группы Саша Ковалев, старшина команды Володя Казанских, техник-гидроакустик Володя Иванюк обнаружили иностранную подводную лодку и поддерживали с ней контакт более часа.

В 1975 году экипаж принимал участие в учениях Военно-Морского флота под руководством Главкома ВМФ СССР Адмирала Флота Советского Союза С. Г. Горшкова. Учения проходили в северо-восточной части Атлантики. Экипажу была поставлена задача поиска, установления слежения и атаки конвоя условного противника. В сложных погодных условиях, практической торпедой с установками на потопление, был атакован крейсер из состава сил охранения конвоя. Задачи учения выполнены успешно.

С 1971 года состав экипажа претерпел существенные изменения. Часть офицеров и мичманов Камчатского формирования перешли на другие подводные лодки и экипажи дивизии, сменили место службы. Полностью обновился состав старшин и матросов срочной службы. В 1975 и 1976 годах экипаж прошел подготовку в Учебном центре ВМФ в Обнинске. Экипаж получил новые знания и практический опыт исполнения должностных обязанностей. Отработаны мероприятия по слаженности действий Главного командного пункта подводной лодки, командных пунктов и боевых постов боевых частей в различных ситуациях, в том числе по борьбе за живучесть подводной лодки, оружия и технических средств.

В августе — октябре 1977 года в составе экипажа я совершил поход на ПЛА К-481 в Северный Ледовитый океан с задачей обеспечения безопасности перехода атомного ледокола «Арктика» из

порта Мурманск в географическую точку Северного полюса и обратно. Кроме того, 343-й экипаж обеспечил выполнение задания исследовательской научной группы. ПЛА К-481 находилась под паковым льдом Арктики, не всплывая, 28 суток. Старший на борту подводной лодки заместитель командира 3-й дивизии Герой Советского Союза капитан 1-го ранга В. Е. Соколов высоко оценил действия экипажа. В 1977 году мне была присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В 1978 году в составе экипажа в поселке Вьюжном Мурманской области принимал ПЛА К-369 от судоремонтного завода «Нерпа» после завершения выполнения на ней среднего ремонта. Это была первая подводная проекта 671, на которой был проведен средний ремонт оружия и технических средств. В этом же году был награжден юбилейной медалью «60 лет Вооруженных Сил СССР». В 1979 году был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. Показал хороший уровень подготовки и практических действий в составе корабельного боевого расчета экипажа, в том числе при выполнении внезапного боевого упражнения НТ-6 — стрельба боевой торпедой по береговому объекту (мысу Пикшуев в Мотовском заливе). Награжден медалью «За безупречную службу» III степени.

В июне — августе 1980 года в составе экипажа выполнил задачи боевой службы в дальнем походе на ПЛА К-438 в восточную часть Средиземного моря. В 1981 году перешел с экипажем к новому постоянному месту базирования 3-й дивизии в город Мурманск-140 (Гремиху).

За время службы в 343-м экипаже никогда не было аварий или чрезвычайных ситуаций, тем более связанных с гибелью личного состава. Это говорит о серьезном отношении к подготовке людей и техники к выходу в море. Выходы были самые различные и по своему назначению, и по продолжительности, и по важности. Но всегда на первом месте стояли вопросы безопасности плавания, исключения травматизма и аварийности, обеспече-

ния сохранности жизни и здоровья людей. С нами никогда не работали психологи или психотерапевты, но весь экипаж всегда был готов к походам и морально, и профессионально. Во время походов мы встречали и государственные праздники, и Новый год, и дни рождения. Никогда никто не был забыт, несмотря на сложности похода и непредвиденные обстоятельства. О дне рождения объявляли по громкой связи. Именинника приглашали в центральный пост. От имени всего экипажа командир поздравлял его и вручал торт, который выпекал старший кок-инструктор Анатолий Иванов. В этих походах не только отрабатывали боевые задачи, но и проводили испытания новой техники, пытались разгадать загадку «квакеров» и еще многие другие. Экипаж был настолько сплочен и отработан, что ему были по плечу абсолютно любые задачи.

Участник четырех походов на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден медалью «300 лет Российскому флоту».

В апреле 1983 года был уволен в запас Вооруженных Сил СССР по окончании условий контракта.

Женат. Жена Галина Владимировна. Брак зарегистрирован в 1970 году по окончании обучения в школе старшин-техников. Ко времени увольнения в запас у меня уже росли две дочери, и мы всей семьей переехали в город Ленинград. Квартира была, пришло время обустроить свой быт в новых жизненных условиях.

Пока приспособивался к жизни гражданского человека, пришлось поменять несколько мест работы и специальностей. Было тяжело отвыкать от ставшего привычным уклада флотской жизни, к которому в свое время приходилось тоже привыкать.

Но время берет свое. В 1988 году был принят на должность автослесаря на станцию технического обслуживания автомобилей «Купчино». Работать приходилось много. Работа представляла определенный интерес.

В 2010 году был уволен по состоянию здоровья. В настоящее время не работаю. Занимаюсь на дачном участке. У меня трое внуков и внучек. Их возраст 12, 13 и 18 лет.

## Владимир Николаевич Генералов



Родился 1 сентября 1961 года в г. Светлом Оренбургской области. Детские и школьные годы прошли без каких-либо особенностей. Успешно сдал выпускные экзамены за среднюю школу.

В ноябре 1979 года Люберецким городским военным комиссариатом Московской области был призван на действительную военную службу. Военно-врачебная комиссия определила годным для службы в плавсоставе Военно-Морского флота. В составе команды убыл в Ленинград, в 506-й учебный Краснознаменный отряд подводного плавания. Поступил в школу техников ВМФ этого же учебного отряда. Прошел курс начальной военной подготовки, принял военную присягу. Обучение проходил по специальности «торпедист подводных лодок».

В декабре 1981 года окончил обучение в школе техников, получил диплом о среднем техническом образовании, было присвоено воинское звание «мичман». Для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на Северный флот, в 11-ю флотилию подводных лодок. 24 декабря 1981 года в отделе кадров объединения получил назначение на должность старшего специалиста-торпедиста минно-торпедной боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок и за несколько месяцев до того перешел к своему новому постоянному месту базирования в г. Мурманск-140 (Гремиху).

За время службы в минно-торпедной боевой части 343-го экипажа был участником дальних походов на боевую службу: в декабре 1982 — феврале 1983 года на К-367 с командиром экипажа капитаном 2-го ранга Михаилом Юрьевичем Кузнецовым в район Центральной Атлантики и к Восточному побережью США; в июне — августе 1984 и в январе — марте 1986 года на ПЛА К-481 с командиром экипажа капитаном 1-го ранга Александром Николаевичем Шпортько в Средиземное море. Ветеран «холодной войны» на море.

В марте 1987 года был назначен на должность старшины команды гидроакустиков радиотехнической службы атомной подводной лодки К-147 проекта 671 3-й дивизии подводных лодок. В мае 1987 года с указанной должности уволен в запас ВМФ по окончании условий контракта.

Женат. В браке 23 года. Двое детей. После увольнения с военной службы живу и работаю в Московской области.

## Владимир Васильевич Глинский



Родился 12 мая 1960 года в Белорусской ССР на станции Трацилово Толоченского района Минской области. Родители: отец Василий Васильевич, 1936 года рождения, рабочий железнодорожной станции; мать Валентина Владимировна, 1938 года рождения, домохозяйка. После меня в семье родились две девочки: Галина в 1967 году и Светлана в 1969 году. Дошкольные годы прошли на станции Трацилово без каких-либо особенностей, как и у большинства мальчишек того времени.

В 1967 году пошел в 1 класс Колосовской восьмилетней школы. Учился средне, больших усилий не прилагал. Больше всего интересовала физкультура. Зимой увлекался лыжами, летом рыбалкой. Участвовал в школьных соревнованиях. Выполнял отдельные пионерские и комсомольские поручения, активистом не был. В летние каникулы помогал на сенокосе и на льнообработке.

В 1975 году окончил 8 класс и поступил в профессионально-техническое училище на специальность «электрогазосварщик». Специальность нравилась, учился с желанием и увлеченно. Весной 1978 года окончил ПТУ, по распределению



попал на завод «БелАЗ» в Минске по полученной специальности. На заводе проработал до призыва в армию.

В октябре 1979 года Смолевическим РВК Минской области был призван на военную службу. Прошел военно-врачебную комиссию, был признан годным к службе в плавсоставе ВМФ. Был направлен в учебный отряд Балтийского флота в г. Пионерск Калининградской области. Переодели во флотскую форму, дал согласие на обучение в школе мичманов-техников ВМФ. Был направлен в Ленинград, в 506-й учебный Краснознаменный отряд подводного плавания.

Прошел курс молодого матроса, принял военную присягу. Прошел специальную медицинскую комиссию, по результатам которой был определен для обучения по специальности «гидроакустика подводных лодок». Специальность понравилась. Учиться было интересно, узнавал много интересного, ранее неизвестного. Проявлял старание. Дисциплинарных взысканий не имел. Ходил в увольнения, посещал театры и музеи, кино и танцы, знакомился с девушками.

В декабре 1981 года обучение в учебном отряде закончилось с присвоением воинского звания «мичман», и по моему личному желанию я был направлен на Северный флот в 3-ю дивизию атомных подводных лодок проекта 671. В отделе кадров флотилии подводных лодок получил назначение в 343-й экипаж этой дивизии на должность старшего специалиста-гидроакустика. Экипаж еще только перешел к новому месту базирования в гарнизон Мурманск-140, принял подводную лодку и готовился к выходу на боевую службу.

Начальник радиотехнической службы капитан 3-го ранга Николай Алексеевич Красев задал мне интересовавшие его вопросы, рассказал об экипаже, команде гидроакустиков, с которой еще предстояло познакомиться, поставил задачи ближайшего будущего: сдать зачеты на допуск к самостоятельному обслуживанию материальной части своего заведования, несению ходовой вахты на гидроакустическом комплексе и исполнению обязанностей в составе наряда внутренней и гарнизонной службы.

Неоценимую помощь в решении этих задач оказали мои начальники и сослуживцы: старшина команды гидроакустик мичман Володя Казанских и техник-гидроакустик мичман Володя Иванов.

Изучил заведование, правила его эксплуатации и боевого использования. При отработке задач боевой подготовки в полигонах, выполнении боевых упражнений практическим оружием, на тренировках и учениях по специальности и по борьбе за живучесть получил опыт практических действий подводника в море в различных ситуациях. Особое внимание уделялось ежедневным

тренировкам по классификации шумов — основному предназначению гидроакустика.

В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа совершил свой первый автономный поход на боевую службу в район Азорских островов и к Восточному побережью США на подводной лодке К-367.

Летом 1984 года на ПЛА К-481 был участником автономного похода на боевую службу в Средиземное море. В этом же году женился и был назначен старшиной команды гидроакустиков 343-го экипажа.

В январе — марте 1986 года на подводной лодке К-481 совершил свою первую самостоятельную боевую службу в должности старшины команды в Средиземном море. Получил уверенность в своих действиях по поиску, обнаружению и классификации иностранных подводных лодок, руководству подчиненными, технической эксплуатации и боевому использованию акустических средств. В июне 1986 года родился сын, в декабре 1987 года дочь.

За время службы совершил три дальних похода на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден медалями «70 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу» III степени. В мае 1991 года уволен в запас по окончании условий контракта.

После увольнения в запас работал машинистом аммиачно-холодильных установок на городском молочном заводе и в железнодорожной дистанции пути г. Борисова Минской области Республики Беларусь. В настоящее время проживаю в Борисове.



## Николай Васильевич Горбокoнь



Родился 23 августа 1963 года в селе Копиевке Тульчинского района Винницкой области Украинской ССР в семье колхозников. В семье была еще старшая сестра Раиса, 1961 года рождения. Ранее детство и школьные годы прошли в родном селе.

В 1970 году начал обучение в 1 классе сельской восьмилетней общеобразовательной школы, которую окончил в 1978 году. Учился легко и с интересом. В свидетельстве о неполном среднем образовании только по алгебре «хорошо», по остальным предметам «отлично». За достижения в учебе награждался почетными грамотами. Рано научился плавать. Любил соревноваться в заплывах наперегонки. Из увлечений были фотография и ремонт велосипеда. В седьмом классе проявился интерес к радиолюбительству. Знаний не хватало. Большинство работ делалось эмпирическим путем. Основное достижение тех лет — радиопередатчик, собранный на основе пятиваттного усилителя и схемы радиоприставки из технического журнала.

Во время летних каникул работал в колхозе и на домашнем огороде. Работа самая обычная и привычная для села: посадка овощей, их пропол-

ка от сорняков, сбор урожая плюс заготовка корма для домашних животных.

В 1978 году, по окончании 8 класса, по совету сестры поступил в пищевой техникум в г. Тирасполе (Молдавская ССР) на отделение «Холодильно-компрессорные машины и оборудование». Учился прилежно, был одним из лучших студентов техникума. Увлекался спортом, посещал спортивные секции, участвовал в соревнованиях. Имел второй спортивный разряд по вольной борьбе. По окончании техникума в феврале 1982 года получил направление на работу в Кишинев мастером по ремонту охлаждаемых витрин.

В апреле 1982 года Тираспольским РВК был призван на военную службу. На республиканском сборном пункте был включен в команду «150-Б. Морфлот» и отправлен на Северный флот, в г. Северодвинск. Изъявил желание обучаться в учебном отряде ОСНАЗ в Киеве. В мае 1982 года в учебном отряде города Киева принял военную присягу. Обучение проходил в группе радиомастеров. По окончании учебного отряда был отправлен на Северный флот во флотский экипаж города Североморска, а оттуда в гарнизон Мурманск-140 на 11-ю флотилию подводных лодок.

Был назначен командиром отделения передающего радицентра 521-го узла связи. Одним из первых из молодых матросов сдал зачеты на самостоятельное обслуживание заведования, был допущен к несению боевого дежурства на передающем центре.

Весной 1983 года изъявил желание продолжить службу в качестве мичмана на 1654-м складе средств связи флотилии подводных лодок. 13 июня 1983 года приказом командующего 11-й флотилией ПЛ СФ назначен на должность техника — начальника мастерской ремонта и консервации 1654-го склада средств связи с присвоением воинского звания «мичман».

В конце 1984 года проявил интерес к службе на подводных лодках. Прошел собеседование с командиром боевой части связи — начальником радиотехнической службы 343-го экипажа атомной подводной лодки 3-й дивизии. В январе 1985 года был назначен на должность старшины команды радиометристов 343-го экипажа. При сдаче зачетов на допуск к самостоятельному обслуживанию своего немалого заведования пришлось хорошо потрудиться. Много было неизвестно, в новинку. Особенно вопросы боевого использования радиолокационных средств. Хорошая теоретическая подготовка по основам радиотехники и желание освоить материальную часть своего заведования вновь назначенного на должность мичмана встретились с огромным практическим опытом боевого использования радиолокационных средств и способностью обучать подчиненных лучшего начальника РТС в дивизии и дали желаемый результат — уже в 1987 году по итогам боевой подготовки мичман Н. В. Горбоконь приказом командира 3-й дивизии ПЛ капитана 1-го ранга В. Д. Ямкова был объявлен «Лучшим радиометристом 3-й дивизии ПЛ».

В 1985 году женился. Привез жену в гарнизон. Получил квартиру. В 1986 году в составе экипажа на ПЛА К-481 совершил автономный поход на боевую службу в Средиземное море. Задачи боевой службы выполнены с оценкой «отлично».

Поломок материальной части не имел, нарушений правил боевого использования радиолокационных средств не допускал. Материальную часть боевого поста содержал в постоянной готовности к применению по назначению. Повысил свой профессиональный уровень, знания по устройству подводной лодки и борьбе за ее живучесть. По результатам испытаний была присвоена классная квалификация «Специалист 2 класса». По итогам зимнего периода обучения был объявлен отличником боевой и политической подготовки. По итогам 1986 учебного года объявлен «Отличником ВМФ».

Весной 1987 года сдал экзамен на присвоение классной квалификации «Специалист 1 класса». В июле 1987 года в семье родились сыновья — двойня. В феврале 1988 года приказом Министра обороны СССР награжден юбилейной медалью «70 лет Вооруженных Сил СССР». В связи со сложным семейным положением в 1988 году принял решение о переводе на береговую должность.

В августе 1988 года приказом командующего Черноморским флотом назначен на должность техника отдела радиопередающих устройств узла связи Черноморского флота. Место дислокации — поселок Первомайский Краснодарского края.

В 1992 году в связи с развалом Советского Союза, а также тем, что все мои родственники и родственники жены проживали на территории Украины, принял решение о переводе и дальнейшей службе в Вооруженных силах Украины. С планируемым переводом не получилось, должность оказалась занята. В октябре 1992 года был назначен в 98-ю Севастопольскую бригаду связи на должность начальника радиомастерской АТО-2 ремонтной роты. Место дислокации бригады — село Старычи Яворовского района Львовской области. Принял присягу на верность народу Украины. Присвоено воинское звание «прапорщик».

В 1994 году сыновья пошли в первый класс средней общеобразовательной школы в селе Старычи, по месту службы и жительства.

В 1999 году присвоено очередное воинское звание «старший прапорщик». В сентябре 2003 года был назначен на должность техника — начальника поверочной лаборатории измерительной техники ремонтной роты.

В ноябре 2004 года приказом Министра обороны Украины награжден юбилейной медалью «10 лет Вооруженных сил Украины».

В октябре 2005 года был назначен на должность командира ремонтного взвода ремонтной роты 98-й Севастопольской бригады связи. 29 декабря 2005 года уволен в запас в связи с реформированием Вооруженных сил Украины и ограничениями по состоянию здоровья.

После увольнения в запас проживал с семьей в селе Старычи. В 2006 году поступил на работу во-

дителем бензовоза в нефтяную компанию ANP, в настоящее время «УкрНафта», в которой работаю до настоящего времени.

В июне 2004 года сыновья окончили школу. Александр завершил обучение с золотой медалью. Затем окончил факультет телекоммуникаций Львовского государственного политехнического университета.

Работает во Львове техническим консультантом в совместной украинско-немецкой компании. Сергей прошел обучение в кинологическом центре погранвойск Украины в Великих Мостах Львовской области и в воинском звании «старшина» служит сверхсрочником в Западном региональном управлении пограничных войск Украины.

## Евгений Вячеславович Жирухин



Родился 28 ноября 1961 года в станице Каневской Каневского района Краснодарского края. Отец Вячеслав Никифорович, 1938 года рождения. Донской казак. Работал по обслуживанию нефтяных скважин на тампонажном агрегате водителем. Мать Лидия Михайловна, 1940 года рождения. Кубанская казачка. Будущие родители познакомились в 1958 году на танцплощадке парка культуры и отдыха станицы Каневской. В 1959 году был зарегистрирован их брак. Дружно и счастливо прожили 46 лет. Умерли в мае 2005 года. Я единственный ребенок в семье. Родных братьев и сестер нет.

В 1966 году отец был направлен в заграничную командировку в дружественный Афганистан в качестве водителя тампонажной машины для работы в нефтяной промышленности республики. Вся семья отбыла в эту страну вместе с отцом. Из Афганистана возвращаемся в 1969 году по окончании срока действия контракта в г. Краснодар.

В школу начал ходить в 1969 году. В 1 классе учиться было трудно. Самые большие проблемы возникали с математикой. Благодаря стараниям

учителей, их доходчивому объяснению и внимательному отношению во мне смогли разбудить интерес к обучению. Со временем трудности были преодолены. Больше всего любил физкультуру, особенно в летний период, когда на школьном стадионе можно было погонять мяч. Не любил ботанику, считал этот предмет самым скучным и неинтересным. Посещал школьный духовой оркестр, играл на теноре. Оркестр меня очень привлекал, мне там было интересно. В летние каникулы со школьным оркестром выезжал в детские оздоровительные и пионерские лагеря, участвовал в концертах. В школе играл на торжественных мероприятиях.

Ходил в спортивные секции при сельскохозяйственном институте. Увлекался многими видами спорта, в том числе боксом и борьбой. Участвовал в соревнованиях по тяжелой атлетике, был награжден почетными грамотами. В школе по всем предметам проводились олимпиады. Я в них не принимал участие, это занятие для меня было скучным и никакого интереса не вызывало.

С детства родители приучали меня к физическому труду. Каждый год в летние каникулы я по месяцу работал на кирпичном или солодовенном заводе. Как объяснял отец, это делалось для профилактики — чтобы бесцельно не болтался по улицам и чтобы голову не посещали глупые мысли. Мои бабушка и дедушка жили в станице, и я любил летние каникулы проводить у них. Бабушка работала в колхозе поваром. Много времени проводил у нее в бригаде в поле. Постоянно был при деле. Работал в колхозе. Был водовозом, перевозил брикетированную солому. Ведь во мне бурлила кровь казака. Я выпрашивал коня у колхозного конюха и любил скакать на нем. Это захватывало, волновало, создавало настроение. Зимние каникулы проходили менее интересно. Ведь в Краснодарском крае не каждую зиму снег выпадает. На лыжах покататься негде.

По достижении семнадцати лет был приписан к Ленинскому РВК г. Краснодара. В нашем роду было много военных. Среди дедов были генералы, полковники и майоры. Мой двоюродный брат капитан 3-го ранга, начальник Почетного караула Черноморского флота. Дядя капитан-лейтенант, минер-подводник Северного флота. Участник Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Военную службу проходил в 1939–1958 годах. Крестный принимал участие в боевых действиях на торпедных катерах. У меня было достаточно семейных героев для подражания, я с раннего детства знал, куда пойду служить, когда придет это время.

Школу окончил в 1979 году со средними результатами. После школы военный комиссар района направил меня в Новороссийскую морскую школу ДОСААФ, где я приобрел специальность электрика-слаботочника. После завершения обучения в школе поехал к брату в Севастополь. Брат посоветовал поступать и учиться в школе техников Военно-Морского флота. Долго меня убеждать было не надо, я согласился. Выбор был сделан. Родители мой выбор приняли с радостью и одобрили. Позже я узнал, что это был реализован семейный заговор между моими родителями, дядей и братом. Таким образом они исключили мой возможный призыв и направление для службы в Афганистан.

12 мая 1980 года Ленинский районный военный комиссар г. Краснодара призвал меня на военную службу. Ни у кого из состава военно-врачебной комиссии ко мне вопросов не возникло. Поскольку флот, как место военной службы, был определен заранее, то я готовил себя к этой службе загодя, в том числе и в физическом плане. С краевого сборного пункта прибыли в г. Севастополь во флотский экипаж Черноморского флота, где призывников распределили по учебным частям флота. Был направлен в 7-й учебный отряд Черноморского флота в Севастополь. В учебном отряде переодели во флотскую форму, о которой я мечтал с детства. Начальная военно-морская подготовка

пришлась на летний период. В Севастополе летом жарко. Привыкать к военной службе было тяжело. Особенно выматывали строевые занятия. Местом проведения строевой подготовки, где инструкторы учили нас особенностям и премудростям движения строевым шагом, была называемая матросами между собой «аллея любви» — здесь прививали любовь к строю, движению и поведению в строю, одиночной строевой подготовке с оружием и без него, слаженности действий в составе подразделений. «Аллея любви» обильно полита курсантским потом многих поколений.

14 июня 1980 года принял военную присягу на верность стране. В учебном отряде получил специальность ракетчика для надводных кораблей. Активно занимался гиревым спортом. Неоднократно был награжден грамотами, попадал на страницы газеты отряда как лучший спортсмен части. По завершении обучения в учебном отряде написал рапорт с просьбой направить для дальнейшего обучения в школу техников ВМФ. В октябре 1980 года был зачислен в школу техников ВМФ им. адмирала Ф. С. Октябрьского в Севастополе. Было предложение обучаться по специальности радиотелеграфиста. Тесты на годность по специальности прошел успешно. Преподаватели радиодела были строгие, но справедливые. Обучение проводилось на очень высоком уровне. Нас учили всем особенностям специальности. Знаний и опыта этим преподавателям было не занимать. Они служили на кораблях флота и знали, что конкретно необходимо в море.

Я был дисциплинирован и исполнительен. Службой не тяготился, этот путь я выбрал сознательно и надолго. Ходил в увольнение. Севастополь не может не понравиться. Город — история русского флота. Добрые, приветливые жители, улыбающиеся девушки. Любил гулять по Приморскому бульвару.

В декабре 1982 года окончил школу техников ВМФ. Присвоено воинское звание «мичман». В руках диплом о среднем техническом образовании, кортик и предписание, согласно которому

для дальнейшего прохождения службы я должен убыть на Северный флот — в 11-ю флотилию подводных лодок в г. Мурманск-140. Был назначен, в соответствии с профилем подготовки в школе техников, в боевую часть связи на сторожевой корабль проекта 50 «Кугуар». Организационно СКР входил в состав 1-го дивизиона противолодочных кораблей 2-й бригады кораблей охраны водного района 11-й флотилии. Принял решение, что на надводном корабле служить не буду.

Видел ошвартованные у причалов подводные лодки. Узнал, где находится штаб 3-й дивизии подводных лодок, и отправился к флагманскому связисту дивизии капитану 2-го ранга Анатолию Ивановичу Коломийцу. Объяснил ситуацию и желание служить на подводной лодке. А. И. Коломиец меня выслушал и отправил на этаж, на котором размещался экипаж, несколько дней назад вернувшийся с боевой службы. Сказал, чтобы я подошел к командиру боевой части связи капитану 3-го ранга Николаю Алексеевичу Красеву: «Всё будет зависеть от него, возьмет ли он тебя к себе». Я был понят, мое желание удовлетворено. В феврале 1983 был назначен на должность старшего радиотелеграфиста боевой части связи 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии.

Необходимо было оправдывать оказанное доверие. Изучал устройство подводной лодки. Сдавал зачеты. В отсутствие экипажа, будучи командированным, выходил в море на других подводных лодках дивизии. Прошел установленный на флоте обряд посвящения в подводники: при первом погружении надлежало выпить плафон забортной морской воды, набранной на глубине погружения, и поцеловать кувалду, смазанную солидолом. Приобретал опыт обслуживания материальной части своего заведования, повышал операторские навыки как радиотелеграфиста, стал понимать и разбираться в вопросах организации связи подводных лодок. Было сложно, напряженно и ответственно. Самое главное — в этом экипа-

же было у кого учиться. Командир БЧ-4 — лучший командир боевой части связи 3-й дивизии. Очень многому меня научил по организации радиосвязи. Старшина команды радиотелеграфистов мичман Владимир Николаевич Коломиец (думал, что он родственник флагманского, оказалось — однофамилец) — мастер военного дела. Техник ЗАС (за-секречивающей аппаратуры связи) мичман Юрий Михайлович Гуменник. Все они помогли мне много узнать и понять, и не только по специальности.

В июне — августе 1984 года в составе экипажа на подводной лодке К-481 совершил свой первый дальний поход на боевую службу в Средиземное море. Помню, как форсировали Гибралтар, как проходили сеансы связи, как передавали донесения на берег, как отмечали день подразделения. Для меня все было впервые и интересно.

В апреле 1985 года по собственному желанию перешел для дальнейшего прохождения службы на ПЛА К-438 3-й дивизии на равнозначную должность старшего специалиста-радиотелеграфиста — по причине того, что на начальном этапе службы не все получалось по вопросам специальности. По прошествии некоторого времени в совершенстве овладел специальностью, был признан лучшим специалистом связи ПЛА К-438. В 1987 году присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса». На К-438 совершил поход на боевую службу в Средиземное море. В 1988 году награжден медалью «70 лет Вооруженных Сил СССР», в 1990 году — «За безупречную службу» III степени. В январе 1991 года уволен в запас Военно-Морского флота по выслуге лет.

Женат вторым браком. Брак заключен в 1991 году. Жена Анжелика Николаевна. Четверо детей: дочери Анна и Виктория, 1989 года рождения; сын Олег и дочь Ирина 1992 года рождения.

Семья проживает в городе Краснодаре. После увольнения с военной службы занимался коммерческой деятельностью. Со временем понял, что это занятие не для меня. Вернулся на флот. Хожу в море на судах заграничного плавания.

## Федор Васильевич Зражевский



Родился 1 января 1953 года на станции Шубаркудук Темирского района Актюбинской области Казахской ССР. В этом же населенном пункте прошли дошкольные и школьные годы. В 1960 году пошел в 1 класс средней школы, которую окончил в 1970 году.

В мае 1973 года Темирским РВК Актюбинской области призван на военную службу. Призывной военно-врачебной комиссией военкомата был признан годным к службе в плавсоставе ВМФ и направлен для обучения в 4-й учебный отряд Балтийского флота в г. Кронштадте. Прошел обучение в школе техников ВМФ, которую окончил в августе 1974 года по специальности «техник-электромеханик надводных кораблей». Было присвоено воинское звание «мичман».

По окончании обучения для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на Северный флот в 1-ю Краснознаменную флотилию подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива. Отделом кадров объединения был назначен на должность старшины команды зарядово-преоб-



разовательной станции № 1 электромеханической службы тыла флотилии подводных лодок. На указанной должности прослужил до августа 1978 года.

Исъявил желание служить на подводной лодке, о чем написал рапорт и подал по команде. В августе 1978 года был назначен на должность техника-электрика электротехнического дивизиона электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок. По прибытии в экипаж был определен в 5-й отсек подводной лодки. Сдал установленные зачеты на допуск к самостоятельному обслуживанию своего заведения, несению корабельного дежурства и вахты.

В 1979 году в составе экипажа был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. В июне — августе 1980 года совершил дальний поход на боевую службу на ПЛА К-438 в Средиземное море.

За время службы в 343-м экипаже был участником дальних походов на боевую службу:

— в 1981 году с экипажем К-481 на ПЛА К-481 в Средиземное море;

— в декабре 1982 — феврале 1983 года на ПЛА К-367 в Центральную Атлантику и к Восточному побережью США;

— в июне — августе 1984 года на К-481 в Средиземное море;

— в феврале — апреле 1986 года на К-481 в Средиземное море.

Неоднократно был поощрен командованием экипажа и боевой части за успехи в боевой и политической подготовке, примерную воинскую дисциплину, грамотное исполнение должностных обязанностей, безаварийную эксплуатацию технических средств.

Награжден медалями «60 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу» III степени, Медалью Н. Г. Кузнецова.

Была присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В 1987 году уволен в запас по окончании срока контракта.

После завершения военной службы всей семьей переехали на постоянное место жительства в г. Актюбинск, в котором жил и работал до 2000 года. В 2000 году переехал жить в Германию. В настоящее время проживаю и работаю в г. Нюрнберге.

Ветеран «холодной войны» на море.

Женат. Жена Екатерина Робертовна. Брак зарегистрирован в 1974 году в Западной Лице. Двое детей, родились на Севере. Один внук.



## Анатолий Степанович Иванюша



Родился 2 июня 1951 года в селе Сычовке Черкасской области Украины в крестьянской семье. Детство прошло в родном селе. Я третий ребенок в семье, всего у меня было пять братьев и младшая сестра. Пас коров, гонял футбольный мяч, воровал коней. В 1958 году пошел в школу. Учился средне, большого старания не проявлял, хотя способности к обучению имелись. Не хватало усидчивости и контроля. Хулиганом не был, но и примерностью поведения не отличался. Помогал родителям по хозяйству. По окончании 8 класса средней школы уехал в Севастополь и поступил в профессионально-техническое строительное училище. По окончании ПТСУ получил профессию «монтажник». Жил в Севастополе, работал монтажником в Балаклаве в войсковой части, которая строила на берегу моря корпуса для военного научно-исследовательского института. Был присвоен 3 разряд.

В ноябре 1969 года Ленинским РВК города Севастополя призван на действительную военную службу. Перед призывом окончил школу ДОСААФ по специальности «рулевой сигнальщик». В военкомате прошел медицинскую комиссию.

Признан годным к службе в плавсоставе ВМФ. Полученная в школе ДОСААФ специальность ни на что не повлияла, этим никто не интересовался. Был направлен в учебный отряд Балтийского флота в г. Мамоново Калининградской области. В отряде прошел курс молодого матроса, приобрел элементарные знания и навыки флотской службы, принял военную присягу. В учебном отряде овладевал специальностью «кок флота». Было необычно и интересно. О приготовлении пищи узнал такое, о чем даже не предполагал. Специальность понравилась тем, что она пригодится всегда и везде.

По окончании обучения в учебном отряде в апреле 1970 года был направлен на Северный флот в г. Североморск, а из Североморска на Краснознаменную флотилию подводных лодок в губу Западная Лица. Был назначен на должность кока на плавказарму ПКЗ-13 7-й дивизии атомных ракетных подводных лодок в губе Малая Лопатка. Командир дивизии контр-адмирал Валентин Степанович Каравашкин. ПКЗ финской постройки, новая. На плавказарме размещался штаб дивизии,

здесь были все условия для жизни и службы, в том числе камбуз для приготовления пищи и столовая для ее приема. Всё оборудование исправное, работать приятно.

К должностным обязанностям относился добросовестно. Флотская профессия нравилась, старательно относился к приготовлению пищи, постоянно повышал свой профессиональный уровень. Было присвоено воинское звание старшины 1-й статьи, назначен на должность старшины команды снабжения ПКЗ-13. В 1971 году по итогам боевой и политической подготовки было присвоено звание «Отличник ВМФ» и вручен жетон.

В ноябре 1972 года по окончании действительной срочной военной службы был уволен в запас. Контр-адмирал В. С. Каравашкин предлагал остаться на сверхсрочную службу, но я отказался. Имел намерение устроиться на работу на суда Всесоюзного рыбопромыслового объединения (ВРПО) «Севрыба». После увольнения в запас уехал в Мурманск. Обратился в Управление ВРПО с заявлением о приеме на работу. Требовались различные документы и характеристики, которых у меня не было. Требовалось пройти медицинскую комиссию. Для того чтобы иметь средства к существованию, устроился на временную работу в Росте на судно вспомогательного флота СБР-189.

В 1973 году накануне Дня ВМФ случайно встретил в Мурманске контр-адмирала В. С. Каравашкина. Поинтересовавшись, как мои дела, и узнав, чем я сейчас занимаюсь в Мурманске, попросил меня в понедельник, после Дня ВМФ, приехать к нему в Западную Лицу. Валентин Степанович предложил помощь в поступлении в школу мичманов и прапорщиков ВМФ. Прислушался к его совету. В Мурманске обратился к военному комиссару Ленинского района, был призван на военную службу и направлен для обучения в школу мичманов в г. Североморске.

В апреле 1974 года окончил обучение в школе мичманов. Присвоено воинское звание «мичман». Вернулся в Западную Лицу на 1-ю флотилию подводных лодок Северного флота. Отделом кадров

флотилии был назначен на должность старшего кока-инструктора 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии. Командир экипажа капитан 1-го ранга Алексей Николаевич Коржев, помощник командира капитан 3-го ранга Николай Семенович Лыков. Экипаж сдавал курсовые задачи и готовился к выходу на боевую службу. В августе — октябре 1974 года в составе экипажа на ПЛА К-438 совершил свой первый дальний поход на боевую службу в Средиземное море. Старшим в походе был командир 173-го экипажа дивизии Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Валентин Евгеньевич Соколов. Продолжительность этого похода составила почти 90 суток. В Средиземном море всплывали и подходили к плавбазе для пополнения запасов продовольствия.

В 1977 году в составе экипажа на ПЛА К-481 совершил автономное плавание в Северный Ледовитый океан. В течение 28 суток подводная лодка, не выходя из-под льда и не всплывая, выполняла поставленные ей задачи, в том числе обеспечила безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» по маршруту «порт Мурманск — Северный полюс — порт Мурманск». Помощником командира в этом походе был капитан-лейтенант Иван Иванович Пахомов, строгий и принципиальный офицер, умело руководивший службой снабжения экипажа. А мы старались всё сделать так, чтобы пища, приготовленная нами из имеющихся на подводной лодке продуктов, напоминала нашим товарищам дом и хоть как-то снимала создаваемое плаванием нервное напряжение, утомление и грусть. В 1977 году была присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса».

В 1979 году был активным участником приема в боевой состав Северного флота ПЛА К-369 после среднего ремонта, выполненного судоремонтным заводом «Нерпа» в городе Вьюжный» Мурманской области. Это была первая подводная лодка проекта 671, прошедшая средний ремонт.

В июне — августе 1980 года на ПЛА К-438 с командиром 343-го экипажа капитаном 2-го ранга В.

Г. Белоусовым совершил поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. Старший в походе — командир ПЛА К-306 капитан 1-го ранга В. Ф. Ермак. По итогам боевой и политической подготовки в 1979–1980 учебном году приказом командира 3-й дивизии был объявлен «Лучшим старшим коком-инструктором дивизии» и награжден грамотой.

Служба в 343-м экипаже нравилась и доставляла удовольствие. Когда экипаж находился в базе, коков подводных лодок привлекали к приготовлению пищи для всего личного состава дивизии на камбузе дивизии. Если камбузный наряд на сутки назначался от 343-го экипажа, в составе наряда исполнял обязанности старшего кока. Оказывал помощь дежурному по столовой по контролю за полнотой закладки продуктов в котел, качеством приготовления пищи и полнотой выдачи готовой пищи в соответствии с нормами довольствия. Командование дивизии знало: если камбузный наряд от 343-го экипажа и в его составе мичман Анатолий Степанович Иванюша, в столовой будет порядок и чистота, пища вкусная, все сыты и довольны, расход на подводные лодки отправлен вовремя.

В сентябре 1980 года старший помощник командира 343-го экипажа капитан 2-го ранга Анатолий Алексеевич Елькин был назначен командиром 582-го экипажа атомной подводной лодки проекта 945 6-й дивизии. В 1981 году, когда стало известно, что 343-й экипаж в составе 3-й дивизии переходит к новому месту базирования в Грехиху, по предложению А. А. Елькина я написал рапорт о

переводе в его экипаж. В июле 1981 года был переведен на должность старшего кока-инструктора в 582-й экипаж 6-й дивизии ПЛ СФ. В составе экипажа прошел обучение в 270-м учебном центре ВМФ в г. Сосновом Бору Ленинградской области.

В период 1981–1983 годов неоднократно бывал прикомандирован для выполнения задач боевой службы на подводные лодки проекта 705 6-й дивизии.

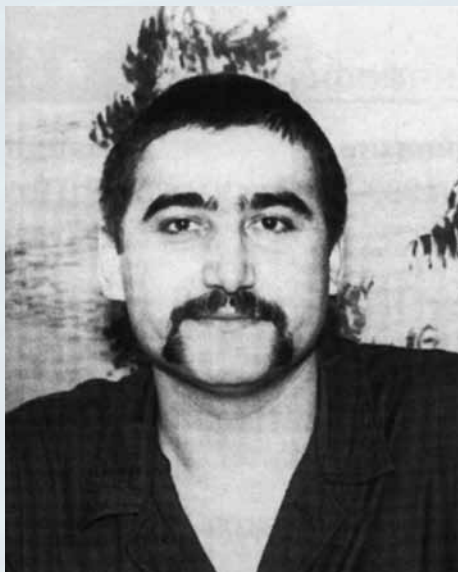
В июле 1983 года головная ПЛА К-239 проекта 945, построенная на судостроительном заводе «Красное Сормово» в г. Горьком (ныне Нижний Новгород), после спуска на воду в транспортно-вочном доке по системе внутренних водных путей была доставлена на сдаточную базу завода-строителя в г. Северодвинск. Будучи прикомандированным к основному экипажу ПЛА К-239, принимал активное участие в составе экипажа в проведении программ заводских швартовых и государственных ходовых испытаний подводной лодки. В сентябре 1984 года ПЛА К-239 вошла в боевой состав Северного флота.

В ноябре 1988 года был уволен в запас по окончании срока контракта. Ветеран «холодной» войны на море. Участник восьми дальних походов на боевую службу. Награжден десятью юбилейными государственными и ведомственными медалями.

После увольнения в запас проживаю в г. Белая Церковь Киевской области Украины. Занимаюсь ветеранской деятельностью

Женат. Жена Галина Михайловна. В браке 38 лет. Двое детей, сын и дочь. И всего одна внучка.

## Владимир Васильевич Казанских



Родился 10 июля 1952 года в селе Бобрышево Пристенского района Курской области. Отец Василий Яковлевич и мать Анна Ивановна, работали в колхозе. Отец — участник Великой Отечественной войны. Дошкольные годы прошли по месту рождения.

В 1959 году пошел в 1 класс Бобрышевской средней школы. Учился с желанием. Участвовал в художественной самодеятельности. Танцевал и играл на музыкальных инструментах. Принимал участие в соревнованиях по различным видам спорта. Во время летних каникул работал в колхозе. Помогал матери по хозяйству.

В 1969 году окончил среднюю школу и сразу поступил на клубное отделение библиотечного техникума в г. Обояни Курской области. Обучение не окончил.

В ноябре 1970 года Обояньским РВК Курской области был призван на военную службу и направлен в г. Ленинград в Учебный отряд подводного плавания им. С.М. Кирова. Принял военную присягу. Обучение проходил по специальности гидроакустика для подводной лодки. Учитывая сложное материальное положение семьи, по окончании

учебного отряда изъявил желание пройти обучение в школе техников ВМФ, стать мичманом и в последующем служить на подводных лодках. Специализация «Гидроакустические приборы». Обучение нравилось, к занятиям относился старательно и прилежно.

Возглавлял комсомольскую организацию 25-й учебной группы. Играл в духовом оркестре школы. Учебную практику прошел в Оленьей губе на подводной лодке проекта 629.

В сентябре 1973 года окончил обучение в школе техников ВМФ. Присвоено воинское звание «мичман». Для дальнейшего прохождения военной службы в качестве мичмана был направлен на 1-ю флотилию подводных лодок в губу Западная Лица Мурманской области. Был назначен на должность старшины команды гидроакустиков 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок. Приступил к сдаче зачетов на самостоятельное исполнение должности, обслуживание заведования и по устройству подводной лодки. Под руководством флагманского специалиста РТС дивизии занимался освоением и внедрением на подводных лодках дивизии низкочастотного спектроанализатора в помощь гидроакустику для классификации шумов.

В августе — ноябре 1974 года в составе экипажа на ПЛА К-438 совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное море на повышенную автономность продолжительностью 87 суток. За время похода подводная лодка имела акустический контакт с иностранной подводной лодкой продолжительностью более одного часа.

В 1975 году в составе экипажа прошел подготовку в Учебном центре ВМФ в г. Обнинске. В этом же году экипаж принял участие в учениях под руководством Главнокомандующего ВМФ «Океан-75», в ходе которых осуществлен поиск и атака конвоя условного противника. Атакована

главная цель — крейсер, практической торпедой с установками на потопление.

В 1976 году отработан полный курс боевой подготовки, подтверждена перволинейность экипажа. Экипаж перевел ПЛА К-481 для выполнения заводского ремонта на СРЗ-10 в г. Полярный, затем на СМП «Звездочка» в г. Северодвинск. В этом же году экипаж прошел повторную подготовку в учебном центре в Обнинске.

В августе — октябре 1977 года в составе экипажа на ПЛА К-481 принял участие в походе в Северный Ледовитый океан. Была обеспечена безопасность перехода атомного ледокола «Арктика» из порта Мурманск в географическую точку Северного Полюса и обратно. Под паковым льдом Арктики, не всплывая, К-481 находилась 28 суток. По итогам боевой и политической подготовки, социалистического соревнования в 1976–1977 учебном году приказом командира дивизии я был объявлен «Лучшим гидроакустиком дивизии» и награжден грамотой.

В первой половине 1978 года экипаж принимал ПЛА К-369 от СРЗ «Нерпа» в г. Вьюжном Мурманской области. Это была первая подводная лодка проекта 671, на которой силами судоремонтного завода флота выполнен средний ремонт. В 1978 году награжден медалью «60 лет Вооруженных Сил СССР», присвоена классная квалификация «Мастер военного дела». В 1979 году в составе экипажа был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. В составе корабельного боевого расчета принимал участие в контрольной стрельбе боевой торпедой по мысу Пикшуеву в Мотовском заливе.

В июне — августе 1980 года в составе экипажа на ПЛА К-438 совершил дальний поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. В августе 1981 года 343-й экипаж на вспомога-

тельном судне тыла Северного флота «Аянка» совершил переход к новому месту постоянного базирования 3-й дивизии в г. Мурманск-140 (Грехиху). В срок и с высоким качеством произведено обустройство казармы для размещения штаба и экипажей дивизии. Награжден медалью «За безупречную службу» III степени.

В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа на ПЛА К-367 совершил дальний поход на боевую службу в Центральную Атлантику и к Восточному побережью США с задачей обнаружения ПЛАРБ США «Мичиган» (тип «Огайо»), выходящей на испытания. К-367 имела контакт с иностранной ПЛА. Командир экипажа капитан 2-го ранга М. Ю. Кузнецов в перископ наблюдал старт практической баллистической ракеты.

В июне — августе 1984 года на ПЛА К-481 в составе экипажа выполнил задачи боевой службы в Средиземном море.

В 1978–1982 годах приказом командира дивизии объявлялся «Лучшим гидроакустиком 3-й дивизии», в 1982–1984 годах — «Лучшим старшиной команды гидроакустиков 3-й дивизии». Как победитель социалистического соревнования, неоднократно приказом командира 3-й дивизии подводных лодок был награжден грамотами и объявлялись благодарности. Присвоено воинское звание старшего мичмана.

В декабре 1985 года уволен в запас ВМФ по выслуге лет.

По окончании службы переехал на постоянное место жительства в г. Курск, где проживаю вместе с семьей в настоящее время. Работу начинал связистом в типографии газеты «Курская правда». Работал на различных предприятиях города. Женат. В браке 40 лет. Жена Валентина Георгиевна. Двое взрослых детей — дочь и сын; три внуки.

Работаю в охранной организации. Занимаюсь разведением пчел.

## Владимир Николаевич Коломиец



Родился 18 декабря 1956 года в рабочем поселке Довбыш Житомирской области. Родители Николай Васильевич и Александра Ивановна Коломиец — работники Довбышского фарфорового завода. Отец, участник Великой Отечественной войны, получив ранение, вернулся на свою родину в г. Белая Церковь. В 1947 году начал обучение в Одесском художественном училище, которое окончил в 1952 году. Был направлен на должность художника на Довбышский фарфоровый завод. Мать — сирота, воспитывалась в детском доме. До Великой Отечественной войны окончила школу фабрично-заводского обучения при фарфоровом заводе. По специальности живописец. После войны работала на этом же заводе. Там же встретила отца. Вступили в брак и всё это время прожили вместе душа в душу. Отец закончил трудовую деятельность и ушел на пенсию с должности главного художника завода. Во времена Союза ССР образцы сервизов из фарфора, изготовленные отцом, выставлялись на ВДНХ СССР. В семье было еще двое детей: старшая сестра Ольга 1955 года рождения и младшая Наталья 1962 года рождения.



В 1964 году пошел в 1 класс Довбышской средней школы. Учился хорошо. Как и у многих мальчишек, немного хромала дисциплина. Любил рисовать и часто участвовал в конкурсах на лучший рисунок. Был лауреатом Республиканского конкурса детских рисунков. Отец упорно готовил сына стать его преемником. В школе нравились все предметы, но больше всего география и история. Не очень любил точные науки, такие как алгебра, а вот к геометрии относился уважительно. Увлекался спортом, особенно нравился футбол. Играл за дворовую команду, потом за школьную, а к восьмому классу за юношескую команду завода «Авангард». В 1972 году окончил 8 класс. Было желание поступить в Ужгородское художественное училище. Но этим планам было не суждено сбыться. Классный руководитель дала не очень объективную характеристику. Мать намеревалась пойти к учительнице и попросить ее переписать характеристику, но отец запретил это делать, сказав, что сын пойдет в 9 класс, а после 10 класса будет поступать в художественный институт.

Но сын был настроен иначе — категорически не хотел идти в 9 класс к этому классному руково-

дителю. В семье учитывали мнение детей, и когда на семейном собрании, сын заявил что в 9 класс он учиться не пойдет и объяснил, по какой причине, отец сказал: иди куда хочешь. На следующий день, собрав свои документы и взяв деньги на дорогу, отправился в Киев искать путевку в большую жизнь. Нашел ПТУ-26, которое готовило специалистов по строительному профилю. Хотел поступить в группу по специальности «плиточник-мозаичник», ведь это хоть как-то связано с рисованием, но в эту группу набирались учащиеся после окончания 10 классов. Дороги назад не было, и поэтому подал документы в группу каменщиков-монтажников.

Учеба в училище была насыщенной и разнообразной. Одну неделю осваивали общеобразовательные предметы, на другую неделю уходили на практику. Уже тогда появилась возможность зарабатывать и иметь небольшие личные деньги. В училище был избран старостой группы. Учеба давалась легко. Продолжал заниматься спортом, играл за сборную ПТУ по футболу. Участвовал в республиканских соревнованиях по легкой атлетике среди учащихся ПТУ. В свободное от учебы и практики время ходили в походы по местам боевой славы, по шевченковским местам. В августе 1975 года сдал экзамены и получил диплом каменщика-монтажника. Был направлен на работу в СУ-1 треста «Киевгорстрой-1». Работал до октября 1975 года. Имел право на отсрочку от призыва в Вооруженные Силы СССР до весны 1976 года, но решил ею не пользоваться. Пошел в военкомат и попросился в армию. Знал, что лучше в армию идти со своим годом.

2 ноября 1975 года Печерским РВК г. Киева был призван в Вооруженные Силы. В военкомате узнал, что предстоит служить в Военно-Морском флоте. Погрузили в эшелон и 5 ноября привезли в поселок Красная Горка под Ленинградом на сборный пункт. Начали формировать команды. Среди всех, кто был на сборном пункте, выделялись ребята в курсантской военно-морской форме. Они рассказывали вновь прибывшим о школе мичманов-техников ВМФ при 506-м УКОПП им. С. М. Кирова в Ленинграде. Информация заинтересовала, долго думать не стал. Возможность два года жить и учиться в городе, где каждый дом и

каждый камень — это история, где переплелись в единое целое старина и современность, искусство, мужество и героизм, очень заинтриговала. Написал рапорт о зачислении в школу техников. Так как слова «акустик», «торпедист» и «штурманский электрик» для сухопутного человека были непонятны, а «радист» — более-менее знакомо и связано с радио, для обучения выбрал специальность радиотелеграфиста. Успешно сдал экзамен и проверку на слух. Зачислен во 2-ю роту в 22-ю группу школы техников ВМФ.

Учиться нравилось. Хорошая учеба и дисциплина стимулировались увольнениями в город. В учебе был старателен, так как хотел ходить в увольнение и посещать различные музеи, театры и выставки города. За два года учебы посетил многие культурные заведения города, этого было недостаточно, так как хорошо понимал, что сам город Ленинград — это сплошной музей. Там каждый дом — это история. В учебе сложностей не возникало. Общеобразовательные предметы преподавали замечательные учителя, а специальные предметы преподавали офицеры, прошедшие службу на подлоках и знающие свое дело досконально. В памяти осталось, как красиво празднуют День ВМФ в городе на Неве. Будучи курсантом, два года принимал участие в массовых заплывах на Неве в этот праздник.

В семье военных людей не было. Отцу, как человеку творческому, ежегодно предоставлялась командировка в любую точку СССР, и он два года подряд приезжал к сыну в Ленинград. Цель приезда — уговорить сына бросить учебу, дослужить положенный срок и, имея преимущество, поступать в художественный институт. Отец всё еще надеялся, что сын повторит его путь. Для него атомная подводная лодка — это что-то страшное и непонятное. А сын уже твердо выбрал свой жизненный путь. Всё непознанное и непонятное ему нравилось, и он хотел всё это познать и понять. Море привлекало и тянуло к себе. Он первым в роду Коломийцев стал кадровым военным.

Школу техников ВМФ окончил в 1977 году. Присвоено воинское звание «мичман». Получил предписание прибыть в 3-ю дивизию 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. Прибыл в

пункт базирования соединения — в город Североморск-7 (он же Заозерск, он же Западная Лица). В 1977 году женился. В январе 1978 года был назначен на должность старшего специалиста-радиотелеграфиста 343-го экипажа 3-й дивизии ПЛ. Экипаж находился на судоремонтном заводе «Нерпа» (поселок Вьюжный) и принимал в состав флота подводную лодку К-369 проекта 671, на которой впервые был выполнен средний ремонт вооружения и техники. Одновременно в экипаж пришли еще 4 молодых мичмана, выпускники других школ техников ВМФ. Всех представили экипажу. В подразделение, в которое я был назначен, кроме боевой части связи входила радиотехническая служба. Познакомился со всеми офицерами, мичманами, старшинами и матросами подразделения, получил зачетный лист и приступил к сдаче зачетов по специальности. Экипаж успешно выполнил программу заводских швартовых испытаний. На момент выхода в море для выполнения программы государственных ходовых испытаний я уже был допущен к самостоятельному несению вахты.

В 1978 году освоил свою специальность, вместе с экипажем выходил в море, совершенствовал свои операторские навыки. Был допущен к исполнению обязанностей внутренней и гарнизонной службы. Проявлял старание, инициативу и ответственность по всем направлениям служебной деятельности.

Летом 1979 года в составе экипажа был подвергнут проверке Инспекцией Министерства обороны СССР. Показал хорошие знания и практические навыки. По итогам боевой и политической подготовки за 1979 учебный год объявлен отличником боевой и политической подготовки. Успешно сдал экзамены на присвоение классной квалификации «Специалист 2 класса».

В июне — августе 1980 года в составе экипажа на ПЛА К-438 совершил свой первый автономный поход на боевую службу в восточную часть Средиземного моря. В море показал себя с наилучшей стороны. Безукоризненно выполнял свои должностные обязанности. Был активен в общественной жизни экипажа и подразделения.

В августе 1981 года в составе экипажа перешел к новому месту базирования подводных лодок дивизии в г. Островной. Много сил, энергии,

творчества и инициативы вложил в обустройство казармы экипажа. Повысил свою классную квалификацию до уровня «Специалист 1 класса».

В 1982 году был назначен старшиной команды радиотелеграфистов экипажа. В декабре 1982 — феврале 1983 года совершил свой первый самостоятельный автономный поход на боевую службу в Центральную Атлантику и к Восточному побережью США на ПЛА К-367. Умело и грамотно выполнял приказания командира боевой части связи по обеспечению командира подводной лодки радиосвязью с командирами сил обеспечения при осуществлении маневрирования ПЛА и научно-исследовательских судов «Академик Вавилов», «Академик Лебедев» и «Академик Крылов». Обеспечил сбор и регистрацию принимаемой информации от РЗК при наведении К-367 на ПЛАРБ ВМС США «Мичиган».

В 1984 и 1986 годах совершил два дальних автономных похода в составе экипажа на ПЛА К-481 в Средиземное море. Задачи похода выполнены успешно с высокими показателями. Во время боевой службы 1984 года был принят кандидатом в члены КПСС. В 1985 году совершил поход на боевую службу в составе ПЛА К-462 в Средиземное море. Обеспечил бесперебойную радиосвязь ПЛА с управляющим КП при аварии ГЭУ и ее устранении. В течении трех суток непрерывно находился в радиорубке подводной лодки, осуществлял прием информации от руководства ВМФ, Технического управления ВМФ и научно-исследовательских институтов с указаниями и рекомендациями по расхолаживанию ГЭУ. В 1985 году был объявлен «Лучшим радиотелеграфистом соединения». За проявленные мужество и стойкость, примерное исполнение воинского долга награжден медалью «За отличие в воинской службе». Принят в ряды КПСС.

В 1988 году была присвоена квалификация «Мастер военного дела». В мае 1989 года присвоено воинское звание «старший мичман». За время службы подготовил достойную замену. Личный состав команды радиотелеграфистов 343-го экипажа отличался в лучшую сторону подготовкой по специальности, операторской подготовкой, бдительным и ответственным несением ходовой вахты и внутренней службы.



В январе 1990 года был уволен в запас. Занесен в Книгу почета экипажа. Ветеран «холодной войны» на море. За время службы совершил пять автономных походов на боевую службу. Награжден государственными и ведомственными юбилейными медалями.

По окончании военной службы всей семьей уехали на родину отца в г. Белая Церковь Киевской области. Сложно входил в хаотичный ритм гражданской жизни. Со временем втянулся. За городом взял участок земли размером 8 соток, выращивал всевозможные овощи. По своему проекту самостоятельно построил дачный домик. В настоящее время занимаюсь работой на даче.

Женат. Брак зарегистрирован в 1978 году. Жена Тамара Анатольевна. Две взрослых дочери. Старшая Юлия, 1978 года рождения, имеет высшее образование. Занимается частной предпринимательской деятельностью. Имеет два магазина по продаже одежды. Живет в гражданском браке. Младшая дочь Екатерина, 1986 года рождения, тоже частный предприниматель, занимается про-



Владимир Николаевич Коломиец с дочерью и внуком



Друзья-сослуживцы. Слева направо: Владимир Николаевич Коломиец, Владимир Васильевич Казанских, Виктор Евгеньевич Гольдяпин на встрече экипажа. Санкт-Петербург. Октябрь 2008 года

дуктами питания. Замужем. Воспитывает сына. В этом году внук пойдет в кадетский класс. Возможно, когда-то он станет военным. Деда это радует: есть надежда, что вырастет достойная ему смена, которой он буду гордиться.

Также занимаюсь общественной работой по воспитанию подрастающего поколения в составе общественной организации ветеранов-подводников г. Белая Церковь «Экипаж подводной лодки „БЕЛОЦЕРКОВЕЦ“». Проводим встречи в школах, отмечаем праздники, связанные с подводным флотом и морем. Принимаем участие в семинарах и конгрессах ветеранов-подводников. Участник 49-го Международного конгресса ветеранов-подводников 2012 года в городе Киеве.

Был участником встречи экипажа в 2008 году. Очень рад тому, что пообщался со своими сослуживцами через столько лет. Жду встречи в 2013-м. Буду рад новым эмоциям и впечатлениям.

## Григорий Николаевич Левченко



Родился 1 января 1966 года в селе Чапаев Ленгерского района Чимкентской области Казахской ССР. Отец Николай Яковлевич, 1942 года рождения, по профессии строитель. Мать Нелли Андреевна, 1943 года рождения. У меня три брата и сестра; я в семье самый старший. Дошкольные и школьные годы проходили в местах, связанных с переездами на объекты строительства, на которых приходилось работать отцу. Еще до школы 1 класс средней школы районного центра г. Ленгера. Учился старательно. Однако в этой школе окончил только два класса, а затем новый переезд — в г. Рыбницу Молдавской ССР. По окончании обучения в 7 классе переехали в г. Резину. Успевал по всем предметам. Поведение примерное.

В школе увлекался спортом. Особенно нравились ориентирование и дзюдо. Принимал участие в соревнованиях на первенство района, занимал вторые и третьи места. Имел первый разряд по дзюдо. В 1980 году был принят в комсомол. Избран в комитет ВЛКСМ школы, был ответственным за сектор спортивной работы. Летом на каникулах выезжали к морю.



Школу успешно окончил в 1983 году. Хотел поступить в Киевский политехнический институт, однако вступительные экзамены не сдал.

Во время приписки в районном военном комиссариате сказали, что служить пойду на флот. Хотел служить ближе к дому. Весной 1984 года Резинским РВК был призван на военную службу. Военно-врачебная комиссия определила годным к службе в плавсоставе Военно-Морского флота и включила в состав команды 140-Б. Первоначально был направлен в Учебный отряд Черноморского флота в г. Севастополь, а оттуда в г. Киев в учебный отряд по подготовке специалистов радиоразведки для кораблей ВМФ. Командир учебной роты предложил поступить для обучения в Киевскую школу техников ВМФ здесь же, в Киеве, и по той же специализации — радиоразведка. Дал свое согласие и был зачислен в школу техников. В школе прошел начальную военно-морскую подготовку, в июне принял военную присягу и началось обучение.

После первого курса был на практике на разведывательных кораблях разведотряда Балтийского



Киевская школа техников ВМФ. Крайний слева курсант Григорий Николаевич Левченко. *Июнь 1984 года*

флота в г. Балтийске. После второго курса ехал на практику на Северный флот в г. Мурманск-140 (Гремиху) в 343-й экипаж подводной лодки. По прибытии в 3-ю дивизию 11-й флотилии подводных лодок узнал, что 343-й экипаж находится на боевой службе. По этой причине практику проходил в экипаже капитана 2-го ранга Ф.Ф. Шкруднева. В июне 1986 года успешно сдал выпускные экзамены, окончил обучение в школе техников. Присвоено воинское звание «мичман», получил диплом о среднем техническом образовании.

В школе техников ВМФ получил назначение на должность техника команды радиоразведки 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии. Убыл к новому месту службы на Северный флот. В октябре 1986 года был назначен на должность старшины команды радиоразведки 343-го экипажа, в которой служил до марта 1993 года.

В связи с расформированием 343-го экипажа в марте 1993 года был назначен на должность старшины команды 173-го экипажа 3-й дивизии. С июля 1994 года — старшина команды радиоразведки ПЛА Б-147. В ноябре 1996 года в связи с выводом ПЛА Б-147 в отстой и отсутствием вакант-

ных должностей старшин команд радиоразведки на подводных лодках 11-й флотилии в интересах разведотдела флотилии с личного согласия был



На БП-29 подводной лодки проекта 671.  
*Справа налево:* старшина команды радиоразведки 343-го экипажа мичман Григорий Николаевич Левченко, старшина команды радиометристов 343-го экипажа мичман Николай Васильевич Горбокось



Семья мичмана Григория Николаевича Левченко

назначен на равнозначную по денежному содержанию должность техника дивизиона движения электромеханической боевой части ПЛА Б-398.

За время службы был участником дальнего похода на РЗК «Таврия». На приемном радиоцентре разведотдела объединения нес вахты в радиосетях ОВМС НАТО, выходил в море в составе экипажа на отработку и сдачу курсовых задач, выполнение боевых упражнений и задач боевого дежурства.

В сентябре 2001 года уволен в запас Военно-Морского флота по организационно-штатным мероприятиям.

Женат. Брак заключен в 1990 году. Жена Мария Петровна. Два сына: Андрей, 1992 года рождения, студент Санкт-Петербургского университета телекоммуникаций им. Бонч-Бруевича; Денис, 1999 года рождения, школьник. Семья проживает в Санкт-Петербурге.

## Геннадий Тимофеевич Лымаренко



Родился 28 февраля 1954 года в казарме 199 км Карасукского района новосибирской области в семье рабочего. В 1961 году пошел в первый класс средней школы в селе Савкине Карасукского района, которую окончил в 1971 году.

В этом же году поступил в Кольванский сельскохозяйственный техникум. Обучение в техникуме окончил в 1973 году, получил специальность «агроном-организатор». С 1973 года работал в совхозе «Культура» агрономом; с декабря того же года по июнь 1975-го — управляющим фермой. В июле 1975 года уехал в г. Ермак Павлодарской области, где работал на ГРЭС помощником машиниста вагоноопрокидывателя.

В ноябре 1975 года Ермаковским объединенным военным комиссариатом Павлодарской области призван на военную службу. изъявил желание пройти обучение в школе мичманов г. Северодвинска. Желание было удовлетворено, был направлен в школу мичманов и прапорщиков Северного флота в Северодвинск. Школу окончил в 1977 году с отличием по специальности «Эксплуата-



ция судовых холодильных установок». Присвоено воинское звание мичмана.

В декабре 1977 года по окончании обучения для дальнейшего прохождения службы был направлен на 1-ю Краснознаменную флотилию подводных лодок с местом постоянного базирования в губе Западная Лица Мотовского залива. В отделе кадров объединения был назначен на должность старшего специалиста дивизиона живучести электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок.

Устройство материальной части заведования и опыт его эксплуатации приобретал на ПЛА К-369, которую экипаж принимал от судоремонтного завода «Нерпа» в поселке Выюжном Мурманской области, после впервые проведенного среднего ремонта подводной лодки проекта 671.

В 1978 году во время службы в 343-м экипаже 3-й дивизии был назначен на должность старшины команды машинистов трюмных.

В 1979 году прошел проверку Инспекцией Министерства обороны СССР. В июне — августе 1980

года в составе экипажа на ПЛА К-438 принимал участие в дальнем походе на выполнение задач боевой службы в восточную часть Средиземного моря.

В 1981 году в составе экипажа перешел к новому месту постоянного базирования в г. Мурманск-140 (Гремиха). Активный и инициативный участник строительства и обустройства казармы для размещения штаба и экипажей 3-й дивизии подводных лодок. В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа на ПЛА К-367 принял участие в выполнении задач боевой службы у Азорских островов и Восточного побережья США.

Участник дальних походов на боевую службу на ПЛА К-481 в 1984 и 1986 годах под командованием командира экипажа капитана 1-го ранга Александра Николаевича Шпортко. В 1986 году назначен на должность техника химической службы.

Ежегодно избирался в состав партийного бюро первичной партийной организации экипажа. В 1989 году присвоено воинское звание старшего мичмана. Неоднократно по итогам боевой и политической подготовки приказом командира 3-й

дивизии подводных лодок объявлялся «Лучшим старшиной команды машинистов трюмных дивизии».

В мае 1993 года был назначен на должность техника химической службы ПЛА К-367. В октябре 1994 года уволен в запас по организационно-штатным мероприятиям.

Ветеран «холодной войны» на море. За время военной службы награжден юбилейными медалями «60 лет Вооруженных Сил СССР» и «70 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу» III степени и «За отличие в военной службе» II степени.

По окончании военной службы приехал в г. Карасук Новосибирской области. С 1995 года работал электромонтером электрочасти № 14. В 1998 году был избран в Савкинский сельский совет на должность главы Муниципального образования администрации Савкинского сельсовета Баганского района Новосибирской области. В декабре 2011 года с названной должности уволился в связи с заболеванием. В настоящее время не работаю.

Женат. Жена Тамара Григорьевна. Две дочери — Елена и Анна. Сын Дмитрий. Внук Дмитрий.

## Сергей Павлович Маликов



Родился 27 марта 1959 года в селе Баклановка Оренбургской области. Отец Павел Петрович, умер в 2010 году. Мать Мария Федоровна, 1937 года рождения. Всю свою жизнь работала в колхозе. В настоящее время проживает в Ульяновской области. Кроме меня в семье было еще четверо детей: два брата и две сестры. По возрасту я в семье второй, поэтому приходилось присматривать за младшими.

В 1966 году начал учиться в первом классе Баклановской восьмилетней школы. В школе учиться было интересно и легко. Восьмой класс окончил в 1974 году на «отлично» и «хорошо». В школе любил читать книги о морских кругосветных путешествиях и о морях, об открытии новых материков и островов. Это было интересно и притягивало к себе неизвестностью. Появилось желание увидеть море и овладеть морской специальностью. После окончания восьмилетнего обучения планировал поступить в мореходное училище.

В городе Клайпеде Литовской ССР проживали наши родственники. После восьмого класса мы с бабушкой уехали из Оренбуржья в этот морской город на берегу Балтийского моря. В Клайпеде было мореходное училище. Когда обратился в училище и предъявил свои документы, оказалось, что русских в училище принимают только при на-



личии полного среднего образования. Если бы я был литовец, моего восьмилетнего образования для поступления было бы достаточно.

В Оренбуржье возвращаться не хотелось. Подал документы в судостроительное городское профессионально – техническое училище города Клайпеды. В 1976 году окончил ГПТУ. Получил специальность – судостроитель судовых систем. В течении года работал по специальности на Балтийском судостроительном заводе города Клайпеды.

В ноябре 1977 года Клайпедским городским военным комиссариатом Литовской ССР призван на действительную военную службу. Был направлен в учебный отряд города Николаева Украинской ССР где прошел курс молодого матроса и принял военную присягу. В течении полугода проходил обучение по вопросам спецсвязи. По окончании учебного отряда весной 1978 года в составе команды был направлен в одну из частей города Севастополя для изучения легководолазного дела. Завершив легководолазную подготовку, убыл на Северный флот в город Североморск в восьмой флотский экипаж. Из Североморска направлен в гарнизон Западная Лица на 1 флотилию подводных лодок. Был назначен старшим специалистом СПС на атомную подводную лодку К-398 671 проекта 3 дивизии ПЛ.

В ноябре 1978 года откомандирован на плавучую базу подводных лодок ПБ-82 для выполнения задач боевой службы в Средиземном море. С приходом в Средиземное море плавбаза ПБ-82 перешла в подчинение Командующего 5 ОПЭСК ВМФ в Средиземном море. В штабе эскадры прослужил 10 месяцев. Дважды посетил пункт маневренного базирования кораблей ВМФ СССР в порту Тартус республики Сирия. В сентябре 1979 года по возвращению ПБ-82 с боевой службы прибыл на ПЛА К-398.

В октябре 1979 года в составе экипажа ПЛА К-398 выполнял задание штаба Северного флота по доставке и сопровождению молодого пополнения для кораблей и частей Северного флота из военных комиссариатов Московской области.

В октябре – декабре 1980 года в составе экипажа ПЛА К-398 принимал участие в автономном походе на боевую службу в Северо-Восточную Атлантику и Средиземное море. В декабре 1980 года, по окончании срока действительной военной службы, уволен в запас и направлен в распоряжение Клайпедского городского военного комиссара.

Для трудоустройства в морской рыбный и торговый порты города Клайпеды, в связи с заходами кораблей и судов в иностранные порты, требовалась служебная характеристика с последнего места работы или службы. Сделал запрос необходимо характеристики командиру ПЛА К-398. Ответа не получил. Из Клайпеды уехал на родину в Оренбургскую область. Работал в колхозе. Переехал Нижневартовск. Работал в Управлении буровых работ, ведущем бурение скважин для добычи нефти и газа.

Весной 1982 года обратился к флагманскому специалисту спецсвязи 3 дивизии ПЛ СФ. Изъявил желание продолжить службу на подводных лодках дивизии по ранее приобретенной военной специальности специалиста спецсвязи. Получил вызов – предложение на продолжение военной службы. Обратился в военкомат по месту жительства и в ноябре 1982 года был призван на военную службу и направлен для обучения в школу мичманов в город Североморск. В мае 1983 года закончил обучение в школе мичманов. Приказом Командующего СФ присвоено воинское звание мичман. Убыл в распоряжение Командующего 11 флотилии ПЛ (гарнизон Мурманск-140) в состав которой с октября 1981 года входила 3 дивизия

ПЛ. Получил назначение на 343 экипаж подводной лодки 3 ДиПЛ на должность старшего специалиста СПС.

В период с мая 1983 по июнь 1993 года постоянно в составе экипажа выходил в море на отработку элементов курсовых задач, выполнение боевых упражнений практическими торпедами, участие в учениях флота и для обеспечения внутрифлотских переходов подводной лодки. При этом показал высокий уровень профессиональной подготовленности и обученности. В 1984 году присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В 1984 и 1986 годах в составе 343 экипажа совершил два автономных похода на боевую службу в Средиземное море. По итогам выполнения задач боевых служб в 1986 году присвоено воинское звание старшего мичмана, награжден медалью «За отличие в воинской службе».

В мае 1993 год в связи с расформированием 343 экипажа был назначен на должность старшего специалиста СПС ПЛА К-323 «50 лет СССР». В последующем назначался на равнозначные должности на 289 экипаж и ПЛА К-387. В ноябре 1995 года в воинском звании старшего мичмана уволен в запас по окончании срока контракта.

После увольнения с военной службы остался в гарнизоне Островной. В ноябре 1995 года был принят на должность специалиста 1 категории коммунально-технического отдела Управления городского хозяйства ЗАТО «город Островной». В феврале 2006 года уволен в связи с расформированием Управления городского хозяйства города. В октябре 2006 года принят на должность техника в «Тепловые сети» города Островной. В ноябре 2008 года уволен по сокращению штатов. В период с июня 2009 года по январь 2010 года работал специалистом абонентской службы в «Тепловых сетях». В январе 2010 года уволен из «Тепловых сетей» по переводу в МУ «АСФ» на должность оперативного дежурного единой дежурно-диспетчерской сети ЗАТО город Островной где и работаю по настоящее время.

Женился в 1985 году. Жена, Маликова Татьяна Константиновн, работает начальником финансового отдела администрации ЗАТО город Островной. Двое детей, сын и дочь. Живут и работают в Санкт-Петербурге. Один внук.



## Вадим Степанович Марченко



Родился 8 июля 1938 году в селе Берёзовка Харьковского района Харьковской области Украинской ССР. Отец, Степан Герасимович, 1911 года рождения. Работал в городе Харькове на шиноремонтном заводе. Участник Великой Отечественной войны. С первых дней войны в действующей армии. Погиб в 1943 году. Мать, Антонина Ивановна, 1912 года рождения, служащая. Работала в городе Харькове на железнодорожной станции Сортировочная. Старший техник - балансист.

Кроме меня в семье была старшая сестра, Таисия, 1934 года рождения. После окончания техникума направлена в город Бийск Алтайского края в строительную школу № 1 преподавателем. Ее муж, Зинченко Сергей Константинович, работал в этой же школе мастером.

С 1945 года учился в школе № 14 города Люботин Харьковского района. После окончания восьми классов поехал к сестре в город Бийск, где поступил на учебу в строительную школу № 1. По завершению обучения была присвоена квалификация «слесарь-сантехник» и направлен на работу по полученной специальности в трест «СИБСАНТЕХМОНТАЖ» города Бийска. В названной организации проработал до призыва в Советскую Армию.



14 мая 1958 года был призван на военную службу Бийским военным комиссариатом Алтайского края. Прошел медицинскую комиссию, был признан годным для службы в Вооруженных Силах СССР.

Курс молодого бойца проходил в городе Владивостоке. 3 августа 1958 года принял присягу на верность Родине и был направлен в учебный отряд на остров Тарамушир (Курильские острова). После окончания учебы по специальности оператор РЛС направлен для дальнейшего прохождения службы на остров Онекотан в 6 дивизию ПВО ДВО (противовоздушной обороны Дальневосточного военного округа).

После окончания срочной службы, для увольнения из Вооруженных Сил был направлен на остров Шумшу около мыса Лопатка. По причине обострившихся политических отношений с Германией, увольнение в запас было приостановлено. Всех увольняемых в запас на корабле привезли на Камчатку на полуостров Крашенинникова в поселок Лахтажный, где базировались дизельные и атомные подводные лодки. В северной части полуострова находились ракетные дивизионы войск ПВО. Поскольку было неизвестно, когда будет увольнение в запас, командир 6 дивизии

ПВО ДВО предложил мне пойти на сверхсрочную службу на должность завскладом запасных ракет ПВО. 12 октября 1961 года был назначен меня на эту должность, и только через 6 месяцев началось увольнение в запас.

В октябре 1963 года закончилась служба по контракту в части ПВО. Появилось желание продолжить службу на атомной подводной лодке. Пришел на приём к командиру 45 дивизии атомных подводных лодок капитану 1 ранга Салову В.С.. Так как я имел специальность оператора РЛС была предложена должность старшего инструктора радиометриста на атомной подводной лодке войсковая часть 87336, которая входила в состав 45 дивизии.

В 1963 году привез семью в поселок Лантажский. Получил служебное жильё.

В ноябре 1966 года самостоятельно изучил аппаратуру ЗАС. Был назначен на ПЛАРК К-66 проекта 659 на должность техника ЗАС. Участвовал во всех боевых походах ПЛА-66 на Тихоокеанском флоте. С 1968 года объявлен «Отличником ВМФ». За участие в учениях «Океан» приказом МО СССР № 098 от 18.06.1970 года награжден медалью «За воинскую доблесть».

В мае 1970 года ПЛАРК К-66 перешла в завод под Владивостоком для модернизации. Сдал аппаратуру ЗАС и ключевые документы. Командир К-66 вручил медаль «За воинскую доблесть». В отделе кадров выписали командировку на Камчатку в 45 дивизию ПЛА. По прибытии в дивизию было предложено продолжить службу на острове Новая Земля на большой ракетной подводной лодке или во вновь формируемом 343 экипаже атомной подводной лодки 671 проекта, пройдя обучение в Обнинске. Согласился на второе предложение.

30 апреля 1970 года приказом командира 45 дивизии был назначен техником ЗАС в 343 экипаж и временно прикомандирован на ПЛА 627 проекта.

По завершению формирования экипаж убыл в учебный центр ВМФ города Обнинска. В январе 1971 года приказом Командующего 1 флотилией ПЛ СФ присвоено воинское звание мичмана. Учеба закончилась в мае 1971 года. По завершению обучения получил свидетельство об окончании специальной школы ВМФ с отличием.

В период времени с июля 1971 года по июнь 1974 года вместе с экипажем прошел сложные годы становления экипажа в составе нового соединения. Неустроенность быта, отсутствие жилья, жизнь в отрыве от семьи, бесконечные отработки и сдачи элементов курсовых задач не располагали к сплочению экипажа и укреплению воинской дисциплины. Обстановка стала существенно изменяться в лучшую сторону с назначением на экипаж командиром капитана 2 ранга Коржева Алексея Николаевича. Сразу же были прекращены разговоры о возвращении экипажа на Тихоокеанский флот. Планы и действия экипажа приобрели определенность и конкретность. Строгость и выскательность командира, в тоже время его забота и внимание к нуждам и потребностям экипажа способствовали тому, что медленно и постепенно экипаж стал выдвигаться на передовые позиции в соединении.

В августе – ноябре 1974 года в составе экипажа на ПЛА К-438 был участником дальнего похода на боевую службу в Средиземное море на повышенную автономность. Задачи боевой службы были успешно выполнены, подводная лодка имела контакт с иностранной ПЛА. В базу вернулись через 87 суток плавания.

В августе – октябре 1977 экипаж на ПЛА К-481 совершил поход на боевую службу в Северный Ледовитый океан. Под паковым льдом Арктики К-481 находилась не всплывая 28 суток. Был обеспечен безопасный переход атомного ледокола «Арктика» в географическую точку Северного полюса из порта Мурманск и обратно.

За 14 лет службы на подводных лодках в должности техника ЗАС участвовал в 11 дальних походах на боевую службу на Тихоокеанском и Северном флотах со своим экипажем и с другими экипажами 45 и 3 дивизий. В мае 1979 года присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В мае 1980 года уволен в запас по выслуге лет. Награжден девятью государственными и ведомственными юбилейными медалями. Неоднократно поощрялся командованием подводной лодки и соединения по итогам боевой и политической подготовки, выполнение задач боевой службы, примерное исполнение воинского долга, безупречную

воинскую дисциплину, как передовик социалистического соревнования.

Ветеран «холодной войны» на море. Ветеран военной службы.

После увольнения с военной службы работал в ЦКБ (центральном конструкторском бюро) «Протон» в городе Харькове старшим техником в отделе разработки аппаратуры для обороны.

Позже работал освобожденным секретарем партийной организации в жилищно-эксплуатационном управлении ЖЭУ-178 Московского района города Харькова.

Продолжил трудовую деятельность в ведомственной охране РОВД Дзержинского района города Харькова контролером затем командиром группы и начальником отряда военизированной охраны (в подчинении 76 человек).

В 1985 году решением Харьковского областного совета народных депутатов был награжден медалью «Ветеран труда».

23 февраля 1988 года начальником УВД Харьковского облисполкома был награжден медалью «70 лет ВС СССР».

Исполнял обязанности внештатного участкового инспектора в 520 микрорайоне Московского района города Харькова. Был награжден почетной грамотой начальником Московского РОВД города Харькова.

Моя семья: жена Марченко Валентина Васильевна. Познакомились в городе Бийске во время моего обучения в строительной школе. Брак зарегистрировали в 1957 году.

Дочь Елена, 1961 года рождения, окончила сельскохозяйственный институт, работает в НИИ, занимается селекцией сои. Имеет двух дочерей: Юлия 1982 года рождения, менеджер-экономист и Елена 1992 года рождения дизайнер. Внучка Ксения семи лет.

Дочь Эльвира, 1966 года рождения, окончила Харьковский университет имени Каразина, работает в торговле. Имеет двоих сыновей: Виталий 1987 года рождения, инженер по медицинскому оборудованию и Алексей 1989 года рождения, инженер-физик.

## Олег Александрович Мосин

Родился 31 января 1967 года. Дошкольные и школьные годы прошли без каких-либо особенностей. В 1974 году поступил в первый класс средней школы, которую успешно окончил в 1985 году. В ноябре 1985 года был призван на действительную военную службу Зареченским военным комиссариатом города Тулы. Военно-врачебная комиссия сделала заключение о годности к службе в составе Военно-Морского флота. Был направлен на Северный флот в город Северодвинск Архангельской области. В учебном отряде подводного плавания Беломорской военно-морской базы, находившемся в Северодвинске, изъявил желание пройти обучение и стать мичманом. Школа мичманов-техников ВМФ размещалась в этом же учебном отряде. Был зачислен в школу по специальности турбинист-спектрюмный.

Два года обучения прошли незаметно. В декабре 1987 года завершилось обучение в школе техников. Получил диплом о средне-техническом образовании, кортик, погоны мичмана и предписание к новому месту службы. Для дальнейшего прохождения службы в качестве мичмана надлежало убыть в 11 флотилию подводных лодок Северного флота в гарнизон Мурманск-140 (Гремиху). Путь следования единственный – морской, на комфортабельном теплоходе «Клавдия Еланская». Движение теплохода по расписанию – два раза в неделю.

По прибытию в гарнизон в отделе кадров объединения был назначен на должность старшины команды спектрумных дивизиона движения электромеханической боевой части 343 экипажа атомной подводной лодки 671 проекта. Экипаж входил в состав 3 дивизии подводных лодок.

По прибытию в экипаж представился командованию экипажа. Началась пора знакомства с офицерами и мичманами экипажа, со своими подчиненными старшинами и матросами. Приступил к сдаче зачетов на исполнение должности, знание устройства и правил эксплуатации заведования, самостоятельное несение ходовой вахты. Постепенно со всем освоился, все узнал, всему научился. Необходимо было постоянно повышать свои профессиональные знания и навыки. В 1990 году была присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса». Экипаж выходил в море только для отработки элементов курсовых задач и выполнения практических торпедных стрельб. Выход экипажа на боевую службу не планировался. Дивизия медленно прекращала свою боевую деятельность. Боевая служба стала достоянием опытных командиров подводных лодок дивизии. Молодые командиры должны были войти в состав подводных лодок постоянной готовности и поддерживать этот уровень боевой готовности экипажей. Часть подводных лодок дивизии уже были выведены в ОФИ, штаты сокращены. Подводные лодки ждали разделки на металл.

В 1991 году изъявил желание сменить место службы. Был назначен на должность старшего боцмана плавказармы ПКЗ-150 46 отдельной бригады ремонтирующихся подводных лодок в город Полярном.

В апреле 1995 года уволен в запас Военно-Морского флота. За время службы был награжден медалью «70 лет Вооруженных сил СССР».

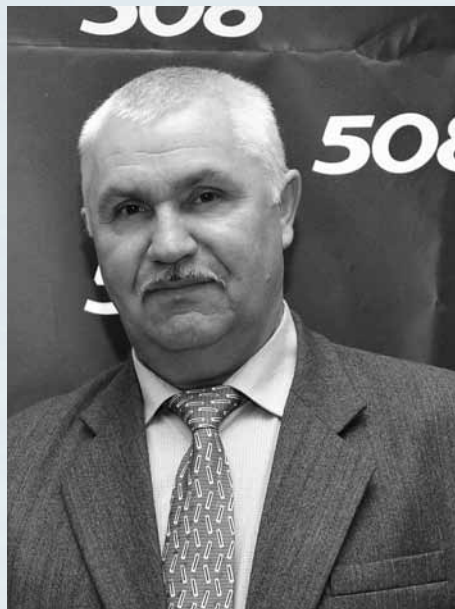
Женат. Брак зарегистрирован в 1990 году. Жена Елена Владимировна. В семье один ребенок. Проживают в городе Туле.

## Владимир Иванович Олинийчук



Родился 25 августа 1955 года в селе Малый Скнит Славутского района Хмельницкой области Украинской ССР. Дошкольные годы прошли по месту рождения как и у всех сельских мальчишек. В 1962 году пошел в первый класс Мало – Скнитской восьмилетней школы, которую окончил в 1970 году. После восьмого класса захотел получить полное среднее образование. Продолжил учебу в Аннопольской средней школе. Школа находилась в соседнем селе до которого было три километра. В школе учился хорошо. Любил читать научную фантастику, технические журналы. Как результат весной 1972 года построили с товарищем аэросани. Во время учебы предпочтение отдавал физике, астрономии, гуманитарным предметам. Увлекался стрельбой из малокалиберной винтовки. Неоднократно участвовал в соревнованиях по стрельбе, завоевывал призовые места.

После окончания школы в 1972 году поступал в политехнический институт в городе Киеве. Не поступил, подвела математика устно. В городе Доброполье Донецкой области поступил в техникум на специальность «горный мастер». Через полгода в выбранной специальности разочаровался, техникум бросил. В 1973 году окончил специальные курсы радиотелевизионных мастеров при Сла-



вутском ДОССАФ. Выпускные экзамены сдал на «отлично».

В ноябре 1973 года Славутским РВК призван на действительную военную службу. При прохождении военно-врачебной комиссии заявил о своем желании служить в военно-морском флоте. Был признан годным к службе в плавсоставе и мое желание было удовлетворено. Направлен для обучения в 506 учебный Краснознаменный отряд подводного плавания имени С.М. Кирова в город Ленинград. Прошел курс молодого матроса, 22 декабря принял военную присягу.

Обучение проходил по специальности электрик штурманский для подводных лодок. Учеба давалась легко. Строевая подготовка на уровне. Специальности учили очень хорошо. Три внеочередных увольнения получил за отличную стрельбу из мелкокалиберной винтовки. В увольнении знакомился с достопримечательностями красивейшего города. Все очень нравилось и поражало своим величием, стариной и неповторимостью. В 1974 году по окончании обучения в учебном отряде всю нашу роту отправили на Северный флот в 8-ой флотский экипаж в городе Североморске, а оттуда в гарнизон Западная Лица на подводные лодки 1 флотилии.

В штабе флотилии был распределен на 343 экипаж 3 дивизии подводных лодок 671 проекта. После беседы с командиром штурманской боевой части лейтенантом И. И. Пахомовым получил зачетные листы на допуск к самостоятельному обслуживанию материальной части своего заведения, несению ходовой вахты и по устройству подводной лодки.

В августе – ноябре 1974 в составе экипажа принял участие в длительном автономном походе на боевую службу продолжительностью 87 суток в Средиземное море. Под руководством старшины команды электриков штурманских мичмана Н. Г. Сытника в походе продолжал учиться обслуживать сложную навигационную технику, изучать устройство подводной лодки, средств борьбы за живучесть, а также провизионных цистерн, камбузов и галюна. До сих пор в памяти свежи воспоминания о выполнении флотского ритуала посвящения в подводники. На глубине хода подводной лодки выпил плафон морской воды и поцеловал кувалду. Эту процедуру на подводной лодке проходят все: молодые матросы, мичманы после школ старшин-техников и учебных отрядов и молодые лейтенанты после училищ. Это традиция подводного флота. От нее никто не уклоняется. Это почетно быть принятым в семью моряков-подводников.

Через две недели после начала похода досрочно сдал на самостоятельное обслуживание заведения и несение вахты. Командир экипажа капитан 1 ранга А. Н. Коржев объявил мне 10 суток отпуска с выездом на Родину. По возвращению из похода старшины и матросы экипажа ездили в послепоходовый отдых в дом отдыха под Ригу в поселок Були на берегу Балтийского моря. В январе 1975 года приказом Главнокомандующего ВМФ за участие в походе 1974 года награжден жетоном «За дальний поход», который храню до настоящего времени.

В мае 1975 года по итогам зимнего периода обучения в 1974-1975 учебном году приказом командира экипажа был объявлен отличником боевой и политической подготовки, награжден жетоном «Отличник ВМФ». В июне 1975 года для дальнейшего прохождения службы был переведен на ПЛА К-147 3 дивизии, на которой совершил еще два автономных похода на боевую службу. В

1975-1976 учебном году была присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса», был объявлен лучшим электриком штурманской дивизии. В ноябре 1976 года присвоено воинское звание старшины 2 статьи, уволен в запас по окончании срока действительной срочной военной службы.

После увольнения в запас поступил на работу в закрытое предприятие «Коммунист» в городе Шепетовка Хмельницкой области. Работа находилась в 40 км от дома. Был принят на должность ученика шлифовщика инструментальной группы. За полтора года работы повысил свою рабочую квалификацию до специалиста 4 разряда. Из районного военного комиссариата неоднократно поступали предложения продолжить военную службу в качестве мичмана или прапорщика. Летом 1978 года от командира 3 дивизии подводных лодок через Славутский РВК поступило предложение о продолжении военной службы электриком штурманским на 3 дивизии пл. Предстояло пройти обучение в школе мичманов. Выразил согласие об обучении и



Мичман В.И. Олинийчук в учебном центре.  
Тренировка по включению в АДА-59.



В. И. Олинийчук и А. А. Гавриленко

дальнейшей службе на подводных лодках 3 дивизии. Был призван на военную службу и направлен в школу мичманов города Североморска Мурманской области.

В августе 1978 года прибыл в школу мичманов. В школе были курсанты, ранее проходившие службу в различных родах войск. В обучении основной упор делался на овладении специальностью. Срочная служба давала мне некоторое преимущество. В январе 1979 года окончил обучение в школе мичманов. Было присвоено воинское звание мичмана. По прибытии на 1 Флпл был назначен старшим специалистом электриком штурманским подводной лодки К-147 3 дипл.

В 1980 году в составе экипажа К-147 прошел подготовку в учебном центре ВМФ в городе Обнинске. Осенью этого же года в составе экипажа подводной лодки К-398 совершил автономный поход на боевую службу в Средиземное море. В сентябре 1981 года назначен старшиной команды электриков штурманских ПЛА К-147. В 1981 году ПЛА К-147 в составе 3 дипл вошла в состав 11 флотилии подводных лодок Северного флота с постоянным местом базирования в Йокангге. В 1982 году в составе экипажа К-147 на ПЛА К-438 участвовал в дальнем походе на боевую службу в Средиземное море. Совершил дальний поход на К-147 в Средиземное море в ноябре 1982 – январе 1983 года. В мае – июле 1983 года в составе экипажа в период боевой службы в Саргасовом море принимал участие в учениях «АПОРТ». При этом ПЛА К-147 длительное время следила за

ПЛАРБ ВМС США «Симон Боливар», вынудив ее оторваться от преследования заходом в территориальные воды Италии на остров Сардиния. В 1983 – 1984 учебном году был объявлен «Лучшим старшиной команды электриков штурманских». Была присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

В связи с уходом в 1985 году ПЛА К-147 в средний ремонт на СРЗ «Нерпа» в январе 1986 года был назначен на должность старшины команды электриков штурманских на 343 экипаж дивизии, с которым ушел в дальний поход на боевую службу в Средиземное море на ПЛА К-481.

В феврале 1988 года было присвоено воинское звание старшего мичмана. Свой последний дальний поход на боевую службу совершил в марте – мае 1989 года с экипажем К-306 в Средиземное море.

В июне 1990 года уволен в запас по достижению предельного возраста пребывания на военной службе. За время службы совершил 9 дальних походов на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден государственными юбилейными и ведомственными медалями.

После увольнения в запас вместе с семьей уехал в город Ровно Украинской ССР, где начал заниматься предпринимательской деятельностью. Занимался продажей автомобилей, доставляемых из Германии. Последние 8 лет работаю мастером станции технического обслуживания автомобилей в диллерском центре «Пежо – Ситроен» и «Лада» в городе Ровно.

Моя семья. Жена – Галина Константиновна, 1959 года рождения. С женой познакомился в 1975 году во время отпуска, будучи матросом срочной службы. Жила на соседней улице. Окончила училище по специальности «закройщик (швея)». Брак зарегистрирован в июле 1979 года на День ВМФ. Сразу же уехали в Западную Лицу. В браке 34 года.

Наши дочери: Ирина 1981 года рождения и Светлана 1984 года рождения. Обе окончили Ровенский гуманитарный университет. Старшая по специальности историк – психолог, младшая – учитель немецкого языка. Дочери проживают в Австрии в городе Зальцбурге. Семья постоянно проживала вместе со мной и в Западной Лице, и в Гремихе. К переездам всегда относились спокойно.

## Евгений Николаевич Петров



Родился 26 октября 1964 года в г. Запорожье Украинской ССР. Дошкольные и прошли по месту рождения. Среднюю школу окончил также в Запорожье.

В апреле 1983 года Коммунарским РВК г. Запорожья призван на действительную военную службу в Вооруженные Силы СССР. По заключению военно-врачебной комиссии был признан годным для службы в плавсоставе Военно-Морского флота. С областного сборного пункта прибыл в г. Севастополь во флотский экипаж Черноморского флота, откуда был направлен в учебный отряд по подготовке радиоспециалистов. Прошел курс начальной военной подготовки специалистов ВМФ, принял военную присягу. В октябре 1983 года по завершении обучения в учебном отряде присвоена военно-учетная специальность «специалист-радиотелеграфист подводных лодок». Для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на 11-ю флотилию подводных лодок Северного флота в г. Мурманск-140. Службу проходил в секретной части штаба 3-й дивизии подводных лодок в должности специалиста секретного делопроизводства.



С апреля 1986 по октябрь 1993 года проходил военную службу в качестве мичмана в 343-м экипаже атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии в должности начальника секретной части, в последующем техника ЗАС (засекречивающей аппаратуры связи) боевой части связи. После расформирования экипажа был назначен на ПЛА К-147 3-й дивизии на должность старшины команды электриков штурманских.

В период с мая 1995 по сентябрь 2001 года военную службу проходил на ПЛА Б-306 (выведенной из боевого состава) в должности: командира группы дистанционного управления дивизиона движения электромеханической боевой части; начальника химической службы; техника дивизиона движения электромеханической боевой части. В сентябре 2001 года уволен в запас по организационно-штатным мероприятиям.

После увольнения в запас остался жить и работать в г. Островном. С декабря 2001 по апрель 2005 года работал слесарем в муниципальном унитарном предприятии «Тепловые сети». С сентября 2002 проходил обучение на заочном отделении



факультета юриспруденции Мурманского гуманитарного института. Институт окончил в июне 2008 года по специальности «Гражданское право». С марта 2006 по октябрь 2008 года работал судебным приставом-исполнителем по обеспечению установленного порядка деятельности судов в Управлении Федеральной службы судебных при-

ставов по Мурманской области в г. Мурманске. С октября 2008 по август 2011 года – ведущий специалист отдела кодификации и обобщения судебной практики Мурманского областного суда. В августе 2011 года уволен с работы, переехал на постоянное место жительства в г. Запорожье Республики Украина.

## Владимир Витальевич Посметный

Родился 21 декабря 1968 года в городе Макеевка Донецкой области Украинской ССР. В 1975 году поступил в первый класс средней школы № 64 города Макеевки, 8 классов которой окончил в 1983 году. В этом же году успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен на первый курс Макеевского металлургического техникума. Во время обучения в техникуме приобрел свой первый трудовой опыт – в 1986 году в течении 6 месяцев практики работал в Макеевском металлургическом комбинате по специальности слесаря по ремонту прокатного оборудования. Обучение в техникуме завершил в 1987 году. Получил диплом о средне-техническом образовании и специальность техника-металлурга.

В июле 1987 года Червоногвардейским районным военным комиссариатом города Макеевки Донецкой области призван на действительную военную службу. Военно-врачебной комиссией военкомата был признан годным к службе в плавсоставе Военно-Морского флота. Для дальнейшего прохождения службы и обучения по военной специальности направлен на Северный флот в город Северодвинск Архангельской области. В учебном отряде подводного плавания Беломорской военно-морской базы прошел курс начальной военной подготовки, принял военную присягу, освоил военно-учетную специальность машиниста – турбиниста.

По окончании обучения в учебном отряде направлен в гарнизон Мурманск-140 (Гремиха) для службы на подводных лодках 11 флотилии. По

прибытии в Гремиху в ноябре 1987 года был назначен на должность машиниста-турбиниста дивизиона движения электромеханической боевой части 343 экипажа атомной подводной лодки 671 проекта. Экипаж входил в состав 3 дивизии подводных лодок Северного флота.

Сдал установленные зачеты, был допущен к самостоятельному обслуживанию материальной части заведования и несению ходовой вахты, к исполнению обязанностей дежурного турбиниста. В апреле 1989 года присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса».

Исъявил желание продолжить военную службу в качестве мичмана. В ноябре 1989 года приказом Командующего 11 флотилией подводных лодок СФ присвоено воинское звание «мичман» и был назначен на должность старшины команды электриков торпедных минно-торпедной боевой части 343 экипажа. В 1992 году уволен в запас по окончании контракта, вернулся в Макеевку.

В октябре 1992 года поступил на должность вальцовщика Макеевского металлургического комбината. В мае 1993 года уволен по собственному желанию, был принят на шахту по специальности электрослесарь-подземный. В марте 2003 года уволен по собственному желанию. В 2003-2011 годах работал начальником производства на столярном, пластиковом и алюминиевом производствах. С 2011 года по настоящее время – рабочий алюминиевого производства.

Проживает в городе Макеевке Донецкой области республики Украина.

## Валерий Николаевич Решетников



Родился и вырос я в украинском городе Мелитополе — втором по величине населенном пункте Запорожской области. Этот город славится вкусной черешней, близким Азовским побережьем и подвигом наших отцов, прорвавших в этих местах непроходимую, по мнению солдат вермахта, линию обороны «Вотан».

Мой отец Николай Ионович, 1924 года рождения, всю жизнь работал на местном заводе «Бытмаш» слесарем-инструментальщиком. Участник Великой Отечественной войны. Неоднократно избирался депутатом городского совета. Мама Лидия Григорьевна, 1926 года рождения, работала на железнодорожной станции «Мелитополь» телефонисткой. Младшая сестра Наталья родилась в 1954 году. Наше детство прошло в Мелитополе. Мы с ней воспитывались в традициях нашей семьи — нас учили любить Родину, уважать старших и ни при каких обстоятельствах не лгать. И мы, как все советские дети, слушались родителей и хорошо учились. Сестра, правда, училась немного лучше меня. Всю жизнь мы с сестрой были благодарны нашим родителям. Не только за воспитание, чистую одежду и еду, но и за те принципы и знания, что они вложили в нас. За то, что дети для них всегда были на первом месте. Воспитывались

мы на любви к Родине. Отец мой родом из Хабаровска. Во время Великой Отечественной попал на Украину, где и встретил маму. В 1948 году они поженились.

Не могу не рассказать о подвиге моего деда по материнской линии. Он прошел за свою жизнь три войны: империалистическую, гражданскую и Великую Отечественную. Дед воевал в 25-й дивизии под командованием самого Чапаева, а затем Фрунзе. Брал Перекоп, а во время Великой Отечественной партизанил в Крыму. С самых ранних лет дед служил мне примером. А еще я горжусь тем, что в 1967 году, в честь 50-летия Революции, деда наградили орденом Боевого Красного Знамени.

Самое яркое воспоминание из детства — поездка по железной дороге на родину отца, в Хабаровск. Мы познакомились с его родными и друзьями детства, а главное — проехали весь Союз от Юга до Дальнего Востока. Все 8 суток, проведенные в поезде по дороге в Хабаровск, я восхищался красотой и многообразием природы нашей великой Родины. Помню, тогда я твердо решил, что стану геологом.

Но вместе с сестрой нам суждено было узнать, что такое море. И эта стихия нам показалась гораздо загадочней и прекрасней, чем все тайны земли.

Наталья после окончания техникума работала на заводе. Но детские воспоминания о Дальнем Востоке настолько отпечатались в ее памяти, что она решила вернуться в родные края нашего отца. Уехала в Находку и устроилась работать на плавбазу «Томск» рыбопромыслового флота Дальнего Востока. Занималась обработкой рыбы. На «Томске» проработала больше пяти лет. Познала трудности неженского труда, узнала, что такое морская стихия.

Через год после окончания школы, 9 мая 1968 года, меня призвали в Советскую Армию. До этого я успел поработать на фабрике и в ателье брючным мастером. Это моя первая гражданская специальность, которая пригодилась в жизни. Для меня служба в армии не казалась чем-то трудным. Я мечтал служить на благо Родины. Опять же всё благодаря моему отцу. Когда-то, еще в детстве, он объяснил, что меня назвали Валерием в честь Валерия Чкалова. Думаю, этим всё сказано.

Слезы девушек, прощание с «гражданкой», с родителями — всё это уходило на второй план. Я обязан был отдать часть своей жизни и сил самому важному в жизни человека — моей Родине. В день призыва нас привезли в Запорожье, куда за нами приехали так называемые на сленге новобранцев «покупатели» — представители различных родов войск, отбирающие в свои ряды пополнение. Мне и еще нескольким ребятам повезло — нас отобрали на флот. За нами приехали моряки из Ленинграда. Красивая форма, соответствующая походка — шик, блеск, красота! Нашей гордости не было предела! «Покупатели» сопроводили нас до Красной Горки (под Ленинградом). Затем я поступил в школу мичманов на Васильевском острове. Я учился в Учебном Краснознаменном отряде подводного плавания имени С. М. Кирова — колыбели моряков-подводников.

Немногие из ребят соглашались пройти обучение и ограничивались только учебным отрядом в Кронштадте. Всё потому, что обучавшиеся в УКОПП обязаны были, согласно контракту, отслужить 5 лет сверхсрочной службы.

Отчетливо помню, что мной руководила гордость. Именно из-за нее, переполнявшей меня, я даже не задумывался о трудностях службы. Два моих сокурсника вместе со мной служили потом в 343-м экипаже. Их я вспоминаю особо. Это тор-

педный электрик, старшина команды Павел Васильевич Воробьев и электрик штурманский, старшина команды Дмитрий Дмитриевич Смирнов.

Нельзя промолчать о Ленинграде. Это город-музей, колыбель революции, вотчина морских подвигов. В Ленинграде к нам, курсантам, относились особенно тепло. Мы посещали музеи, концерты, любили и были любимы, а многие так и остались в этом городе, сегодня уже носящем гордое имя Санкт-Петербург.

Теорией обучение, ясное дело, не ограничилось. Нас направляли на практику на Тихоокеанский и Северный флоты. Я проходил практику в Видяеве и в Западной Лице — в городе Североморск-7. Здесь я остался нести службу на благо Родины.

Служить я попал в 15-й экипаж к командиру Игорю Михайловичу Черненко (командир дивизии — контр-адмирал Федор Степанович Волоник, командующий флотилией — Герой Советского Союза контр-адмирал Аркадий Петрович Михайловский).

Мечтой многих моих сослуживцев, да и моей, чего греха таить, было отправиться в дальний поход. Во-первых, это сулило всем участникам похода жетон на грудь, а во-вторых, походы осуществляли на только что появившихся тогда атомододах 627 проекта. Эти подлодки прославили нашу Родину своими походами на Северный Полюс и вокруг земного шара.

Помощник командира О. А. Петров, за которым мы бегали с просьбой прикомандировать нас для дальнего похода, только устало отмахивался и говорил, что у нас всё еще впереди.

На проекте 627 мы ходили только на задачи в Грехиху — пункт базирования Северного флота. Находится она в островной части Мурманской области. Еще ходили в док и в Полярный. Именно там мы и увидели впервые подводную лодку К-3 после пожара. К-3 была легендарной подлодкой — первой атомной в СССР. Мы знали, что 8 сентября 1967 года во время возвращения с боевой службы в Норвежском море в ее отсеках произошел пожар. 39 человек из состава экипажа погибли, К-3 самостоятельно вернулась в базу.

Когда в первые годы службы ходили в море, всегда пели, мечтая каждый о своем, тогдашний хит ВИА «Песняры»: «Мы трудную службу сегод-

ня несем вдали от России, вдали от России...» Нас переполняла гордость. В то время на флот пришло новое поколение ПЛА — подводные лодки проекта 671. Эти атомоходы-полуавтоматы имели форму дельфина и развивали по тем временам колоссальную скорость в подводном положении. Я перешел служить на ПЛА К-147 к командиру капитану 1-го ранга Ю. Г. Сергеечеву торпедным электриком. В этом экипаже служил вплоть до 1973 года, но к технике оказался равнодушен. В 1973 году в звании мичмана перешел служить в 343-й экипаж под командованием капитана 1-го ранга А. Н. Коржева на должность старшины команды снабжения. Так я стал «интендантом».

Считаю, что именно в этом экипаже началась моя настоящая служба, которой я отдавался полностью, без остатка. Всё в ней было: и приключения, и боевые задания, и неожиданные поступки людей.

По роду службы близко сошелся я со старшим коком-инструктором экипажа Анатолием Ивановшей. Вместе с ним мы отвечали за приготовление пищи на АПЛ. В первый же отпуск я приобрел «Книгу о вкусной и здоровой пище», чтобы члены нашего экипажа не жаловались на службу «С» (снабжения). Часто сам принимал участие в приготовлении ежедневной трапезы. Моим непосредственным начальником стал старший лейтенант Иван Иванович Пахомов, впоследствии — капитан 1-го ранга, командовавший не одним экипажем ПЛА. Мы уважали этого человека и прислушивались к его советам.

Свой первый поход любой матрос помнит до седых волос. Я не исключение, потому помню всё, словно это было вчера. 87 дней в походе! Только продукты питания для экипажа на этот поход отгружали около суток. В одной пекарне мы с коком обменяли на спирт пару мешков муки, чтобы баловать экипаж почти домашней выпечкой. К дням рождения членов экипажа готовили торты. Вообще выпечку готовили каждый день, хотя по норме следовало через день. Но уж очень мы это дело любили. Ходили в Средиземное море. Поход очень длительный, но и подлодка и экипаж действовали как один прекрасно отлаженный механизм. В этом, конечно, большая заслуга командира БЧ-5 капитана 2-го ранга Виктора Константиновича Достовалова. Он был к нам прикомандирован с 289-го экипажа нашей дивизии.

Служба снабжения вроде и спокойная, но травмы в моей памяти остались. Во время похода по Средиземноморью случилось происшествие. Мы с матросом Степановым перекручивали на мясорубке мясо. Палец матроса по неосторожности угодил в мясорубку. Кровь. Боль. Волнение. Лишился помощника. Полфаланги пальца у матроса как не бывало. Оказывал помощь матросу врач экипажа майор медицинской службы Жора Буленко.

Через 45 суток всплыли. Подошли к плавбазе. Загрузились свежими овощами и фруктами, и снова погружение. Помню, майор Буленко бегал и предупреждал всех, чтобы сырые фрукты и овощи обязательно мыли — а то, не дай ..., дизентерия. Но никакой дизентерии желудок подводника не подвластен; зато капитан медицинской службы Киселев в походе 1977 года провел операцию по удалению воспалившегося аппендикса одному из матросов.

Сложно описать чувство возвращения на берег после трех месяцев похода на атомной подводной лодке. Чувствовали себя героями, побывавшими на передовой невидимого фронта «холодной войны». Наверное, так и было. По сей день за этот поход благодарен судьбе, за эту школу жизни — нашему командиру-наставнику Герою Советского Союза капитану 1-го ранга Валентину Евгеньевичу Соколову, командиру экипажа капитану 1-го ранга Алексею Николаевичу Коржеву, нашим мичманам Силаеву, Юрченко, Письменному, Марченко, Колтину, Смирнову, Воробьеву, боцману Горьковенко.

В походе подружился с секретчиком А. Н. Грибовым. Родом он был из Наро-Фоминска, что в Подмосковье. Говорю о нем в прошедшем времени, поскольку его уже нет с нами. Так вот: именно от него, талантливого художника-любителя, я многое узнал о русской живописи. Настолько наши беседы оказались захватывающими, что даже во время переобучения в Обнинске мы сорвались в Москву, чтобы посетить Третьяковскую галерею. А многие на берегу думают, что под водой скука смертная. Помимо Третьяковки в Москве мы посетили с ним Новодевичье кладбище, сходили на хоккейный матч настоящих команд, посидели в ресторане «Славянский базар», побывали в концертном зале гостиницы «Россия».

В те дни мы часто поднимали бокалы, произнося тост настоящих подводников. Звучит он так:

*Стаканы и кружки содвиньте,  
Наполнив их дозой весомой.  
Количество градусов в спирте  
Равно широте, где живем мы!  
Выьем за отдых короткий,  
За то, что сегодня мы в сборе.  
За наши подводные лодки,  
За наше полярное море!  
За бурю тревог и учений,  
За рост попаданий и сбитий,  
За то, чтоб число погружений  
Равнялось количеству всплываний!*

Запомнился на всю жизнь еще один поход. Мы отправлялись сопровождать ледокол «Арктика» на Северный полюс. Однажды довелось посмотреть в перископ — просто так, из любопытства. Увидел лишь белые пятна и ничего более. Замполит брал библиотеку, а я прихватил кинопроектор «Украина», и мы на простыне устраивали кинотеатр. Поход прошел без внештатных ситуаций, опять же благодаря профессиональному экипажу и командованию.

Мои скромные интендантские обязанности я выполнял со свойственным молодости рвением, но уже и с некоторым приобретенным опытом. После этого похода я стал петь другую песню:

*Прощайте, скалистые горы,  
На подвиг Отчизна зовет,  
Мы вышли в открытое море,  
В суровый и дальний поход.  
А волны и стонут, и плачут,  
И плещут на борт корабля.  
Растаял в далеком тумане Рыбачий,  
Родимая наша земля...*

Эта песня времен Великой Отечественной. Я пою ее и сейчас. Песня, которую знаю от начала до конца. И этим горжусь.

На берегу после плавания встречает почтальон и сообщает о рождении моего второго сына!

Пригласил мичманов отметить радостное событие в моей жизни и пригласил их в новенькую, недавно полученную двухкомнатную квартиру, которую еще не успел обжить. В квартире нашлись стол и два стула. Но мичманский состав не обиделся на этот «шведский стол», тем более что я попытался удивить их небольшим сюрпри-

зом. А сюрприз заключался в том, что я пригласил в квартиру музыкантов из соседнего ресторана. Как сейчас помню: ионика, ударник и две гитары. Узнав, что я их земляк (музыканты приехали из Симферополя), да еще и праздную день рождения сына, музыканты с радостью согласились мне помочь. Встречали гостей живым исполнением популярной «Семь-сорок».

Утром построение. И командир после торжественного поздравления интересуется: «Ну что, граф Решетников, гуляем?»

Настало время возвращения из отпусков. Заходит замполит, в его руках телеграмма. «Слушайте, — говорит, — что пишут: „Деньги кончились. Вышел пешком“. Вот как люди стремятся на службу!»

На одном из собраний разбирали мичмана за употребление спиртного. Воспитывали, ругали. Тут взял слово наш командир: «Товарищи, ну не может быть такого, чтобы человек так пил и был бы не нашим человеком!» Грянул смех, который звучал до самого окончания собрания. А мичмана оставили служить. Перевоспитался.

Уволили меня с военной службы в 1978 году. История печальная. На десятом году службы, находясь в Мурманске, решили мы с товарищами остановиться в гостинице «69 параллель». Дело было поздно вечером, номеров свободных не было. Но мы требовали впустить нас. Всё закончилось прибытием наряда милиции. Доставили в комендатуру, а оттуда в часть ушла такая бумага, что наступил конец моей службе.

Жена и сыновья остались в Западной Лице. Я вернулся в родной Мелитополь. Жена подала на развод, и ее заявление было удовлетворено.

Трудно передать состояние и чувства, охватившие меня в родном городе. Ни семьи, ни работы. Нужно начинать всё сначала, строить и обустраивать жизнь.

Устроился лаборантом в местный пединститут, на кафедру зоологии. Часто выезжали на Азовское море собирать материал для исследований. Работа понравилась, ведь главное для меня тогда было — это дышать морским воздухом. Сменить духоту лаборатории на свежий морской бриз — нужно ли большее счастье?

Потом трудился слесарем-сборщиком на заводе «Мелитопольхолодмаш». Выпускали мы, как несложно догадаться, холодильное оборудо-

дование. В том числе и для подводных лодок. За 8 лет работы на заводе я здорово набил руку, работа спорилась, мне предложили повышение по профсоюзной лестнице, но я ушел мастером в профессионально-техническое училище № 37.

Часто в жизни я вспоминал слова поэта Константина Ваншенкина:

*Упаси вас Бог познать заботу  
Об ушедшей юности тужить,  
Делать нелюбимую работу,  
С нелюбимой женщиною жить.*

Довелось поработать на море с рыбаками. В течение пяти лет постигал их нелегкий промысел, но тяжелая болезнь супруги и мой собственный возраст заставили меня вернуться в Мелитополь к тихой размеренной жизни пенсионера.

Работая на заводе, женился во второй раз. У нас родился сын Иван.

Когда работал в училище, появилось желание получить высшее образование. В 1992 году окончил географический факультет Мелитопольского педагогического института.

К сожалению, у нас погиб старший сын от первого брака Дмитрий, ему было 29 лет.

Младший сын от первого брака — Андрей. Ему 38 лет, закончил иняз, жизнь заставила поработать на море, на больших лайнерах в Америке (порт Майами). Работал стюардом, посмотрел мир. Отработал 5 лет. Вернулся. Женился. Родилась дочь. На сегодняшний день живет и работает в Днепрпетровске.

Младший сын — Иван. Окончил педагогический университет, работает дизайнером рекламы, холост. Ему 28 лет.

*С вином и розами я шествовал доселе,  
Не привели они меня к желанной цели.  
Однако в сторону я не сверну: друзей  
Бросать на полпути пристойно ль, в самом деле?*

С этим четверостишием я шагал по жизни. Правда, первое (вино) на время оставил и говорил друзьям, сколько добрых дел сделал: окончил институт, купил машину, построил дачу. А второе (то есть розы) не оставил.

Я встретил свою настоящую любовь — третью супругу Любовь Петровну, с которой прожил душа в душу 22 года. К моему большому горю, ее не стало в 2009 году. С этим человеком я прожил незабываемые годы. И, как пел Муслим Магомаев, «*За смех и за печаль, За тихое „Прощай“, за всё тебя благодарю*».

В свадебное путешествие ездили в Заполярье. Проездом в Мурманске останавливались в гостинице «69 параллель». Там я и рассказал жене о подвигах молодости — и о своей службе, и о ее бесславном окончании.

Сейчас мне 63 года. Единственное увлечение и работа — это занятия на даче, которую заложила моя жена. Там находится множество экзотических растений, которые она привезла из Крыма. Жизнь этих экзотов теперь для меня смысл жизни — это живая память о ней, всегда живущей в моем сердце.

Отношение мое к книге об экипаже крайне положительное. Не всем выпадает честь служить на атомоходах. Хочется выразить благодарность всем боевым товарищам, с которыми довелось служить в 343-м экипаже атомной подводной лодки.

## Дмитрий Дмитриевич Смирнов



Родился в деревне Быково Костромской области 18 октября 1949 года. До железной дороги 18 километров. В округе четыре деревни: Быково, Семениха, Бодячиха, Гараниха, церковь у пруда и речка Карцеуха. Деревни на небольшом пригорке с полями, вокруг леса и болота. Километрах в десяти большая река Ветлуга.

Это место в народе называют Карцево. Очевидно, до революции здесь было поместье кого-то из рода Карцевых, прародитель которых служил опричником у Ивана Грозного и за верную службу в 1595 году был жалован костромскими землями. Род Карцевых очень известный, есть их родня в Московской и других областях. Были среди Карцевых и адмиралы, и генералы, и знаменитые дипломаты. Я не из рода Карцевых, я из рода крепстьян, которые им принадлежали.

Когда мне было два года, родители переехали в железнодорожный поселок Варакинский, возле районного центра — города Шарьи. В Карцеве побывал в 10 классе, когда мы с матерью ездили туда за справками для оформления колхозной пенсии бабушки.

В Варакинском заканчивал восьмилетку. Жили там с отчимом, матерью и бабушкой. В 1957 году родилась моя сестра. У бабушки еще пятеро детей, кроме моей матери. Дед умер в 1945 году.

Старший сын погиб в Великую Отечественную войну, остальных судьба разбросала от Горького до Мурманска.

Учился на «отлично». В Варакинском у нас был свой дом, корова, хозяйство. Родители работали на железной дороге: отчим — дежурным по станции, мать — стрелочницей.

С 14 лет ходил со взрослыми на сенокос, соответственно и работа по дому — огород и уход за домашними животными. Летом с ребятами подрабатывали в лесничестве или местном леспромхозе. Деньги, конечно, использовали не на развлечения, а чтобы к школе купить какие-то вещи.

Жизнь была активная: летом грибы, ягоды, речка; зимой — лыжи, коньки, санки.

Был у меня товарищ из семьи педагогов, у них была собрана небольшая библиотека. Из этой библиотеки я читал Дюма, Конан Дойла, Жюль Верна. В 9 и 10 классах учился в райцентре. Там была приличная городская библиотека, была историческая литература и зарубежная классика.

Школа в Шарье железнодорожная, средняя. Здание было деревянное, двухэтажное, но строилась новая, кирпичная, с большим спортзалом и мастерскими.

В 10 класс пошел в новую школу. При открытии школы в фойе в бетонную колонну закладывали

капсулу с письмом к потомкам 2000 года. Не помню содержания этого письма, но помню, что представление о потомках было очень возвышенное. Говоря же о нынешней молодежи, хочу заметить, что всё развивается и молодежь сейчас не хуже, а в чем-то лучше молодежи моего поколения. А если говорить о моде и остальном, то и раньше были твист, шейк и рок-н-ролл, клеш и мини, выпивка и драки на танцах. Молодость — период временный. Школу я окончил; из 14 предметов половина — «отлично», половина — «хорошо». На медаль «тянуть» у меня стремления не было, да и со стороны родителей в этом отношении никакого нажима, хотя до 8 класса был круглым отличником.

Куда поступать после школы — сильных метаний не было. Выбрал физико-механический вуз. В провинции жить не хотел, в Москву не решился — и поехал в Ленинград, в Политехнический институт на физико-механический факультет.

В военкомате агитировали в военное училище, но меня это не привлекало, хотя я знал, что срочную пойду служить на флот и именно в подводники. Это сказали после медицинской комиссии еще в 9 классе, когда проводилась приписка к военкомату.

Было, видимо, предварительное распределение, но то, что пойду служить на атомную подводную лодку, не уточнялось. Тогда это воспринималось как долг, без всяких эмоций и «куда пошлют». Даже то, что на флоте служить 3 года, а в армии 2 года, никаких расстройств не вызывало. И разговоров о том, как «откосить» от армии, среди моих знакомых и друзей не было.

Для поступления в институт в Ленинград поехал один. Опыт большого города у меня уже был — с 8 класса, когда человек десять лучших учеников директор школы повез в Москву на неделю. Побывали везде, начиная от мавзолея. И гостиница нормальная, и питание отличное (а сейчас изображают нищету советского периода тех лет), по крайней мере в обычной столовой были настоящие котлеты по-киевски на косточке.

А сколько впечатлений от всего увиденного: и планетарий, и панорама Бородинской битвы, и Кремль, и Оружейная палата и многое другое. Поездка была за счет школы, родители ничего не платили.

Ленинград пришелся мне по сердцу более, чем Москва.

Пока сдавал экзамены, погулял, конечно, по Невскому проспекту, в Эрмитаж ходил. Сдал все экзамены на тройки, в конкурс, естественно, не вписывался, тем более что в 1967 году в школах было сразу два выпуска — 10 и 11 классы, так как с 11-летнего обучения вновь возвращались на 10-летнее. Записался на заочные подготовительные курсы, чтобы на следующий год поступать, если не заберут в армию.

Но в весенний призыв 12 мая 1968 года Поназыревский районный военный комиссар Костромской области призвал меня на службу Родине. Пассажирские вагоны, вооруженная охрана в тамбурах и нары на пункте распределения.

Как известно, я попадаю на флот. Агитируют в школу техников ВМФ для службы на атомных подводных лодках. Школа в Ленинграде, на Васильевском острове, при УКОПП им. С. М. Кирова. Этот учебный отряд подводного плавания связан со всей историей российского подводного флота начиная с 1906 года.

Учеба в школе как в техникуме с соответствующей гражданской специальностью, в дальнейшем на службе можно заочно учиться в вузе — и я, долго не раздумывая, согласился. Набрали взвод 40 человек, одели в робу и шинели без всякой примерки, рюкзак за плечами, бескозырка без ленточки — и таким неумелым строем высадили в Питере. Когда прошли курс молодого матроса, стоптав ботинки на плацу, приняли присягу, после которой выдали ленточки на бескозырки, подошло время к первым увольнениям в город, — тогда уже морская форма была освоена: всё подогнано, почищено, наглажено и надраено.

Учился на «отлично», поэтому с увольнением в город проблем не было.

За два года, конечно, многое посмотрел. Обошел много музеев. Кинотеатры тогда заполнялись, на премьеру билет не достанешь. В театр не попасть, если билет заранее не купишь. Но ленинградцы всегда любили моряков, и это часто выручало.

На танцы ходили в Мраморный зал Дворца культуры имени Газа и в базовый матросский клуб.

У меня в группе друзья были ленинградцы: Володя Архангельский, Олег Кудинов. Бывал у них дома, чаще у Володи Архангельского, у его родите-



лей в пригороде свой дом. Встречались с его друзьями, компанией ездили в Петергоф. За учебу в Питере много было интересных событий. На День флота в 1969 году нашу группу направили на крейсер «Киров-2», тогда это был флагман Балтийского флота. Кроме нас были курсанты из высших мореходных училищ — всё для массовости при встрече командующего Ленинградской ВМБ. Было красиво и эффектно. Крейсер стоял напротив Эрмитажа. Даже подводная лодка проекта прошла 613 и продемонстрировала погружение в позиционное положение. Был заплыв военных моряков, наши там тоже участвовали — им повезло меньше, чем нам.

Летом 1969 года была практика. На практику направляли туда, куда в перспективе предстояло попасть на службу. Меня отправили в 3-ю дивизию, в 15-й экипаж ПЛА проекта 627. Лодки этого проекта уже начали перебазировать в Грениху, а в Лице появились первые корпуса проекта 671. По окончании учебного отряда было присвоено воинское звание «главный старшина».

В сентябре 1970 года пришел старшим специалистом штурманских электриков в 15-й экипаж, как и намечалось. Командиром экипажа был капитан 1-го ранга Ю. И. Черненко, командиром БЧ-1 капитан лейтенант Кустов. В 1971 году экипаж планировался на расформирование, но до этого мероприятия успел сходить в док в Полярный. В августе 1971 года был переведен на ПЛА К-147 проекта 671 старшим специалистом-электриком штурманским. Этот экипаж считался морским, за короткое время они прошли две боевые службы. К-147 принял экипаж капитана 1-го ранга В. В. Анохина и готовил лодку к подледному плаванию. Вернулась К-147 с разбитым ограждением рубки, и нам предстоял ремонт.

Только закончили подготовку, отработали 1-ю и 2-ю задачи, как на одном из выходов в море произошло парение крышки одного из реакторов. Опять ремонт, и только летом 1973 года вошли в нормальный ритм боевой подготовки.

На К-147 сделал попытку заочного обучения. Поступил в Северо-Западный заочный политехнический институт на факультет технической кибернетики. Проучился только один год, на большее не хватило стимулов.

Тогда же произошли изменения в моей личной жизни. В Западной Лице встретил девушку, она работала медсестрой в отделении госпиталя в Малой Лопатке. Год встречались и в июле 1973 года поженились. Через несколько дней после свадьбы ушел я в море на месяц, но зато потом был отпуск. Заехали в Ленинград на недельку, потом дальше в Крым. 2 июля 1974 года родился сын и началась семейная жизнь совместно со службой и боевой подготовкой.

В мае 1975 года был назначен на должность старшины команды штурманских электриков 343-го экипажа. В 1977 году в составе экипажа на подводной лодке К-481 совершил длительное подледное плавание на 28 суток, и в этом же году стал членом КПСС. Была присвоена классная квалификация «Мастер военного дела».

Как бы ни склоняли сейчас коммунистическое прошлое, но этот проект был социальный. Если пропагандировалось национальное равенство, то оно и было. Пример тому — сколько национальностей служило в нашем экипаже.

Мне, например, членство в КПСС дало развитие.

Готовясь выступить на собрании или участвуя в общественной работе, приобретаешь навыки общения с людьми, развиваешь свою речь и просто расширяешь кругозор.

Ну и отдельно про атмосферу в экипаже и тоже о развитии — это общение с образованными людьми.

На корабле 26 офицеров. Это образованные люди, целеустремленные, посвятившие свою жизнь военному делу. И мы всегда в тесном общении: и в море, и в базе. На службе — это субординация и дисциплина, в быту — это товарищеские отношения. И находясь под влиянием таких людей, конечно, и сам развиваешься. Такое влияние, несомненно, помогло мне в дальнейшей жизни после увольнения в запас.

В 1979 году принимал участие в приеме подводной лодки К-369 от судоремонтного завода «Нерпа» в поселке Вьюжном. Это была первая подводная лодка проекта 671, которая прошла средний ремонт на этом заводе.

А в экипаже и дальше продолжались активные трудовые будни. В 1980 экипаж совершил дальний поход на боевую службу в Средиземное

море на К-438. В 1981 году экипаж в составе дивизии перешел к новому месту базирования в город Мурманск-140. В 1982 году моя последняя боевая служба — уже в Атлантике на подводной лодке К-367, это после перебазирования дивизии в Гримику.

Из Гримики я был уволен в запас. В сентябре 1983 года заканчивался мой контракт. Льготной выслуги было 28 лет, семья в Гримику не переезжала, жилье было на подходе (кооперативная квартира), так что был прямой путь на «гражданку». За время службы совершил 4 похода на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден медалью «60 лет Вооруженных Сил СССР» и «За безупречную службу» III степени.

Скажу про льготы, которые тогда предоставлялись военнослужащим. Можно было где-то и государственную квартиру ждать и получить. Но вот многие города давали лимит на Северный флот на кооперативное строительство. Это 30% платишь сразу, а остальное на 20 лет под 3% годовых. Морская инженерная служба флота отправляет документы в выбранный город. Такая квартира была у меня в 1983 году в Евпатории.

Была специфика курорта по прописке. В Евпатории в то время жили родители жены. Отец жены был переведен в Евпаторию после службы в Группе советских войск в Германии. Когда я приехал с Севера, встал вопрос работы.

Пошел в морской порт, ничего не предложили. Зашел в мореходную школу, тогда школа готовила матросов для Одесского пароходства для заграничного плавания из числа молодежи, прошедшей службу в Вооруженных Силах. Обратился в расчете на какую-нибудь кабинетную работу. Говорят, что срочно нужен мастер производственного обучения по шлюпочно-такелажному делу и руководитель группы, который ведет ее от набора до выпуска, в группе 30 человек. Я засомневался, но начальник школы был уверен, что я справлюсь. Я справился, а помогло мне в этом то развитие и знания, полученные на флоте, о которых я писал выше.

В 1985 году прошел двухмесячные курсы повышения квалификации в Ленинграде в Высшем инженерном училище им. адмирала Макарова. Планировал с морской школой связать свою

дальнейшую жизнь, но тут началась перестройка, Одесское пароходство стало уничтожаться, мореходные школы стали не нужны. К 1988 году школу расформировали.

Шесть лет работал в санатории войск ПВО. Обслуживал и ремонтировал всякое электрооборудование, начиная с трансформаторных подстанций и кончая холодильными установками.

В 1994 году представилась возможность перейти на промышленный железнодорожный транспорт: есть тут у нас такое небольшое предприятие, которое обслуживает строительные организации, элеватор, каменоломню. Закончил заочно железнодорожный техникум в Симферополе и работал на этом предприятии механиком и главным инженером.

В 1988 году у нас родился второй сын, Артем. Первый, Роман, в 1991 году поступил в университет имени Шевченко в Киеве на факультет радиопизики. У него способности к физике и математике. В старших классах регулярно занимал призовые места на всеукраинских олимпиадах по физике, окончил школу с золотой медалью и с отличием университет. Окончил аспирантуру. Профессор, в группе которого он был, сотрудничал с японцами, и они пригласили Романа закончить аспирантуру в Японии в Национальном институте ядерных исследований, стипендия от правительства Японии. Три года провел в Японии, в 2005 году защитил докторскую степень. Когда вернулся в Киев, его старый профессор умер, ничего ему предложить по работе не смогли, докторскую степень заграничную на Украине не признают. Воспользовался приглашением в Калифорнийский университет в Сан-Диего. Восьмой год успешно работает, занимается исследованиями в области физики плазмы.

Младшему 24 года. Учился в гимназии с углубленным изучением английского языка. Закончил Севастопольский технический университет по специальности «Информационные технологии». Второй год успешно работает в Севастополе программистом в российской фирме.

Я на пенсии. Супруга работает в органах местного самоуправления. Госслужащая. Занятия себе нахожу: семья, дом, дача. Есть время почитать серьезную литературу и подумать о вечном.

## Александр Юрьевич Чекалин



Родился 30 июля 1953 года в городе Горьком в семье военнослужащего. Отец Юрий Михайлович после окончания военного училища какое-то время служил в Вооруженных Силах, но во время массового сокращения армии и флота в 1950-х годах был уволен в запас. Мать Зинаида Ивановна работала продавцом в магазине. И отец, и мать были коренными москвичами, но так как в Москве получить свое жилье было очень тяжело, отец переехал служить в Горький. Получилось так, что до школы я жил на два города. То в Москве, то в Горьком. Помню, что года два ходил в московский детский сад, когда жил у бабушки с дедушкой. В Горьком у нас была комната в коммунальной трехкомнатной квартире с одними соседями.

В 1960 году поступил в среднюю школу № 144 г. Горького, 10 классов которой, окончил в 1970-м. Учился легко, до 5 класса был круглым отличником. До сих пор с большим теплом вспоминаю свою первую учительницу Марию Ивановну Трусову. Далее тоже неплохо, но домашние задания делал «спустя рукава», почти не учил, мне хватало того материала, что давали на уроках учителя. Любимыми предметами были математика, физика, история и география, точные науки. Много чи-

тал. Почему-то терпеть не мог биологию. Поэтому оценки по ней чередовались приблизительно так: 5, 2, 2, 5, 2, 2, 5 в итоге 3. Хотя учительница была хорошая. По математике в школе проводились олимпиады различного уровня, всегда принимал в них участие, один раз занял первое место. Увлекался музыкой и спортом (баскетбол, лыжи, водные лыжи). В 1970 году занял 1 место по спортивному ориентированию на лыжах среди старшеклассников города Горького. Имел второй мужской разряд по бегу на лыжах.

После школы решил поступать в военное училище. В военкомате меня упорно агитировали поступать в Высшее военно-морское училище в Ленинграде, но я почему-то стоял на своем, ранее выбранном военном училище противовоздушной обороны в Киеве. Потом, честно говоря, пожалел об этом, так как по приезду в училище понял, что это не мое, и специально успешно «завалил» второй вступительный экзамен.

По возвращении домой из училища, пошел работать, как и все (жил в Автозаводском районе), на Горьковский автомобильный завод слесарем механосборочных работ в первый сборочный цех, где и проработал до призыва в армию. Летом 1971 года

поступал в Горьковский строительный институт, у меня там уже год хороший товарищ учился. Но не прошел по конкурсу. За год многое забылось, к тому же не было серьезной подготовки.

В октябре 1971 года Автозаводским РВК г. Горького призван на действительную военную службу. Был направлен в школу младших командиров в Киеве. Надо сказать, что судьба моя была определена заранее. Меня определили в Военно-Морской флот, но мне об этом не говорили. И только мать в последний день сказала, узнав у знакомого из военкомата, куда меня направят служить.

Команду, к которой я был причислен, привезли в Северодвинск. Там мы должны были определиться со специальностью и разъехаться по учебным отрядам для младших специалистов. Были там и «вербовщики» из 316-го учебного отряда ВМФ, расположенного в Киеве. Как мы ни пытались узнать у них, чему и на кого учат в этом учебном отряде, они, в отличие от других, отделивались только общими фразами, но обещали, что служба будет очень интересной и мы не пожалеем о выбранной специальности. Разумеется, было и собеседование, различные тесты, проверяли эрудицию. Кроме этого они тщательно отбирали кандидатов на предмет хороших оценок в аттестате по всем предметам, в том числе по английскому языку. В общем, я изъявил желание отправиться учиться именно в этот учебный отряд: «Второй раз с Киевом мне должно повезти», — подумал я тогда.

И действительно, я ни разу не пожалел о выбранной специальности. Было очень интересно учиться, тем более что учебный отряд находился в прекрасном городе, да и сами условия жизни в отряде были просто замечательные. В школе младших командиров (ШМС), так называлось это военное учебное заведение, мы жили на плавучей казарме «Иматра» финской постройки. А сам отряд отстраивался. Достраивался просто шикарный по тем временам многоэтажный учебный корпус, камбуз, был запланирован бассейн, был летний кинотеатр, были построены новые казармы, в части был свой прекрасный пляж на берегу Днепра. По своей базе, наверное, это был самый

лучший учебный отряд ВМФ. Во всяком случае, даже курсанты из высших военных училищ города Киева, а их было немало в то время, все говорили, что у них таких условий для учебы, проживания и досуга нет.

ШМС я закончил с отличием. Меня вызвал командир роты и сказал, что нас, несколько человек, кто с отличием окончил школу, вызывают на отдельное собеседование. Посоветовал, чтобы я постарался произвести хорошее впечатление. Так как, возможно, меня направят служить в очень интересное место, куда берут не всех. Надо сказать, что к этому времени я уже окончательно определился, что хочу непременно поступить в школу мичманов-техников ВМФ здесь же, в 316-м учебном отряде. Поэтому, как меня ни уговаривали, я решил: поступаю в школу мичманов. В это время в армии и на флоте ввели институт мичманов и прапорщиков.

Весной 1972 года поступил в Киевскую школу мичманов-техников ВМФ. Вступительные экзамены не помню, наверное, для меня они были легкие. Тем более что нас несколько человек, кто после ШМС решил поступить в школу мичманов, командование части планировало назначить заместителями командиров взводов и командирами отделений, и у нас кроме экзаменов были другие дела. После формирования роты первокурсников меня избрали секретарем комсомольской организации роты. Учиться было очень интересно, но нелегко. Преподаватели по гражданским предметам были сильные и требовательные, из киевских ВУЗов. Радиоэлектронику пришлось изучать от преподавателя по фамилии Венгрус. Это был молодой мужчина, прекрасно знающий и разбирающийся в радиоэлектронике. Мы, курсанты, шутили между собой: «Он еще не успел тряпкой стереть старые формулы с доски, как настроил кучу новых формул. А у нас и так голова пухнет от избытка информации».

Разумеется, кроме учебы и различных дел мы имели прекрасную возможность в увольнениях бывать в театрах, на концертах, экскурсиях, ходили на футбольные матчи «Динамо», тем более что в Киеве было что посмотреть. За хорошую работу комсомольской организации я был награжден почетной грамотой ЦК ЛКСМ Украины. Во время

учебы в школе мичманов был одним из создателей и участником (на ударных инструментах) вокально-инструментального ансамбля, который выступал не только перед курсантами школы техников, но и перед студентами вузов, коллективами различных предприятий и организаций города Киева, на выпускных вечерах школьников.

Нашему курсу довелось участвовать в параде в Киеве, когда курсанты Высшего военно-морского политического училища уехали на парад в Москву. Для некоторых из нас это потом «вышло боком». Дело в том, что в Киевском гарнизоне была рота почетного караула, что-то вроде московской кремлевской. Но она была неполного состава, они могли выставить два взвода (представлять сухопутные войска и военно-воздушные силы), а в Киев в это время с визитом должны были прилететь Иосип Броз Тито, а позже Генеральный Секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев и президент США Р. Никсон с супругой. Срочно потребовалось укомплектовать эту роту взводом моряков. Решили после парада использовать курсантов нашего отряда. Отобрали тех, у кого рост был не ниже 180 см, в их число попал и я. Одели нас с иголочки. Мало того что выдали новую форму, — был приглашен специальный портной, который нам ее подгонял, чтобы не было ни единой складки.

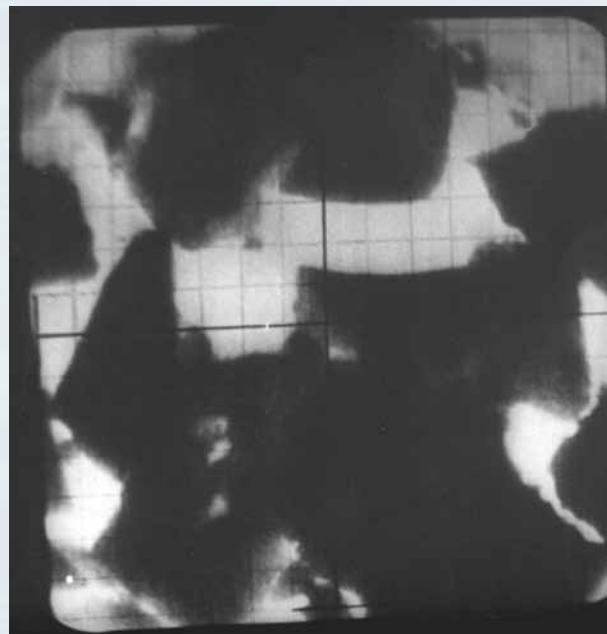
Муштровали по полной программе. Это было нечто. В один из дней на плацу роты почетного караула собралась группа генералов во главе с командующим Киевским военным округом и давай нас гонять. Причем у киевской роты почетного караула был особенный, как нам объяснили, строевой шаг: так как ходили они, больше никто строевым шагом не ходил. Мы приезжали в школу после этих занятий уставшие до изнеможения, болело всё. Мы стали оловянными солдатиками, но со стороны это зрелище, конечно, смотрелось очень красиво и впечатляюще. Правда, с тех пор я возненавидел все, что касается строевой подготовки, парадов и всяческих торжественных построений. Поэтому, скажу честно, разными правдами и неправдами в дальнейшей службе старался избегать по мере возможности данных мероприятий, отличную строевую выправку я и так получил на всю оставшуюся жизнь.

Выпускные экзамены по основным предметам сдал на «отлично». На мой выбор дальнейшего места службы повлиял командир роты капитан 3-го ранга Лакомов. Он начинал службу штурманом на 1-й флотилии подводных лодок Северного флота и много нам рассказывал про атомные подводные лодки. Поэтому я решил: только на атомные ПЛ и только на Север. После первого курса была практика, правда, проходила она в береговой части — в Броварах под Киевом. Хоть на берегу, но было очень познавательно воочию увидеть технику и аппаратуру, нести боевую вахту и вообще познакомиться с организацией службы.

После второго года обучения стажировались в частях ВМФ, в которые мы должны были распределиться после выпуска.

В октябре 1974 года был назначен на должность старшины команды радиоразведки (ОС-НАЗ) в 343-й экипаж атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота.

За 13 лет службы в экипаже принял участие в 17 дальних походах на боевую службу в различные районы мирового океана. В автономном плавании исполнял обязанности старшины команды



Экран телевизионного комплекса МТ-70.

Битый лед.

*Северный Ледовитый океан. Август 1977 года*

радиоразведки и командира группы ОСНАЗ. Из 17 боевых служб четыре выполнил в составе своего экипажа, из них:

— в августе — октябре 1977 года на ПЛА К-481 с капитаном 1-го ранга Алексеем Николаевичем Коржевным в Северном Ледовитом океане под паковым льдом Арктики;

— в июне — августе 1980 года на ПЛА К-438 с капитаном 3-го ранга Владиславом Григорьевичем Белоусовым в восточной части Средиземного моря;

— в декабре 1982 — феврале 1983 года на ПЛА К-367 с капитаном 2-го ранга Михаилом Юрьевичем Кузнецовым в Центральной Атлантике и у Восточного побережья США;

— в январе — марте 1986 года на ПЛА К-481 с капитаном 1-го ранга Александром Николаевичем Шпортько в Средиземном море.

Семь боевых служб выполнены в составе других экипажей подводных лодок 3-й дивизии. Два дальних похода совершены в составе экипажей подводных лодок проекта 671рт 33-й ДиПЛ, два в составе подводных лодок проекта 667б 41-й ДиПЛ. Две боевые службы выполнены на судах вспомогательного флота ВМФ «СБ-11» и «МБ-19».

С октября 1986 года для дальнейшего прохождения службы был назначен на должность старшего инструктора разведотдела штаба 11-й флотилии подводных лодок СФ.

В сентябре 1988 года был назначен на должность старшины команды радиоразведки атомной



Приемный центр ОСНАЗ 11-й флотилии подводных лодок Северного флота.  
Старший лейтенант А. Устенюк  
и мичман А. Чекалин

подводной лодки К-38 проекта 671 3-й дивизии подводных лодок. В декабре 1990 года уволен в запас по сокращению штата.

Ветеран «холодной войны» на море. Награжден пятью государственными юбилейными и ведомственными медалями.

После увольнения в запас работал настройщиком радиоэлектронной аппаратуры на заводе «Электромаш», электриком на ГАЗе, менеджером и заведующим складом в коммерческих фирмах, начальником административно-хозяйственного отдела в банках и в охранных структурах.

Проживаю с семьей в Нижнем Новгороде.

## Николай Парфенович Чиков



Родился 6 июля 1953 года в Ростовской области, г. Морозовск, хутор Покровский. Из казаков. Отец Парфен Васильевич, 1914 года рождения, всю свою сознательную жизнь проработал сначала учетчиком, а потом бригадиром тракторной бригады. Участник боевых действий в Великую Отечественную войну 1941–1945 годов с первого до последнего дня. Войну закончил в Австрии. Имеет боевые награды. Мать Елена Петровна, 1918 года рождения, до пенсии работала в сельском хозяйстве. Дошкольные годы прошли по месту рождения без каких-либо особенностей.

В 1960 году пошел в первый класс. Школу окончил в 1970 году. Учился не напрягаясь, можно было лучше. Особыми знаниями и старанием не отличался. Школьные годы прошли как и у многих сверстников по всей стране. В меру шалости, редкие приводы в милицию, девчонки, мотоциклы и портвейн. Для улучшения картины слова «милиция» и «портвейн» можно было бы из текста вычеркнуть, а из песни слова не вычеркнешь. Что было, то было. После школы поступил на механический факультет Новочеркасского мелиоративного института. Проучился в институте полгода и ушел. Не моя это была специальность. С детства

мечтал стать водолазом. Еще в пятом классе наколол себе первую отметину — якорь, за что был наказан родителями. Для себя решил, что служить буду только на флоте.

В 1971 году был призван Морозовским ОРВК на действительную военную службу. Заявил о своем желании служить на флоте. Прошел военно-врачебную комиссию. Был признан годным к службе в Военно-Морском флоте. Военкомат не производил набор в водолазы, и я был направлен на Северный флот, в гарнизон Западная Лица в Мурманской области, на 52-ю ракетную площадку.

И изъявил желание продолжить службу в качестве мичмана. В ноябре 1973 года был направлен в г. Северодвинск в 93-ю школу мичманов и прапорщиков Северного флота. Обучение окончил в феврале 1974 года. Приказом командующего Северным флотом мне было присвоено воинское звание «мичман» и я был направлен на должность техника-ракетчика на 52-ю ракетную площадку 1-й флотилии подводных лодок, где и проходил военную службу до декабря 1978 года. Готовил головные части крылатых ракет «Аметист» и «Малахит». Проводил комплексную проверку готов-

ности этих ракет перед их подачей на подводные лодки проектов 670 и 670М 11-й дивизии подводных лодок.

В декабре 1978 года приказом командующего 1-й флотилией был назначен на должность старшего специалиста-торпедиста 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок СФ. Службу в 343-м экипаже продолжил до 1983 года. За время службы в экипаже был назначен на должность старшины команды торпедистов. Сдал экзамен на присвоение классной квалификации «Мастер военного дела».

В составе экипажа в июне — августе 1980 года совершил дальний поход на боевую службу на ПЛА К-438 в восточную часть Средиземного моря. Обеспечил поддержание торпедного комплекса подводной лодки и торпедного оружия в постоянной готовности к применению по назначению.

В августе 1981 года в составе экипажа перешел к новому месту базирования подводных лодок 3-й дивизии в гарнизон Островной (Гремиха).

Приказом командующего Северным флотом в 1983 году для дальнейшего прохождения военной службы переведен из 3-й дивизии 11-й флотилии ПЛ СФ (гарнизон Островной), в 6-ю дивизию 1-й флотилии ПЛ СФ (гарнизон Западная Лица). Назначен на должность старшины команды торпедистов ПЛА К-371 проекта 671рт.

В апреле 1987 года уволен в запас по окончании срока контракта. За время службы совершил два дальних похода на боевую службу. Ветеран «холодной войны» на море. Награжден медалями «60 лет Вооруженных Сил СССР» и «За безупречную службу» III степени.

7 марта 1974 года женился. В браке прожил 39 лет. Двое сыновей. Внуку Валерию 9 лет, внучке Насте 6 лет. Младший сын Николай служил срочную службу на Северном флоте с 2001 года по 2003 год на 10-й торпедной площадке в Западной Лице в звании старшины второй статьи.

Проживаю в г. Волжском (город-спутник Волгограда). Сейчас работаю в системе «Лукойл» ТТК.



## СТАРШИНЫ И МАТРОСЫ

### Дмитрий Александрович Боярский



Родился 28 сентября 1962 года в Москве, в семье служащих. Отец Александр Георгиевич, 1936 года рождения; мать Нина Григорьевна, 1938 года рождения. Дошкольные годы проходили в Москве.

С 1968 по 1970 год находился с родителями в заграничной командировке в Республике Чад, где начал обучение и окончил 1 класс общеобразовательной школы. По окончании командировки родителей вернулись в Москву. Продолжил обучение во 2 классе школы № 791.

В 1977 году окончил 8 класс и поступил в Строительный жилищно-коммунальный техникум (СЖКТ) на отделение «Газовое хозяйство». В марте 1981 года завершил обучение в техникуме, защитил диплом. Принят на должность главного инженера котельной Дирекции № 10 УЭВЖД Мосгорисполкома.

В апреле 1981 года Черемушкинским РВК города Москвы был призван на военную службу. По заключению военно-врачебной комиссии годен к службе в плавсоставе ВМФ. Направлен для обучения в Учебный Краснознаменный отряд подво-

дного плавания им. С. М. Кирова в Ленинграде. В мае принял военную присягу. Прошел обучение по специальности «гидроакустик». В октябре 1981 года по завершении обучения для продолжения военной службы был направлен на Северный флот, в 343-й экипаж атомной подводной лодки 3-й дивизии в г. Мурманск-140. Назначен на должность гидроакустика.

Сдал зачеты, был допущен к самостоятельному обслуживанию своего заведования и несению ходовой вахты на гидроакустическом комплексе и на пульте управления вертикальным рулем «Шпат» в надводном положении. Присвоена классная квалификация «Специалист 3 класса».

В течение всего срока службы добросовестно относился к исполнению должностных обязанностей и воинского долга. Постоянно повышал уровень знаний по специальности. В 1983 году присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса». По итогам боевой и политической подготовки за 1982 год был объявлен отличником боевой и политической подготовки. За успехи в службе и примерную воинскую дисциплину в по-

рядке поощрения было присвоено воинское звание старшего матроса.

В декабре 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа был участником дальнего похода на выполнение задач боевой службы в Центральной части Атлантического океана с последующим переходом к Восточному побережью США. Грамотно и инициативно действовал при обнаружении и атаке отряда боевых кораблей условного противника, при выполнении боевого упражнения, при подготовке экипажа к боевой службе, а также при обнаружении, классификации и установлении слежения за американской ПЛАРБ «Мичиган» типа «Огайо» в период боевой службы.

Участник «холодной войны» на море. Достоин награждения памятной общественной медалью «Ветерану „холодной войны“ на море».

В мае 1984 года в воинском звании старшины 2-й статьи уволен в запас по окончании срока действительной военной службы.

Весной 1984 года поступил на подготовительное отделение Московского горного института (МГИ). Осенью этого же года после успешной сдачи вступительных экзаменов зачислен на первый курс студентом на очное отделение по кафедре «Разработка пластовых месторождений». Обучение в институте завершил в 1989 году. После защиты диплома поступил в очную аспирантуру МГИ по кафедре «Экономика природопользования». В декабре 1992 года защитил кандидатскую диссертацию с присвоением ученой степени кандидата экономических наук.

С 1993 года по настоящее время работаю в частных коммерческих организациях. Проживаю в Москве.

## Николай Николаевич Маланич



Родился 27 сентября 1970 года в селе Бозиены Котовского района Молдавской ССР. Дошкольные и младшие школьные годы прошли в селе по месту рождения. В 1977 году поступил в 1 класс Бозиенской средней школы. Школу посещал регулярно, учился старательно. Поведение пример-



ное. В 1985 году окончил восьмой класс школы с хорошими результатами. Успешно сдал вступительные экзамены и поступил на очное отделение в планово-экономический совхоз-техникум. Обучение в техникуме окончил в 1988 году. Получил специальность бухгалтера.

В ноябре 1988 года Котовским районным военным комиссариатом был призван на военную службу. Военно-медицинская комиссия признала годным к службе в плавсоставе Военно-Морского флота. В составе команды со сборного пункта убыл на Северный флот в г. Северодвинск Архангельской области. Прошел обучение в учебном отряде подводного плавания Беломорской военноморской базы Северного флота по специальности «электрик подводной лодки».

По окончании обучения в учебном отряде для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на 11-ю флотилию подводных лодок Северного флота, базирующуюся в г. Островном (в Гремихе). В мае 1989 года был назначен на должность специалиста-электрика 1-го отсека электротехнического дивизиона электромеханической боевой части 34-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии подводных лодок. После сдачи зачетов на допуск к самостоятельному обслуживанию электрооборудования отсека была присвоена классная квалификация «Специалист 3 класса». Был назначен на должность командира отделения специалистов корабельного электрооборудования. По итогам зимнего периода обучения в 1990–1991 учебном году

приказом командира экипажа был объявлен «Отличником ВМФ». В октябре 1991 года уволен в запас по окончании срока действительной военной службы.

После завершения военной службы вернулся в Молдавскую ССР. С 1991 по 2000 год работал главным налоговым инспектором в Государственной налоговой инспекции по Хынчештскому району республики Молдова. В 2000 году поступил в Государственный сельскохозяйственный университет, который окончил в 2004 году по специальности «экономист-бухгалтер». В период времени с 2000 по 2002 год работал ведущим специалистом в Управлении сельского хозяйства по уезду Лапушна. С 2002 по 2004 год — начальник отдела налоговых проверок в Центре по борьбе с коррупцией республики Молдова. С 2004 года по настоящее время работаю в ООО «Тресмус Групп». Сфера деятельности — оптовые и розничные продажи и монтаж систем отопления, водоснабжения и канализации.

Женат. В браке с 1994 года. Трое детей. Семья проживает в городе Хынчешть, в 30 км от Кишинева, на границе с Румынией — в центре Молдавских Кодр, на родине Григория Ивановича Котовского

## Михаил Александрович Перепечко



Родился 18 декабря 1969 года в Российской Федерации. Дошкольные и школьные годы прошли как у большинства мальчишек. В 1977 году поступил в первый класс средней школы, которую успешно окончил в 1987 году. В декабре этого же года Клинцовским городским объединенным военным комиссариатом Брянской области был призван на военную службу. По заключению военно-врачебной комиссии военкомата был признан годным для службы в плавсоставе Военно-Морского флота. В составе команды сборного пункта был отправлен на Северный флот в город Северодвинск Архангельской области. В учебном отряде подводного плавания Беломорской военно-морской базы освоил курс начальной военной подготовки, принял военную присягу и прошел специальную подготовку по военно-учетной специальности специалист – спецтрюмный для службы на атомной подводной лодке.

В мае 1988 года обучение в учебном отряде было завершено. Для дальнейшего прохождения

службы был направлен в гарнизон Северного флота Мурманск-140 (Гремиха). В Гремиху прибыли на комфортабельном теплоходе «Клавдия Еланская», который ходил по расписанию два раза в неделю. Был распределен на 3 дивизию 11-й флотилии подводных лодок. Назначен на должность специалиста-спецтрюмного дивизиона движения электромеханической боевой части 343 экипажа атомной подводной лодки 671 проекта, на котором прошло все время службы.

Сдал установленные зачеты на самостоятельное обслуживание материальной части заведования. Постоянно повышал свои знания по специальности. На выходах в море на отработку курсовых задач ходовую вахту в реакторном отсеке нес самостоятельно. В мае 1989 года присвоена классная квалификация «Специалист 1-го класса».

В декабре 1990 года был уволен в запас по окончании срока действительной военной службы. Женат. В настоящее время проживаю в городе Калининграде.

## Геннадий Михайлович Синявский



Родился 2 марта 1962 года в поселке Липово Советского района в г. Макеевке Донецкой области Украинской ССР. Второй ребенок в семье. Старшая сестра Любовь Михайловна 1957 года рождения. Отец Михаил Захарович 1929 года рождения. Мать Нина Степановна 1927 года рождения. Отец проходил срочную службу в Кронштадте, на крейсере. Мать родом из деревни в Вологодской области, в 1945 году приехала в Ленинград на восстановление города. Познакомились с отцом и после окончания его срочной службы зарегистрировали брак и уехали жить в Донецкую область, на родину отца.

В 1969 году поступил в 1 класс восьмилетней школы в соседнем поселке Красный Октябрь. Школа располагалась в двух километрах от дома, приходилось ходить пешком. Учился неважно, больше нравилось проводить время с голубями. Рос серьезным и добросовестным ребенком. Родители оказывали доверие, многое сходило с рук, в том числе учеба. Постоянно манила к себе река. Летом купанием и рыбалкой, зимой коньками и хоккеем.

В комсомол вступил в 1977 году. В этом же году окончил восьмой класс и поступил в строительное училище г. Макеевки. Обучение проходил по специальности «арматурщик-сварщик».

Училище окончил в 1979 году и был направлен на строительство трубного завода в г. Харцызске Донецкой области. В 1977 году прошел приписку к Советскому районному военному комиссариату г. Макеевки. Был определен род войск, в котором мне предстоит служить, — воздушно-десантные войска. С наступлением призывного возраста повестку не получил. Не получил ее и на следующий год. Искренне считал службу Отечеству святой обязанностью мужчины. Отправился в военкомат, чтобы напомнить о себе. Через два дня получил повестку. 6 мая 1981 года Советским РВК г. Макеевки призван на военную службу.

По заключению военно-врачебной комиссии военного комиссариата признан годным к службе в плавсоставе ВМФ и направлен в учебный отряд Северного флота в г. Северодвинск Архангельской области. Помыли в бане, остригли наголо, переодели в морскую форму. Прошел обучение по программе основ военно-морского дела. Принял военную присягу на верность Родине. Пять месяцев учили военной специальности и всему тому, что должен знать и уметь моряк-подводник. Зачеты, экзамены — и выдано свидетельство по специальности «электрик подводной лодки». Из Северодвинска путь в Североморск, в 8-й флотский экипаж. Распределили по объединениям и

соединениям флота. Попал в команду, которая направлялась в отдаленный гарнизон Северного флота — в г. Островной.

Совершил непродолжительное путешествие на комфортабельном теплоходе «Алла Тарасова» и в октябре 1981 года прибыл в печально известный многим поколениям подводников гарнизон Гремиха. Был назначен на должность специалиста-электрика электротехнического дивизиона электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок СФ.

Экипаж размещался в казарме, которую продолжали строить и обустривать помещения для штаба дивизии и на своем этаже. Несколько месяцев назад экипаж в числе первых прибыл в этот новый для подводных лодок дивизии пункт постоянного базирования. Вскоре экипаж принял подводную лодку и начал готовить ее для перехода в ремонт на судоремонтный завод в г. Полярный. Был определен электриком 4-го отсека. Командир дивизиона определил мне задачу: в течение месяца сдать зачеты на допуск к самостоятельному обслуживанию материальной части своего заведования. К сожалению, возникли причины объективного характера, по которым я не мог выполнить эту задачу — был назначен вестовым в кают-компанию плавказармы, в которой питались офицеры и мичманы нашего экипажа.

Совмещать исполнение обязанностей вестового и в свободное время ходить на подводную лодку, изучать ее устройство и свое заведование было нереально. Прежде всего потому, что свободного времени не было. По завершении ремонта подводной лодки помощник командира капитан-лейтенант В. А. Беляков планировал оставить меня вестовым в кают-компанию подводной лодки, как получившего опыт этой специальности на заводе. Я обратился с просьбой дать мне возможность служить по полученной в учебном отряде специальности. Так что к сдаче зачетов приступил только после выхода из ремонта.

Занимался старательно. Проявлял инициативу. В начале февраля 1982 года сдал установленные зачеты. Был допущен к самостоятельному обслуживанию своего боевого поста. Присвоена классная квалификация «Специалист 3 класса». Служить на подводной лодке нравилось, и я старался. В порядке поощрения за усердие в службе и

добросовестное исполнение обязанностей приказом командира экипажа в июле 1982 года присвоено воинское звание старшего матроса. Экипаж готовился к выходу на боевую службу, длительное время подводная лодка стояла в боевом дежурстве по флоту. Выходили в море, выполняли боевые упражнения практическими торпедами. Завоевали приз командующего Северным флотом. В октябре 1982 года был награжден жетоном «Отличник ВМФ». Комсомольцы электротехнического дивизиона избрали меня своим комсоргом.

В начале декабря 1982 — феврале 1983 года в составе экипажа совершил дальний поход на боевую службу в район Центральной Атлантики и Северо-Восточного побережья США. У Азорских островов подводная лодка всплывала в надводное положение. На борт подводной лодки прибыла группа сотрудников научно-исследовательских судов Академии наук СССР, которых мы должны были обеспечивать. По окончании совещания с командиром экипажа капитаном 2-го ранга М. Ю. Кузнецовым и старшим в походе капитаном 1-го ранга В. Ф. Ермаком группа убыла на НИС «Академик Петр Лебедев». Вместе с ними убыл В. Ф. Ермак. На подводной лодке остались сотрудники института.

Работали с кораблями науки около двух недель. Погружались, всплывали, меняли режимы движения и работы технических средств, производили переключения и выключения механизмов. В ходе плавания повышали свое профессиональное мастерство. Сдал экзамен на присвоение классной квалификации «Специалист 2 класса». Через две недели снова всплыли. На борт подводной лодки вернулся наш старший, а мы вернули их сотрудников. Это было 31 декабря 1982 года.

Встреча Нового года проходила необычно и интересно. По отсекам ходил и всех поздравлял Дед Мороз — в его роли был мичман-химик Владимир Иванович Агеенко. Ходил он по отсекам в сопровождении свиты, состоящей из Нептуна (старшина команды турбинистов мичман Сергей Олегович Ветров) и группы чертей (матросы-турбинисты, свободные от вахты). Это мероприятие готовилось заблаговременно и получилось очень интересно. Всем понравилось.

Путь подводной лодки лежал через весь Атлантический океан к побережью нашего вероятного противника. В отсеках становилось жарко.

Сказывалось повышение температуры заборной воды. Все понимали важность, серьезность и ответственность нашего похода к побережью США. За время плавания не было никаких предпосылок к каким-либо происшествиям с техникой или при несении ходовой вахты. Задачи похода были выполнены успешно. В первой половине февраля подводная лодка вернулась в базу.

По итогам автономного плавания я был поощрен — мне был предоставлен краткосрочный отпуск с выездом на Родину, а моим родителям было отправлено благодарственное письмо.

Служба продолжалась. В июле 1983 года была присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса». Был назначен новый командир экипажа капитан 2-го ранга Александр Николаевич Шпортько. Очень интересный и приятный человек. Строгий, требовательный, но заботливый по отношению к подчиненным офицер. Экипажу предстояло с новым командиром подтвердить свой высокий класс, сдать задачи боевой подготовки на берегу и в море, выполнить торпедные стрельбы и многое-многое другое, чем занимаются моряки, чтобы уровень боевой готовности всегда оставался высоким. В этом большом деле

всего экипажа была частичка труда каждого члена экипажа, в том числе моя. В экипаже это всегда видели и ценили. Отличившихся всегда поощряли. С нерадивых взыскивали.

За повседневными будничными делами подошел к завершению срок моей службы на флоте. В мае 1984 года мне было присвоено воинское звание старшины 2-й статьи и я был уволен в запас Военно-Морского флота СССР.

По завершении военной службы работал на Харцызском трубном заводе по полученной в училище специальности. В 1986 году сменил место работы и специальность: перешел на работу в угольную промышленность — горнорабочим очистного забоя на шахте «Комсомолец Донбасса». О выбранном пути вспоминаю и думаю без сожаления. На шахте приобрел опыт и друзей. В 45 лет заработал пенсию, чем горжусь.

Женат. Брак зарегистрирован в январе 1991 года. Жена Елена Павловна. В 1988 году окончила Донецкий национальный технический университет. Работает в проектно-отделе Ясиновского коксохимического завода. В августе 1992 года родился сын Владислав. В настоящее время студент технического университета. Специализация — программист.

## Федор Владимирович Сысенко

Родился 5 марта 1971 года в Украинской ССР. В мае 1989 года Коропским районным военным комиссаром Черниговской области Украины был призван на действительную военную службу. Со сборного пункта в составе команды был направлен на Балтийский флот — в г. Кронштадт, в 3-й Учебный отряд подводного плавания. В этом отряде принял военную присягу и прошел подготовку по военно-учетной специальности рулевого сигнальщика. Обучение проходил с мая по декабрь 1989 года. По завершении обучения в учебном отряде был направлен на Северный флот. Из 8-го флотского экипажа в г. Североморске для дальнейшего прохождения службы был направлен на 11-ю флотилию подводных лодок в г. Мурманск-140 (Гремеха). В декабре 1989 года был назначен на должность рулевого сигнальщика штурманской боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок.

К исполнению должностных обязанностей относился добросовестно. Хорошо изучил свою специальность и освоил материальную часть заведования. Бдительно и внимательно нес ходовую вахту. Быстро и грамотно действовал в сложной ситуации по управлению рулями подводной лодки. Был дисциплинирован и исполнительен.

За время службы в экипаже была присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса», был назначен на должность командира отделения рулевых сигнальщиков, присвоено воинское звание главного старшины. Приказом командира экипажа был объявлен «Отличником ВМФ».

В апреле 1992 года был уволен в запас ВМФ по окончании срока действительной военной службы.

Женат. Брак зарегистрирован в 1994 году. Семья проживает в г. Чернигове.

## Петр Николаевич Ушал

Родился 13 мая 1969 года в Белорусской ССР. В ноябре 1987 года Новополоцким районным военным комиссаром Витебской области был призван на действительную военную службу. Военно-врачебной комиссией райвоенкомата по состоянию здоровья признан годным для службы в составе Военно-Морского флота и был направлен на Северный флот в учебный отряд подводного плавания Беломорской военно-морской базы в г. Северодвинске Архангельской области. В названном учебном отряде Северного флота прошел начальную военно-морскую подготовку, принял военную присягу.

В мае 1988 года окончил обучение в учебном отряде по военной специальности «машинист-турбинист атомной подводной лодки». Для дальнейшего прохождения военной службы был направлен на 11-ю флотилию подводных лодок Северного флота в г. Мурманск-140 (Гремиха). Распределен в 3-ю дивизию подводных лодок. Назна-

чен на должность машиниста-турбиниста дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Сдал установленные зачеты. Был допущен к самостоятельному обслуживанию материальной части заведования, несению ходовой вахты на боевом посту и исполнению обязанностей дежурного турбиниста на подводной лодке.

В мае 1989 года сдал экзамены на присвоение классной квалификации «Специалист 1 класса». В декабре 1989 года по результатам боевой и политической подготовки, социалистического соревнования и состоянию воинской дисциплины приказом командира экипажа присвоено звание и награжден жетоном «Отличник ВМФ».

В мае 1990 года уволен в запас Военно-Морского флота по окончании срока действительной военной службы.

В настоящее время проживаю в г. Новополоцке Витебской области Республики Беларусь. Женат вторым браком. Воспитывает ребенка.



## Владимир Аркадьевич Шкарников

Родился 24 апреля 1962 года в Белорусской ССР. Дошкольные и школьные годы прошли по месту рождения. В 1979 году окончил среднюю школу. В апреле 1981 года Колпинским районным военным комиссаром города Ленинграда был призван на действительную военную службу. Военно-врачебной комиссией военкомата по состоянию здоровья был признан годным для службы в плавсоставе Военно-Морского флота. В составе флотской команды был отправлен на Северный флот в учебный отряд подводного плавания Беломорской военно-морской базы в г. Северодвинске Архангельской области. Прошел курс начальной военно-морской подготовки, принял военную присягу на верность Родине.

В мае – октябре 1981 года в учебном отряде прошел профессиональную подготовку по специальности «машинист-турбинист атомной подводной лодки». По окончании обучения был направлен на 11-ю флотилию подводных лодок Северного флота в г. Мурманск-140 (Гремиха). В ноябре 1981 года был назначен на должность машиниста-турбиниста дивизиона движения электромеханической боевой части 343-го экипажа атомной подводной лодки проекта 671. Экипаж входил в состав 3-й дивизии подводных лодок.

В декабре 1981 года экипаж принял подводную лодку К-369 и убыл в город Полярный на судоремонтный завод СРЗ-10 для проведения докового ремонта ПЛА. По завершении ремонта начались отработка задач боевой подготовки, выполнение торпедных стрельб, боевое дежурство и подготовка подводной лодки к боевой службе. Успешно сдал зачеты и был допущен к самостоятельному обслуживанию своего заведования, несению ходовой вахты и исполнению обязанностей дежурного турбиниста подводной лодки. Присвоена классная квалификация «Специалист 3 класса». К службе относился добросовестно. Был исполнительен и дисциплинирован. За успехи в боевой и политиче-

ской подготовке, примерную воинскую дисциплину в августе 1982 года присвоено воинское звание «старший матрос», назначен на должность старшего специалиста машиниста-турбиниста.

С декабря 1982 по февраль 1983 года в составе 343-го экипажа на подводной лодке К-367 принимал участие в дальнем походе на боевую службу в Центральную Атлантику и к Восточному побережью США. В походе показал себя с наилучшей стороны. Являлся примером для всех матросов и старшин экипажа в исполнении воинского долга, освоении специальности и воинской дисциплины. В дальнем походе повысил свой профессиональный уровень, сдал экзамены на установление классной квалификации «Специалист 2 класса». По итогам 1982 учебного года приказом командира экипажа был награжден жетоном «Отличник ВМФ». По итогам социалистического соревнования в дальнем походе в январе 1983 года присвоено воинское звание старшины 2-й статьи. В феврале 1983 года награжден жетоном «За дальний поход».

В марте 1983 года был назначен исполняющим обязанности нештатного строевого старшины экипажа, присвоено воинское звание старшины 1 статьи. Проявил высокую требовательность к матросам и старшинам экипажа по поддержанию внутреннего порядка, исполнению обязанностей дежурной службы, внешнему виду и соблюдению требований по укреплению воинской дисциплины. В ноябре 1983 года присвоена классная квалификация «Специалист 1 класса». В апреле 1984 года присвоено воинское звание главного старшины.

В мае 1984 года уволен в запас Военно-Морского флота по окончании срока действительной военной службы.

В настоящее время женат. В браке 29 лет. Двое детей и внук. Не работаю. Проживаю в г. Костанай Республики Казахстан.

## ЖЕНА ОФИЦЕРА-ПОДВОДНИКА ВАЛЕНТИНА ПЕТРОВНА МИХАЙЛИК ВСПОМИНАЕТ О ЖИЗНИ В ЗАПОЛЯРНЫХ ГАРНИЗОНАХ

Много интересного о своей службе и жизни вспомнили наши мужья, наши дорогие половинки, но мы тоже были рядом с ними и бок о бок несли службу, стояли на страже не только Родины, но и семьи. Ведь от нашей «работы» зависело очень многое в службе наших мальчиков.

Дома уют, душевное тепло, ухоженные дети создавали комфорт и покой в сердцах наших ребят. Жизнь вносила свои коррективы: не всегда была возможность жить в отдельной квартире. Квартиру занимали обычно 2-3 семьи, но жили мы дружно: спорили, ссорились, мирились. Всякое было. Всегда помогали друг другу. Кому-то необходимо помочь с ребенком. Кому-то что-либо необходимо привезти из Мурманска, а кому-то из Ленинграда. К кому-то только что приехала жена, а жилья нет. Значит, пока поживет у нас. Кто-то просит занять очередь в магазин. Кому-то необходимо на репетицию в художественную самодеятельность — он спокойно может оставить своего малыша у кого-либо из женщин экипажа. Сегодня помощь необходима тебе, завтра ты поможешь тому, кто в этом нуждается. Словом, помогали друг другу, будь то радость или печаль. Конечно, в нашей жизни было больше хорошего.

Невзирая на не совсем устроенный быт, мы ни на что не жаловались. Никогда ничему не завидовали. Радовались жизни, молодости и ждали, ждали, ждали... Дети, как и родители, жили дружно, любили собираться вместе, отмечать дни рождения и праздники. Дети Валентины и Вадима Марченко очень часто собирались с нашими детьми и устраивали нам представления кукольного театра. И наши дети часто бывали у них в семье. Валентина не работала и чаще меня могла порадовать детвору какой-либо «вкуснятиной». Когда Валентина поступила на работу, то мы эти обязанности с ней разделили по-честному.

Очень радостным для экипажа было рождение детей. Очень четко вспоминаю, как тетя Неля и дядя Федя Ростовы (так мы называли друг друга) принесли в квартиру свою крошечную Танюшу.

Наши дети из нашей комнаты бегали в их комнату вместе с их старшей дочерью Наташей смотреть маленькую лялю.

Помню, как ждали свою дочурку Таня и Коля Красевы. Дождались, родилась доченька Оля. Нас пригласили на регистрацию рождения быть крестными родителями. После нашего увольнения и отъезда в Молдавию наши семьи как-то потерялись. И вот только в последние годы наше общение возобновилось. Приедем на встречу и обязательно увидим нашу крестницу, совсем взрослую и теперь уже саму маму двух деток.

Кроме забот о быте были и другие вопросы, которым мы уделяли внимание. Например, развлечения. В гарнизон приезжали артисты из Москвы и Ленинграда. В Доме офицеров флота демонстрировали самые современные фильмы. Все, кто желал, ходили в бассейн. Работали кружки художественной самодеятельности для взрослых и детей. До сих пор с трепетом вспоминаются наши торжественные собрания в Доме офицеров. Вы не представляете, какое охватывает чувство гордости и радости за флот, за нашу Родину. Зрительный зал заполнен до отказа, все нарядные. Мужья в парадной форме, при орденах и медалях, с кортиками. Стройные и красивые. Звучит гимн Советского Союза, вносят знамена, Военно-морской флаг и вымпелы, а ты стоишь и ликуешь от радости, что причастна к службе своего мужа, что есть и твоя толика в его ратном труде, что есть и твое участие в деле обороны страны, и думаешь: «Ничто нам не страшно с нашими ребятами. Они защитят и нас и страну».

Очень ответственной была подготовка ребят к выходу в автономку. Домой приходили всё реже и реже, буквально на несколько часов. А мы всегда встречали их с радостью, в любое время суток. Об отходе подводной лодки ничего не говорилось. Но мы уже знали: раз ребята в смене, то уже скоро уйдут. Готовили папе вещи. Где-то в вещах невзначай оказывалось фото детей, где-то детская поделка, где-то моя фотография, которая ему очень

нравилась. А вот неожиданное и такое желанное письмо, очень нежное и теплое. В чем-то письмо детские каракули, в чем-то обведены ручки малыша, а где-то сами дети дописывали папе письмо. Все это вкладывали в белье, в книги, в коробочки с различными сладостями, которые сами пекли. Всё это обнаруживалось постепенно, по мере потребления содержимого домашней укладки.

Каким-то образом в каждой семье всё-таки унавали, когда состоится выход подводной лодки. В один из походов летом, ночью, а ночи светлые, мы с детьми пошли пешком в сторону базы. Расстояние 4 километра. В то время ни провожать, ни встречать мужей на пирсе еще не разрешалось. Стоим на небольшом возвышении. Смотрим в залив. Буксир тащит какую-то подводную лодку на выход из залива. Дети стоят пригорюнившись. Но вдруг встрепенулись и оживились: «Мама, смотри, там кто-то стоит на рубке. Это, наверное, папа смотрит в бинокль и нас видит. Что же ты не машешь? Помаши ему рукой!» После возвращения из автономки муж рассказал, что они от причала отошли только через два часа после отхода подводной лодки, которую мы видели. Но детвору нельзя было огорчать, они знали, что проводили папу.

Конечно, мы очень скучали по нашим половинкам, переживали за них. Детвора тоже скучала. Дети становились баловнями, мальчишки хотели быть «как папа».

Как-то на 8 Марта муж был в море. Просыпаясь в праздник, иду в кухню, собираюсь накрывать на стол. Подхожу к холодильнику, и он буквально от прикосновения открывается. Не могу понять, в чем дело. Ведь он всегда очень туго открывался. Из детской комнаты выбегает радостный сын (6 лет): «Мамочка, ты видела, как хорошо открывается холодильник? Папки нет, и я подумал: почему ты должна мучиться? И я его починил — подпил вот этот штырек. Это тебе подарок ко дню 8 Марта».

На время отсутствия мужей часть женщин уезжала в Ленинград с детьми, а основная масса оставалась в поселке. В доме не всегда была горячая вода. Вначале вообще жили в квартирах с титанами, а когда получили отдельную квартиру, муж был уже капитан 3-го ранга. Но и тогда горячее и

холодное водоснабжение было не всегда и чаще всего это случалось, когда муж отсутствовал дома. Но мы не унывали, как-то приспособивались.

За продуктами ходили в два магазина. На мясо и молочные продукты занимали очередь с вечера, номер очереди писали на ладошке. С молоком нам повезло. В гарнизоне было подсобное хозяйство. Благодаря этому наши дети имели возможность пить молоко.

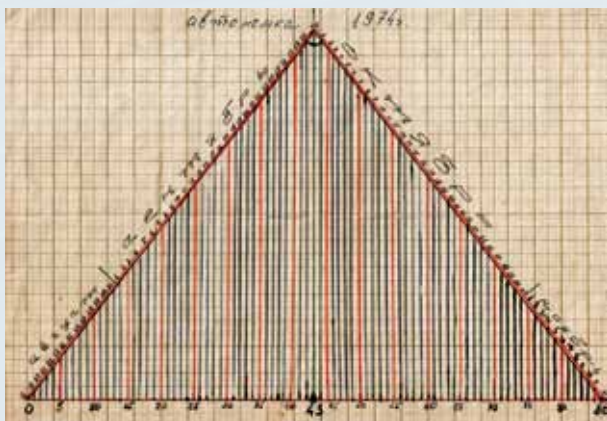
Северное лето очень красивое. В течение суток светло. В сопках много зелени — в основном кустарники. Птички не умолкают ни днем, ни ночью. Солнышко спускается к линии горизонта и опять начинает подниматься, не прячась за горизонт. Мы очень любили конец лета и начало осени. Начинались грибы, затем ягоды. Когда начиналась грибная пора, свежего картофеля и лука в магазинах еще не было, а одно без другого никак не вяжется. И вот если у кого-то оказывалась картошка и лук — старались поделиться с другими. Начинались заготовки грибов, черники, морошки, брусники. Делились друг с другом рецептами, ходили в гости, собирались на дегустацию заготовок по новым рецептам.

А как дружно готовились к возвращению экипажа из автономки! Девчонки, которые уезжали, все старались вернуться к возвращению мужей. Суета начиналась недели за две. Старались достать что-нибудь вкусенькое, какой-нибудь дефицит. Ездили в Мурманск на рынок за фруктами. В любое время года на рынке покупали цветы. Дети в предчувствии возвращения отцов становились послушнее и покладистее. Они тоже участвовали в подготовке встречи отцов.

Сына в садике угостили конфетами «Белочка» и «Красная шапочка». Дождался прихода со школы сестры и говорит ей: «Светуля, у тебя к приходу папы будут одни пятерки, а я не буду есть эти конфеты, папка придет и мы все вместе их съедим». И мы, и детвора наводили красоту. Без конца интересовались новостями друг у друга.

Запомнилась встреча ребят из похода 12 ноября 1974 года. Ребят не было дома 87 суток.

На улице холодно, уже снег лежит, слегка метет. Солнышко пробивается из-за туч. Крадучись подходим к ограде зоны пирсов. В бухту входит



наша родная усталая подводная лодка, поседевшая от льда и переживаний, с нашими дорогими папочками и мужьями. Набравшись смелости, вплотную подходим к ограждению, лодка уверенно причаливает к пирсу. Не сговариваясь, каждая из нас достает из «укромного» места гвоздику. Солнышко в этот миг радуется вместе с нами. Полностью выглянув из-за тучи, оно посылает свои лучики на наши гвоздики, и они еще ярче алеют на фоне белого снега и наших радостных лиц. Подводную лодку встречало командование флотилии. По завершении торжественной встречи наши мужья стали медленно двигаться в нашу сторону. Мы были в недоумении: почему они так медленно к нам идут? И только потом сообразили: ведь они были в прочном корпусе непрерывно 87 суток.

И вот всё смешалось в один огромный оазис счастья, радости и любви. Говорить не хотелось. Было одно желание — утонуть в его глазах и объятиях. По приходу лодки в базу матросов в казарме ждал порядок и сувениры. Всё это мы готовили заранее, а командование готовило им торжественную встречу.

Вот так и жили мы в нашей дорогой и любимой Западной Лице. Перед Лицей были Комсомольск-на-Амуре, Большой Камень, Промысловка, Рыбачий (Камчатка), а затем, с 1981 года, наш дружный экипаж оказался в Гремихе. И всегда я была рядом с мужем. Муж к новому месту службы — на корабле, а мы с детьми «своим ходом». Через всю жизнь пронесла и несу честно и гордо звание жены подводника. Рука об руку с мужем по всем гарни-

зонам флота и учебным центрам. Навыки, которые получены нами в те далекие годы, и сейчас, спустя много лет помогают в жизни. Спасибо вам, наши дорогие половинки, вы подарили нам интересную жизнь. Да, мы жили в заснеженных, порой замороженных гарнизонах, где был дефицит комфорта, продовольствия, зрелищ. Но никогда в той нашей жизни не было дефицита человеческих отношений, добра, любви, бескорыстия, сочувствия, искренней дружбы. Всё это до сих пор держит нас вместе, чему подтверждением является эта встреча.

Огромное спасибо всем тем, кто придумал и организовал эту встречу. Вы не представляете, какой подарок вы сделали всем грядущим поколениям подводников. Полагаю что каждый курсант, каждый молодой офицер, прочитав эту книгу, сможет познакомиться не только с нашим экипажем, но и с частью флота России. Они смогут еще лучше понять и полюбить ту специальность и тот нелегкий, но очень нужный путь, который они избрали.

Их жены поймут, какие сильные, смелые и мужественные у них мужья, как их любовь, умение ждать, быть верными, переносить невзгоды гарнизонной жизни помогают мужьям стать еще более уверенными, собранными и целеустремленными. Помогая мужьям своей верой, надеждой и любовью; провожая, ожидая и встречая их из походов, боевых дежурств и вахт в любое время дня и ночи, жены сумеют понять, как много значат для подводника дом, уют, дети и тепло домашнего очага. И тогда не только жены будут гордиться своими мужьями, но и мужья будут гордиться тем, что рядом с ними по жизни такие нежные, желанные женщины — их жены. Эта гордость будет взаимной.

Милые юные жены подводников и ваши уважаемые мужья! Принимайте эстафету! Счастья вам, любви, удачи и успехов. Желаю огромного терпения, уважения и умения прощать. Это обязательно должно присутствовать в семье подводника, созданной на любви и уважении друг к другу.

С искренней симпатией и уважением ко всем подводникам и их верным боевым подругам.

**Обладательница 50-летнего стажа  
жены подводника Валентина Михайлик**





Министерство обороны  
Российской Федерации



АРХИВНЫЙ ОТДЕЛ

(Войск и Сил на Северо – Востоке)  
филиала ЦА МО РФ (архиваВМФ)

Начальнику отдела по мобилизационной  
работе Министерства специальных программ  
и по делам казачества Камчатского края

« 13 » 03 2013 г  
№ 378

683000, г. Петропавловск-Камчатский

#### АРХИВНАЯ СПРАВКА

На основании приказа Командующего ТОФ № 0016 от 15.02.1963 г. и приказа командующего КВФ № 0016 от 15.02.1963 г. и приказом командующего №0072 от 11.02.1963 г. сформирован 343 второй экипаж ПЛ, зачислен в состав 45 дивизии ПЛ.

Крейсерская подводная лодка «К-115» переведена на Тихоокеанский Флот Северным морским путём, прибыла к постоянному месту базирования бухту Крашенинникова и зачислена в состав 45 дивизии ПЛ.

26 апреля 1965 года крейсерская ПЛ «К-115» на период текущего ремонта временно передана в состав 26 Дивизии ПЛ ТОФ и перебазировалась в бухту Промысловка.

На основании приказа Ком. КВФ № 00266 от 13.09.1967 г. крейсерская ПЛ «К-115» прибыла из бухты Чажма после ремонта, включена в состав 45 ДиПЛ.

#### Командование 343 экипажа крейсерской ПЛ:

**1. ТАРГОНИН ГРИГОРИЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ**

Командир - назначен приказом ГК ВМФ № 0899 от 20.06.1963 г. по 16.03.1966 г.

**2. ГАВРИЛЬЧЕНКО АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ**

старший помощник командира 343 экипажа крейсерской ПЛ- назначен приказом ГК ВМФ № 0900 от 20.06.1963 г.

командиром назначен на основании приказа ГК ВМФ № от 16.03.1966 г. по 22.08.1968 г.

**3. МАНАКОВ ИГОРЬ МАКСИМОВИЧ**

Командир- назначен приказом ГК ВМФ №01402 от 22.09.1967 г. по 20.08.1969 г.

Основание: послужные карточки офицерского состава,  
Фонд 374, опись 15001сс, дело 1.

Начальник архивного отдела  
( Войск и Сил Севера Востока  
г. Петропавловск-Камчатский)  
Филиала ЦА МО РФ ( архива ВМФ)

Г. ШАТУНОВА





МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ**  
**АРХИВНЫЙ ОТДЕЛ**  
(на Северном флоте)  
г. Североморск

г. Североморск, Мурманская обл., 184600

«23» 23 2013 г. № 1069

На № \_\_\_\_\_

Исп.вх. 158-К

Аппарат Правительства  
Мурманской области

Управление Специальных программ  
пр. Ленина, д.75  
г.Мурманск, 183006  
на № 03-11/02-23 от 18.02.2013  
об обращении Крюкова А.Н.

### АРХИВНАЯ СПРАВКА

Согласно Директивы Начальника Штаба Северного флота №34/1/0255 от 26 марта 1993 г. установлено, что:

«Во исполнение Директивы Главного штаба ВМФ от 22 февраля 1993 года № 730/1/00136 в целях совершенствования организационной структуры флота, повышения боевой и мобилизационной готовности его объединений, соединений и частей, а также реализации проводимого сокращения численности ВМФ Командующий флотом приказал провести организационные мероприятия в сроки и объеме согласно прилагаемому перечню:

РАСФОРМИРОВАТЬ:

...2. 343 экипаж большой атомной подводной лодки пр 671.

подписано:

Начальник оргмобуправления штаба Северного флота  
Контр-адмирал В.Кузнецов

ВРиО Начальника орготдела ОМУ штаба Северного флота  
капитан 1 ранга С.Филимошкин»

ОСНОВАНИЕ: фонд 137, опись 27054сс, д.1, л.59.

Начальник архивного отдела  
филиала ЦА МО РФ (архив ВМФ)  
на Северном флоте



**Н.КРАСНОБРЫЖЕВА**

## СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ В КНИГЕ:

«А»	
АЗ	аварийная защита реактора (турбины)
АВУ	авианосец ударный
АВМ	авианосец многоцелевой
АВП	авианосец противолодочный
АУС	авианосное ударное соединение
АУГ	авианосная ударная группа
АМГ	авианосная многоцелевая группа
АКСОН	акустическое судно особого назначения
«Б»	
БП	боевой пост
БС	боевая служба
БПЧ ЗАС	буквопечатающая засекречивающая аппаратура связи
БТР-60ПБ	бронетранспортер плавающий, башенный 1960 года
БЧ-1	штурманская боевая часть
БЧ-3	минно-торпедная боевая часть
БЧ-4	боевая часть связи
БЧ-5	электромеханическая боевая часть
БФ	Балтийский флот
«В»	
ВМФ	военно-морской флот
ВМС	военно-морские силы
ВАГШ	военная академия Генерального штаба
ВМА	военно-морская академия
ВСК	всплывающая спасательная капсула
ВВД	воздух высокого давления
ВМБ	военно-морская база
ВСОК ВМФ	Высшие специальные офицерские классы ВМФ

ВВМУ	Высшее Военно-Морское училище
ВВМУРЭ	Высшее Военно-Морское училище радиоэлектроники имени А. С. Попова
ВВМИОЛУ	Высшее Военно-Морское инженерное ордена Ленина училище имени Ф. Э. Дзержинского
ВВМУПП	Высшее Военно-Морское училище подводного плавания имени Ленинского Комсомола
ВВМКУ	Высшее Военно-Морское командное училище имени М.В. Фрунзе
ЛНВМУ	Ленинградское Нахимовское Военно-Морское училище
«Г»	
ГК ВМФ	Главкомандующий Военно-Морским флотом
ГШ ВМФ	Главный штаб Военно-Морского флота
ГКП ПЛ	главный командный пункт подводной лодки
ГЭУ	главная энергетическая установка
ГКС	гидроакустическое контрольное судно
ГАК	гидроакустический комплекс
ГО и ЧС	гражданская оборона и чрезвычайные ситуации
«Д»	
ДиПЛ	дивизия подводных лодок
ДУК	дистанционное удаление контейнеров
Д-1	дивизион движения БЧ-5
Д-2	электротехнический дивизион БЧ-5
Д-3	дивизион живучести БЧ-5
ДЭПЛ	дизель-электрическая подводная лодка



<b>«З»</b>	
ЗАС	засекречивающая аппаратура связи
ЗИП	запасное имущество прибора
<b>«И»</b>	
ИСП-60	индивидуальное снаряжение подводника 1960 года
<b>«К»</b>	
ККВВМУ	Каспийское Краснознаменное Высшее Военно-Морское училище имени С.М. Кирова
КВМПУ	Калининградское Военно-Морское подготовительное училище
КП	командный пункт
КГДУ	командир группы дистанционного управления
КИП ГЭУ	контрольно-измерительные приборы главной энергетической установки
КИП и А	контрольно-измерительные приборы и автоматика
Комдив	командир дивизии
КМС	контрольно-маркерные сигналы
КСФ	Краснознаменный Северный флот
<b>«Л»</b>	
Л-1	курсовая задача № 1 (курса боевой подготовки подводных лодок)
Л-2	курсовая задача № 2 (курса боевой подготовки подводных лодок)
Л-3	курсовая задача № 3 (курса боевой подготовки подводных лодок)
<b>«М»</b>	
МПР	межпоходовый ремонт
<b>«Н»</b>	
НШ	начальник штаба
НИС	научно-исследовательское судно

<b>«О»</b>	
ОБК	отряд боевых корабле
ОМУ	организационно-мобилизационное управление
ОВМС	объединенные военно-морские силы
ОФИ	отдел фондового имущества
ОБрПЛ	отдельная бригада подводных лодок
ОБрСПЛ	отдельная бригада строящихся подводных лодок
ОБРСРПЛ	отдельная бригада строящихся и ремонтирующихся подводных лодок
<b>«П»</b>	
ПЛ	подводная лодка
ПЛА	подводная лодка атомная
ПЛАТ	подводная лодка атомная торпедная
ПЛАРК	подводная лодка атомная с крылатыми ракетами
ПЛАРБ	подводная лодка атомная с баллистическими ракетами
ПМ	плавучая мастерская
ПКЗ	плавучая казарма
ПБПЛ	плавучая база подводных лодок
ПСРЗ	плавучий судоремонтный завод
ПМТО	пункт материально-технического обеспечения
ПСК	почтово-сторожевой катер
ПВО	противовоздушная оборона
ПТ-76	плавающий танк 1976 года
ППО и ППР	планово-предупредительный осмотр и планово-предупредительный ремонт
ПК ГПК ВМФ	Постоянная Комиссия Государственной Приемки Кораблей Военно-Морского флота
ПМУ	подъемно-мачтовое устройство
ПДУ	портативное дыхательное устройство

ПУ ГЭУ	пульт управления главной энергетической установкой
ПО	производственное объединение
<b>«Р»</b>	
РБЖ ПЛ	Руководство по борьбе за живучесть подводных лодок
РТС	радиотехническая служба
РЛС	радиолокационная станция
РЭВ	радиоэлектронное вооружение
РТГ	ракетно-торпедная группа
РТСК	радиотехнические средства кораблевождения
РЗК	разведывательный корабль
РГ-42	ручная граната
РПГ	ручной противотанковый гранатомет
<b>«С»</b>	
СВМПУ	Саратовское Военно-Морское подготовительное училище
СФ	Северный флот
СРБ	служба радиационной безопасности
СБР	станция безобмоточного размагничивания
СЛ	задача курса боевой подготовки подводных лодок
Сл. «Х»	химическая служба подводной лодки
Сл. «М»	медицинская служба подводной лодки
Сл. «С»	служба снабжения подводной лодки
СПС	специальный пост связи
СЧ	секретная часть
СРЗ	судоремонтный завод
ССЗ	судостроительный завод
СМП	Северное Машиностроительное предприятие

СПТБ	специальная производственная техническая база
СФП	судно физических полей
<b>«Т»</b>	
ТОВВМУ	Тихоокеанское Высшее Военно-Морское училище имени С. О. Макарова
ТДК	танко-десантный корабль
ТАК	тяжелый атомный крейсер
ТЭПЛ	технический экипаж подводной лодки
ТАКР	тяжелый
ТА	торпедный аппарат
ТТЭ	тактико-технические элементы подводной лодки
ТОФ	Тихоокеанский флот
<b>«У»</b>	
УЦ ВМФ	учебный центр Военно-Морского флота
<b>«Ф»</b>	
ФлПЛ	флотилия подводных лодок
<b>«Ц»</b>	
ЦП	центральный пост
ЦГБ	цистерна главного балласта
ЦКБ	центральное конструкторское бюро
<b>«Ч»</b>	
ЧВС	Член Военного Совета
<b>«Э»</b>	
ЭскПЛ	эскадра подводных лодок
ЭМС	электромеханическая служба
ЭНГ БЧ-1	электро-навигационная группа БЧ-1
SOS	международный сигнал бедствия
SOSUS	стационарная система подводного наблюдения ВМС США за подводными лодками

## Список литературы

1. Северный флот России / Под общ. ред. адмирала О. А. Ерофеева. — Мурманск: Изд-во газеты «Красная Звезда», 1996.
2. *Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н.* Атомная подводная эпопея. Подвиги. Неудачи. Катастрофы. — М.: Изд-во АО «БОРГЕС», 1994.
3. *Мормуль Н.* Атомные, уникальные, стратегические. — Мурманск: Север, 1997.
4. «Аврора»: Литературно-художественный и общественно-политический журнал. Специальный выпуск. — СПб, 2011.
5. *Балабин В. В.* Отечественные подводные лодки на службе иностранных флотов. — М.: Наука, 2010.
6. *Соколов В. Е.* Подо льдами Арктики. — Одесса: Издатель Николай Дубров, 2004.
7. Военно-Морской словарь. — М.: Военное издательство, 1990.
8. *Пахомов И. И.* Третья дивизия. Первая на флоте. — СПб: Аврора-Дизайн, 2011.
9. *Тереженко А. Я.* Восточный бастион: Хроника 26 дивизии атомных подводных лодок Краснознаменного Тихоокеанского флота в лицах и судьбах ее моряков. 1961–2011. Экипажам подводных лодок 26 дивизии посвящается. — Харьков: Фарватер submariners, 2011.
10. 3-я дивизия ПЛ СФ // Военно-технический альманах «Тайфун». Специальный выпуск. — СПб, 2011.
11. Вестник подплава. Историко-информационный бюллетень № 1. ГУК МИПСР им. А. И. Маринеско. — СПб: Аврора-Дизайн, 2007.
12. Вестник подплава. Историко-информационный бюллетень № 2. ГУК МИПСР им. А. И. Маринеско. — СПб: Аврора-Дизайн, 2008.
13. Вестник подплава. Историко-информационный бюллетень № 3. ГУК МИПСР им. А. И. Маринеско. — СПб: Аврора-Дизайн, 2012.
14. Журнал «Фарватер-submariners». 2010. № 2(16).
15. Журнал «Фарватер-submariners». 2012. № 5(27).
16. *Садовский В., Климентьев М.* Глубина // Советский воин. 1986. № 2.
17. *Ищенко П.* Атака // На страже Заполярья. 1983. 27 ноября.
18. Архивные справки по 343-му экипажу архивных отделов филиалов ЦА МО РФ (архив ВМФ) на Северном флоте, Войск и Сил на Северо-Востоке.
19. Учетные карточки офицеров 343-го экипажа 45-й и 3-й дивизий ПЛ ТОФ и СФ в архиве ВМФ.
20. Анкеты и письменные воспоминания членов экипажа.
21. *Микрюков В.* Разделит ли Россия участь СССР? // Еженедельник «Военно-промышленный курьер». № 43 (460). 31 октября 2012 года.
22. *Сафронов С.* Подводный флот ВМФ РФ в XXI веке — боевая модульная платформа // РИА Новости, 19 марта 2013 года.
23. Информация с сайтов «Автономка» Александра Викторова. [www.avtonomka.org](http://www.avtonomka.org) и [www.submarina.org](http://www.submarina.org).

# СОДЕРЖАНИЕ

О книге .....	3
К читателю .....	5
Поздравительный адрес Тихоокеанского флота .....	6
Поздравительный адрес Северного флота .....	8
Обращения и пожелания экипажу .....	10
<b>I. Боевой путь 343-го экипажа атомной подводной лодки .....</b>	<b>15</b>
Необходимость создания атомного подводного флота .....	16
Формирование 3-й дивизии подводных лодок Северного флота .....	17
Формирование 45-й дивизии подводных лодок Тихоокеанского флота .....	17
О формировании 343-го экипажа атомной подводной лодки .....	18
Деятельность экипажа в период 1964–1969 годов .....	18
Воспоминания капитана 1-го ранга ИГОРЯ МАКСИМОВИЧА МАНАКОВА, командира 343-го экипажа крейсерской атомной подводной лодки 627А проекта 45-й дивизии Тихоокеанского флота (1967–1969 годы) .....	20
Переформирование 343-го экипажа.	
Обучение в Учебном центре ВМФ в городе Обнинске (1970–1971 годы) .....	25
Годы передислокации и испытаний, становления и расцвета экипажа на Северном флоте (1971–1979 годы).....	25
Капитан 1-го ранга ВЛАДИСЛАВ ГРИГОРЬЕВИЧ БЕЛОУСОВ рассказывает о службе в 343-м экипаже 3-й дивизии	
1-й флотилии подводных лодок Северного флота (1979–1982 годы) .....	29
Контр-адмирал МИХАИЛ ЮРЬЕВИЧ КУЗНЕЦОВ вспоминает о службе в 343-м экипаже атомной подводной лодки 671-го проекта	
3-й дивизии 1-й и 11-й флотилий подводных лодок Северного флота (1981–1983 годы) .....	37
Капитан 1 ранга АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ ШПОРТЬКО, командир 343-го экипажа атомной подводной лодки	
3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота (1983–1986 годы) .....	43

Военные корреспонденты журнала «Советский воин» и газеты «На страже Заполярья» рассказывают о командире 343-го экипажа атомной подводной лодки 671-го проекта 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота капитане 1-го ранга АЛЕКСАНДРЕ НИКОЛАЕВИЧЕ ШПОРТЬКО .....	44
Опытом минувшего освещается настоящее и будущее. Вспоминает командир 343-го экипажа 3-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Северного флота капитан 1-го ранга АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ КРЮКОВ (1986–1989 годы) .....	49
Командир 343 экипажа атомной подводной лодки 3-й дивизии 11-й флотилии Северного флота капитан 1-го ранга АЛЕКСАНДР ВАДИМОВИЧ УТИН рассказывает о заключительных годах боевой деятельности 343-го экипажа атомной подводной лодки (1989–1993 годы) .....	65
Заключение .....	71
<b>II. Воспоминания офицеров и мичманов экипажа о службе в Военно-Морском флоте СССР, Российской Федерации и Украины: .....</b>	<b>73</b>
Воспоминания офицеров экипажа .....	74
Воспоминания мичманов экипажа .....	218
<b>III. Биографические очерки и справки офицеров, мичманов, старшин и матросов экипажа .....</b>	<b>265</b>
Жена офицера — подводника МИХАЙЛИК ВАЛЕНТИНА ПЕТРОВНА вспоминает о жизни в заполярных гарнизонах.....	530
Копии архивных документов.....	534
Сокращения .....	536
Список литературы .....	539
Справочная информация о членах экипажа .....	542





**Николай Алексеевич Красев, Александр Вадимович Утин**  
**ОДИН ИЗ МНОГИХ – ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ**

*История 343-го экипажа атомной подводной лодки в воспоминаниях*

Технический редактор *А. Е. Смирнова*  
Корректор *А. Е. Моносов*

Подписано в печать 15.09.2013  
Формат 84х108/16. Гарнитура Petersburg.  
Печать офсетная. Печ. л. 34. Заказ № 110.  
Тираж 300 экз.

**Отпечатано в типографии ООО «ИПК БИОНТ»**  
199026, Санкт-Петербург, Средний пр., 86  
тел.: (812) 322-6843