

Библиотечка военно-исторического журнала  
«Орловский военный вестник»



110 ЛЕТ ПОДВОДНОМУ  
ФЛОТУ РОССИИ

УДК 82-1+94(47)+355/359+908(470+571)

ББК 84(2p)6

С 66

Серийное оформление обложки: Александр Ухин

Редакционная коллегия «Орловского военного вестника»:

С.А. Ветчинников (главный редактор)

В.Я. Воробьёва

А.И. Кондратенко

С.В. Широков

**Библиотечка** военно-исторического журнала «Орловский военный вестник»  
С 66 **110 лет подводному флоту России** / – Орёл: ПФ «Картуш»,  
2016. – 160 с.

Специальный выпуск военно-исторического журнала «Орловский военный вестник» с 2016 года выходит в новом исполнении: Библиотечка «Орловского военного вестника». Этот выпуск посвящён 110-летию подводного флота России.

Читатель сможет ознакомиться с историей возникновения и развития подводного флота России–СССР–Российской Федерации, с той ролью, которую исполняет подводный флот в современном противостоянии сверхдержав.

Конечно же, подробно мы остановимся на судьбах подводников – уроженцев Орловщины и тех, кто после службы предпочёл связать свою судьбу с городом Орёл.

УДК 82-1+94(47)+355/359+908(470+571)

ББК 84(2p)6

На обороте обложки:

Потопление подводной лодкой «Пантера» эсминца «Виттория» (С картины Н.Е. Бубликова и Г.В. Горшкова); Орловская региональная общественная организация «Флоту быть!» отмечает 315-летие Андреевского флага, декабрь 2014 г.

© ПФ «Картуш», 2016

© «Библиотечка ОВВ», 2016

### 1 февраля 1851 г. (165 лет назад) В порту немецкого города Киля прошло испытание первой подводной лодки

Офицер **Вильгельм Бауэр** с двумя помощниками забрался в сконструированную им субмарину "Морской ныряльщик" и погрузился на дно на глубину 15 метров. Однако поднять лодку они не смогли. После того как давление внутри "Ныряльщика" из-за просочившейся сквозь обшивку воды сравнялось с наружным, испытатели открыли люк и выбрались на поверхность, как раз в середине церемонии их отпевания собравшимися на берегу: ведь с момента погружения лодки прошло семь с половиной часов.

Более счастливой была судьба второй подлодки Бауэра "Морской дьявол". Своё новое детище он построил в России и успешно продемонстрировал в Кронштадте **в сентябре 1856** года во время торжеств по поводу коронации императора Александра II. В экипаж из 11 человек были включены музыканты, и люди на борту находившихся в гавани судов слышали раздававшиеся из-под воды звуки российского гимна. Тогда же были выполнены первые подводные фотосъёмки через иллюминаторы лодки.

### 19 марта в России отмечается День моряка-подводника 19 марта 1906 г. (110 лет назад)

**Указом императора Николая II были созданы подводные силы Балтийского моря с базированием первого соединения подводных лодок в военно-морской базе Либава**



19 марта считается официальной датой рождения подводных сил Российского флота

**19 марта** считается официальной датой рождения подводных сил российского флота – в этот день по указу императора Николая II в классификацию судов военного флота был включён новый класс боевых кораблей – подводные лодки, а в состав Российского флота включены 10 подводных лодок.

Первая из них – «Дельфин» – была построена на Балтийском заводе в 1904 году. Русско-японская война стала первой в мировой истории войной, в которой принял участие ещё официально не признанный, но уже заставивший противника дрогнуть, новый класс военных кораблей – подводные лодки.

За прошедшие до нашего времени годы подводные корабли прошли большой путь от жестяных лодок с керосиновым двигателем до мощных атомных подводных крейсеров. Идея подводного плавания неоднократно обсуждалась в правительственных и военных кругах России на протяжении 17–19 веков. На протяжении многих годов изобретатели предлагали свои проекты, и некоторые из них были воплощены в жизнь. Так, в 1879–1881 годах по проекту Дджевецкого были построены 50 подводных кораблей. Эти лодки приводились в действие мускульной силой гребца, а предназначались они для обороны приморских крепостей.

В **декабре 1900 года** специальная комиссия приступила к проектированию первого боевого подводного корабля под названием «миноносец», однако в 1904 году он получил название «Дельфин». В **марте 1906 года** утвердили новый корабельный регламент, в него включили подводные лодки на правах кораблей 3-4 ранга.

Первое соединение России – бригада подводных лодок – было сформировано в 1911 году в составе Балтийского флота и базировалось в Либаве. Бригада включала в себя 11 подводных лодок, плавучие базы «Европа» и «Хабаровск». В Первую мировую войну в 1914–1918 годах подводные лодки широко применялись для борьбы на морских коммуникациях. А к концу войны подлодки окончательно сформировались в самостоятельный род сил ВМФ, способный решать как тактические, так и некоторые оперативные задачи.

За период с 1930 по 1939 год для флота СССР было построено более 20 больших, 80 средних, 60 малых подводных лодок и 20 подводных минных заградителей.

К началу Великой Отечественной войны в составе четырёх флотов имелось 212 подводных лодок. Организационно они сводились в бригады, дивизионы и группы. Управлял ими командующий флотом, боевой и повседневной деятельностью руководил подводный отдел флота. Задачи подлодок и районы их боевых действий определялись военным советом флота.

В годы Великой Отечественной войны от ударов советских субмарин фашисты потеряли на море 35 процентов всех своих боевых кораблей и транспортов.

Переломным этапом в истории советского Морфлота явилось внедрение на подводные лодки в 50-е годы ядерных энергетических установок. Благодаря этому они получили практически неограниченную автономность плавания. Уже к 1961 году российский флот имел 9 атомных лодок – 4 ракетных и 5 торпедных. А всего Советский Союз построил 243 атомные подводные лодки различных классов и, с учётом царской России, свыше 1000 дизельных подводных лодок.

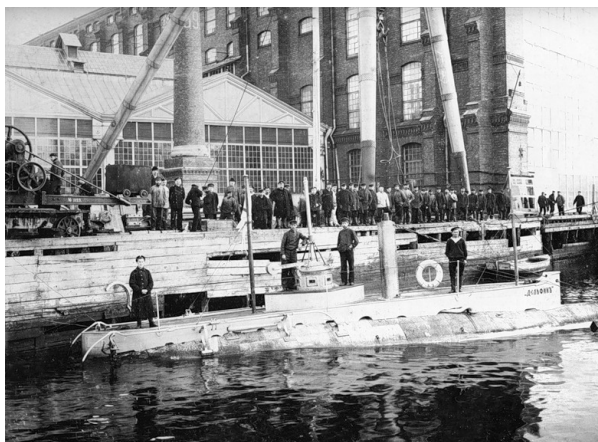
Советское время отмечено созданием ряда лодок – мировых рекорсменов: самая большая лодка – «Акула» (подводное водоизме-

шение 48 000 тонн), самая скоростная – «Анчар» (до 44,7 узлов), самая глубоководная – «Плавник» (до 1250 м), скоростные и маневренные подводные истребители «Лиры».

В настоящее время на вооружении ВМФ России состоят подводные лодки восьми проектов, и ещё лодки двух проектов планируются к принятию на вооружение.

Источник: <http://www.calend.ru/event/4849/>

### 19 марта – День моряка-подводника в России



Первая русская боевая подводная лодка «Дельфин»

Ежегодно 19 марта в России отмечается День моряка-подводника – профессиональный праздник военнослужащих и гражданского персонала подводных сил Военно-Морского Флота Российской Федерации, установленный Главкомом ВМФ РФ в 1996 году.

В 1906 году по указу императора Николая II в классификацию судов военного флота был включён новый разряд кораблей – подводные лодки. Этим же указом в состав Российского флота были включены 10 подводных лодок. Первая из них – «Дельфин» – была построена в 1904 г. на Балтийском заводе в Петербурге по проекту выдающегося учёного-кораблестроителя И.Г. Бубнова в соавторстве с капитаном 1-го ранга М.Н. Беклемишевым и инженер-механиком И.С. Горюновым.

#### История и празднование дня моряка-подводника

Дата была выбрана в связи с событием, произошедшим 19 марта (по старому стилю 6 марта) 1906 года, когда по указу императора Российской империи Николая II в классификацию судов военного флота был включен новый класс боевых кораблей – подводные лодки, а в состав Российского флота включены 20 подводных лодок «Форель», а также построенные к тому времени субмарины типов «Касатка», «Сом» и «Осетр». Об этом событии свидетельствует приказ по Морскому ведомству России № 52 от **24 марта 1906 года**, подписанный

лично морским министром адмиралом Алексеем Алексеевичем Бирилёвым. В этом приказе, в частности, говорилось: «Государь Император (Николай II), в шестой день марта сего года, Высочайше повелеть соизволил... включить в классификацию корабельного состава флота подводные лодки». 9 апреля (27 марта) того же года указом № 27614 был учреждён Учебный отряд подводного плавания при порте Императора Александра III в Либаве.

С той поры в Российской империи и появился новый праздник «День моряка-подводника», однако после Октябрьской революции 1917 года отмечать его перестали. Почти восемь десятилетий спустя, праздник был возрождён. **15 июля 1996 года** Главкомандующий Военно-Морским Флотом России адмирал флота Феликс Николаевич Громов подписал приказ № 253, в котором предписывалось отмечать «День моряка-подводника» ежегодно, 19 марта.

В 2008 году, Главкомандующий Военно-Морским Флотом России адмирал Владимир Сергеевич Высоцкий в своём праздничном обращении приуроченном к Дню моряка-подводника сказал следующее: *«... сегодня моряки-подводники надёжно стоят на защите национальных интересов нашего Отечества. Представители самой героической и романтической морской профессии всегда отличались смелостью, храбростью и мужеством, они беззаветно преданы своему воинскому долгу. Этим обусловлена народная любовь и признательность к морякам, несущим нелёгкую службу в прочном корпусе. Боевая деятельность подводных сил Российского флота на протяжении всей истории отличалась высокой активностью, моряки-подводники являли собой пример самопожертвования и профессионализма. Сила духа и мужество подводников, до конца выполнивших свой долг, золотыми буквами вписаны в героическую летопись России».*

Эта цитата наглядно характеризует ту неопределимую роль, которую играли и играют подводные силы ВМФ Российской Федерации в современных мировых реалиях.

Русско-японская война стала первой в мировой истории войной, в которой принял участие ещё официально не признанный, но уже заставивший противника дрогнуть, новый класс военных кораблей – подводные лодки. Первое соединение России – бригада подводных лодок – было сформировано в 1911 году в составе Балтийского флота и базировалось в Либаве. Бригада включала в себя 11 подводных лодок, плавучие базы «Европа» и «Хабаровск».

В Первую мировую войну в 1914–1918 годах подводные лодки широко применялись для борьбы на морских коммуникациях. А к концу войны подлодки окончательно сформировались в самостоятельный род сил ВМФ, способный решать как тактические, так и некоторые оперативные задачи. За период с 1930 по 1939 год для флота СССР

было построено более 20 больших, 80 средних, 60 малых подводных лодок и 20 подводных минных заградителей.

К началу Великой Отечественной войны в составе четырёх флотов имелось 212 подводных лодок. Организационно они сводились в бригады, дивизионы и группы. Управлял ими командующий флотом, боевой и повседневной деятельностью руководил подводный отдел флота. Задачи подлодок и районы их боевых действий определялись военным советом флота.

Переломным этапом в истории советского Морфлота явилось внедрение на подводные лодки в 50 годы ядерных энергетических установок. Благодаря этому они получили практически неограниченную автономность плавания. Уже к 1961 году российский флот имел 9 атомных лодок – 4 ракетных и 5 торпедных. А всего Советский Союз построил 243 атомные подводные лодки различных классов и, с учётом царской России, свыше 1000 дизельных подводных лодок.



Атомная подводная лодка проекта 949А "Антей"

Сейчас для ВМФ России создана группировка подводных атомных крейсеров с крылатыми ракетами. В её составе – подводные лодки проекта 949а, вооружённые 24 ракетами типа «Гранит». Эта группировка способна с высокой эффективностью решать задачи поражения группировок надводных целей, в том числе авианосных соединений. А сами подводные силы, как род сил ВМФ РФ, включающий атомные ракетные подводные лодки стратегического назначения, атомные многоцелевые подводные лодки и дизель-электрические (неатомные) подводные лодки, являются ударной силой флота, способной контролировать просторы Мирового океана, скрытно и быстро развёртываться на нужных направлениях и наносить неожиданные мощные удары из глубины океана по морским и континентальным целям.



## Библиотечка «Орловского военного вестника»

Но современный подводный флот России – это не только передовые конструкторские решения и технологии в области кораблестроения, но и высокопрофессиональные специалисты-подводники, знающие и гордящиеся своей профессией. И традиционно в свой праздник – День моряка-подводника – они получают поздравления от командования, а особо отличившиеся моряки подводных сил награждаются государственными наградами, памятными подарками и благодарностями. Также в этот день проводятся торжественные праздничные мероприятия и концерты.

Источник: <http://www.calend.ru/holidays/0/0/23/>





25 ноября 1963 г.

**Умер – Александр Маринеско,  
командир Краснознамённой подводной лодки С-13**



Александр Иванович Маринеско  
(15 января 1913 – 25 ноября 1963)

Александр Иванович Маринеско родился 15 января 1913 года в Одессе. В **ноябре 1933** года по путевке комсомола Александр был направлен на специальные курсы состава РККФ. После окончания курсов его назначили штурманом на подводной лодке Щ-306 («Пикша») Балтийского флота. В марте 1936 года Маринеско получил звание лейтенанта, в ноябре 1938 года – старшего лейтенанта.

Позже, являлся командиром ПЛ М-96, экипаж которой по итогам боевой и политической подготовки 1940 года занял первое место, а командир был награждён золотыми часами и повышен в звании до капитан-лейтенанта.

В апреле 1943 года Александр Маринеско был назначен командиром С-13. На этой подлодке он прослужил до сентября 1945 года. В поход подлодка под его командованием вышла только в октябре 1944 года. В первые же сутки похода, 9 октября, Маринеско обнаружил и атаковал транспорт «Зигфрид». За данный поход Маринеско получил орден Красного Знамени.

В период с 9 января по 15 февраля 1945 года Александр Иванович находился в своем пятом боевом походе, в течение которого были потоплены два крупных транспорта противника – «Вильгельм Густлофф» (25 484 брт) и «Штойбен» (14 660 брт). «Вильгельм Густлофф» был крупнейшим по тоннажу теплоходом, потопленным советскими подводниками, и вторым по числу жертв – 4850 человек (лидирует теплоход «Гойя», потопленный 16 апреля 1945 года подводной лодкой «Л-3» под командованием Владимира Коновалова, на нём погибло около 7000 человек).

С 18 октября 1945 года по 20 ноября 1945 года А.И. Маринеско был командиром тральщика Т-34 2-го дивизиона тральщиков 1-й Краснознамённой бригады траления Краснознамённого Балтийского флота. Последний, шестой боевой поход Маринеско с 20 апреля по 13 мая 1945 года был признан неудовлетворительным из-за невыполнения поставленных задач, и Маринеско был понижен в звании до старшего лейтенанта. **20 ноября 1945 года** по приказу наркома ВМФ № 02521 старший лейтенант Маринеско уволен в запас. (В 1960 году

приказ о разжаловании был отменён, что дало возможность Маринеско, к тому времени уже очень больному, получать полную пенсию).

В последующие годы он работал старшим помощником капитана на судах Балтийского государственного торгового пароходства (1946 – 1949), был заместителем директора Ленинградского НИИ переливания крови. В 1949 году был осужден на три года лишения свободы по статье «За разбазаривание социалистической собственности». После освобождения Маринеско в 1951 – 1953 годах работал топографом Онежско-Ладожской экспедиции, а с 1953 года руководил группой отдела снабжения на ленинградском заводе «Мезон». Маринеско – первый «тяжеловес» среди советских подводников: на его счету два потопленных транспорта водоизмещением 42 557 брутто-регистрационных тонн. (Подводники других стран топили значительно более крупные корабли, в том числе и боевые: например, американская подводная лодка «Арчерфиш» уничтожила японский авианосец «Синано» водоизмещением 71 890 брт, а немецкая лодка U-47 14 октября 1939 г. потопила английский линкор «Royal Oak» водоизмещением 29 150 брт прямо в гавани Скапа-Флоу).

Он награждён 2 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени и медалями, звание Героя Советского Союза ему было присвоено уже посмертно в 1990 году.



Памятник А.И. Маринеско  
в Калининграде

**Александр Иванович Маринеско скончался 25 ноября 1963 года** в Ленинграде после тяжёлой и продолжительной болезни, был похоронен на Богословском кладбище Санкт-Петербурга. Памятники Маринеско установлены в Калининграде, Кронштадте и Одессе. В Санкт-Петербурге находится Музей подводных сил России имени А.И. Маринеско. Имя героя носят улицы городов России и Украины. Маринеско посвящены художественные фильмы «О возвращении забыть» (1985) и «Первый после Бога» (2005).

Источник: <http://www.calend.ru/person/3422/>

12 августа 2000 г.

**Во время учений в Баренцевом море произошла катастрофа, в результате которой затонула подводная лодка «Курск»**

Этот день – одна из самых трагических дат начала третьего тысячелетия. **12 августа 2000 года** в результате катастрофы, произошедшей во время учений в Баренцевом море, на глубине 108 метров затонула АПРК К-141 «Курск».

К-141 «Курск» – атомная подводная лодка с крылатыми ракетами. Она была заложена в Северодвинске в 1992 году, спущена на воду в мае 1994 года, принята в эксплуатацию 30 декабря 1994 года. С 1995 по 2000 год находилась в составе Северного флота России. В марте 1995 года ректор Курской духовной семинарии епископ Белгородский владыка Иоанн освятил атомную субмарину. Тогда он подарил экипажу копию 700-летней иконы Курской Божией Матери, а каждому подводнику – маленькие иконки с изображением Николая-угодника, покровителя и заступника моряков.



Фотографии офицеров, погибших на АПРК К-141 «Курск»

В 1999 году во время операции НАТО против Югославии «Курск» вёл скрытное наблюдение за авианосцем ВМС США «Теодор Рузвельт», самолёты с которого наносили удары по Югославии. За время средиземноморского похода «Курск» отработал 5 условных атак по реальным целям.

12 августа 2000 года проходили учения. На борту лодки было 24 крылатые ракеты и 24 торпеды. Необходимо было произвести пуск

крылатой ракеты и торпедную стрельбу по учебной цели. Произошла авария, в результате которой лодка затонула на глубине 108 метров в Баренцевом море, в 175 км от Североморска. Командовал кораблём капитан 1-го ранга Г.П. Лячин. Всего на борту в момент катастрофы находилось 118 человек. Все они погибли. Останки большинства из них были позднее подняты на поверхность и захоронены.

**26 августа 2000 года** был подписан Указ президента России об увековечении памяти его экипажа. 11 сентября 2000 года одна из горных вершин Центрального Кавказского хребта была названа «Курском» – в честь погибших членов экипажа подводной лодки «Курск».

Источник: <http://www.calend.ru/event/6176/>

## Затонувшая надежда. Подлодка «Курск» – жертва подводной войны

*Трагедия атомной подводной лодки «Курск», случившаяся 12 августа 2000 года, до сих пор вызывает множество вопросов. Незирая на наличие официальной версии, подкреплённой двумя тысячами страниц прокурорского доклада, главная тайна гибели подлодки так и осталась на дне Баренцева моря...*

**12 августа 2000 года** в Баренцевом «море в 90 км от берега на глубине 108 метров затонула атомная подводная лодка «Курск». Официально об этом сообщили только в понедельник 14 августа, ощущение непоправимой беды было подтверждено спустя несколько дней, когда выяснилось, что экипаж «Курска» в количестве 118 человек погиб.

Так что же случилось с подлодкой в тот трагический для России день?



Подлодка «Курск» у причала. Ещё никто не знает, что её ждёт трагическая судьба

### Убийца авианосцев

Российский атомный подводный ракетноносный крейсер проекта 949А «Антей» по праву считался «субмариной XXI века», лучшей в мире подлодкой - непотопляемой и практически неуязвимой.

Можно сказать, что АПЛ «Курск» была главным инструментом властей, с помощью которого Россия надеялась вернуть себе былое могущество, растерянное в годы реформ.

И до поры до времени это ей удавалось. Так, незадолго до трагедии «Курск» участвовал в автономном походе в Атлантический океан и Средиземное море, выполнив ряд серьёзных, но не афишируемых задач. Поразительно, но эта махина, несущая в себе ядерный груз, скрытно прошла через Гибралтарский пролив (эти «морские ворота» находятся под строжайшим контролем США) и вынырнула у берегов Югославии, где в то время brave американцы с помощью своих бомбардировщиков «сеяли семена» добра и демократии.

А незадолго до этого «Курск» выполнял боевое задание в Атлантическом океане, где тоже изрядно потрепал нервы флоту США. Действия российской субмарины были настолько безукоризненны и весомы, что потенциальный противник дал ему кличку «убийца авианосцев». И не только авианосцев - немало крупных военно-морских начальников США, проворонивших маневры «Курска», лишились своих постов.

За эти заслуги большая часть экипажа была награждена орденами и медалями, а командир лодки Геннадий Лячин был представлен к званию Героя России. Одновременно с этим подлодку «Курск» и её капитана заокеанские «друзья» причислили к «личным врагам Америки». Можно не сомневаться, что в недрах Пентагона буквально ломали головы над тем, каким образом можно «обезвредить» «Курск».

Впрочем, у российского подводного гиганта имелись и враги, скажем так, личного характера: халатность и элементарная беспечность.

И какой-то из этих факторов всё-таки привёл к страшной катастрофе.

### *Бракованный «Кит»?*



Разрезанный «Курск» – анатомия развала российского флота

Согласно официальному отчёту, опубликованному в 2002 году, на борту «Курска» произошёл взрыв торпеды 65-76А («Кит»). Его причиной стала утечка компонентов топлива торпеды - пероксида водорода. Следом из-за повышения температуры последовала еще серия взрывов торпед мощностью, эквивалентной примерно 1000 кг тротила.

Взорвавшуюся торпеду моряки называли «толстой» – это

была самая большая торпеда в мире весом в две тонны.

Но отчего же она рванула? Возможно, от ветхости? Ведь вине аварии было почти 10лет- весьма поизносившийся снаряд. А в ходе следствия выяснилось – на берегу при загрузке торпеды порвались тросы крана, и она ударилась о причал. Торпеду осмотрели и ничего подозрительного не обнаружили.

Впоследствии выяснилось, что первой на «Курске» взорвалась именно эта «толстая» торпеда.

Впрочем, некоторые специалисты считают: от такого повреждения сама по себе она взорваться не могла. К детонированию торпеду могло привести что-то более серьёзное: скорее всего, столкновение с каким-либо чужеродным объектом.

### *Версия № 1 Немецкая мина*

Первое, что приходит в голову, это контактная мина. Хотя они вряд ли могут взрываться после пятидесяти пяти лет пребывания в воде. Тем более что эта акватория давно используется Северным флотом для учений. Но вот слова начальника штаба Северного флота вице-адмирала Моцака, который 21 августа 2012 года заявил: «Официально заявляю, что в период с 1992 по 1999 год в акватории Баренцева моря было обнаружено 6 таких мин, причём последняя – в сентябре прошлого года» (т.е. за год до трагедии).

Как известно, лодка погибла в результате двух взрывов, которые произошли с интервалом в две минуты друг за другом. Таким образом, первый взрыв мог случиться от столкновения с немецкой миной.

Хотя для подводной лодки такого водоизмещения это большой опасности не представляло. Но в его результате могли получить повреждения торпеды, находящиеся на борту, а вода, проникшая в пробоину, способна запустить в действие батареи, которые и привели к взрыву.

### *Версия № 2 В одном шаге от Третьей мировой?*

После катастрофы в нашей стране и за рубежом появилась версия, что наш ракетный крейсер утопили подводники США.

Якобы рядом с «Курском» находились сразу две американские подлодки – «Мемфис» и «Тоledo». Ведь на борту «Курска» испытывали торпеду нового поколения под названием «Шквал», а «Мемфис» под прикрытием «Тоledo» фиксировал этапы запуска этой торпеды.

В момент запуска «Мемфис» вдруг вынырнул из-под своей ведущей лодки, желая исследовать запуск вблизи. Но не рассчитал расстояния и на встречном курсе прошёл по наиболее уязвимому второму отсеку «Курска».

Но и это для «Курска» не было смертельным повреждением.



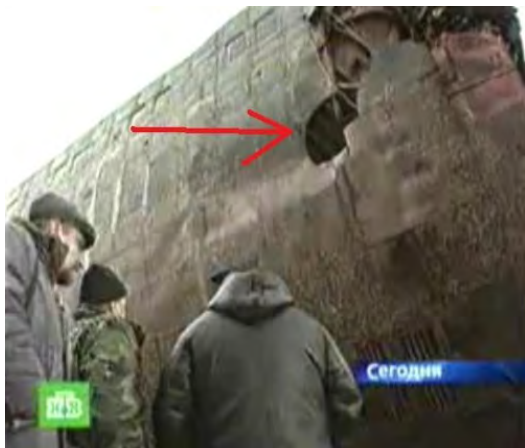
Но тут в дело вступил «Тоledo», который посчитал, что «Курск» хочет выпустить по «Мемфису» торпеду. Американцы сыграли на опережение – выстрелили по «Курску» своей торпедой.

Согласно этой версии одна торпеда попала в ослабленную часть на стыке второго и третьего отсеков, вошла внутрь и там разорвалась. Вторая ударила в носовую часть. В результате этого и сдетонировал боезапас «Курска» – случился мощный взрыв, после которого «Курск» грохнулся о каменистое дно Баренцева моря.

Сила взрыва была такова, что «Мемфис» тоже шмякнулся неподалёку, своротив носовую часть. Во время этого погибли девять членов экипажа (спустя несколько дней в норвежский Берген, где латал дыры «Мемфис», якобы прибыли жены погибших моряков).

Но почему американцы выпустили свою торпеду? По одной из версий, при столкновении с «Мемфисом» сдетонировала одна из российских торпед (может быть, та самая, которая получила повреждение на берегу?), и командир Лячин решил её отстрелить. Но командир «Тоledo», услышав шум подготовки торпедного комплекса, решил, что «Курск» хочет добить «Мемфис», и приготовил к запуску торпеду.

А дальше с «Курском» случилось то, что указано в выводах государственной комиссии: детонация, взрыв, пожар, погружение на дно.



Отверстие с загнутыми внутрь краями в правом борту «Курска»

Разумеется, это всего лишь версия, но зато она хорошо объясняет появление бело-зелёного буга неподалёку от «Курска» – так подлодки США подают сигнал бедствия (у нас они красно-белые), масляные пятна на поверхности Баренцева моря и большую дыру с загнутыми внутрь краями в правом борту «Курска»\*.

Этим же можно объяснить и то, что спустя три дня после катастро-

\* Наши торпеды ещё с советских времён имеют калибр (диаметр корпуса) 533,4 мм. Новые торпеды, о которых упоминалось в прессе – 650 мм. Диаметр отверстия в корпусе «Курска» – 480 мм. Такой калибр имеют американские торпеды МК-48. Об этом писала газета «Аргументы недели» 9–15 августа 2007 года. (Прим. ред.).

фы в Москву тайно прилетал директор ЦРУ Джордж Тенет – возможно, он извинялся за допущенную ошибку. Известно, что в результате переговоров Москвы с Белым домом России списали долг в размере 10 млрд долларов и дали новый крупный заем. Согласно этой версии мир в течение нескольких дней стоял на пороге ядерной войны, и если бы наше командование решило ответить, война с США стала бы неизбежной.

### *Вечное противостояние*

В наше мирное время подводный флот любого государства постоянно ведёт скрытую войну. Во время каждого похода экипаж рискует своими жизнями, выполняя боевые задачи. Нужно уходить от вражеских локаторов, испытывать новое оружие. Поэтому погибшие моряки «Курска», где взорвалась бракованная торпеда, оказались жертвами подводной войны. За время противостояния подводных флотов США и СССР десятки кораблей потерпели аварии, а несколько из них погибли вместе с экипажем. Были и столкновения лоб в лоб между советскими и американскими субмаринами. Противостояние флотов России и НАТО продолжается и сейчас.

После трагедии с «Курском» на флоте подняли зарплаты военнослужащим, заводы получили новые заказы, и Вооружённые силы России после тупика 1990-х годов наконец-то смогли вздохнуть посвободнее.

**Источник:**

[http://nswelly.ucoz.ru/news/podvodnaja\\_lodka\\_buki\\_525\\_zatonuvshaja\\_na\\_dezhda\\_podlodka\\_kursk\\_zhertva\\_podvodnoj\\_vojny/2014-06-06-39](http://nswelly.ucoz.ru/news/podvodnaja_lodka_buki_525_zatonuvshaja_na_dezhda_podlodka_kursk_zhertva_podvodnoj_vojny/2014-06-06-39)

## **Хроника гибели атомной подводной лодки "Курск"**

В 1992 году на Северном машиностроительном предприятии в городе Северодвинске была заложена атомная подводная лодка «К-141» проекта "Антей". Главными конструкторами были Павел Петрович Пустынцев и Игорь Леонидович Баранов. 6 апреля 1993 года лодке было присвоено наименование "Курск" - в честь победы на Курской дуге. В мае 1994 года подводная лодка "Курск" была спущена на воду, а 30 декабря того же года принята в эксплуатацию.

1 марта 1995 года АПЛ "Курск" была зачислена в списки Северного флота и вошла в состав 7-й дивизии 1-й флотилии АПЛ (место базирования: Западная Лица (Большая Лопатка)).

С 1995 по 2000 год АПЛ "Курск" находилась в составе Северного флота России.

**12 августа 2000 года** во время учений в Баренцевом море АПЛ "Курск" (командир лодки – капитан 1 ранга Геннадий Лячин), которая находилась в полигоне боевой подготовки Северного флота с целью выполнения учебной торпедной стрельбы по отряду боевых кораблей, в установленное время не вышла на связь. В 23:44 в районе, где находилась АПЛ, был зафиксирован взрыв.

**13 августа** на поиски атомного подводного крейсера отправилась группа кораблей во главе с командующим Северным флотом адмиралом Вячеславом Поповым. В 04:51 АПЛ была обнаружена лежащей на грунте на глубине 108 метров. В 07:15 министр обороны Игорь Сергеев доложил о случившемся президенту России Владимиру Путину.

**14 августа** в 11:00 командование российского флота сделало первое публичное заявление о том, что подлодка "Курск" легла на дно. В заявлении ВМФ говорилось, что с подлодкой поддерживается радиосвязь. Позже представители флота заявили, что связь с подлодкой осуществляется только через перестукивание, что опасности для жизни экипажа нет, что через спасательный аппарат "Колокол" осуществляется подача топлива, кислорода и продув систем АПЛ. При осмотре лодки со спускаемых аппаратов выяснилось, что АПЛ воткнулась в дно моря под углом около 40 градусов и у неё разворочена носовая часть, выведена из строя всплывающая спасательная камера. Главком ВМФ адмирал Владимир Куроедов сделал заявление, что надежд на спасение людей мало.

**15 августа** Главный штаб ВМФ официально сообщил о начале спасательной операции. Членов экипажа "Курска" планировалось эвакуировать с помощью спасательных снарядов. В районе катастрофы сосредоточились суда аварийно-спасательной службы Северного флота. В район бедствия прибыли подводная лодка, атомный крейсер "Пётр Великий" и ещё около 20 кораблей и спасательных судов. Однако шторм не позволил спасателям начать работу. Представители министерства обороны России в Брюсселе в это время вели переговоры с НАТО о возможности предоставления помощи России.

В тот же день представитель штаба Северного флота сообщил журналистам, что в результате перестукивания установлено, что члены экипажа подводной лодки "Курск" живы, но неизвестно, есть ли среди них раненые. Он же заявил, что на борту лодки находится 103 человека. Позже выяснилось, что там было 118 человек.

**16 августа** при волнении моря около 2 баллов со спасательного судна "Рудницкий" спущен глубоководный спасательный аппарат "Приз". Всего за ночь было предпринято несколько тщетных попыток проникнуть в лодку.

**17 августа** к месту трагедии направилось норвежское судно "Seaway Eagle" с глубоководными водолазами на борту и транспортное судно "Normand Pioneer" с британскими специалистами и оборудованием (вышло из норвежского порта Тронхейм).

**19 августа** во второй половине дня к месту аварии российской подводной лодки "Курск" прибыло норвежское судно "Normand Pioneer" с британской спасательной минолодкой LR5. Началась новая, международная фаза операции по спасению экипажа субмарины.

**20 августа** норвежские водолазы обследовали подводную лодку на предмет повреждений и наличия воздушных подушек в кормовых отсеках. Норвежцам удалось разблокировать вентиль аварийно-спасательного люка, однако проникнуть на лодку не удалось. Они срочно изготовили специальный инструмент для вскрытия люка.

**21 августа** утром норвежским водолазам удалось вскрыть верхний спасательный люк 9-го отсека, шлюзовая камера оказалась пуста. Около 13.00 водолазы вскрыли внутренний люк в 9-й отсек АПЛ, внутри которого оказалась вода. В 15.27 внутрь корпуса подлодки введена видеокамера, с помощью которой специалисты попытались определить состояние 7-го и 8-го отсеков АПЛ. В 9-м отсеке АПЛ было обнаружено тело моряка.

В тот же день в 17 часов начальник штаба Северного флота вице-адмирал Михаил Моцак официально подтвердил факт гибели экипажа АПЛ «К-141» "Курск".

**22 августа** президент России своим указом объявил 23 августа днём траура.

Операция по подъёму тел погибших моряков-подводников **началась 25 октября 2000 года и была завершена 7 ноября 2000 года**. Операция по подъёму самой подлодки со дна Баренцева моря была начата **7 октября 2001 года**, 10 октября завершена её буксировка в Росляковский судоремонтный завод ВМФ.

Из отсеков АПЛ за период осени 2000 года и осени-зимы 2001 года были извлечены и опознаны 115 из 118 погибших подводников.

Для работы на АПЛ "Курск" были сформированы восемь следственных групп, которые приступили к работе в полном объёме после полной откачки воды из подлодки. В состав групп были включены специалисты Северного флота, представители Московского и Санкт-Петербургского военных округов. Члены следственных групп проходили специальный психологический отбор, а также в течение года изучали строение АПЛ для того, чтобы знать, где и какие параметры снимать для проведения необходимых экспертиз.

**27 октября 2001 года** Генеральный прокурор РФ Владимир Устинов заявил, что визуальный осмотр атомохода позволяет заключить, что пожар происходил по всей лодке. В эпицентре температура достигала 8 тысяч градусов по Цельсию. Полностью водой лодка была заполнена *«в течение шести-семи, максимум восьми часов»*. Устинов

отметил, что подлодка "Курск" очень пострадала, все переборки прочного корпуса «срезаны как ножом». Однако преграда, отделявшая 6-й реакторный отсек, осталась неповреждённой, благодаря чему реактор не пострадал. Не пострадали и 22 крылатые ракеты, находящиеся по бортам подлодки.

**26 июля 2002 года** Генеральный прокурор России сообщил, что гибель "Курска" произошла *«вследствие взрыва, центр которого локализован в месте расположения учебной торпеды, внутри четвёртого торпедного аппарата, и дальнейшего развития взрывного процесса в боевых зарядных отделениях торпед, находившихся в первом отсеке АПЛ»*. Устинов также сообщил, что Генпрокуратура закрыла уголовное дело по гибели атомохода "Курск" за отсутствием состава преступления. По его словам, в действиях должностных лиц, ответственных за проведение учений в Баренцевом море, изготовление, эксплуатацию и установку торпеды, ставшей причиной гибели "Курска", нет состава преступления.

За мужество, героизм и отвагу, проявленные при исполнении воинского долга, члены экипажа атомного подводного крейсера "Курск" Указом президента Российской Федерации были награждены орденами Мужества (посмертно), а командир корабля капитан 1 ранга Геннадий Лячин удостоен звания Героя Российской Федерации (посмертно).

В память о погибших моряках атомного подводного крейсера "Курск" **12 августа 2002 года** в Москве, Нижнем Новгороде и посёлке Видяево были открыты мемориалы.

**В августе 2003 года** в Санкт-Петербурге завершились работы по созданию мемориального комплекса на Серафимовском кладбище, где похоронены 32 подводника, погибших на АПЛ.

**19 марта 2005 года** в Севастополе на кладбище Коммунаров торжественно открыт памятник севастопольцам, погибшим на атомном ракетном подводном крейсере "Курск".



**В 2009 году** в Мурманске на смотровой площадке у храма Спас-на-Водах была установлена рубка АПЛ "Курск". Она стала частью мемориала «Морякам, погибшим в мирное время».

**31 июля 2012 года** родственники погибших моряков с АПЛ "Курск", участники четвёртого международного автопробега ветеранов Военно-морского флота и представители командования Северного флота установили православный крест в точке гибели подлодки на дне Баренцева моря.

**Источник:** РИА Новости

<http://ria.ru/spravka/20120812/720555832.html#ixzz3kO9kxCZX>

### 7 апреля – День памяти погибших подводников



Профессия моряка-подводника – одна из самых опасных, тяжёлых и ответственных военных профессий. Моряки-подводники подвергаются ежеминутному риску, погибая как в военное, так и в мирное время. За более чем вековую историю русского подводного флота произошло несколько десятков аварий подводных лодок, которые повлекли жертвы среди личного состава.



7 апреля – День памяти погибших подводников

Погибших подводников вспоминают в России ежегодно 7 апреля. День 7 апреля выбран в качестве памятной даты в воспоминание о трагической гибели подводной лодки Северного флота К-278 «Комсомолец» **7 апреля 1989 года**. В этот день 26 лет назад подлодка «Комсомолец», оснащённая по последнему слову техники и на много лет опережавшая своё время, затонула в водах Норвежского моря. По пу-



ти на базу в подводном положении на борту «Комсомольца» возник пожар с последующей разгерметизацией систем сжатого воздуха. После всплытия подлодки экипаж начал самоотверженную борьбу за живучесть судна, которая продолжалась в течение 6 часов, в результате реактор был остановлен, ядерная катастрофа в Атлантическом океане была предотвращена. Однако саму подводную лодку спасти не удалось – её прочный корпус был полностью разгерметизирован, кормовые отсеки были полностью затоплены, в лодку поступило слишком много забортной воды, и «Комсомолец» пошёл ко дну.

Катастрофа «Комсомольца» унесла жизни 42 подводников из 69 человек экипажа, в том числе командира корабля Евгения Ванина, все они были посмертно награждены орденом Красного Знамени, а в Никольском морском соборе Санкт-Петербурга была установлена мемориальная доска с именами погибших моряков. А Приказом Главкомандующего ВМФ России от 19 декабря 1995 года дата 7 апреля была объявлена Днём памяти погибших подводников.

Не менее драматичной была гибель атомной подводной лодки «Курск». Эта катастрофа стала, пожалуй, самым трагичным событием в современной истории российского ВМФ. **12 августа 2000 года** во время учений Северного флота в Баренцевом море затонул атомный подводный ракетный крейсер «Курск», став братской могилой для всех 118 членов своего экипажа.

**7 апреля** в память о погибших моряках-подводниках, самоотверженно выполнявших свой долг перед Родиной, после подъёма флагов на кораблях и судах всего российского ВМФ проходит минута молчания. По традиции, в каждой части подводного плавания и высших учебных заведениях, готовящих флотских офицеров, проводятся мероприятия, посвящённые памяти героев-подводников, принявших мученическую смерть на борту своих кораблей.

Катастрофа «Комсомольца», к сожалению, далеко не первая в списке трагедий, связанных с подводным флотом.

**Вот далеко не полный перечень катастроф отечественных подводных лодок, в которых подводный флот понёс небоевые потери:**

**16 июня 1904 года.** «Дельфин». В результате ошибки командира экипажа лодка затонула в ходе учебного погружения, после чего была поднята. Погибли 24 подводника.

**29 мая 1909 года.** «Камбала». Во время учений в полуподводном положении лодка столкнулась с броненосцем «Ростислав», раскололась надвое и затонула. Погибли 20 моряков.

**14 ноября 1915 года.** «Акула». По невыясненным до сих пор причинам лодка потеряла устойчивость и затонула во время шторма. Погибли 35 человек.

**10 мая 1916 года.** «Сом». Подводная лодка столкнулась с теплоходом Angermanland, шедшим под флагом Швеции. Погибли 18 подводников.

**8 июня 1917 года.** «АГ-15». Во время учений корабельный кок решил проветрить лодку и не закрыл люк перед погружением. Лодка затонула на глубине около 30 метров. В одном из отсеков оставалось 11 подводников. Не дождавшись помощи, моряки приняли решение покинуть лодку, выбросившись на поверхность в воздушном пузыре. Эвакуацию пережили лишь 5 подводников. Общее число погибших в результате аварии составило 18 человек.

**22 мая 1931 года.** "Рабочий". В ходе совместных манёвров подлодка столкнулась с субмариной «Красноармеец». Пробоина величиной с ладонь погубила весь экипаж. Лодка затонула на глубине 84 м. Погибли 46 моряков.

**25 июля 1935 года.** Б-3 «Большевик». Во время учений военноморского училища лодка столкнулась с линкором и затонула на глубине 56 м. Погибли 55 курсантов и преподавателей.

**20 октября 1939 года.** Щ-424 (Щ-312, 321). Подводная лодка столкнулась с траулером и, получив пробоину, затонула в течение трёх минут на глубине 250 м. Среди жертв катастрофы – 31 моряк.

**13 ноября 1940 года.** Д-1 "Декабрист". Основная версия гибели подлодки – уход на запредельную глубину. Лодка, по-видимому, была расплющена давлением. Количество погибших – 55 человек.

**16 декабря 1952 года.** С-117 («Макрель»). После сообщения о неполадках в двигателе лодка бесследно исчезла. Среди предполагаемых причин происшествия – внезапный провал на запредельную глубину и случайное торпедирование американской подлодкой. В пучине бесследно сгинули 52 подводника.

**21 ноября 1956 года.** М-200 «Мечь». Получив пробоину в результате несогласованных действий экипажа, лодка затонула на глубине 53 метра. Жертвами аварии стали 36 моряков, шестерым удалось спастись.

**26 сентября 1957 года.** М-256. Причина аварии – взрыв дизеля. Погибли 35 подводников, семеро спаслись.

**27 января 1961 года. С-80.** Лодка затонула из-за отказа оборудования. С-80 была обнаружена лишь через 7 лет после катастрофы. На борту подлодки было 68 подводников. Как выяснили эксперты, после аварии в живых какое-то время оставались 24 моряка, которым не удалось покинуть аварийную лодку в индивидуальных аппаратах.

**11 января 1962 года. Б-37 и С-350.** Во время подготовки к походу, экипаж Б-37 проводил плановый осмотр и проверял состояние оружия и технических средств лодки. Из-за сварочных работ на лодке произошёл взрыв боезапасов, от которого сильно пострадала вся носовая часть лодки до самой рубки. Стоявшая неподалёку С-350 получила серьёзные повреждения прочного корпуса, в результате чего были затоплены два отсека. При этом в кормовых отсеках взорвавшейся Б-37 оставались живые моряки, однако они пошли ко дну вместе с лодкой. На двух лодках погибли 122 человека, спастись удалось лишь одному.

**8 сентября 1967 года. К-3 «Ленинский комсомол».** В результате пожара на борту лодки, возвращавшейся с учений, погибли 39 моряков.

**8 марта 1968 года. К-129 (до 1967 года Б-103).** Находящая на боевом дежурстве в районе Гавайских островов лодка перестала выходить на связь. Причины катастрофы не выяснены до сих пор. Ясно одно: к родным берегам не вернулось 98 подводников.

**12 апреля 1970 года. К-8 пр. 627А.** Объёмный пожар и гибель ПЛ в Бискайском заливе, погибло 52 человека.

**24 февраля 1972 года. К-19.** Во время патрулирования Северной Атлантики на борту лодки возник пожар. Благодаря слаженным действиям экипажа, удалось сохранить жизни 76 моряков. 28 человек погибли.



**13 июня 1973 года. К-56.** Во время ночного похода в направлении Владивостока в надводном положении лодка столкнулась с судном «Академик Берг». В результате столкновения в корпусе лодки возникла пробоина, а из аккумуляторных батарей стал выходить хлор. Погибли 27 человек, находившиеся в повреждённых отсеках. Благодаря нестандартным и эффективным действиям командира, 140 человек было спасено (кроме моряков-подводников на борту были гражданские специалисты).

**21 октября 1981 года. С-178.** Проходя пролив Босфор Восточный, подлодка столкнулась с судном «Рефрижератор - 13». Причина столкно-

вения – самовольное изменение курса командиром лодки и принятие мер, предотвращающих столкновение старпомом рефрижератора.

**24 июня 1983 года** АПЛ К-429 погибла в бухте Саранной, в 50 километрах от выхода из Авачинской губы на глубине 38 метров. Океан унёс жизни 16 подводников.

**3 октября 1986 года.** К-219 пр. 667АУ. На лодке произошёл взрыв баллистической ракеты в одной из шахт. Через три дня, **6 октября**, лодка затонула в Атлантическом океане на глубине 5500 метров. Погибли 4 подводника, позже – ещё 4 члена экипажа.



**7 апреля 1989 года** – трагедия К-278 «Комсомолец».

**12 августа 2000 года.** К-141 «Курск». Трагическая гибель всего экипажа подлодки (118 человек) в результате взрыва торпедного боезапаса и затопления лодки.

**30 августа 2003 года.** К-159 Погибла в Баренцевом море во время буксировки из Гремихи в город Полярный на судоремонтный завод "Нерпа" для утилизации. В штормовых условиях один из четырёх понтонов оторвался, в итоге лодка потеряла остойчивость и погрузилась на глубине 170 метров. Из десяти стоявших на вахте членов швартовой команды спастись удалось одному

**Источник:** <http://topwar.ru/13222-7-aprelya-den-pamyati-pogibshih-podvodnikov.html>

Константин Стрельбицкий\*

## Список погибших русских и советских моряков-подводников – уроженцев Орловской области\*

Ниже в алфавитном порядке перечислены данные по 60 погибшим русским и советским подводникам, являвшимся уроженцами нынешней Орловской области Российской Федерации. По каждому из погибших в максимально полном виде приводятся фамилия, имя и отчество, воинское звание, краткое наименование его штатной должно-

---

\* Константин Борисович Стрельбицкий. – автор-составитель – Председатель Правления Московского Клуба истории флота (МКИФ), Москва).

сти, год и место рождения в возможной привязкой к современному административно-территориальному делению РФ, а так же дата гибели на борту конкретной подводной лодки (ПЛ) одного из русских или советских флотов (БФ – Балтийский флот, КБФ – Краснознамённый БФ, СФ – Северный флот, ТОФ – Тихоокеанский флот, ЧФ – Черноморский флот).

**БАШКИРОВ Василий Фёдорович** – главный старшина, боцман, родился в 1911 г. в селе Низино, ныне – Знаменского района Орловской области, погиб 26.06.1942 на ПЛ С-32 ЧФ.

**ВАСЮКОВ Борис Яковлевич** – гвардии старший краснофлотец, электрик, родился в 1921 г. в Орле, Россия, призван на флот в 1941 г., погиб 07.02.1943 на ПЛ К-22 СФ.

**ВОЛОДИЧЕВ Илья Гаврилович** – краснофлотец, кок плавучей базы ПЛ «Волга», прикомандированный на боевой поход к экипажу ПЛ Л-6, родился в 1918 г. в селе Сонино, ныне – Мценского района Орловской области, призван на флот Московским ГВК, погиб 16.04.1944 на ПЛ Л-6 ЧФ.

**ГОВОРОВ Николай (или Иван?) Васильевич** – старшина 2-й статьи, старший электрик, родился в 1916 г. в Орле, Россия, погиб 01.05.1943 на ПЛ Щ-323 КБФ.

**ГОЛОВИН Григорий Григорьевич** – старшина 2-й статьи командир отделения комендоров ПЛ Л-23 ЧФ, родился в 1915 г. в неуказанном в документах населённом пункте на территории нынешнего Должанского района Орловской области, призван на флот Мценским ГВК, погиб 17.11.1942 в результате несчастного случая (утонул).

**ГОСТЕВ Ефим Григорьевич** – краснофлотец, рулевой, родился в 1917 г. в деревне Глинки, ныне – Кромского или Шаблыкинского района Орловской области, погиб 09.07.1941 на ПЛ Щ-206 ЧФ.

**ГРИГОРЬЕВ Николай Петрович** – краснофлотец, торпедист, родился в 1920 г. в селе Костоматрово, ныне – Волховского района Орловской области, погиб в 08.1943 на ПЛ С-12.

**ГРОШЕВ Алексей Ильич** – машинный квартирмейстер 1-й статьи, родился в 1882 г. в городе Дмитровске, ныне – Дмитровск-Орловский Орловской области, 29.05.1909 погиб на ПЛ «Камбала» ЧФ.

**ДЕНИСОВ Константин Иванович** – старшина 2-й статьи, торпедист, родился в 1920 г. в неуказанном в документах населённом пункте нынешней Орловской области, погиб 21 – 22.10.1942 на ПЛ Щ-308 КБФ.

**ДОРОХОВ Иван Сергеевич** – старший краснофлотец, старший торпедист, родился в 1920 г. в неуказанном в документах населённом пункте нынешней Орловской области, погиб 03.10.1942 на ПЛ Щ-320 КБФ.

**ДЮБАРОВ Алексей Григорьевич** – старший лейтенант, командир объединённой артиллерийско-минно-торпедной боевой части корабля, родился в 1913 г. в селе Крапивна, ныне – Шаблыкинского района Орловской области, призван на флот в 1935 г., погиб на ПЛ Щ-306 КБФ.

**ЕРМИЛКИН Николай Иванович** – краснофлотец, торпедист, родился 09.12.1926 на хуторе Зареченский села Никольское, ныне – Орловской области, призван на флот Владивостокским ГВК в 1944 г., погиб 23.08.1945 на ПЛ Л-19 ТОФ.

**ЖИГАЛОВ Сергей Иванович** – краснофлотец, рулевой, родился в 1920 г. в селе Богодухово, ныне – Свердловского района Орловской области, погиб после 10.03.1944 на ПЛ С-54 СФ.

**ЖУКОВ Иван Никитович** – старшина 2-й статьи, кок, родился в 1918 г. в селе Тагино, ныне – Глазуновского района Орловской области, призван на флот в 1939 г., погиб 23.08.1945 на ПЛ Л-19 ТОФ

**ЗАЙКИН Тихон Семёнович** – гвардии старшина 1-й статьи, командир отделения рулевых, родился в 1915 г. в неуказанном в документах населённом пункте на территории нынешнего Орловского района Орловской области, призван на флот в 1937 г., погиб 07.02.1943 на ПЛ К-22 СФ.

**КРАСНИКОВ Леонид Гаврилович** – краснофлотец, радист, родился в 1920 г. в селе Хворостянка, ныне – Новосильского района Орловской области, 30.10.- 01.11.1941 погиб на ПЛ «Калев» КБФ.

**КУЛЕШОВ Никита Кузьмич** – краснофлотец, электрик, родился в 1921 г. в неуказанном в документах населённом пункте на территории нынешнего Малоархангельского района Орловской области, погиб 06–28.09.1943 на ПЛ К-1 СФ.

**КУЛИКОВ Леонид Андреевич** – краснофлотец, строевой, родился в 1920 г. в селе Голунь, ныне – Новосильского района Орловской области, погиб 01.06.1943 на ПЛ Щ-406 КБФ.

**КУРЛОВ Николай Иванович** – краснофлотец, моторист, родился в 1918 г. в селе Базановское, ныне – Орловского района Орловской области, погиб 02.08.1941 на ПЛ С-11 КБФ.

**ЛОБКОВ Аркадий Иванович** – краснофлотец, кок, родился в 1916 г. в селе Муравельник, ныне – Шаблыкинского района Орловской области, погиб 19.06.1942 на ПЛ Щ-214 ЧФ.

**ЛЯХОВ Иван Семёнович** – главный старшина, старшина группы трюмных, родился в 1916 г. в деревне Грачёвка, ныне – Запегощенского района Орловской области, погиб 04–21.12.1943 на ПЛ С-55 СФ.

**МАНАНКОВ Алексей Кириллович** – гвардии краснофлотец, моторист, родился в 1916 г. в селе Нижний Алишакой, ныне – Должанского района Орловской области, погиб 10–30.06.1942 на ПЛ Д-3 СФ.



**МАСЛОВ Сергей Андреевич** – старшина 2-й статьи, командир отделения комендоров, родился в 1918 г. в деревне Мокрая, ныне – Малоархангельского района Орловской области, погиб 12.05.1942 на ПЛ К-23 СФ.

**МИЛЮТИН Анатолий Васильевич** – главный старшина, старшина электриков, родился в 1912 г. в городе Волхове, ныне – Орловской области, погиб 02.08.1941 на ПЛ С-11 КБФ.

**МОНАШЕВ Сергей Григорьевич** – электрик 2-й статьи, родился в 1894 г. в селе Петровское, ныне – Ливенского района Орловской области, погиб 08.06.1917 на ПЛ А.Г.15 БФ **МУРАТОВ Алексей Григорьевич** – краснофлотец, моторист, родился в 1919 г. в селе Берёзовское, ныне – Покровского района Орловской области, погиб 28.08.1941 на ПЛ Щ-301 КБФ.

**МУХИН Григорий Сергеевич** – машинный содержатель 1-й статьи, родился в 1889 г. в Орле, Россия, погиб 15 – 26.11.1915 на ПЛ «Акула» БФ.

**МАРЧЕНКО Пётр Севастьянович** – старший лейтенант, командир минно-торпедной группы, родился в 1918 г. в селе Вормино, ныне – Мценского района Орловской области, погиб 15.12.1942 на ПЛ Л-24 ЧФ.

**МИНАЕВ Пётр Михайлович** – мичман, старшина группы мотористов, родился в 1912 г. в селе Сетуха, ныне – Залегощенского района Орловской области, погиб 28.10. – 03.11.1943 на ПЛ А-3 ЧФ.

**ОСТАПЕНКО Николай Максимович** – гвардии краснофлотец, старший акустик, родился в 1919 г. в городе Малоархангельске, ныне – Орловской области, призван на флот в 1941 г., погиб 07.02.1943 на ПЛ К-22 СФ.

**ОРЕШКИН Тихон Селивестрович (?)** – краснофлотец, торпедист, родился в 1920 г. в селе Турово, ныне – Верховского района Орловской области, призван на флот Автозаводским РВК города Горького в 1941 г., погиб 06.12.1941 на ПЛ Щ-204 ЧФ.

**ПАРАМОШКИН Тимофей** – машинный квартирмейстер 2-й статьи, родился в 1885 г. в селе Сто лбище, ныне – Дмитровского района Орловской области, 29.05.1909 погиб на ПЛ «Камбала» ЧФ **ПОДУСТОВ Иван Григорьевич** – краснофлотец, электрик, родился в 1921 г. в деревне Пузынь, ныне – Кромского района Орловской области, погиб 01.06.1943 на ПЛ Щ-406 КБФ.

**ПИКАЛОВ Сергей Александрович** – старшина 1-й статьи, старшина торпедистов, родился в 1915 г. в деревне Вязово-Дубровка, ныне – Ливенского района Орловской области, погиб 23 – 26.09.1942 на ПЛ М-60 ЧФ.

**ПОЛЯНЦЕВ Фёдор Иванович** – краснофлотец, моторист, родился в 1920 г. в селе Верксосетское, ныне – Покровского района Орловской области, погиб 19.06.1942 на ПЛ Щ-214 ЧФ.

**ПОТАНИН Иван Александрович** – старшина 2-й статьи, старшина электриков, родился в 1920 г. в деревне Кунач, ныне – Глазуновского района Орловской области, призван на флот в 1940 г. Орловским ГВК, погиб 08.09.1944 на ПЛ М-96 КБФ.

**ПЯТИНСКИЙ Иван Спиридонович** – старший лейтенант, командир объединённой артиллерийско-минно-торпедной боевой части корабля, родился в 1916 г. в селе Знаменское, ныне – Должанского района Орловской области, погиб 31.01.1944 на ПЛ Л-23 ЧФ.

**РЕДИН Павел Филаретович** – краснофлотец, командир отделения штурманских электриков, родился в 1919 году в селе Бойково, ныне – Орловской области, погиб 11.10.1942 на ПЛ Л-16 ТОФ.

**СВИРИДЕНКО Фёдор Васильевич** – главный старшина, старшина трюмных, родился в 1914 г. в селе Гордеевка, ныне – Орловской области, призван в 1937 г. Кировским РВК города Ленинграда, погиб 21 -22.10.1942 на ПЛ Щ-308 КБФ.

**СИДОРКИН Николай Александрович** – старшина 1-й статьи, командир отделения рулевых, родился в 1913 г. в селе Акинфиево, ныне – Орловской области, призван в 1935 г. Новороссийским ГВК, погиб 13.11.1941 на ПЛ С-8 КБФ.

**СТАРЫХ Фёдор Фёдорович** – старшина 2-й статьи, командир отделения мотористов, родился в 1915 г. в селе Старенково, ныне – Мценского района Орловской области, погиб 10.12.1942 на ПЛ ИД-212 ЧФ.

**СУХОВ Максим Никитович** – мичман, боцман, родился в 1912 г. в селе Верхний Каменец, ныне – Троснянского района Орловской области, призван на флот в 1935 г. Сталинским РВК города Москвы, погиб 08.09.1944 на ПЛ М-96 КБФ.

**ТВЕРСКОЙ Лев Николаевич** – старшина 2-й статьи, командир отделения электриков, родился в 1917 г. в селе Шатилово, ныне – Новодеревеньковского района Орловской области, погиб 28.08.1941 на ПЛ С-5 КБФ.

**ТИМОХИН Иван Алексеевич** – курсант 3-го курса Военно-морского инженерного училища имени Ф.Э. Дзержинского, прикомандированный к экипажу ПЛ Б-3 КБФ, родился в 1907 г. в селе Тропнино, ныне – Орловской области, призван на флот в 1932 г., погиб 25.07.1935 на ПЛ Б-3 КБФ.

**ТИТКОВ Василий Николаевич** – краснофлотец, ученик акустика, родился в 1918 г. в селе Знаменское, ныне – Колпнянского района Орловской области, призван на флот Орловским ВК в 1938 г., погиб 20.10.1939 на ПЛ Щ-424 СФ.

**ТУПИЦЫН Николай Фомич** – минно-машинный унтер-офицер 1-й статьи, родился в 1892 г. в селе Введенское, ныне – Ливенского района Орловской области, погиб в 10.1917 на ПЛ «Львица» БФ.

**ТИНЯКОВ Николай Александрович** – краснофлотец, старший акустик, родился в 1922 г. в деревне Становой Колодезь, ныне – Орловского района Орловской области, погиб 15.12.1942 на ПЛ Л-24 ЧФ.

**ФАТЕНКО Василий Антонович** – старшина 1-й статьи, командир отделения электриков, родился в 1917 г. в неуказанном в документах населённом пункте нынешнего Покровского района Орловской области, погиб 12.07.1942 на ПЛ Щ-317 КБФ.

**ФИЛИН Иван Михайлович** – старший краснофлотец, рулевой, родился в 1920 г. в селе Копелево, ныне – Волховского района Орловской области, погиб 12.10.1942 на ПЛ Щ-311 КБФ **ФОМИН Пётр Ефимович** – краснофлотец, строевой, родился в 1920 г. в селе Камень-Подольное, ныне – Должанского района Орловской области, погиб 24.05.1943 на ПЛ Щ-408 КБФ.

**ХАНАРИН Иван Никанорович** – старший краснофлотец, старший минёр, родился в 1916 г. в селе Карлово, ныне – Колпнянского района Орловской области, погиб 14.11.1941 на ПЛ Л-2 КБФ.

**ЧЕРВЯКОВ Евгений Дмитриевич** – инженер-капитан- лейтенант, командир электро-механической боевой части корабля, родился в 1912 г. в неуказанном в документах населённом пункте нынешней Орловской области, погиб 11.09.1942 на ПЛ М-97 КБФ.

**ЧЕС АЛИН Егор Сидорович** – краснофлотец, кок, родился в 1917 г. в деревне Окуличи, ныне – Орловской области, погиб 12.10.1942 на ПЛЩ-311.

**ШАЛИМОВ Анатолий Алексеевич** – краснофлотец, электрик, родился в 1922 г. в селе Шалимове, ныне – Колпнянского района Орловской области, призван в 1941 г. Ленинским РВК города Курска, погиб 06.01.1945 на ПЛ С-4 КБФ.

**ШПАЧКОВ Николай Моисеевич** – краснофлотец, моторист, родился в 1920 г. в неуказанном в документах населённом пункте на территории нынешней Орловской области, погиб 04–21.12.1943 на ПЛ С-55 СФ

**ШИШКИН Тихон Петрович** – старшина 1-й статьи, командир отделения трюмных, родился в 1914 г. в селе Дебежево, ныне – Свердловского района Орловской области, погиб 15.12.1942 на ПЛ Л-24 ЧФ.

**ШУМКОВ Георгий Григорьевич** – воентехник 2-го ранга, дублёр командира электро-механической боевой части корабля, родился в 1913 г. в Орле, Россия, погиб 17–30.11.1941 на ПЛ Щ-211 ЧФ

**ШУНЬКИН Михаил Иванович** – старший лейтенант, помощник командира корабля, родился в 1916 г. в селе Богородское, ныне – Глазуновского района Орловской области, погиб 31.01.1944 на ПЛ Л-23 ЧФ.

## Вехи отечественного подводного кораблестроения

Подводные лодки в настоящее время составляют основное боевое ядро российского Военно-морского флота. Обладающие атомными энергетическими установками, которые обеспечивают большие скорости подводного хода и практически неограниченную дальность плавания, оснащённые баллистическими ракетами с ядерными боеголовками, они постоянно несут боевую службу на морских рубежах страны.

В отечественном подводном кораблестроении чётко просматривается несколько основных вех. Первой подводной лодкой в России признается деревянное «потаённое судно» **Е.П. Никонова**, постройке которого в начале XVIII в. способствовала прогрессивная деятельность Петра I. Следующей вехой является создание **К.А. Шильдером** в 30-е гг. XIX в. первой металлической подводной лодки, вооружённой миной с гальваническим взрывателем и приводимой в движение мускульной силой гребцов. В 60-е гг. того же столетия появилась подводная лодка с механическим двигателем **И.Ф. Александровского**, в 80-е гг. – первая в мире лодка с аккумуляторной батареей и электродвигателем **С.К. Джевецкого**.

Начало XX в. ознаменовалось созданием первой отечественной боевой подводной лодки с бензиновым и электрическим двигателями «Дельфин» **И.Г. Бубнова**, **И.С. Горюнова**, **М.Н. Беклемишева** и первой в мире лодки с дизельной силовой установкой для надводного хода «Минога» **И.Г. Бубнова**.

В Первой мировой войне 1914–1918 гг. активно действовали первый в мире минный заградитель «Краб» **М.П. Налетова** и дизель-электрические подводные лодки типа «Барс» **И.Г. Бубнова**, имевшие по ряду тактико-технических элементов лучшие показатели, чем зарубежные подводные корабли.

После Октябрьского переворота 1917 г. и создания Рабоче-крестьянского Красного флота в списках числилось 52 подводных лодки, в строю находилась 41, на хранении в порту – 4, в постройке и сборке – 7. Несколько подводных лодок в 1920 г. ушли в Бизерту, часть оказалась затопленными, остальные были технически изношенными и морально устаревшими. Единственным действующим соединением являлась дивизия подводных лодок Балтийского флота, которой командовал Я.К. Зубарев. В её составе в основном были подводные лодки типа «Барс»: «Волк», «Леопард», «Пантера», «Тигр», «Ягуар», «Рысь» и др. На Черном море в период 1920–1922 гг. ценой невероятных усилий удалось достроить 4 подводные лодки типа АГ. Однако, несмотря на малочисленность, все входящие в состав флота

лодки все же представляли угрозу для флотов интервентов и вызывали определённую озабоченность, особенно у Англии, чей эсминец «Виттория» был потоплен подводной лодкой «Пантера».

Понимая роль подводного флота в современной войне и отсутствие в составе РККФ соответствующих времени подводных лодок, Совет Народных Комиссаров РСФСР принял решение о начале проектирования и строительства в первую очередь подводных лодок, о чем отмечалось в подготовленном в 1925 г. проекте программы военного кораблестроения.

В январе 1926 г. в Научно-техническом комитете Управления Военно-морских сил (НТК ВМС) приступили к разработке проекта первой советской подводной лодки. Общее руководство этими работами осуществлял председатель секции подводного плавания **А.Н. Гарсов**. В разработках принимали участие **Н.А. Зарубин**, **П.Ф. Папкович**, **Б.М. Калинин**, **А.Н. Щеглов**, **Л.А. Белецкий** и др. 30 сентября 1926 г. проект представили Реввоенсовету СССР, а 1 ноября 1926 г. на Балтийском заводе в Ленинграде создали специальное Техническое бюро № 4 (Техбюро) для подготовки рабочих чертежей головной подводной лодки. Его возглавил **Б.М. Калинин**. В феврале 1927 г. были подготовлены закладочные чертежи: эскиз общего расположения, теоретический чертёж и чертежи средней части подводной лодки. 5 марта 1927 г. состоялась официальная закладка первенца советского подводного кораблестроения. Подводная лодка получила название «Декабрист», а серия стала называться типа «Д». Затем в Ленинграде заложили однотипные подводные лодки «Народоволец» и «Красногвардеец», а в Николаеве начали строить «Революционер», «Спартаконец» и «Якобинец».

**3 ноября 1928 г.** головную подводную лодку типа «Д» спустили на воду. Затем последовали продолжительные испытания, и только в конце 1930 г. лодку включили в боевой состав Балтийского флота.

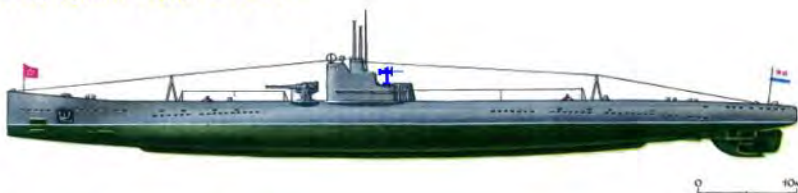
**11 октября и 14 ноября 1931 г.** вступили в строй «Народоволец» и «Красногвардеец». В том же году в состав Морских сил Чёрного моря вошли «Революционер», «Спартаконец» и «Якобинец». В сентябре 1934 г. всем подводным лодкам серии присвоили литерно-цифровые наименования: Д-1, Д-2, Д-3, Д-4, Д-5, Д-6.

Начиная с 1934 г. подводные лодки типа «Д» успешно осваивали Северный морской театр. Зимой 1938 г. Д-3 («Красногвардеец») принимала участие в экспедиции по снятию со льдины первой в истории дрейфующей полярной станции «Северный полюс». В апреле-мае 1939 г. Д-2 («Народоволец») обеспечивала радиосвязью перелёт **В.К. Коккинаки** из Советского Союза в Соединённые Штаты Америки. В годы Великой Отечественной войны лодки этой серии успешно сражались на Баренцевом, Балтийском и Черном морях. Они потопили 15 и повредили 2 транспорта противника. Д-3 стала гвардейской и крас-

нознаменной. В память об этих подводных лодках Д-2 («Народоволец»), прослужившая в боевом строю более полувека, установлена на берегу Невской губы, неподалёку от площади Морской славы Васильевского острова в Петербурге.

Первая программа военного судостроения наряду с торпедными подводными лодками предусматривала постройку подводных минных заградителей. Проект разрабатывали **А.Н. Щеглов** при участии председателя комиссии минных опытов **П.П. Киткина** и других инженеров Научно-технического комитета. Первые три советских подводных минных заградителя II серии заложили 6 сентября 1929 г. на Балтийском заводе в Ленинграде. 22 сентября 1933 г. головной заградитель «Ленинец» вступил в состав Морских сил Балтийского моря. Всего было заложено 6 подводных лодок типа «Ленинец».

Подводная лодка типа Л



Подводная лодка типа М



Подводная лодка типа ЩС



Подводная лодка типа С



Затем построили лодки «Марксист» (с 1931 г. – «Сталинец»), «Большевик» (с 1931 г. – «Фрунзовец»), «Гарibaldiец», «Чартист», «Карбонарий». В 1934 г. заложили подводные минные заградители

улучшенной II серии (позже XI серии) для Дальневосточного театра: «Ворошиловец», «Дзержинец», «Кировец», «Менжинец», «Свердловец», «Молотовец», а затем в 1935 г. подводные минные заградители XIII серии: «Куйбышевец», «Калининец», «Чапаевец», «Блюхеревец», «Ежовец», «Смирновец» и «Горьковец». Но эти названия при вступлении лодок в строй не сохранились – им дали литерно-цифровые наименования Л-1, Л-2 и т. д. Всего до 22 июня 1941 г. в строй Военно-морского флота вступили 19 подводных минных заградителя типа «Л».

В годы войны эти подводные лодки отлично зарекомендовали себя, успешно используя как мины, так и торпеды. На боевом счету Л-3 («Фрунзовец») около 20 потопленных транспортов и боевых кораблей противника. Такого количества кораблей и судов не уничтожила ни одна из подводных лодок советского Военно-морского флота. За достигнутые боевые успехи Л-3 одна из первых на Балтийском флоте удостоена гвардейского звания. Исключительно успешно действовала на Черном море подводная лодка Л-4. На поставленных ею минах нашли свой конец транспорт, самоходная баржа и катер-тральщик. Кроме того, Л-4 торпедами потопила морской самоходный паром и повредила танкер, а артиллерией потопила два транспортных судна и повредила морской самоходный паром. Она стала первой краснознаменной подводной лодкой Черноморского флота. Л-15 и Л-16 Тихоокеанского флота в годы войны приняли участие в небывалом в истории групповом переходе подводных лодок через Тихий океан, Панамский канал, Атлантический океан на Северный флот. Однако Л-16 во время этого перехода погибла в районе Сан-Франциско.

Разработку проекта подводной лодки III серии среднего водоизмещения с торпедно-артиллерийским вооружением, получившей название «Щука», вели специалисты Научно-технического комитета и Технического бюро № 4 под руководством **Б.М. Малинина**. Первые три подводные лодки типа «Щ» заложили 5 февраля 1930 г. К началу войны в составе Военно-морского флота это была самая многочисленная серия, которая насчитывала 73 единицы. Часть подводных лодок этой серии имела как литерно-цифровые, так и собственные названия. Им присваивали как правило «рыбьи» наименования: «Щука» (головная), «Окунь», «Ерш», «Карась», «Лещ», «Карп», «Налим», «Кета», «Судак», «Сом» и т. д. Но были исключения. Так, подводной лодке, строившейся на средства, собранные комсомольцами, вначале присвоили имя «Язь», затем «Ударник» и, наконец, «Комсомолец».

В ходе строительства подводных лодок типа «Щ» они подвергались модернизации, и, соответственно, менялся номер серии. Заложенные в 1932 г. для Тихоокеанского флота 12 таких лодок уже числились V серией. Дальнейшей модификацией подводных лодок типа «Щука» являлись лодки серий V-бис (первоначально VII серия), V-бис-2, X и X-бис. В чертежи вносили отдельные конструктивные из-

менения, которые улучшали живучесть, внутреннее размещение механизмов становилось более рациональным, и все это приводило к улучшению тактико-технических элементов. Головную подводную лодку V-бис серии назвали «Воинствующий безбожник», так как строили её на средства от добровольных взносов членов этого общества. Она была заложена в ноябре 1932 г. Однако при вступлении в строй в июле 1935 г. ей дали новое название – «Линь» (Щ-305). Головную подводную лодку X серии Щ-127 заложили в июле 1934 г.

Для подводных лодок типа «Щука» разных серий характерна чрезвычайно насыщенная разнообразными событиями судьба, в кото-



Подводные лодки типа Щ («Щука») X серии

рой чаще всего повторяется общее для многих из них определение – «первые». Первыми подводными лодками Морских сил Дальнего Востока (Тихоокеанский флот) были «Лещ» и «Лосось». В 1934 г. подводная лодка «Лещ», выходя из бухты на боевую подготовку, впервые совершила плавание подо льдом, пройдя около 5 миль. В марте-апреле 1935 г. Щ-117 («Макрель») первой совершила

длительное автономное плавание, а во второй половине того же года Щ-103 впервые совершила 58-часовое подводное плавание, пройдя под электродвигателями 150 миль. Подводные лодки этого типа выдержали суровую боевую проверку в период Советско-финляндской войны 1939–1940 г. Они первыми применили своё оружие. Боевой счёт открыла Щ-323 под командованием **Ф.И. Иванцова**, потопив 10 декабря артиллерийскими снарядами транспорт, а на исходе того же дня Щ-322 под командованием **В.А. Полещука** торпедировала транспорт «Рейнбек». В годы Великой Отечественной войны подводные лодки типа «Щука» потопили 99 транспортных судов, 13 боевых кораблей и вспомогательных судов, повредили 7 судов и тральщик. На их боевом счету 30 процентов потопленного и повреждённого транспортно-го тоннажа противника. Такого результата не имели советские подводные лодки других типов. Наибольших боевых успехов добились Щ-421 V серии (командиры – капитан 3 ранга **Н.А. Лунин** и капитан-лейтенант **Ф.А. Видяев**) Северного флота: ею потоплено 7 транспортов; Щ-307 («Треска») V-бис-2 серии (командиры – капитан-лейтенанты **Н.О. Момот** и **М.С. Калинин**) Балтийского флота потопила 7 транспортов; Щ-404 X серии (командир – капитан 2 ранга **В.А. Иванов**) Северного флота – 5 транспортов; Щ-407 X-бис серии (командир – капитан-лейтенант **П.И. Бочаров**) Балтийского флота – 2



транспорта; Щ-402 X серии (командиры – капитаны 3 ранга **Н.Г. Столбов** и **А.М. Каутский**) Северного флота – 5 транспортов; Щ-309 X серии (командиры – капитаны 3 ранга **И.С. Кабо** и **П.П. Ветчинкин**) Балтийского флота – 4 транспорта; Щ-211 X серии (командир – капитан-лейтенант **А.Д. Девятко**) Черноморского флота – 2 транспорта; Щ-303 («Ёрш») III серии (командиры – капитан-лейтенант **И.В. Травкин** и капитан 3 ранга **Е.А. Игнатъев**) Балтийского флота – 2 транспорта; Щ-406 X-бис серии (командир – капитан 3 ранга **Е.Я. Осипов**) – 5 транспортов, и др. (результаты боевой деятельности приведены только по данным советских источников).

Были награждены орденом Красного Знамени подводные лодки Щ-307 («Треска»), Щ-310 («Белуха»), Щ-320, Д-323, Щ-406 (Балтийского флота); Щ-201 («Сазан»), Щ-209 (Черноморского флота); Щ-403, Щ-404, Щ-421 (Северного флота). Удостоились гвардейского звания Щ-303, Щ-309, Щ-205, Щ-215 (Черноморского флота) и Щ-422 (Северного флота), а подводная лодка Щ-402 (Северного флота) стала краснознамённым гвардейским кораблем.

Всего три подводные лодки построены по проекту конструктора **А.Н. Асафова**. Головная лодка IV серии получила название «Правда». Её заложили **21 мая 1931 г.** Однотипные «Звезда» и «Искра» заложили 19 декабря того же года. Предназначались они для Балтийского флота. Первоначально предполагали присвоить им другие названия: «Правдист», «Чекист», «Искровец». Лодки были достроены, но в силу имевшихся недостатков ничем себя не проявили. В основном они обеспечивали подготовку подводников. «Правда» погибла от подрыва на mine в сентябре 1941 г., когда доставляла груз на Ханко. «Звезда» при переходе в декабре 1941 г. из Кронштадта в Ленинград была обстреляна, больше ни в каких операциях не участвовала, а «Искра» всю войну стояла у стенки в Ленинграде и входила в систему артиллерийской обороны города.

С именем **А.Н. Асафова** связано появление первых советских лодок малого водоизмещения, постройка которых производилась в первую очередь для Дальнего Востока. Постройка таких лодок VI серии была поручена Николаевскому судостроительному заводу. Головная подводная лодка этой серии типа «Малютка», как её стали называть, была заложена 29 августа 1932 г. Вся VI серия состояла из 30 единиц, которые получили литерно-цифровое наименование М-1, М-2 и т.д. Все они были доставлены на Дальний Восток.

**13 августа 1933 г.** правительство приняло постановление о закладке в следующем году ещё 20 подводных лодок типа «Малютка» серии VI-бис. К ноябрю 1936 г. эти лодки вошли в состав Черноморского флота. Накануне Великой Отечественной войны на Балтийском флоте их было 12, на Черноморском – 2, на Тихоокеанском – 6. «Малютки» хорошо послужили делу укрепления боеспособности под-

водных сил и повышению уровня профессиональной подготовки подводников, на практике показали прочность и надёжность конструкции. Это особенно проявилось в ходе Советско-финляндской войны 1939–1940 гг., когда в тяжелейших осенне-зимних условиях им приходилось выходить в море в поисках противника и возвращаться во льдах с побитым о льдины корпусом, но без значительных повреждений.

В Великую Отечественную войну подводная лодка М-51 Черноморского флота приняла в декабре 1941 г. участие в Керченско-Феодосийской десантной операции – одной из крупнейших в годы войны. Совместно с подводной лодкой Щ-201 М-51 под командованием капитан-лейтенанта **В.М. Прокофьева** осуществляла навигационно-гидрографическое обеспечение высадки десанта. По ее прожекторному лучу с зелёным светофильтром, светившему в заданном секторе, крейсера «Красный Крым» и «Красный Кавказ», корабли сопровождения и транспортные суда уточнили вход в Феодосийский порт и успешно высадили десант.

Несмотря на значительные успехи отечественного подводного кораблестроения, при строительстве новой серии подводных лодок решили использовать опыт и зарубежного подводного судостроения.

В апреле 1933 г. заключили лицензионный договор с частной фирмой «Дешимаг» в Гааге о разработке проекта средней подводной лодки по заданиям, подготовленным в ЦКБС-2 применительно к отечественному оборудованию. Для изучения образцов продукции фирмы в том же году туда выехала группа специалистов-кораблестроителей и военных моряков: **С.Г. Турков, З.А. Дерибин, В.Н. Перегудов** и др. Полученный от фирмы в 1934 г. проект имел целый ряд недоработок, которые пришлось устранять при разработке рабочих чертежей отечественным специалистам под руководством **Б.М. Малинина**. 4 августа 1934 г. приняли решение о строительстве средних подводных лодок новой, IX серии. Головную подводную лодку заложили на верфи в Ленинграде. Три первые лодки IX серии вступили в строй в 1936–1937 гг. и с 20 октября 1937 г. стали называться подводными лодками типа «С».

**23 декабря 1935 г.** заложили три подводные лодки типа «С» новой, IX-бис серии, а в ноября 1939 г. они вошли в состав Балтийского флота. К началу войны в составе флотов было 16 подводных лодок типа «С». Они потопили 52 транспортных судна и 14 боевых кораблей и вспомогательных судов, повредили 9 транспортов и 6 кораблей противника. Головная подводная лодка IX серии С-1 одной из первых в Военно-морском флоте награждена орденом Красного Знамени в период Советско-финляндской войны.

**10 декабря 1939 г.** командир подводной лодки капитан-лейтенант **А.В. Трипольский**, умело использовав 100-мм орудие, потопил вражеский транспорт «Больхайм».

В годы Великой Отечественной войны исключительный боевой успех выпал на долю подводной лодки С-13 Балтийского флота. Под командованием капитан-лейтенанта **П.П. Маланченко** в 1942 г. в Ботническом заливе ею были уничтожены торпедами и артиллерийским огнём три транспорта. Боевой счёт С-13 продолжил её новый командир капитан 3 ранга **А.И. Маринеско**. 9 октября 1944 г. севернее Данцигской бухты артиллерией был потоплен германский вооружённый транспорт «Зигфрид». 30 января 1945 г. С-13 отправила на дно трёхторпедным залпом фашистский лайнер «Вильгельм Густлоф». Очередная победа была одержана ею 10 февраля. Двухторпедным залпом из кормовых торпедных аппаратов С-13 потопила лайнер «Генерал фон Штойбен». В результате успешных атак двух вражеских судов её экипаж в 1945 г. уничтожил свыше 5 тысяч немецких военнослужащих. По суммарному потопленному тоннажу подводной лодке С-13 принадлежит первое место в советском Военно-морском флоте. Четырём подводным лодкам типа «С» довелось впервые в истории Военно-морского флота во время войны совершить переход с Тихоокеанского флота на Северный через Панамский канал. В переходе участвовали С-51 (командир – капитан 3 ранга **И.Ф. Кучеренко**), С-54 (командир – капитан-лейтенант **Д.К. Братишко**), С-55 (командир – капитан 3 ранга **Л.М. Сушкин**), С-56 (командир – капитан-лейтенант **Г.И. Щедрин**). Значительных успехов на Севере добился экипаж подводной лодки С-56. Ею были потоплены танкер «Ойроштадт», транспорт «Хейнрих Шульте», тральщик М-346, противолодочный корабль и ряд других судов. После войны С-56 вернулась Северным морским путём на Тихоокеанский флот, став первой советской подводной лодкой, совершившей кругосветное плавание.

За высокие боевые успехи, мужество и героизм личного состава орденом Красного Знамени были награждены подводные лодки С-13 (Балтийского флота), С-31 (Черноморского флота), С-51, С-101, С-104 (Северного флота). Подводная лодка С-33 Черноморского флота удостоена звания гвардейской, а С-56 Северного флота стала Краснознаменным гвардейским кораблём. 9 мая 1975 г. С-56 установили на Корабельной набережной бухты Золотой Рог во Владивостоке.

Опыт эксплуатации малых подводных лодок показал, что тактико-технические элементы подводных лодок типа «Малютка» серий VI и VI-бис позволяли использовать их для профессиональной подготовки личного состава в мирное время, но ограничивали возможности активного боевого применения. Требовалось создать малую торпедную подводную лодку, также доступную для транспортировки в собранном виде железнодорожным путём, но более мореходную, с большей надводной и подводной скоростью и способную действовать на большом удалении от своей базы. Наиболее удачный вариант предложил сотрудник Научно-исследовательского института военного корабле-

строения **П.И. Сердюк**, который и был назначен главным конструктором новой малой подводной лодки XII серии типа «М». Головную подводную лодку XII серии типа «М» заложили 10 сентября 1936 г. в Ленинграде.

До Великой Отечественной войны вступили в строй 28 таких лодок: 9 – на Балтийском флоте, 10 – на Черноморском, 6 – на Северном и 3 – на Тихоокеанском флоте. В постройке находилось 17 лодок этого типа. Все они вошли в состав Военно-морского флота в годы войны.

Во время войны подводные лодки типа «М» XII серии, которые по-прежнему называли «Малютками», успешно участвовали в боевых походах. 21 августа 1941 г. подводная лодка М-172 под командованием капитан-лейтенанта **И.И. Фисановича** скрытно вошла в гавань Лиинахамари. Торпедировав стоящее у пирса судно, командир вывел затем лодку из фиорда, ориентируясь под водой только с помощью гидроакустической аппаратуры. В октябре 1941 г. М-171 (командир – старший лейтенант **В.Г. Стариков**) также проникла в фиорд, но на выходе из него застряла в противолодочной сети, была обнаружена противником и обстреляна. Однако лодке удалось вырваться из сети и, воспользовавшись приливом, пройти над сетью и выйти из фиорда.

Подводники сразу почувствовали главный недостаток этих лодок – отсутствие резерва главных механизмов и слабость вооружения. Промышленности поставили задачу создать подобные подводные лодки, но с двухвальной энергетической установкой и более сильным вооружением. Это было воплощено в проекте **Ф.Ф. Полушкина**, где малая подводная лодка имела новую энергетическую установку и четыре носовых торпедных аппарата (с августа 1939 г. – XV серия). Головная подводная лодка типа «М» XV серии М-200 заложена 31 марта 1940 г. Всего в постройке находилось 15 таких лодок, из них в ходе войны вступили в строй четыре.

Известно, что только в 1941–1942 гг. шесть подводных лодок XII серии Северного флота совершили 82 боевых похода, в том числе 29 походов – М-171, 18 – М-172, 17 – М-174, 16 – М-176, 13 – М-173. Подводная лодка М-35 Черноморского флота выполнила 33 боевых похода. Под командованием капитан-лейтенанта **В.М. Прокофьева** она потопила военный транспорт, самоходную баржу и танкер; М-111 под командованием капитана 3 ранга **Я.К. Иосселиани** отправила на дно транспорт «Теодерих», два самоходных паррома, два лихтера и ещё несколько судов.

На Севере М-105 под командованием капитана 3 ранга **Б.Н. Хрулева** уничтожила противолодочный корабль и несколько транспортов противника. Ряд крупных транспортов отправили на дно М-171, которой командовал капитан 3 ранга **В.Г. Стариков**, и М-173 под командованием капитан-лейтенанта **В.А. Терехина**. На боевом счету М-176 (командир – капитан-лейтенант **К.Л. Бондаревич**) – шесть транспор-

тов, а М-174 (командир – капитан-лейтенант **Н.Е. Егоров**) – крупный транспорт «Эмсхерн».

В конце войны в боевые действия включились подводные лодки XV серии. Два транспорта потопила М-200 («Мечь»), которой командовал капитан-лейтенант **В.Л. Гладков**, транспорт и 2 боевых корабля отправила на дно М-201 под командованием капитана 3 ранга **Н.И. Балина**. М-171 и М-174 Северного флота стали гвардейскими, удостоились также гвардейского звания М-35 и М-62 Черноморского флота. Подводные лодки М-111 и М-117 Черноморского флота награждены орденом Красного Знамени, а М-172 Северного флота стала краснознаменным гвардейским кораблём.

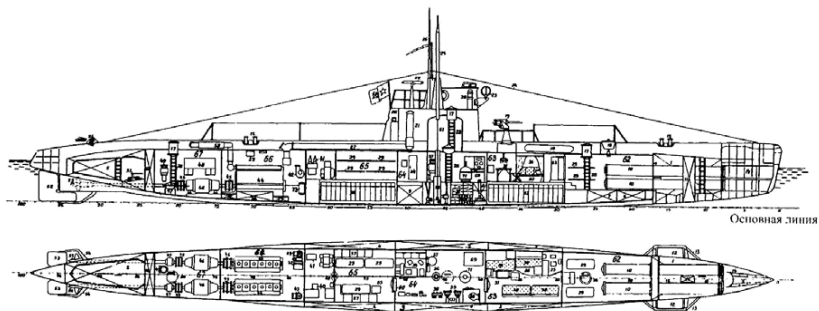


Схема подводной лодки тип «М» XV серии

Буквально накануне войны флот получил крейсерские подводные лодки типа «К» XIV серии (руководил созданием проекта **М.А. Рудницкий**). С первых же дней строительства их стали называть «Катюши». Первые К-1 и К-2 прибыли на Северный флот в июне 1940 г. Как нельзя лучше их охарактеризовал известный подводник-североморец контр-адмирал **И.А. Колышкин**: «*«Катюши» – великолепные подводные крейсера, которые могут сделать честь флоту любой нации. Эти корабли очень мореходны, обладают большой автономностью, что позволяет им действовать в океане, далеко от своих баз. Соответствует этим задачам и вооружение.*»

До начала войны были введены в строй ещё четыре подводные лодки XIV серии – К-3, К-21, К-22, К-23. Все эти лодки встретили войну на Севере. Ещё шесть подводных лодок XIV серии война застала на стадии постройки в Ленинграде. Это были К-51, К-52, К-53, К-54, К-55 и К-56, предназначавшиеся для Тихоокеанского флота. На этих лодках воевали прославленные командиры **В.Н. Котельников**, **М.И. Гаджиев**, **К.И. Малафеев** и др. В общей сложности на боевом счету подводных лодок типа «К» насчитывается потопленных 37 транспортов и 20 боевых кораблей, повреждённых 8 судов и 4 корабля противника. Подводные лодки К-21 Северного флота и К-52 Балтий-

ского флота награждены орденом Красного Знамени, К-22 Северного флота удостоилась гвардейского звания. Краснознаменная К-21 под командованием Героя Советского Союза капитана 2 ранга **Н.А. Лунина**, атаковавшая 5 июля 1942 г. немецкий линейный корабль «Тирпиц», поставлена на вечную стоянку в Кольском заливе как мемориал подводникам-североморцам и труженикам советского подводного кораблестроения.

Источник: <http://izhig.ru/znaki-i-zhetony/nagrudnyye-znaki-podvodnikov.php>

Виктор Дыгало

## Из истории подводного флота России \*

*Подводный флот – это не работа, не служба и не вид деятельности, – это Судьба и Религия.*

Принято считать, что первую подводную лодку построил и испытал на Темзе в 1620 г. голландский механик и физик **Корнелий Ван-Дреббель**. Его деревянная лодка, обтянутая снаружи промасленной кожей, могла перемещаться с помощью весел в подводном положении на небольшие расстояния. Экипаж состоял из двенадцати гребцов и трёх офицеров. Хроника свидетельствует, что при погружении лодки на глубину присутствовал сам король Яков I. Исследователи не исключают использование Ван-Дреббелем сжатого воздуха, а может быть, даже и кислорода. Они так и писали: *“Судно могло находиться под водой в течение нескольких часов на глубине от 4 до 5 метров. Начатые опыты прервала смерть Ван-Дреббеля”*. В год его кончины, то есть в 1634 г., французский учёный, математик и философ Сарен Мерсенн издал книгу, которая помогла многим поколениям строителей подводных судов практическими советами, Мерсенн, например, советовал строить подводные лодки, формой похожие на рыб, а оба конца их корпуса делать одинаково заострёнными. Материалом, пригодным для постройки, Мерсенн считал медь, а не дерево и рекомендовал не увлекаться размерами судов.

Наш соотечественник **Ефим Никонов**, плотник из подмосковного села Покровское, подал в 1718 г. на имя Петра I челобитную с предложением построить “потаённое судно”, которое “в море в тихое время будет из снаряду разбивать корабли”. Царь вызвал талантливого самоучку в Санкт-Петербург, и повелел немедленно приступить к постройке. Известно, что в 1721 г. судно было испытано в присутствии Петра I, после чего автору предложили начать постройку “потаённого

---

\* По материалам книги В.А. Дыгало "Откуда и что на флоте пошло".

судна большого корпуса”. В августе 1724 г. Никонов затребовал вооружение для своего подводного корабля, названное им “огненными трубами”. По-видимому, это были примитивные пороховые огнемёты. Со смертью Петра I работа над “потаённым судном” прекратилась, а построенная талантливым умельцем подводная лодка сгнила в заброшенном сарае.

В 1775 г. с аналогичным проектом выступил американец **Бушнелль**, которому иногда незаслуженно приписывают постройку первой подводной лодки военного назначения.

В 1834 г. на Александровском литейном заводе в Петербурге по проекту военного инженера **К.А. Шильдера** была построена подводная лодка, вооружённая пусковыми ракетными установками (по три с каждого борта). Лодка двигалась при помощи четырёх специальных гребков, устроенных по принципу утиных лапок и расположенных попарно на каждом борту вне корпуса. Они приводились в действие матросами-гребцами, но скорость подводного хода (при невероятных усилиях экипажа) не превышала полукилометра в час. Шильдер надеялся перевести гребки на электродвижение, однако прогресс в электротехнике в те годы был слишком медленным, и осенью 1841 г. дальнейшие работы по совершенствованию лодки были прекращены.

Русский изобретатель **И.Ф. Александровский** пришёл к выводу, что решение проблемы подводного плавания немислимо без механического двигателя. Перебрав все имевшиеся в то время двигатели, он остановил своё внимание на двигателе, работающем на сжатом воздухе. Хотя в 1866 г. лодка по проекту Александровского была построена, двигатель, установленный на ней, мог обеспечить скорость не более полутора узлов и дальность плавания всего лишь три мили.

Лишь в 1884 г. русский изобретатель **С.К. Джевецкий** добился успеха, установив на подводной лодке своей конструкции электродвигатель мощностью в 1 л.с. с новым в то время источником электрической энергии – аккумуляторной батареей.



На испытаниях лодка шла под водой против течения Невы со скоростью 4 узла. Это была первая в мире подводная лодка с электродвижением.

Джевецкий был и автором проекта подводной лодки “Почтовый”, которая вошла в историю как первый подводный корабль с единым двигателем. Эта лодка, заложенная на стапеле Металлического завода в Петербурге в 1906 г., при длине 36,0 и ширине 3,2 м имела подводное водоизмеще-



ние 146 т. На ней были установлены два бензиновых мотора мощностью по 130 л. с., работавших через зубчатую передачу на один гребной вал. При работе обоих двигателей скорость лодки в надводном положении достигала 11,5 узла. На подводной лодке имелось также 45 баллонов сжатого воздуха с давлением до 200 атмосфер. Через сложную систему подачи воздух поступал к одному из двигателей и обеспечивал кораблю подводный ход более 6 узлов. Выхлопные газы выбрасывались в водонепроницаемую выгородку в надстройке, откуда откачивались за борт. Дальность плавания лодки под водой составляла 28 миль. На испытаниях она показала неплохие результаты, но её основной недостаток – пузырчатый след при движении под водой – демаскировал корабль и делал его малопригодным для военных целей.

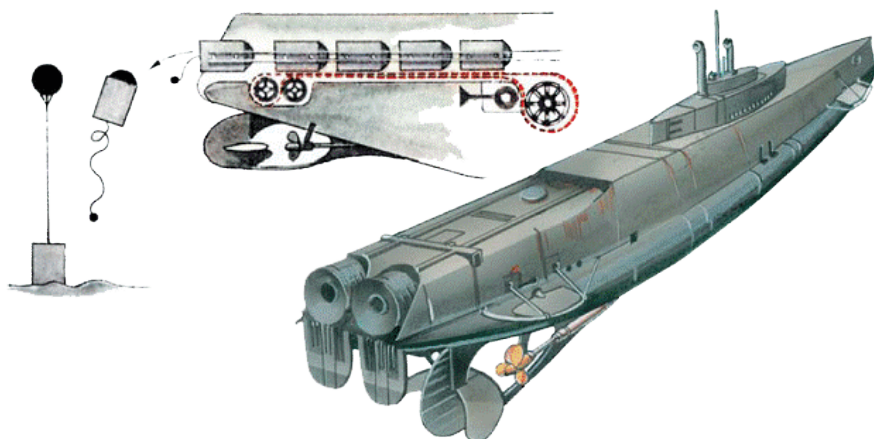
Проблема создания энергетической установки для подводных лодок была успешно решена, когда появились аккумуляторные батареи большой ёмкости и сравнительно надёжные двигатели внутреннего сгорания. Это позволило создать хорошо известную сегодня схему: двигатель внутреннего сгорания, электродвигатель-генератор, аккумуляторная батарея. При этом двигатель внутреннего сгорания обеспечивал движение лодки в надводном положении и подзарядку аккумуляторной батареи от электрогенератора (динамо-машины). В подводном положении лодка двигалась с помощью электродвигателя, который питался от аккумуляторной батареи.

Параллельно с энергетическими установками совершенствовались и оружие для подводных лодок. **И.Ф. Александровский** создал в 1865 г. первую самодвижущуюся мину-торпеду, а несколько позже **С.К. Девецкий** сконструировал и торпедные аппараты, устанавливавшиеся снаружи на корпусе подводной лодки. Они многие годы находились на вооружении отечественных кораблей наряду с трубчатыми торпедными аппаратами, размещавшимися внутри прочного корпуса. Хотя российские изобретатели **К.А. Шильдер**, **И.Ф. Александровский**, **С.К. Девецкий** и другие конструкторы внесли большой вклад в дело создания подводных лодок, построить боевую подводную лодку в XIX в. из-за низкого уровня развития электротехники и тепловых двигателей им все же не удалось.

Первая русская боевая подводная лодка "Дельфин" была построена в 1904 г. на Балтийском заводе в Петербурге по проекту выдающегося учёного-кораблестроителя **И.Г. Бубнова** в соавторстве с капитаном 1-го ранга М.Н. Беклемишевым и инженер-механиком **И.С. Горюновым**. В качестве двигателей на ней были установлены бензиновый мотор и электродвигатель, который мог работать в режиме генератора. "Дельфин" по своим тактико-техническим характеристикам превосходил подводную лодку, построенную в то же время в США фирмой "Фултон" под руководством инженера Голланда. "Дель-

фин" имел водоизмещение 113/135,5 т при главных размерах 25,9 х 3,4 х 3,0 м и мог погружаться на глубину 55 м. Бензиновый двигатель обеспечивал ему скорость надводного хода 9,0 узла и дальность плавания 243 мили. Скорость подводного хода, развиваемая электромотором, была около 4,5 узла при дальности плавания 28 миль. На вооружении подводная лодка имела два торпедных аппарата Джевецкого с двумя торпедами калибра 450 мм. Экипаж составляли два офицера и 20 матросов. Следует отметить, что в России уже в начале XX в. имелись хорошо подготовленные кадры специалистов-подводников, в том числе почти 100 офицеров. Год за годом подводные лодки превращались в надёжный род боевых сил Военно-Морского Флота России. Признанием этого явился приказ № 19 по Морскому ведомству от 26 января 1909 г., которым было установлено ношение специального серебряного нагрудного знака для офицеров подводного плавания военно-морского флота. Его введение подняло авторитет подводников среди флотских офицеров, стало поощряющим стимулом для желающих служить на подводных лодках.

Создание первого в мире подводного минного заградителя "Краб" – одна из замечательных страниц в истории российского военного кораблестроения. Построенный по проекту инженера **М.П. Налётова** "Краб" мог принимать на борт 60 якорных мин. Техническая отсталость царской России и совершенно новый тип ПЛ, каким был "Краб", привели к тому, что этот минный заградитель вступил в строй лишь в 1915 г. в составе действующего Черноморского флота. Но даже у такой технически развитой страны, какой являлась кайзеровская Германия, первые подводные минные заградители появились лишь в том же году, причём по своим тактико-техническим данным они значительно уступали "Крабу".



Первый в мире подводный минный заградитель "КРАБ"

И уже в этом и следующем году “Краб” трижды успешно выполнил первые в мире подводные минные постановки в районе Босфора и Варны. На минах, выставленных у Босфора, подорвался германский крейсер “Бреслау”.

В 1912 г. Балтийский судостроительный завод заложил первую дизельную подводную лодку типа “Барс”. Она оказалась одной из наиболее совершенных подводных лодок своего времени. Водоизмещение этих подводных лодок составляло: надводное – 650 т и подводное – 780 т. На всех подводных лодках типа “Барс” было установлено по два дизельных двигателя, развивавших в надводном положении скорость 11,5 узла (21,3 км/ч). Подводный ход, который достигал 8,5 узла (15,7 км/ч), обеспечивали два электромотора. Вооружение лодок состояло из 12 торпедных аппаратов калибра 450 мм (из них восемь решетчатых системы Джевецкого и четыре трубчатых), два артиллерийских орудия (57 и 37 мм) и один пулемёт. Лодки могли погружаться на глубину 90 м.

Подводные лодки U-19 и U-34, которые строила Германия в тот же период, имели только четыре торпедных аппарата (по два в носу и корме) и одно 88-мм орудие.

Основным недостатком подводных лодок типа “Барс” было отсутствие водонепроницаемых переборок, что снижало их живучесть и непотопляемость.

Вступление в строй подводных лодок этого типа в 1915–1917 гг. значительно усилило боевые возможности Балтийского флота.

В начале Первой мировой войны подводные силы Балтийского флота состояли из бригады подводных лодок (восемь кораблей) и учебного отряда подводного плавания (три корабля), в состав которых входили в основном устаревшие лодки.

В 1915–1916 гг. в состав Балтийского флота вступили семь подводных лодок типа “Барс” (“Барс”, “Вепрь”, “Волк”, “Львица”, “Пантера”, “Рысь” и “Тигр”) и пять – типа АГ (АГ-11, АГ-12, АГ-14, АГ-15, АГ-16), купленных в Америке и собранных в России. Кроме того, союзная Англия направила в Балтийское море десять (две погибли при переходе) подводных лодок типов Е и С (Е-1, Е-8, Е-9, Е-18, Е-19, С-26, С-27, С-32) вместе с плавбазой “Амстердам”.

Вскоре бригада была переформирована в дивизию подводных лодок. К началу 1917 г. в её состав входили семь дивизионов по 4–5 кораблей в каждом, не считая английских подводных лодок. Первые три дивизиона были полностью укомплектованы подводными лодками типа “Барс”, четвёртый – подводными лодками типа АГ. Всего дивизия насчитывала в своём составе около 40 подводных лодок, а также плавбазу “Тосна”.

Таким образом, впервые как род сил ВМФ подводные лодки заявили о себе в период Первой мировой войны. К ее окончанию русские

подводные силы имели вполне сложившуюся организацию и тактику боевого использования.

Для уничтожения германских и турецких кораблей и транспортов русские подводные лодки активно применяли торпедное оружие и несколько реже - артиллерию. В основном использовался прицельный метод стрельбы одиночной торпедой. Первой подводной лодкой, успешно применившей залповый метод торпедной стрельбы, был "Гепард". 10 августа 1915 г. у западного побережья о. Эзель он атаковал немецкий крейсер "Любек", шедший в охранении пяти миноносцев, и добился его поражения одной из пяти торпед, выпущенных с интервалом в несколько секунд. Экипаж "Гепарда", погрузившегося после атаки на глубину 20 метров, слышал сильный взрыв.

**30 апреля 1915 г.** подводная лодка "Дракон" (командир-лейтенант **Н. Ильинский**) обнаружила немецкий крейсер, шедший в охранении миноносцев. Лодка была обнаружена противником и подверглась артиллерийскому обстрелу и преследованию кораблями охранения. Несмотря на это, командир "Дракона", искусно уклоняясь от огня, лёг на курс сближения для атаки главной цели. Заняв позицию, выгодную для залпа, командир выстрелил торпедой по крейсеру и ушёл на глубину 20 метров. Все в лодке явственно услышали взрыв. Через некоторое время, всплыв на перископную глубину, Ильинский обнаружил другой крейсер, атаковал его и вынудил спешно покинуть данный район.

Действия русских подводников заставили противника ввести систему конвоев, в состав которых обычно включалось 12-14 транспортов, а в качестве кораблей охранения использовались вспомогательные крейсера, миноносцы и вооружённые траулеры. Хотя противолодочное охранение всегда было круговым, командиры подводных лодок и в этих сложных условиях добивались отменных результатов. Например, подводная лодка "Волк" (командир – старший лейтенант **И. Мессер**), действуя в районе Норчепингской бухты, потопил 17 мая 1916 г. три немецких транспорта общим тоннажем 8800 .

Отважные русские подводники только в кампанию 1915 г. совершили 78 военных походов, уничтожили два крейсера и 16 транспортов противника, а за два года войны общий тоннаж потопленных ими боевых кораблей и транспортов составил более 105 тыс. т.

Оценивая боевую деятельность русских подлодок в годы Первой мировой войны, нужно учитывать, что подводный флот делал тогда лишь первые шаги, но даже и они были многообещающими.

После завершения Ледового похода в составе Балтийского флота осталось 12 подводных лодок типа "Барс", и среди них – знаменитая "Пантера".

31 августа 1919 г. эта подводная лодка под командованием **А.Н. Бахтина** вышла в море для боевых действий против кораблей интервентов. Подойдя с солнечной стороны к стоянке английских ко-

раблей на рейде о. Сескар, Бахтин сблизился с эскадренным миноносцем “Виттория” и, произведя двухторпедный залп, потопил его. Погрузившись, командир оторвался от преследования англичан, пробыв под водой более суток. “Пантера” прошла за это время 75 миль, установив рекорд для подводных лодок того времени.

“Пантеру”, вступившую в строй в 1916 г., вполне можно отнести к кораблям-долгожителям. С 1 декабря 1922 г. она стала называться “Комиссар”. До 1936 г. находилась в составе Балтийского флота, а затем её переквалифицировали в учебную. В 1942 г. переоборудовали в зарядовую станцию. Из состава ВМФ она была исключена лишь в 1955 г.

Создание подводного флота в советский период началось, как уже говорилось, со строительства первых шести подводных лодок типа “Декабрист”, включённых в первую программу военного кораблестроения 1926/27–1931/32 гг.. “Декабрист” (Д-1) проектировали в конструкторском бюро, которое тогда возглавлял талантливый конструктор **Б.М. Малинин** – ученик видных корабельных инженеров **К.П. Боклевского** и **И.Г. Бубнова**. В создании её принимали также участие выдающиеся учёные-кораблестроители **А.Н. Крылов**, **П.Ф. Папкович** и **Ю.А. Шиманский**.

Подводные лодки типа “Декабрист” в отличие от дореволюционных “Барсов”, на смену которым они пришли, были двухкорпусными, как и все последующие типы советских лодок. Их тактико-технические характеристики не отличались от мировых стандартов того времени. При водоизмещении 941/1288 т они имели главные размеры 76,6 x 6,4 x 3,81 м. Дизель-электрическая энергетическая установка мощностью 2200/1050 л.с. позволяла развивать скорость 14/9 узлов, а дальность плавания составляла 3440/135 миль. На вооружении этот тип лодок имел восемь торпедных аппаратов (шесть носовых и два кормовых) калибра 533 мм, одно 100-мм и одно 45-мм орудия. Экипаж составлял 53 человека. Подводные лодки типа “Декабрист” вступили в строй в 1930–1931 гг.

В 1933 г. отечественная судостроительная промышленность поставила флоту и подводные корабли II серии типа Л (“Ленинец”). Помимо мощного торпедного вооружения, они имели специальные трубы для постановки якорных мин заграждения, став первыми подводными минными заградителями советской постройки. Их тактико-технические характеристики были близки к подводным лодкам типа “Декабрист”, за исключением дальности плавания в надводном положении (7–11 тыс. миль). В 1933 г. на вооружение флотов начали также поступать подводные лодки типа Щ (“Щука”), а к 1941 г. их было уже 84 единицы. “Щуки” строились и сдавались сериями – 1933г. – III серия (4 ед.), 1933-1934 гг. – V серия (12 ед.), 1934–1935 гг. V-бис – 1-я серия (14 ед.), 1935-1936 гг. – V-бис – 2-я серия (13 ед.), 1936–1939 гг. –

X серия (32 ед.) и 1941 г. – X-бис серия (9 ед.). Их проект был разработан в конструкторском бюро, которым руководил Б. М. Малинин. Тактико-технические характеристики подводных лодок этого типа незначительно изменялись от серии к серии в сторону увеличения мощности дизелей и некоторого уменьшения дальности плавания, а также увеличения скорости подводного хода. Вооружение (четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата, два 45-мм орудия) оставалось неизменным. Последняя серия лодок типа Щ имела водоизмещение 584/700 т при главных размерениях 58,8 x 6,4 x 4,0 м, мощность энергетической установки 1600/800 л.с., скорость 14/8 узлов и дальность плавания 4500/100 миль.

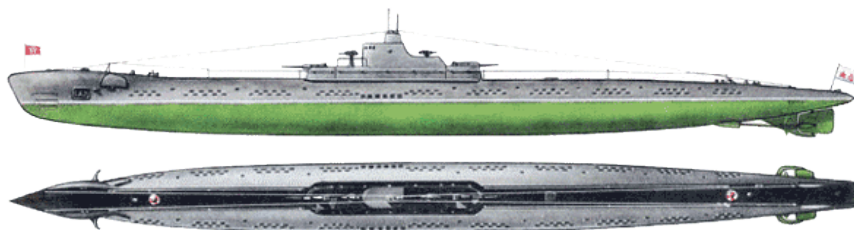
Самыми многочисленными подводными лодками в ВМФ были лодки типа М – “Малютка” VI и VI-бис серий, – которые строились под руководством конструкторов **А.Н. Асафьева** и **П.И Сердюка**. Они начали строиться с 1934 г. На смену им в 1940 г. пришли подводные лодки типа М (“малая” XII и XV серий). Последние лодки XV серии вступили в строй в 1944 г. Их водоизмещение увеличилось по сравнению с “малютками” почти вдвое и составило 283/350 т, что позволило установить четыре торпедных аппарата вместо двух, как это было на первых сериях. Мощность энергетической установки была доведена до 920/960 л.с., а скорость увеличена до 15,5/9 узлов при дальности плавания 3000/85 миль.

Оставив прошедшее на совести политиков, откровенно скажем, что в предвоенном строительстве подводных лодок и других кораблей наша страна сотрудничала с Германией. Дизели для подводных лодок типа “Декабрист” поставлялись из Берлина. Германские инженеры оказывали нам техническую помощь при проектировании и строительстве подводных лодок типа С (“средняя”), которые строились с 1936 г. и в течение всей войны. Две серии этих лодок (IX и IX-бис) насчитывали 34 единицы. В создании подводных лодок типа С активное участие принимал инженер-контр-адмирал В. Ф. Критский. Водоизмещение этих лодок составляло 837/1073 т при главных размерениях 77,7 x 6,4 x 4,0 м., мощность энергетической установки – 4000/1100 л.с.; лодка могла развивать скорость до 19,5/9,0 узла при дальности плавания 8200/135 миль. В состав вооружения входили четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата и одно 100-мм орудие.

Особого внимания заслуживает наша прославленная подводная лодка типа К (“крейсерская”). Разработка её проекта закончилась к 1935 г. Главным конструктором и строителем этой лодки был **М.А. Рудницкий** – руководитель отдела подводного плавания в Научно-исследовательском институте военного кораблестроения (НИИВК ВМС РККА).

Подводная лодка, созданная Рудницким, по своим тактико-техническим характеристикам была прообразом наших будущих оке-

анских лодок, построенных после войны. На этом подводном корабле было внедрено много технических новинок: автоматическое дистанционное управление системой всплытия и погружения, мощная радиостанция, позволявшая держать устойчивую связь в надводном положении из самых удалённых районов океана. В 1939 г. в приёмном акте головной подводной лодки К-1 государственная комиссия записала: *“Подводная лодка находится на современном техническом уровне и по своим тактическим элементам значительно превосходит зарубежные лодки подобного типа, в особенности по вооружению и скоростям”*.



Подводная лодка типа К (“крейсерская”)

Действительно, её вооружение состояло из десяти торпедных аппаратов (шесть носовых и четыре кормовых), двух 100-мм и двух 45-мм орудий, а также двух пулемётов. Она могла принимать на борт 20 мин. Скорость, как в надводном, так и в подводном положении была необычайно высока – 21,1/10,3 узла, а дальность плавания поистине соответствовала подводному крейсеру – 14040/176 миль. При водоизмещении 1487/2102 т подлодка К-1 имела главные размерения 97,7 x 7,4 x 4,1 м и экипаж 62 человека. К-1 вступила в строй 16 декабря 1939 г. и 6 августа 1940 г. вошла в состав Северного флота.

Всего к началу Великой Отечественной войны ВМФ располагал 212 подводными лодками. Их высокие конструктивные данные, отличная морская выучка и стойкость экипажей сделали наши подводные лодки в годы войны грозной боевой силой.

В ходе Великой Отечественной войны наши подводные лодки, прорываясь через минные тюля и сетевые заграждения, выстрелами извещали о числе потопленных кораблей противника, а их экипажам на берегу готовили обед с соответствующим количеством зажаренных поросят. Так рождались новые флотские традиции. Знаменательным событием в истории наших подводных сил стал приказ народного комиссара ВМФ СССР адмирала **Николая Герасимовича Кузнецова** № 170 от 12 июля 1942 г. об установлении “Нагрудного знака командира подводной лодки”. Тем самым было восстановлено ношение

\* О нагрудных знаков подводников – см. рубрику «Из истории наград и знаков».



специального нагрудного знака для офицеров подводного плавания военно-морского флота, введённое приказом по морскому ведомству в 1909 г.. Новый знак – изящная серебряная командирская “лодочка” с рубиновой звездой под рубкой, привинченная над правым карманом кителя отличившихся в боях с фашистами командиров подводных лодок, – стал знаком их профессионального отличия, предметом особой гордости, свидетельством высочайшего воинского мастерства офицера, которому было доверено командовать советской подводной лодкой.



Нагрудный знак "Командир подводной лодки"

С 15 августа 1987 г. приказом министра обороны СССР № 233 "командирская лодочка именуется нагрудным знаком "Командир корабля". Положением предусмотрено его вручение только командирам подводных лодок при вступлении в командование

кораблём на основании приказов соответствующих начальников. Вручение знака "Командир корабля" производится командованием соединения в торжественной обстановке, как это было заведено в суровые годы Великой Отечественной войны. Тем же приказом наркома ВМФ был установлен также "Особый знак за потопление кораблей противника", о котором уже рассказано раньше.

Свято соблюдали подводники и старую флотскую традицию: "Один за всех и все за одного!" Ни на каком другом корабле эта традиция не приобретает столь глубокого смысла, как на подводной лодке, где от действия каждого матроса, старшины, мичмана или офицера зависит успех и жизнь экипажа. Нигде нет и быть не может такого равенства судеб и ответственности личного состава, как на подводном корабле, где в боевом походе либо все побеждают, либо все погибают. Ярким примером этому является боевой поход подводной лодки Черноморского флота М-32.

В июне 1942 г. эта лодка под командованием капитан-лейтенанта **Н.А. Колтыпина** доставила в осаждённый Севастополь боеприпасы и бензин. Не успев до рассвета полностью разгрузиться, корабль был вынужден лечь на грунт в бухте и оставаться там 16 часов, вплоть до наступления темноты. Из цистерн главного балласта пары бензины поступали в отсеки. Люди начали терять сознание. Из всей команды на ногах держался только старшина команды мотористов главный старшина **Н.К. Пустовойтенко**. Когда часы показали, что на поверхности наступила темнота, он попытался привести в сознание командира и механика, но безуспешно – им был необходим свежий воздух. Тогда Пустовойтенко самостоятельно с большим трудом произвёл всплытие лодки в позиционное положение и открыл рубочный люк. Ветром и течением М-32 начало сносить на прибрежные камни. Пус-

товойтенко поднял на мостик командира и, оставив его на свежем воздухе, снова спустился в центральный пост. Он один выполнил обязанности всего экипажа: приготовил отсеки к вентилированию, запустил вентиляторы, подготовил к действию станцию управления главным гребным электродвигателем. Тем временем командир, механик и ещё несколько членов экипажа пришли в себя. Сообща им удалось запустить двигатель, снять лодку с камней, а затем выйти в море.

Так знание устройства подводной лодки и грамотные действия одного члена её команды спасли жизнь всему экипажу и сохранили корабль.

Особенно результативными на завершающем этапе войны были действия подводников Балтики. 30 января 1945 г. подводная лодка С-13 под командованием капитана 3-го ранга **А.И. Маринеско** на подходах к Данцигской бухте атаковала и потопила фашистский лайнер "Вильгельм Густлов" водоизмещением 24 484 т. Через



десять дней С-13 торпедировала немецкий транспорт "Генерал фон Штойбен" водоизмещением 14 680 т. На этих судах находилось в общей сложности около 10 тыс. немецких солдат и офицеров, в том числе 1300 офицеров и матросов-экипажи фашистских подводных лодок, – огромное количество военной техники, большие материальные ценности. К сожалению, подвиг **А.И. Маринеско** был по достоинству оценён слишком поздно – только в 1990 г. посмертно ему присвоили звание Героя Советского Союза.

В последние месяцы войны небывалый успех сопутствовал и экипажу подводной лодки К-52 под командованием капитана 3-го ранга **И.В. Травкина**. За четыре месяца до Победы эта подводная лодка уничтожила шесть транспортов и сторожевой корабль.

Смелые действия подводников против транспортов противника, груженных войсками и военной техникой, способствовали успешному решению задач, поставленных Ставкой перед приморскими флангами нашей армии. На заключительном этапе войны наши подводные лодки потопили 26 транспортов общим водоизмещением 107 288 рег.т. и один боевой корабль.

Кроме уничтожения вражеских кораблей и транспортов, подводные лодки ставили минные заграждения в водах противника, вели разведку; перевозили людей, грузы и горючее. При выполнении любых боевых заданий, порою даже и несвойственных им, экипажи под-

водных лодок всегда проявляли верность присяге и высокое мастерство.

Родина высоко оценила героические подвиги, совершенные в годы Великой Отечественной войны экипажами наших подводных кораблей. Двадцать три подводные лодки были награждены орденами Красного Знамени, двенадцать стали Гвардейскими, четыре подводные лодки Северного флота (Д-3, С-56, Щ-402, М-172) стали Гвардейскими и Краснознамёнными. Тысячи подводников удостоились высоких государственных наград, а двадцать храбрейших стали Героями Советского Союза.



Первый послевоенный период строительства подводных лодок в нашей стране характеризуется созданием подводных кораблей с усовершенствованными тактико-техническими характеристиками (по сравнению с подводными лодками периода Великой Отечественной войны). Увеличиваются автономность плавания, глубина погружения, надводная и подводная скорости, количество торпедных аппаратов и, конечно, водоизмещение. Но энергетическая установка по-прежнему остаётся дизель-электрической. Проводились также эксперименты по созданию подводных лодок с единым двигателем, была построена опытная подводная лодка с этим видом энергетической установки, но дальнейшего развития это направление в энергетике подводных лодок не получило.

В этот период строились подводные лодки двух главных видов – морские и океанские (с повышенной автономностью плавания). Океанские подводные лодки совершали плавания не только в морях, прилегающих к побережью страны, но и в самые отдалённые акватории Мирового океана. Часть подводных кораблей уже имели к этому времени на вооружении баллистические и крылатые ракеты. Однако основным недостатком даже новых океанских подводных лодок оставались их неспособность длительно находиться в подводном положении и маневрировать на больших скоростях, а также необходимость часто и подолгу находиться для зарядки аккумуляторной батареи и пополнения запаса воздуха высокого давления под РДП (устройством, обеспечивающим работу дизелей под водой) либо в надводном положении.

В послевоенный период США совместно со странами НАТО начали создавать глобальную ракетно-ядерную систему. В этих условиях

перед подводными силами ВМФ были поставлены качественно новые задачи – уничтожение атомных ракетносцев противника с целью предупреждения нанесения ими ракетно-ядерного удара по нашей территории, нанесение ответных ракетно-ядерных ударов по его стратегическим объектам, разгром его авианосных и других крупных группировок надводных кораблей, а также противолодочных сил, десантных отрядов и конвоев в океане и базах. Это определило назначение новых подводных лодок, характер поставленных перед ними задач и общую тенденцию развития подводных сил ВМФ.

Примерно с середины 50-х годов в нашей стране было положено начало новому этапу в развитии ВМФ – созданию океанского ракетно-ядерного флота, и, прежде всего строительству атомных торпедных, а затем ракетных подводных лодок и морских ракетно-ядерных систем стратегического назначения. Со временем в строительстве подводных судов определились два основных направления. Во-первых, это стратегические подводные лодки, предназначенные для нанесения ракетно-ядерных ударов по важнейшим военно-экономическим объектам противника. Такие лодки вооружались баллистическими или крылатыми ракетами дальнего действия класса “корабль-земля” с ядерными боеголовками и торпедами для самообороны. Во-вторых, это так называемые многоцелевые подводные лодки, предназначенные для борьбы с атомными подводными ракетносцами, надводными кораблями и транспортом противника, а также для несения разведки и дозорной службы. Многоцелевые подводные лодки объединяют под одним названием многие типы лодок, вооружённых ракетами класса “корабль-корабль”, торпедами и ракетами-торпедами. Через трубы торпедных аппаратов они также могут производить постановку мин.



С появлением атомных энергетических установок подводные лодки стали действительно подводными, а не “ныряющими”, какими, по существу, они были ранее. Запас энергии теперь позволяет подводному кораблю плавать под водой

длительное время и всплывать под перископ лишь для того, чтобы уточнить своё место в океане по солнцу или звёздам, по космическим или радионавигационным системам.

В июле 1962 г. атомная подводная лодка “Ленинский комсомол” под командованием капитана 2-го ранга **Л.М. Жильцова** прошла подо льдами к Северному полюсу. Через год, в сентябре 1963 г., экипаж подводной лодки, которой командовал капитан 2-го ранга **Ю.А. Сысоев**, всплыв точно на Северном полюсе, водрузил над торосами Государственный и Военно-морской флаги нашей страны. В феврале-марте 1966 г. группа атомных подводных лодок под руководством контр-адмирала **А.И. Сорокина** совершила кругосветное подводное плавание – как говорят наши моряки, “подводную кругосветку”.



Новые условия плавания, и, прежде всего, большая продолжительность пребывания в море в подводном положении, насыщенность подводных кораблей сложной техникой предъявляют ко всем членам их экипажей повышенные требования. Моряк должен быть в этих условиях дисциплинирован, мужествен, хладнокровен,

решителен, физически крепок и способен действовать в любой обстановке быстро, уверенно и точно, обладать большой психологической выносливостью. Новое поколение наших подводников должно постоянно помнить об этом.

В последние годы ведущей тенденцией развития военно-морских флотов крупнейших держав мира являлось дальнейшее наращивание их стратегического потенциала главным образом за счет совершенствования подводных ракетно-ядерных сил, составляющих основу ударной мощи флотов.

Как показало время, это развитие, заключающееся в создании современных сил и средств для ведения вооружённой борьбы на море, в обеспечении боевой учёбы и поддержке флота в постоянной боевой готовности, оказалось под силу лишь высокоразвитым в промышленном отношении странам, обладающим мощным экономическим потенциалом и высоким уровнем развития науки и техники.

Наша страна в развитии вооружений и вооружённых сил переходит сегодня к новой военной доктрине, главным в которой будет принцип “разумной достаточности” при обороне государства.

**Источник:** <http://flot.com/org/subclub/subclub2.htm>

Ксения РАУТИАН

## А.Н. Бахтин. Командир подводной лодки «Пантера»\*

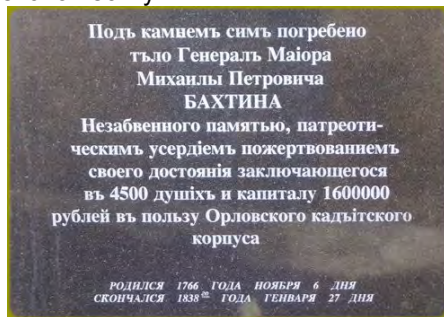
После Октябрьской революции 1917 года судьбы многих образованных представителей русского дворянства складывались по-разному. Одни продолжали служить своему Отечеству и после того, как новая власть лишила их родовых имений, иные под лозунгом «спасения России» вступили в белую армию, третьи предпочли эмиграцию. Судьбоносный выбор пришлось делать и наиболее образованной части русского офицерства – военным морякам.

Одним из наиболее ярких, но – увы! – почти забытых представителей русских патриотов, безоговорочно ставших на сторону народа, был командир подводной лодки «Пантера» Александр Николаевич Бахтин.

Первое упоминание о роде Бахтиных в Общем Гербовнике дворянских родов Российской империи датируется 1613 годом. В ней говорится о Воине Ивановиче Бахтине, который верой и правдой служил Отечеству. Другой славный пращур будущего героя-подводника – генерал Михаил Петрович Бахтин, вместе с генералом Н.Д. Чертковым, основал в 1843 г. кадетский корпус в Орле. С этой целью он выделил из собственных средств полтора миллиона рублей, а также пожертвовал на строительство и функционирование училища две тысячи семьсот своих крепостных. Полное наименование учебного заведения звучало теперь так: Орловский Бахтина кадетский корпус, а его основатель был награжден именной медалью «За благотворение юношеству».



Могила генерала Михаила Петровича  
Бахтина



Надпись на надгробии

Всего в Орловском кадетском корпусе получили образование десять человек из рода Бахтиных. Во время Великой отечественной

\* Журнал «Аврора», № 6, 2010, с. 209-220.



войны здание корпуса было разрушено и не подлежало восстановлению. В настоящее время на этом месте построена библиотека.

Отец Александра – Николай Николаевич Бахтин (1866-1940) – служил воспитателем в Орловском кадетском корпусе, выпускником которого также был. Он проявил себя как блестящий педагог, однако в 1905 году вышел в отставку в звании полковника. Некоторые источники утверждают, что он был уволен без права преподавания за «слишком гуманное» отношение к воспитанникам. Семья переехала в Санкт-Петербург, где Николай Николаевич полностью посвятил себя педагогике, детской литературе, библиографии и театру. В 1918 году он вместе с А.Л. Брянцевым создал первый театр для детей (будущий ленинградский ТЮЗ), в котором до конца своих дней возглавлял педагогическую часть.

Впрочем, не только А.Н. Бахтин, но и его однофамильцы всегда активно, каждый по-своему, участвовали в развитии и укреплении своего отечества. Достаточно вспомнить полного тезку нашего героя — участника двух мировых войн, генерал-лейтенанта Советской армии Александра Николаевича Бахтина (1885—1963), кавалера многочисленных высших орденов Российской империи и СССР. А как долго можно рассказывать о Михаиле Михайловиче Бахтине (1895-1975), выдающемся русском философе и мыслителе, теоретике европейской культуры и искусства!



1914 г. По окончании  
Морского корпуса  
Петра Великого

Не зря первая его опубликованная статья называлась весьма символично: «Искусство и ответственность».

Однако вернемся к нашему герою.

Александр родился 4 июня 1894 года в Орловской губернии в сельце Малые Бобрики Малоархангельского уезда (ныне – Глазуновский район) в имении отца.

В десять лет он поступил в «семейный» корпус, после которого учился в Санкт-Петербургском Морском корпусе Петра Великого, закончив его в двадцатилетнем возрасте в 1914 году.

Первое его назначение — ротный командир на эскадренном миноносце «Донской казак», а год спустя мичмана А.Н. Бахтина назначают вахтенным начальником подводной лодки «Кайман».



Александр Бахтин –  
гардемарин кадетского  
корпуса, 1911 г. СПб



В октябре 1915 года боевой поход русских подводных лодок заканчивается удивительной победой: они взяли в плен немецкий пароход «Шталек», приведя его на Аландские острова. Подводники повторили подвиг русских моряков, пленивших 7 мая 1703 года в устье Невы два шведских корабля. До этого подводные лодки, которые появились в составе флота в 1909 году, считались пригодными только для защиты линий береговой обороны, и никто даже не помышлял о том, что они способны атаковать движущиеся корабли!

Команды подводных лодок комплектовались из добровольцев. К началу Первой мировой войны вообще не было ни училищ для подводников, ни преподавателей, обученных «подводному плаванию». Обучение боевым действиям происходило прямо в море, «на ходу». Это приводило к неизбежным потерям. Летом 1917 года погибла подводная лодка «Барс», которой командовал старший лейтенант Н.Н. Ильинский, двоюродный брат и наставник Александра Бахтина.

В апреле 1916 года Бахтин получает назначение на достраиваемую подводную лодку «Волк», аналогичную «Барсу». В ходе достройки он осваивает её, набираясь опыта у старшего лейтенанта Ивана Владимировича Мессера, который в мае, командуя уже вставшей в строй подводной лодкой «Волк», пустил на дно три германских транспорта: «Гера», «Бланка» и «Кольга» общим тоннажем в 8800 тонн. И это при том, что в то время только отрабатывались тактика и практика маневрирования, стрельба велась без прицелов, на глазок, по одной торпедой с расстояния более тысячи метров. В июле 1916 года подводка «Волк» задержала в Ботническом заливе пароход «Дорита», загруженный железной рудой. Старший лейтенант Мессер объявил капитана «Дориты» пленным, а экипажу позволил покинуть транспорт на шлюпке, после чего судно было потоплено артиллерийским огнем. Позже И.В. Мессер, боевой командир «Волка», эмигрировал.

За службу на подводном флоте Александр Николаевич получает боевые награды — ордена Станислава III степени с мечами и бантом и святой Анны III и IV степени с надписью «За храбрость». В июле 1917-го — А.Н. Бахтин становится лейтенантом.

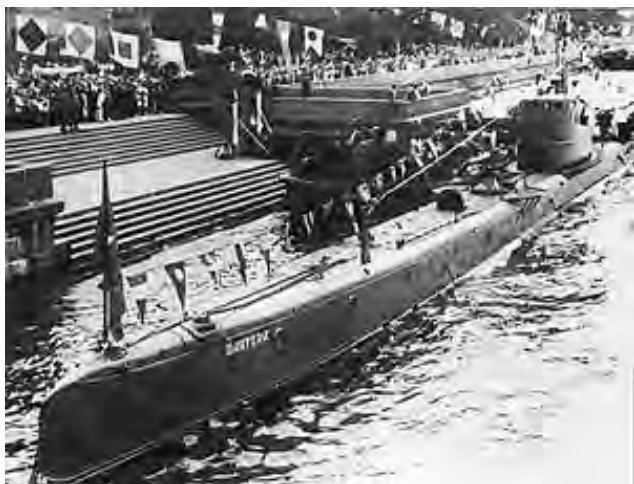
После Октябрьской революции его назначают командиром транспорта «Юрмалекс»: столбовой дворянин без колебаний выбирает служение революционному отечеству, как это сделали многие офицеры армии и флота. Многих из них ожидала трагическая судьба, однако они служили не режиму, а России и её народу.

В декабре 1917-го Бахтина переводят сначала на подлодку «Волк», а одиннадцать месяцев спустя, в двадцать четыре года, он становится командиром подводной лодки «Пантера».

В конце восемнадцатого года он неоднократно писал жене о том, что его подчинённые — лучшие и безусловно прекрасно знающие своё дело специалисты; для него они стали второй родной семьей.

Выполняя директиву Реввоенсовета республики, экипаж участвовал в летнем походе в акватории Ладожского озера, что позволило довести все механизмы лодки до полной исправности. Александр Николаевич

так вспоминал о своей службе: «Команда «Пантеры» ... самую тяжёлую работу делала с твёрдой уверенностью в её необходимости для общего дела; в самых рискованных положениях они занимались своим делом, как будто бы опасности подстерегали кого-то



другого, а не их самих. Несомненно, многим из них война и военная служба более чем надоели. Некоторые моряки уже более десяти лет были оторваны от мирной работы. А теперь им опять приходилось воевать, но они не роптали, причины и цели этой войны были им понятны. В то время, как на других кораблях неоднократно бывали случаи различных недоразумений — отзвук бывшей вражды к офицерам, у нас процветала атмосфера взаимного доверия и даже трогательной заботливости»<sup>1</sup>.

В то время на лодках полагалось иметь комиссаров, зачастую выискивающих у «военспецов» — бывших царских офицеров — «контрреволюционные настроения». Но у Бахтина с политкомиссаром установился взаимно уважительный и согласованный стиль работы.

Далее в своих воспоминаниях Бахтин пишет, что 24 июля 1918 года отремонтированная «Пантера» отправилась в Копорский залив, в районе нынешнего Соснового Бора, где периодически появлялись английские и эстонские суда, базировавшиеся вблизи острова Сескар. Проскочив линию минных заграждений и подойдя к Копорскому заливу, «Пантера» обнаружила две английские подводные лодки и выпустила по ним торпеды, правда безрезультатно.

Однако лодки противника также успели выпустить по «Пантере» торпеды, после чего развернулись к ней носом. Английская торпеда

<sup>1</sup> Цит. по сборнику «Военные моряки на фронтах гражданской войны».

жужжа прошла рядом с бортом «Пантеры», которая всплыла только у Шепелевского маяка.

В Кронштадте база «Память Азова» стала объектом частых воздушных атак английской авиации, в результате которых плавбаза была уничтожена. Однако незадолго до этого Бахтин успел изменить место стоянки подводной лодки. Англичане пытались атаковать суда, стоящие в Кронштадте, используя быстроходные катера, но наши миноносцы успевали либо уничтожить их, либо отогнать интенсивным артиллерийским огнём.

В конце декабря 1918 года буксир вывел «Пантеру» из забитой льдом Кронштадтской гавани. Перед экипажем лодки стояла задача наблюдать за Финским заливом и Ревельским (Таллинским) рейдом, а также вести боевую разведку. Погода стояла отвратительная: бушевала пурга, подводная лодка покрывалась коркой льда. Даже перископы замерзли и не вращались, один из них изогнулся. Один за другим выходили из строя механизмы, у самых неприятельских берегов отказало рулевое управление. Лодка почти вышла из строя, но талантливая, опытная команда успешно справилась со сложнейшими авариями и в два часа ночи вернулась на базу.

31 августа 1919 года подлодка совершила поход, прославивший командира и экипаж «Пантеры». Она шла под перископом по Копорскому заливу, когда обнаружила неприятельский миноносец, однако командир принял решение не атаковать противника, ибо внезапно налетела дымка, и уверенности в успешной атаке не было. К девяти часам вечера у острова Сескар обнаружили ещё два стоящих на якоре миноносца, причём силуэт одного из них был уже знаком подводникам. Командир принял решение максимально сократить дистанцию. Лодка смело пошла на противника, и уже второй торпедный выстрел попал в цель. Раздался мощный взрыв, корабль окутался облаком дыма и пара, и вскоре пошёл на дно. «Пантера» тут же подверглась ответным мощным атакам девяти английских миноносцев и нескольких аэропланов. Маневрируя и спешно приняв балласт, лодка практически легла на дно, получив серьёзные повреждения. «Пантера» уходила от погони в подводном положении. Противник яростно преследовал её, и не было никакой возможности подняться на поверхность для вентиляции лодки, экипажу уже нечем было дышать. После почти тридцатичасового пребывания под водой «Пантера» всплыла у сетевых заграждений острова Котлин. Для того времени это был рекорд пребывания лодки в подводном положении без подзарядки батарей и вентиляции! Вскоре стало известно, что экипаж под командованием Бахтина потопил новейший, спущенный на воду в 1907 или 1908 году английский эскадренный миноносец «Виттория» водоизмещением 1365 тонн, способный развить скорость в 34 узла (более 60 км/час!), с десантом для осаждённого Петрограда.

После потери новейшего боевого корабля англичане отозвали из Финского залива свою эскадру. Подвиг экипажа «Пантеры» не только открыл начало победам подводного флота СССР, но способствовал успешному развитию боевых действий вокруг Петрограда. Все члены команды получили от командования благодарности и именные серебряные часы — в суровом 1919 году это была выдающаяся награда! Бахтин в 1922 году первым из подводников был удостоен почётного звания «Герой Труда Балтийского флота», а в 1923 году первым на подводном флоте был награждён орденом Красного Знамени № 1143.



Александр Николаевич Бахтин  
1919 год

Следует отдать должное поверженному противнику: Александр Николаевич Бахтин стал единственным русским, внесённым в период между двумя мировыми войнами в Книгу Почётных моряков, которая хранится в Лондоне. До него от нашей страны в неё вошли прославленные флотоводцы Ф.Ф. Ушаков, П.С. Нахимов и С.О. Макаров. После 1945 года в неё включили имена ещё четверых советских подводников, в том числе легендарного Александра Ивановича Маринеско. О подвиге подводной лодки «Пантера» периодически вспоминают и в кругах первой русской эмиграции, в частности, в парижском журнале «Часовой».

В 1922 году Бахтин организовал в Морской академии «Подводный класс», став его первым заведующим и преподавателем. С 1923 по 1925 год Бахтин преподаёт на специальных курсах командного состава Военно-Морских сил Рабоче-Крестьянской Красной армии, а сам становится слушателем факультета военно-морского оружия Военно-Морской академии по минной группе и успешно заканчивает его.

В тридцать лет Александра Николаевича назначают командиром действующего дивизиона подлодок Балтийского флота, в состав которого входили «Пантера», «Рысь», «Тигр», «Тур» и «Волк», а после окончания Академии в июне 1926 года, его переводят на Черноморский флот командовать отдельным дивизионом подводных лодок. В его служебной аттестации того времени записано: *«Энергия и твёрдость характера, достаточно выявленные стремления для расширения своего кругозора. Является одним из выдающихся знатоков подводного дела, имеет большой боевой и практический стаж».*

Сюда следовало бы добавить о глубоких теоретических знаниях Бахтина и его литературных талантах. Ещё в 1916 и 1917 годах он опубликовал свои воспоминания «На подводной лодке в 1916 году» как участник похода на подлодке «Волк» под говорящим псевдонимом

«лейтенант Веди» — «ведать» в русском языке означает «знать»! Позже, работая в Морском научном обществе, он печатал научно-теоретические статьи в журналах и сборниках под своей фамилией.

К сожалению, дальнейшая судьба семьи и самого Александра Николаевича сложилась трагично. 20 августа 1926 года на основании анонимного доноса его арестовывают в Севастополе. Александр Николаевич предполагал, что это были происки английской разведки, о чём он писал в своих заявлениях уже из ГУЛАГа.

Особое совещание коллегии ОГПУ поставило ему в вину дворянское происхождение, службу на царском флоте и три полученных за неё боевых ордена. 28 апреля 1927 года на основании печально знаменитой статьи УК 58/5 («Склонение иностранного государства или каких-либо в нём общественных групп, к объявлению войны, вооруженному вмешательству в дела Союза ССР или иным неприязненным действиям, в частности: к блокаде, к захвату государственного имущества, разрыву дипломатических отношений и другим агрессивным действиям против СССР»), Бахтина приговорили к пяти годам заключения в Соловецком лагере особого назначения с конфискацией имущества. Нелепее обвинения трудно было придумать!

Семь месяцев он провел в ГУЛАГе, куда на встречу с ним удалось приехать его жене. В это время на семьи репрессии ещё не распространялись. Александр Николаевич не прекращал бороться, постоянно заявляя о своей невинности, в результате чего дело было пересмотрено: заключение в лагере было заменено ссылкой в Сибирь (с. Березов, Тобольского уезда, улица Мокрая, д. 114).

В 1916 году А.Н. Бахтин женился на Ольге Петровне Букреевой из дворянской семьи, и у них родились дочь Нелли и сын Будимир.

23 марта 1923 года у жены Бахтина без каких-либо объяснений изъяли орден Боевого Красного Знамени. Бахтин продолжал отстаивать свою невинность и правоту. В результате его дело было вновь пересмотрено, и в мае 1929 года он был досрочно освобождён, но орден так и не был возвращен. Ссылка окончательно подорвала здоровье Александра Николаевича. Герой-подводник скончался 15 июня 1931 года. Похоронен он на Смоленском кладбище, недалеко от часовни Ксении Блаженной.



Ольга Петровна Букреева  
(Бахтина)

После смерти мужа Ольга Петровна осталась одна с детьми шести и двенадцати лет. До революции она не успела закончить Бестужевские курсы и, не имея специальности, перебивалась мелкими заработками. Дети Бахтина умерли в 1942 году в блокадном Ленинграде от голода. Ольга Петровна чудом осталась жива, но стала инвалидом. Всю оставшуюся жизнь, вплоть

до смерти в 1963 году, она посвятила сохранению архива мужа, борьбе за его честное имя: писала Г.М. Маленкову, в 1953–56 годах фактически руководившему СССР, в Главную военную прокуратуру, в Наградной отдел Верховного Совета СССР. Справедливость стовала: в 1956 году Александр Николаевич Бахтин был рован. Однако орден так и не нашли.

Благодаря Ольге Петровне сохранились документы Бахтина, его письма, вещи, семейные фотографии. Она постоянно носила на груди серебряный Знак подводника и серебряный браслет мужа, которые вручались выпускникам Морского корпуса 1914 года. Сейчас эти реликвии хранятся в Центральном Военно-Морском музее, куда по просьбе Ольги Петровны перед смертью передала их племянница мужа — Л.П. Шевченко. Уникальные экспонаты! Знак и браслет стали в музее единственными сохранившимися реликвиями этого рода. Теперь они, а также две чеки от торпеды, выставлены на стенде, посвященном А.Н. Бахтину в зале истории гражданской войны.

В музее Подводных сил им. А.И. Маринеско на Кондратьевском проспекте Петербурга, которым ныне заведует моряк-подводник, командир атомного крейсера, капитан 2 ранга Иван Иванович Пахомов, хранится полушубок, подаренный Александру Николаевичу в 1926 году радистом экипажа «Пантера» Акселем Ивановичем Бергом, который впоследствии стал инженер-адмиралом, академиком в области вычислительной техники и радиоэлектроники. Этот полушубок, конечно же, помог Бахтину перенести морозы Севера и Сибири в лагере и ссылке. Берг, хорошо знавший семью, писал в январе 1957 года последнему капитану «Пантеры» Буховскому: *«А.Н. Бахтин был выдающимся моряком, убеждённым и талантливым подводником, очень умным и образованным человеком и высоким качеств. Он много читал, отлично знал историю флота, морскую технику. Команда его любила за честность и прямоту, правдивость и смелость — он всегда был спокоен и внушал к себе доверие подчинённых. Это был один из наиболее преданных и образованных советских офицеров того времени»*. И этот русский человек, истинный герой был надолго забыт, как это, к большому сожалению, часто бывает в нашей стране!

Известный писатель Николай Андреевич Черкашин, изучив исторические документы, материалы архива семьи, написал книгу «На крейсерах» — о Бахтине и других моряках-героях. К сожалению, она вышла в 2007 году очень маленьким тиражом — всего в тысячу экземпляров. А всё-таки хотелось бы, чтобы как можно больше молодых людей, особенно моряков, узнало о героизме первого подводника — кавалера ордена Красного Знамени!

Жизнь подлодки «Пантера» была долгой: во время Великой Отечественной войны она служила базой для зарядки аккумуляторов подводных лодок и стояла у набережной между Большеохтинским и Фин-

ляндским мостами. Сегодня, как принято во флоте, есть современная одноименная подводная лодка «Пантера», теперь уже атомная, вступившая в строй в декабре 1990 года. Существует и утвержденный знак члена экипажа «Память «Пантеры».

Имя А.Н. Бахтина вернулось из долгих лет забвения. Современному читателю становятся доступными материалы об этом подводнике, его публикации, в которых он подробно описывает совершённые экипажем подлодки походы. Симптоматична публикация в сборнике 1939 года статей Бахтина, уже после его реабилитации и смерти, за два года до начала Великой Отечественной войны. Несомненно, они сохранили для подводников актуальность и через пятнадцать лет после написания. Его статьи разнообразны по тематике, касаются строительства лодок и вооружения, летней практики и социальных вопросов жизни моряков. Как один из опытнейших и умнейших командиров, болея душой за отечественный флот, понимая необходимость усовершенствования конструкций, оборудования, обустройства подлодок, он старался в статьях и в первом русском учебнике передать свой опыт и размышления о будущем подводного флота. Опубликованные материалы, наряду с архивом подводника, представляют широкое поле для исследования ученых, занимающихся историей морского флота, изучающих появление и развитие подводных лодок.



Старый и новый памятник на могиле А.Н. Бахтина

Мемориальная доска на доме

Немало усилий для увековечивания памяти А.Н. Бахтина прилагает в настоящее время его племянница — Людмила Платоновна Шевченко, которая сохраняет архив и вещи семьи А.Н. Бахтина. Очень трогательно выглядит игрушка, сделанная в ссылке руками Александра Николаевича для его детей. Это вырезанный из дерева человек, способный самостоятельно двигаться по наклонной по-

верхности: оригинальная конструкция явно придумана инженером. В 2006 году на православном Смоленском кладбище Санкт-Петербурга в торжественной обстановке на могиле А.Н. Бахтина был установлен новый памятник, на котором изображена рубка подлодки, а рядом с фамилией — эмблема в виде знака командира-подводника.

В 2007 году на стене дома на 11-й линии Васильевского острова, где Бахтин жил с семьей, была установлена мемориальная доска. Автор памятника и мемориальной доски на доме — архитектор Геннадий Пейчев. Памятник и доска были созданы по инициативе Клуба моряков-подводников и родных Бахтина в рамках губернаторской программы «100-летие подводного флота России в Санкт-Петербурге».

Имя Александра Николаевича Бахтина возвращается из забвения.

**Сергей Широков**

### Адмиралы-подводники Орловщины

С орловской землёй связаны имена более десяти офицеров-подводников, в том числе и командиров подводных лодок. Трое из них стали контр-адмиралами.



**Беляев Илья Иосифович**, родился 5 ноября 1908 года в городе Орле в семье рабочего слесаря. Закончил 9-ти летнюю школу № 7. В 1927 году по развёрстке Орловского горкома ВЛКСМ направлен учиться в г. Ленинград в Военно-морское училище имени М.В. Фрунзе, которое окончил в 1931 году.

По окончании училища служил на Балтийском флоте в должности минера на подводной лодке «Коммунар».

С июня 1932 года — помощник командира ПЛ Б-13, а с марта 1933 года — ПЛ «Ленинец» Балтийского флота.

В марте 1934 года Илья Иосифович переведён на Тихоокеанский флот на должность командира подводной лодки М-19.

В мае 1937 года наш земляк принимает 25-й дивизион 2-й бригады подводных лодок Тихоокеанского флота.

С октября 1939 года капитан 3-го ранга Беляев назначается заместителем начальника отдела боевой подготовки, а в мае 1940 года — начальником отдела БП ТОФ.



В годы Великой Отечественной войны Илья Иосифович занимает должности начальника штаба и командира Охраны водного района Главной базы Тихоокеанского флота.

Капитан 1-го ранга Беляев – участник войны против Японии в августе - сентябре 1945 года.

В 1950 году окончил Академические курсы офицерского состава Военно-морских сил при Военно-Морской ордена Ленина академии имени К. Е. Ворошилова.

В январе 1951 года нашему земляку присвоено воинское звание контр-адмирал. В этот период он командовал 19-й дивизией Охраны водного района 8 ВМФ (Балтийский флот).

С марта 1952 года Илья Иосифович по состоянию здоровья переведён на преподавательскую работу сначала в Военно-морскую академию имени К. Е. Ворошилова, а с 1957 года на Высшие ордена Ленина специальные офицерские классы ВМФ.

После выхода в апреле 1967 года в запас, работал младшим научным сотрудником в Научно-исследовательском институте МО СССР в г. Ленинграде, позднее в Василеостровском райкоме ДОСААФ.

Умер Илья Иосифович 9 февраля 1982 года. Похоронен в Ленинграде.

Награждён орденами Ленина, двумя орденам Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды и многими медалями.

Сын и зять адмирала Беляева - офицеры-подводники, продолжают традиции, заложенные нашим героическим земляком.



**Сальников Леонид Михайлович**, родился 25 мая 1940 года в селе Секисовка Верх-Убанского района Восточно-Казахстанской области. В 1957 году окончил Секисовскую среднюю школу села Секисовка Верх-Убинского района ВКО.

В октябре 1962 года окончил штурманско-гидрографический факультет Высшего Военно-Морского Краснознамённого орденов Ленина и Ушакова училища имени М.В. Фрунзе и направлен для прохождения службы на Северный флот.

С декабря 1962 года – командир электронavigационной группы БЧ-1 подводной лодки «К-52». С июня 1965 года – командир БЧ-1 ПЛ «К-8».

Помощник, старший помощник командира, в декабре 1972 года Леонид Михайлович назначается на должность командира крейсерской подводной лодки «К-32».

С декабря 1974 года по июнь 1976 года капитан 2-го ранга Сальников слушатель Военно-Морской орденов Ленина и Ушакова академии имени А.А. Гречко, которую он окончил с отличием и золотой медалью. Новое назначение – начальник штаба соединения подводных лодок Северного флота.

С ноября 1980 года – командир отдельной бригады подводных лодок Северного флота. В октябре 1987 года Леониду Михайловичу присвоено воинское звание контр-адмирал.

С мая 1989 года и до увольнения в запас по состоянию здоровья в августе 1994 года он командует Беломорской военно-морской базой СФ.



Л.М. Сальников и командир АПРК «Орёл»  
В.А. Осекин, 2005 г.

За годы своей службы на Северном флоте Сальников Л.М. участвует в испытаниях многих атомных подводных лодок, получает большую дозу облучения на экспериментальной АПЛ «К-27».

8 августа 1991 года, находясь старшим на борту ракетного крейсера стратегического назначения К-407 «Новомосковск», адмирал проводит уникальные

боевые стрельбы. Впервые в мире из подводного положения была осуществлена успешная последовательная стрельба всеми 16 ракетами, которые имеются на вооружении у кораблей этого проекта.

После выхода на пенсию адмирал Сальников переехал в г. Орёл, где работал в мобилизационном отделе администрации Железнодорожного района. Активно участвовал в работе ветеранского движения города. Являлся Почётным председателем правления Орловской региональной общественной организации «Флоту быть!».

Умер Леонид Михайлович 9 июня 2010 года. Похоронен на Иоанно-Богословском кладбище в Орловском районе Орловской области.

Адмирал награждён орденами Мужества, Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» II и III степени, многочисленными медалями.



**Агафонов Валерий Николаевич**, родился 9 августа 1956 года в д. Собакино Глазуновского района Орловской области. В Военно-Морском флоте с августа 1973 года.

В июне 1978 года с отличием окончил Каспийское высшее военно-морское Краснознамённое училище имени С. М. Кирова по специальности инженер-штурман.

Начал службу на Северном флоте командиром электронавигационной группы штурманской боевой части атомной подводной лодки.

С ноября 1983 года – командир БЧ-1. С сентября 1985 года – помощник командира, а с января 1988 года – старший помощник командира большой ПЛ Северного флота.

После окончания в июле 1990 года Высших специальных офицерских классов ВМФ, наш земляк назначен на должность командира подводной лодки «К-505».

С января 1994 года - заместитель командира 33-й дивизии ПЛ, с октября этого же года -начальник штаба этой дивизии.

После окончания в июне 1997 года Военно-морской академии имени Н.Г. Кузнецова наш земляк продолжил службу в должности командира 11 дивизии ПЛ.

В декабре 1998 года капитану 1-го ранга Агафонову было присвоено воинское звание контр-адмирал. В 2000–2001 гг. он занимает должность заместителя командующего 1-й флотилией ПЛ.

В мае 2001 года Валерий Николаевич назначен начальником Управления боевой подготовки Северного флота. А с августа 2005 года он занимает должность начальника Управления боевой подготовки ВМФ РФ.

За плечами Валерия Николаевича четырнадцать автономных плаваний: под полярными льдами, в Индийском океане, Атлантике и Средиземном море.

Умер наш земляк 17 апреля 2006 года при исполнении служебных обязанностей. Похоронен на городском кладбище г. Тулы.

Контр-адмирал Агафонов награждён орденами Мужества, «За военные заслуги», «За личное мужество», медалями «За боевые заслуги» и др.

С уходом из жизни Валерия Николаевича Агафонова Военно-Морской флот и его сослуживцы потеряли не только профессионала высокого уровня, но и замечательного человека и интересного рассказчика. Ниже приводится одна из его историй.

### **«Раздвижной упор»**

*«Орион» охамел. Наша подводная лодка в надводном положении обрабатывает элементы своих задач, а американцы своих. Двое суток ждём подлёта нашей авиации для совместной работы. Но у них оказывается, кончился керосин. Вместо нашего самолёта прилетел это дурень. Вахта на мостике, кажется, уже всех лётчиков в лицо выучила, попадись где – в рожу сразу получают. А они летают и летают...*

*Командир дивизии не выдерживает:*

*– А ну подать мне на мостик раздвижной упор, сейчас я его расстреливать буду!*

*Через минуту малый раздвижной упор в руках у комдива.*

*– Так, ну подходи сюда, подходи сволочь мериканская...*

*Комдив уложил раздвижной упор на плечо, поднял рукоятку на манер прицельной планки. Издалека «стингер» не дать, ни взять, только красного цвета.*

*– Подходи, подходи...*

*«Орион» описывает большую дугу и ложиться на боевой курс, быстро приближаясь к носу лодки. Напряжение растёт. Американский лётчик улыбается и наводит самолёт прямо на рубку лодки.*

*– НА-НА – комдив дёргает на себя раздвижной упор, имитируя отдачу секретного оружия. В этот момент огненный шар ударяется в кабину «Ориона» и он резко взмывает в небо.*

*Комдив с испугу заезжает себе рукояткой раздвижного упора в глаз.*

*– А-а-а-а! Твою мать! – прихлопывает палец падающей рукояткой и бросает упор. На мостике тишина.*

*Комдив включает остатки сознания, пытаясь сообразить, что же произошло.*

*– Где ракетница, вашу мать?!*

*Возле комдива с подбитым глазом виновато качается длинный боцман с дымящимся стволом ракетницы в руках.*

*– А чо они, товарищ комдив?*

*Покалеченный комдив долго шипит стараясь лишить боцмана жизни способом удушения.*

*«Орион» больше не появлялся. На средней палубе третьего отсека, откуда был доставлен раздвижной упор, матрос Мартышкин*

*старательно выводит звёздочку, обозначающую сбитый вражеский самолёт.*

*– Вот так, салаги, – обращается он к группе молодых матросов, – беречь этот раздвижной упор, как родную маму. Звёздочку подкрашивать, и всем своим салагам это завещать».*

- // -

Закончить рассказ о наших адмиралах-подводниках хочется словами Агафонова Валерия Николаевича:

«Для укрепления России как великой морской державы необходимо дальнейшее развитие её Военно-Морского флота. Российские моряки, в том числе и подводники, будут продолжать, как и прежде, участвовать в обеспечении геополитических интересов России в Мировом океане.

В нашей стране к флоту всегда испытывали особую любовь. И эта любовь – залог его дальнейшего укрепления и благополучного будущего».

**Татьяна ФИЛЕВА**

## **Командир**



Тридцать четыре года службы на флоте от матроса до капитана 1-го ранга, дальние походы в глубины трёх великих океанов... Сорок шесть лет назад Анатолий Денисов, скромный парень из небольшого города Артёма, что в приморском крае, и не мечтал о такой биографии. И, если честно, быть военным моряком совсем не собирался.

Вообще-то Анатолий очень хотел стать лётчиком. И поэтому после окончания десятилетки отправился в местный военкомат за направлением в военно-воздушное училище. Но военком «завернул» его в военно-морское: пареньку было только шестнадцать – в лётное рановато. Так, «случайно», Денисов стал курсантом штурманского факультета Тихоокеанского высшего военно-морского училища во Владивостоке. А военком, разбивший юношескую мечту и одним росчерком пера определивший судьбу Анатолия, все-таки оказался прав: из несостоявшегося лётчика вышел настоящий морской

волк, покоривший просторы трёх океанов – Атлантического, Индийского и Тихого.

В первое большое плавание Денисов отправился в 1967 году, ещё будучи курсантом. Во время штурманской практики вместе с опытными моряками он должен был перегнать из Севастополя во Владивосток плавбазу. Одним из пунктов намеченного маршрута был Суэцкий канал, оттуда наши суда должны были двинуться в Индийский океан и дальше – домой. Однако в то время шла арабо-израильская война и наших моряков в Суэц не пустили. пришлось менять маршрут и огибать африканский континент. Для курсанта Денисова этот двухмесячный поход стал настоящим кругосветным путешествием. В его выпускном курсантском альбоме до сих пор хранится карта с отметками: Севастополь, Стамбул, Гибралтар, Кейптаун, Сингапур...

Это самое первое дальнее плавание Анатолий запомнит на всю жизнь. А всего через год подобные походы станут для молодого лейтенанта Денисова обычным делом.

За четыре года службы на Черноморском флоте, куда его направили после окончания училища, Анатолий четырежды был в походах: ходил в Атлантику, в Средиземное и Балтийское моря. Сначала старшим штурманом, затем – старшим помощником командира подводной лодки. А в 1971 году, сдав соответствующий экзамен, Денисов сам стал командиром.

Потом был год учебы в высших специальных офицерских классах ВМФ в Ленинграде, ещё два года – в военно-морской академии. На Тихоокеанском флоте Денисов командовал дизельной, а позднее атомной подлодкой, был начальником штаба, командиром бригады, а потом и дивизии атомных подводных лодок.

Если подсчитать, сколько времени за годы службы он провёл под водой, то получится лет пять – не меньше. А сколько раз субмарины, на которых служил Денисов, погружались в воды Тихого океана, а всплывали у берегов Египта, Сирии, Эфиопии, Йемена, Вьетнама, он и сам сейчас, пожалуй, не скажет.

Экипажи советских подводных лодок находились в море более 200 суток в году. Автономное плавание на дизельной лодке продолжалось 45 суток, на атомной – от 60 суток до восьми месяцев. После похода на отдых в лучшем случае давалось 24 дня (для сравнения: американским подводникам на реабилитацию после двухмесячного автономного плавания отводилось полгода) – и снова в «автономку».

Во время одного из таких походов в Персидском заливе, где наши атомные подлодки следили за американскими авианосцами (события происходили во времена холодной войны), обнаружилась неисправность атомного реактора одной из лодок. Её необходимо было отбуксировать на базу, не допустив при этом гибели экипажа или заражения акватории залива. Денисов справился: довёл лодку в целости и

сохранности. А по прибытии на место случилась авария, своего рода «маленький Чернобыль»: взорвалась крышка неисправного реактора. Аварию ликвидировали быстро и профессионально. После этого «ликвидаторы», в числе которых был и Анатолий Денисов, получили удостоверения участников подразделения особого риска. Впрочем, об особом риске подводники знали и без удостоверений – такая служба.

В 1970 году в Бискайском заливе при выполнении боевого задания погиб однокурсник Денисова – Николай Щмаков. Да и сам Анатолий однажды оказался на волосок от смерти.

Это случилось во время одного из походов, когда Денисов командовал дизельной подлодкой. В тот день он решил установить наблюдение за тем, что происходит на поверхности, и не в перископ, а в живую. А поскольку дело это ответственное и небезопасное, наблюдателем назначил самого себя. Когда лодка поднялась из глубины, Денисов, облачённый в гидрокостюм, вылез наверх, заdraил за собой люк, для верности привязался на цепь и приготовился к наблюдению. И вдруг лодка начала «проваливаться» – стремительно опускаться (это связано с давлением слоев воды различной плотности). А надо сказать, что когда лодка вот так «проваливается», не по себе становится даже бывалым подводникам: корпус трещит так, будто вот-вот развалится на куски. Денисов же при этом находился снаружи. Волна буквально впечатала его в мостик, и в один миг стало нечем дышать. Он уже готов был попрощаться с жизнью, когда лодка начала всплывать. Когда Анатолий немного отдышался, из открывшегося люка показалось растерянное лицо механика – экипаж уже не надеялся увидеть командира живым. Сейчас Анатолий Петрович рассказывает об этом с улыбкой, а тогда было по-настоящему страшно...

Служба каперанга Денисова на Тихоокеанском флоте закончилась в 1996 году, а вскоре он покинул и Дальний Восток. Жена Людмила Степановна уговаривала супруга переехать в Европейскую часть России, и тогда Анатолий Петрович вспомнил о корнях – родители Денисова были родом с Орловщины. К тому же в Орле жили несколько бывших сослуживцев капитана, и один из них – мичман Кулажников – окончательно убедил Денисовых перебраться в город на Оке.

Сегодня капитан первого ранга Анатолий Денисов занимается сугубо мирной и совсем не связанной с морем профессией. Бывшей морской волк сошёл на берег. И только когда он надевает чёрный морской китель с золотыми погонами, с медалями, орденами и маленьким значком в виде субмарины (знаком командира подводной лодки), понимаешь: никакой он не бывший, он всё тот же боевой офицер – настоящий моряк Тихоокеанского флота.

**Источник:** газета «Орловская правда», 21.05.2008 г.  
Фото Сергея МИРОНОВА





А.П. Денисов и И.М. Щекотихин

**Анатолий Денисов**

### **Воспоминания о службе на 28-й дивизии АПЛ Сахалинской флотилии ТОФ**

В 1982 году, на базе 90-й обпл СГ ВМБ, была создана 28-я дивизия атомных подводных лодок. В состав дивизии входило 4 пл 659Т и 2 пл 627А проекта, 89-й дивизион дизельных пл консервации, узел связи, база торпедного вооружения, береговая база. Лодки принимались с 26-й и 45-й дивизий. Место базирования располагалось в бухте Постовой залива Советская гавань. Бухта окружена вековыми соснами и лиственницами, очень удобна и красива, в любой тайфун стоянка в бухте была безопасна. Здесь и историческое место затопления фрегата «Паллада», силами моряков установлен памятник.

Содержать в постоянной готовности пла первого поколения без хорошей ремонтной базы – уже героизм. Благодаря крепкому, подготовленному штабу, все специалисты закончили академию, командир дивизии капитан 1-го ранга Анохин Н.В. (впоследствии контр-адмирал) заочно учился в академии, задачу 80% лодок постоянной готовности мы выдерживали.

Простой пример, пла «К-45» при подготовке к боевой службе – на мерной линии отломился балер НГР правого борта (последствия столкновения с БМРТ «Новокачалинск»). Судоремонтный завод брался отремонтировать за 2–3 месяца, т.е. необходимо снимать лодку с подготовки. ЗКД ЭМЧ капитан 1-го ранга Беловолов В.А. предложил,



снять НГР с пла «К-66», которая находилась в Приморье. Работу по замене НГР провели на плаву, вручную за две недели. Лодка вышла в район боевого предназначения в установленный срок.

На дивизии выросли знающие командиры и специалисты. Командир гвардейской пла Мелентьев Г.В. стал начальником управления ПЛБ ВМФ (контр-адмирал), командир «К-45» Конев А.В. закончил службу ЗНШ ТОФ (вице-адмирал), начальник разведки Майтаков Г.Г., стал начальником разведки ТОФ, медицинскую службу ТОФ возглавляли Левченко Л.Г. и Кублицкий В.В.

Это всё далось нелёгким, напряжённым трудом, курсовые задачи, стрельбы, учения, зимовки в заливе Владимира, приспособление базирования под АПЛ, легло на плечи командира дивизии контр-адмирал Анохина Н.В., нач. штаба капитана 1-го ранга Денисова А.П., зкд капитана 1-го ранга Сысуева Ю.Н. (впоследствии – начальник ВМА, адмирал), зкд эмч капитана 1-го ранга Беловолова В.А., офицеров штаба и эмс.



Мне, капитану 1-го ранга Денисову А.П. (нш 1982–1987, командир дивизии 1987–1990 гг.) пришлось принимать на дивизии и докладывать за соединение Главнокомандующим ВМФ адмиралу флота Советского Союза Горшкову С.Г. и адмиралу флота Чернавину В.Н. Сергей Георгиевич спешил в Москву и на моё предложение показать базирование, обнял меня и сказал: «я здесь знаю всё», отказался от обеда, пообещал в следующий приезд обязательно пообедать. В.Н. Чернавин держался напряжённо, недавно произошла катастрофа пларб «К-219» и каждый доклад начальника Главного штаба ВМФ адмирала Макарова принимал с

опаской, что будут неприятные известия. При обходе территории соединения он рассказал, почему к проекту 627 добавили «А». Рассмешил я его, он спросил, что за зелёное строение у здания штаба, говорю «резервный гальюн», он мне: «Всеякие резервы слышал, а такой впервые». Посмеялись.

1-й зам. Командующего ТОФ вице-адмирал Балтин Э.Д. любил бывать у нас на КП во время учений, он прекрасный рассказчик и много порассказывал о своей жизни и службе за чашкой кофе. В 1990 году дивизия была преобразована в бригаду, на этом боевая деятельность окончилась.

Службу закончил по поговорке «Дальше ТОФа не пошлют, меньше Группы не дадут», начальником Тихоокеанской группы государственной приёмки кораблей ВМФ.

В городе Орле проживают мои сослуживцы по дивизии атомных подводных лодок, командир базы торпедного вооружения капитан 2-го ранга Вербицкий В.В, в своё время заместителем командира БТВ был коренной орловец капитан 3 ранга Чуев Г.В., мичман Кулажников В.В., высококлассный специалист по атомным реакторам, он и пригласил меня в Орёл.



Рубка пла «К-14» установлена в г. Обнинске Калужской области, как памятник подводникам действующим и погибшим (благодаря усилиям вице-адмирала Фалеева О.).

*С уважением к сослуживцам, однокашникам, друзьям  
А.П. Денисов*

**Вячеслав КОЛДОМОВ**

### **Капитан 1-го ранга\***

***В детстве он мечтал стать моряком. Его мечта осуществилась. Орловский мальчишка, который в детстве море видел только в кино, станет капитаном. Капитаном I ранга...***

Иван Щекотихин родился в победном мае сорок пятого. Орёл заживал раны, нанесённые войной. Город над Окой рос, поднимаясь из руин, а вместе с ним рос будущий моряк. Заветная мечта привела

\* Газета «Орловская правда», 31.05.2008 г.

его в морской клуб. Ребята учились ходить на шлюпках под парусом, на вёслах, а тихая Ока плавно несла свои воды куда-то далеко в безбрежную бесконечность, туда, где бури и штормы...

В 1962 году Иван окончил школу и уехал в Ленинград поступать в Высшее военно-морское инженерное ордена Ленина училище имени Дзержинского. Училище готовило инженеров-механиков для морского флота.

Система отбора курсантов в училище была жёсткой, но, как потом смог убедиться Иван, именно такой она должна быть для тех, кто решил связать свою судьбу с морем.

Сначала нужно было сдать экзамены, и те, кто успешно прошёл испытания, были зачислены... кандидатами в курсанты. После этого кандидатов отправляли на флот матросами. Целый год нужно было служить на корабле или подводной лодке. Это тоже экзамен, который выдерживали не все.

Ивана направили на Северный флот в город Полярный Мурманской области.

Матрос Щекотихин служил на дизельной подводной лодке, так называемого 633-го проекта. Иван не только прошел это испытание, но и получил очередное звание – «старший матрос».

И вот летом 1963 года те кандидаты в курсанты, которые выдержали испытания, были зачислены в училище. Им выдали курсантскую форму и предоставили месячный отпуск.

– Описать невозможно мои чувства, когда приехал в Орёл в новенькой форме: радость от встречи с родными, гордость за себя, что сумел преодолеть все трудности, гордость за военно-морской флот, – говорит Иван Михайлович.

Отпуск пролетел незаметно, началась учёба. Щекотихин учился на факультете, который назывался... специальный. Изучали на спецфакультете ядерные энергетические установки.

Направление было перспективным. Иван с головой окунулся в науку, мечтал создать реактор кипящего типа. На эту тему и писал дипломную работу. Диплом защитил на «отлично». Члены госкомиссии рекомендовали выпускнику училища заняться научной деятельностью. А вскоре Ивану Михайловичу и его двум сокурсникам поступило конкретное предложение: служить на космодроме Байконур.

А как же море, о котором он мечтал, и служба морского офицера?

Щекотихин отказался и, как отличник, имевший право выбора, попросил направить его на Северный флот. Его просьбу удовлетворили. Так он попал в город Заозёрск Мурманской области.

1-я Краснознамённая флотилия атомных подводных лодок. В её составе находилась первая советская АПЛ «Ленинский комсомолец». Впрочем, когда лейтенант-инженер Щекотихин начинал службу, уже появились подводные лодки второго поколения, более совершенные,

оснащенные крылатыми ракетами. На одну из таких лодок его и направили.

За пятнадцать лет службы на подлодках он был командиром группы управления ядерной энергетической установкой, командиром дивизиона, командиром электромеханической боевой части... Но даже когда его перевели в штаб дивизии, он продолжал выходить в море. За всё время службы – 15 дальних походов, из них три подо льдами



И.М. Щекотихин

Арктики. За первый «подлёдный» переход, который он возглавлял, Иван Михайлович был награжден орденом Красной Звезды.

Первый заместитель члена военного совета, начальник электромеханической службы 1-й флотилии атомных подводных лодок – такую должность занимал И.М. Щекотихин в течение многих лет до увольнения в запас. Эта служба отвечает за техническое состояние кораблей и подготовку личного состава к борьбе за живучесть при различных аварийных ситуациях, обеспечение ядерной безопасности. Капитан I ранга Щекотихин участвовал в ликвидации трёх аварий ядерных реакторов на АПЛ.

В 1985 году он был введён в состав экспертной комиссии по оценке вновь разработанных ядерных энергетических установок. От его решения зависело, бу-

дет та или иная установка запущена в производство.

С приходом к власти Михаила Горбачева в стране начались перемены. Военные моряки вскоре их почувствовали. В 1987 году было урезано финансирование ремонта АПЛ.

– Да это же приведёт к гибели нашей флотилии, – возмущались тогда офицеры.

Щекотихин и его сослуживцы произвели расчёты и наглядно, показали, что снижение финансирования приведёт к тому, что боеспособных АПЛ к 1995 году будет всего несколько единиц. Так оно и случилось.

Зима 1989 года. К дальнему походу готовится экипаж АПЛ «Комсомолец». Флагманские специалисты флотилии каждый по своему направлению проверяют подлодку. Проверяет её и Щекотихин. Он приходит к выводу: лодка к выходу в море не готова.

Щекотихин не ставит свою подпись в контрольном листе, требует устранить выявленные им недостатки.

Но его мнение было проигнорировано. «Комсомолец» вышел в море.

А через месяц произошла трагедия. Атомная подводная лодка погибла...

В начале девяностых из-за финансовых проблем офицеры стали досрочно увольняться в массовом порядке.

Иван Михайлович служил до конца положенного ему срока, а когда уже собрался увольняться, попросили остаться ещё на один год. Остался...

Через год капитан первого ранга всё же ушел в запас. Работал заместителем главы администрации Заозерска, а затем стал главой города.

Но пришло время возвращаться в родные места.

– Сын жил в Орле. Он женился, а позже у молодых родилась дочка Машенька. Они стали нас звать к себе в Орёл. На семейном совете мы с женой Татьяной Анатольевной посидели, подумали и решили покинуть Север. Так в 1999 году мы вернулись в Орёл, – рассказывает Иван Михайлович.

В настоящее время Щекотихин работает начальником отдела гражданской защиты Железнодорожного района ГУ МЧС России по Орловской области, автор более двадцати научных работ об эксплуатации ядерных энергетических установок, член президиума совета ветеранов Железнодорожного района, ветеран подразделения особо-го риска. Насчет последней «должности» стоит сказать немного подробнее. В это подразделение входят люди, работавшие на полигонах Семипалатинска и Новой Земли или участвовавшие в ликвидации ядерных аварий на военных объектах.

Он активно участвует в военно-патриотическом воспитании молодежи через общественную региональную организацию «Флоту – быть!».

В детстве он мечтал стать моряком. Его мечта осуществилась. Теперь он делает всё для того, чтобы она осуществилась у нынешних мальчишек и девчонок, которые пока ещё только готовятся в свой дальний поход.

**Геннадий Русаков\***

### **От матроса до комбрига**

Родился я в феврале 1942 года в пригороде г. Баку в Азербайджане. Мама – Александра Фёдоровна 1906 г.р., папа – Иван Васильевич 1901 г.р. Мне было полтора месяца жизни, когда отец ушёл на фронт и увидел я его через 11 лет. В 1953 году, я летом был в пионерском ла-

---

\* Русаков Геннадий Иванович – капитан 1-го ранга.

гере, приехала мама и представила: «Гена! Это твой папа!» Отец прижал меня к себе. Никаких чувств у меня к нему не было, видимо я был уже в возрасте, когда в отцовской ласке не нуждался.

Прошли годы. Учился я в основном на тройки, но в 10-м классе меня, как говорится «прорвало». Я поступил на работу и стал учиться в вечерней школе в пос. Разино. В 1961 году окончил с отличием 10-й класс. Мне к тому времени уже исполнилось 19 лет и военком предложил поступать в Каспийское высшее военно-морское училище имени Кирова находящееся в пригороде г. Баку в пос. Зых на берегу Каспийского моря.



Капитан 1-го ранга Г.И. Русаков.  
1989 год

С тех пор моя судьба связана с Военно-морским флотом.

После сдачи экзаменов и поступления в училище наш курс в полном составе был отправлен в г. Севастополь в учебный отряд.

Проходя строевую подготовку нас научили отдавать воинскую честь старшим по званию. Тогда я несколько возмущался – зачем эта маршировка по 3–4 часа в день. Потом я понял, что это нужно для отработки безприкословного подчинения начальникам и старшим по воинскому званию.

После учебного отряда нас «раскидали» по кораблям бригады эсминцев на различные боевые посты. Прослужив 8 месяцев на эсминце

«Безупречный» нас всех вернули в училище. В этот период с курса «отсеялись» 3 или 4 человека, которые остались дослуживать срочную службу на Черноморском флоте.

Прошли 5 лет курсантской учёбы. После каждого курса нас отправляли на морскую практику на Северный или Балтийский флот.

В конце марта 1967 года состоялся наш выпуск. Я получил диплом штурмана-инженера с присвоением воинского звания лейтенант.

Вспоминаю беззаботные курсантские годы. Жизнь по распорядку. Как и все наши предшественники, мы иногда бегали в «самоволки» по делам сердечным. К тому времени я уже женился.

В мае 1967 года, с женой и 8-месячным сыном, я прилетел в г. Владивосток и получил распределение в 171-ю бригаду дизельных подводных лодок, базирующуюся в бухте Нечаево г. Магадана.

Прослужив 4 года я вырос от должности штурмана до старшего помощника командира дизельной подводной лодки «С-286», от лейте-

нанта до капитан-лейтенанта. Дважды прошёл боевую службу и одно боевое дежурство в бухте Бечевинка на Камчатке. Огромное впечатление произвели на меня снежные камчатские сопки.

Интересно, что зимой несколько километров дороги от дивизиона подводных лодок пробивалась бульдозерами. Образовывался туннель высотой в 2–2,5 метра и чтобы разъехаться с встречным транспортом нам приходилось лопатами делать «карман» или ступеньки для поднятия наверх.

Когда в эти годы я прилетал в отпуск, мои друзья загадочно спрашивали за что меня «сослали» на Колыму. Кстати Магадан – очень красивый город. А какие красивые лица у местных жителей! Особенно у девушек и женщин. Большинство населения края в то время – это бывшие осуждённые в 20–50-х годах, «осевшие» в Магаданской области. Это были, наверное, люди отчаянные и смелые, не принявшие советскую власть. Я где-то читал, что такие люди имеют ярко выраженные правильные черты лица и «контуры» тела.

В 1971 году, приехав в Ленинград на командирские курсы, всматриваясь в лица горожан, я получил подтверждение того, что красивых людей в этом городе меньше, чем в Магадане.

Целый год я провёл в цивилизации. Трамваи, троллейбусы, вокзалы, музеи, сказочно красивый Невский проспект, мосты и львиный мостик, на котором мне пришлось стоять бесчётное количество часов и дней в поиске снятия квартиры. В то время это было место, куда приходили люди, в основном военнослужащие, которым необходимо было временное жильё и жители города, которые это жильё сдавали. Цены были разные, от 25–60 рублей в месяц, в зависимости от площади и места нахождения жилья.

ВСОЛК ВМФ – 6-е Высшие специальные классы на Заневской площади в Ленинграде. Занятия проходили примерно с 8.30 до 18.00 часов. Преподаватели – бывшие командиры подводных лодок и надводных кораблей, командиры соединений и флотилий. Было много интересных рассказов о службе: отработка выхода в торпедные и ракетные атаки, организация погружения и всплытия, форсирование минных полей и т.д.

Особенно мне запомнился преподаватель капитан 2-го ранга Зайонц (имя и отчество не помню). Это был АСС! Он всегда приходил в аудиторию заблаговременно. Рисовал устройство видов вооружения подводных лодок, тактику его использования и с началом лекции читал её без конспекта. Мы еле успевали за ним записывать, практически не поднимая головы.

Вскоре была организована группа баллистиков. Мне предложили в неё войти и я дал согласие. В группе было всего 8 человек. Нас учили устройству и тактике использования баллистических ракет на ракетных атомных подводных лодках.

В июне 1972 года, сдав экзамены, я получил назначение на Северный флот помощником командира на АПЛ 667-А проекта. На этой должности я был более 2-х лет. Сложно было переучиваться. Нужно было сдавать зачёты на самостоятельное управление АПЛ, а это зачёты в дивизии, флотилии и на флоте флагманским специалистом, собеседование с командованием флота.

В то время командующим Северным флотом был адмирал флота Чернавин Владимир Николаевич. Удивительный человек, умный и волевой. Когда он выступал с трибуны без всяких шпаргалок, текст его выступления можно было сразу отправлять в печать без редактирования и поправок. В своё время ему заслужено было присвоено звание Героя Советского Союза.

После собеседования, приказом командующего Северным флотом, я был допущен к самостоятельному управлению АПЛ проекта 667-А с 16-ю баллистическими ракетами на борту.

В 1975 году я назначен старшим помощником командира. Это сложная и ответственная должность. В мои обязанности входила организация службы у причала на базе, в море в надводном и подводном положениях, организация использования оружия, подготовка личного состава, воспитательная работа, взаимодействие боевых частей и т.д.

В 1977 году, приказом Министра обороны я был назначен командиром АПЛ 667-А проекта.

В период с 1973 по 1979 годы я совершил 4 боевые службы по 78 суток в Атлантическом океане. Было очень интересно. После прохода Фареро-Исландского рубежа акустики слушали океан и создавалось такое впечатление, что ты находишься в лесу, где множество животных и птиц. Можно было услышать свист, рёв, хруст, чавканье и другие звуки.

В 1977 году я поступил в академию ВМФ в Ленинграде на командный факультет. Два года прошли быстро. В конце июня 1981 года состоялся выпуск. Я получил назначение на должность командира ТРПК-СН ТК-12 с 20-ю баллистическими ракетами, водоизмещением 45 тысяч тонн. Осенью надо было приступить к формированию экипажа на основе 13-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок в губе Оленья.

Крейсер ТК-12 был заложен в 1980 году и его готовность на осень 1981 года составляла не более 30%. В связи с этим срок формирования экипажа был перенесён на весну 1982 года.

Параллельно с ТК-12 строился подводный крейсер «К-51» с 16-ю баллистическими ракетами водоизмещением 17 тысяч тонн. Корабль головной. Его заложили 23 февраля 1981 года и по инициативе рабочих «Севмаша» дали ему имя 26-го съезда КПСС. Экипаж корабля формировался осенью 1981 года.



Меня уговорили перейти командиром на «К-51», пообещав, что я могу получить звезду на грудь и «меху» на погоны, что, к сожалению, так и не произошло. По окончании испытаний «К-51» в 1986 году было послано представление на меня на орден «Октябрьской революции», а наградили орденом Красной звезды.



Первый подъём флага на АПЛ 971 проекта «Волк»,  
конец 80-х гг.

Должность командира «К-51» была «вилка» – капитан 1-го ранга – контр-адмирал. Пока учились в учебном центре г. Палдиски (Эстония) два года и 2 года испытаний должность стала не адмиральской. Наш «уважаемый» президент Горбачёв М.С. сократил к 1986 году почти 1,5 тысячи генеральских и адмиральских долж-

ностей.

Пользуясь случаем, хочу выразить большую признательность и благодарность офицерскому, мичманскому и старшинскому составу 1-го экипажа РПК СН «К-51» «Имени 26 съезда КПСС» за безаварийное проведение испытаний техники и в целом подводного крейсера. Я их всех помню и горжусь, что профессионалы такого уровня были в экипаже корабля. Это командиры боевых частей и служб на 1985 год:

1. капитан 2-го ранга Голованов В.В. – старший помощник командира;
2. капитан 3-го ранга Бабаев П.М. – СПК по боевому управлению;
3. капитан 3-го ранга Гладких А.А. – помощник командира;
4. капитан 2-го ранга Капитонов А.Ф. – заместитель по полит. части;
5. капитан-лейтенант Шимитов А.В. – штурман, командир БЧ-1;
6. капитан 3-го ранга Рогозин М.А. – командир ракетной БЧ-2;
7. капитан-лейтенант Коновалов Н.Г. – командир торпедной БЧ-3;
8. капитан 3-го ранга Фазыльянов М.С. – командир БЧ-4, связист;
9. капитан 2-го ранга Борихин Н.В. – командир БЧ-5, механик;
10. капитан 3-го ранга Коваленко В.В. – командир 1-го дивизиона БЧ-5;
11. капитан 3-го ранга Спиринов В.С. – командир 2-го дивизиона БЧ-5;
12. капитан 3-го ранга Доленко Б.И. – командир 3-го дивизиона БЧ-5;
13. капитан 3-го ранга Фунтов С.Н. – начальник РТС;
14. капитан 3-го ранга Степанов Е.А. – начальник хим. службы;
15. майор медицинской службы Лавренчук В.П. – начальник мед. службы.

Эти офицеры и их подчинённые обеспечили пуски баллистических ракет в надводном и подводном положениях на дистанцию более 10 тысяч километров с высокой точностью попадания.

В сентябре 1986 года на «К-51» был совершён поход под льдами в район Северного Полюса с всплытием в позиционное положение.

Северный Ледовитый океан – это не сплошное поле льда. Встречаются полыньи различных размеров, где можно всплыть в надводное положение. Однако таких мест на Полюсе не так много.

Переход к Северному полюсу и возвращение обратно осуществлялись на глубинах не менее 200 метров, поскольку на пути встречались айсберги, сосульки которых порой свисают на глубину до 200 метров. Ранее были случаи столкновения с ними подводных лодок с повреждением корпуса и боевой рубки корабля.



На Северном Полюсе, октябрь 1986 г.

После этого похода я был назначен начальником штаба 339-й ОБРПЛ в г. Северодвинске. Командовал бригадой капитан 1-го ранга Сальников Леонид Михайлович. Это был подводник «от Бога».

В 1988 году контр-адмирал Сальников ушёл на повышение, а я был назначен командиром 339-й ОБРПЛ. В течении 4-х лет мне пришлось участвовать в испытаниях 32 подводных лодок 11 проектов.

В 1993 году, по моей просьбе, я был уволен в запас. Начался разгул ельцинской демократии. Начались проблемы с выплатой денежного довольствия, питанием личного состава, снабжением форменной одеждой и др. Флот встал у причалов в ожидании утилизации.

В приказе ВРИО командира Беломорской Военно-морской базы контр-адмирала Пахомова, по случаю моего увольнения, меня наградили ценным подарком, вручение которого я до сих пор жду.

После выхода на пенсию, мы с женой выбрали местом постоянного жительства её родину – Малоархангельский район Орловской области.

Р.С. РПК СН «К-51» впоследствии был переименован в «Верхотурье» (город в Свердловской области). Корабль и сейчас в строю. Успешно выполняет задачи боевой подготовки.

*Март 2016 года*

Владимир Бобков

## Анатолий Горбачёв – моряк с душой поэта



А.Н. Горбачёв  
Капитан 1-го ранга

В Ливенском краеведческом музее есть зал знаменитых земляков. На двух экспозициях: одна посвящена землякам подводникам, где центральное место занимают документы первого в истории Орловщины командира ракетного подводного крейсера стратегического назначения, капитана 1 ранга Горбачёва Анатолия Николаевича – член-корреспондента АН СССР. В наши дни он академик Российской Академии Словесности (ведущей своё начало от великого Г. Державина), профессор Литературного института и лауреат литературной премии имени Ф. Ушакова, автор 9-ти томного собрания сочинений «Моя Вселенная».

В первый день 1938 года в молодой семье путевого обходчика Николая Горбачёва ст. Студёная в ливенской больнице появился на свет надежда и наследник, первенец, сын Анатолий. Врач – легенда города – Баженов П.С., принимая роды у Екатерины Горбачёвой сказал молодой маме, что на свет появился не просто мальчик, а морской волк. Почему Пётр Саввич сделал такой вывод? Не понятно. В роду Горбачёвых ни кто ни как не был связан с морским делом, а большинство родных с малых лет занимались крестьянским трудом и глубоко понимали и любили природу, жили её приметами. В начале XX века некоторые из них ушли в рабочий класс, прежде всего на железную дорогу, где нашёл своё место и отец Анатолия Горбачёва.

Но пророчество врача, рассказанное сыну мамой, стало для Анатолия основой при формировании цели – стать офицером военноморского флота. Да и деревня, не давая забыть о предсказании доктора, звала его моряком. Анатолий, не видя перед собой практического примера морского служак, открытой и честной душой понимал, что для достижения цели нужна прежде всего твёрдая воля и глубокие знания всех предметов школьной программы.

В детские годы становление волевых качеств подростка порой идёт по кривой дорожке хулиганских или безрассудных поступков. На прямую дорогу служения Отечеству из детских штанишек выходит тот, кто вовремя сумеет разглядеть, что к волевым качествам относятся такие, которые приносят пользу Родине, близким, что основой патрио-

тизма личности становятся те действия, которые украшают не абстрактно Родину, а объективно обогащают в первую очередь то место, где зарыт пупок личности. Таков Анатолий Николаевич – заводила в детских шалостях, но пионер, комсомолец. В числе немногих ровесников, не смотря на безотрадную безотцовщину, идёт во имя среднего образования и цели жизни за 30 км в г. Ливны во 2-ю среднюю школу. Здесь, опираясь на дружный коллектив преподавателей он сформировал прочную стартовую основу для достижения цели – стать офицером Военно-Морского Флота СССР. Определённый вклад в его формирование внесло общение с отцом Бочарова Николая Павловича, да и самого героя ему довелось видеть и разглядеть с близкого расстояния Золотую Звезду Героя Советского Союза. А Ливны с тех лет для него олицетворяют великую Родину и являются мерилем поступков. В последующем он напишет, что здесь на Орловщине

«...детских лет друзья,  
И вечные орловские края,  
И эта мудрость доброго народа,  
И этот шелест светлого ручья».

А затем добавит: «Пьянейте, как я, от глотка воды из орловских колодцев».

В наши дни старшее поколение сетует, что молодёжь идёт не туда, что она не помнит подвигов отцов и дедов. При разговорах с Анатолием Горбачёвым меня удивляло его трепетное отношение к родителям. Фактически отца он не должен был знать, ведь когда ему было всего три года, Николай Горбачёв ушёл на войну и отпуска с неё не получил – погиб в 1943 году, под Ленинградом. Более того, когда пришли в родные места, в село Баранчик, немцы то из-за того, что его отец был коммунистом, фашисты по указке предателя, поставили его маму и четырёхлетнего мальчика Толю в группу односельчан для расстрела. Казалось бы Анатолий Николаевич должен был затаить обиду на отца, ведь из-за его взглядов и убеждений он едва не стал мишенью убийц и насильников XX века. Но эта война агрессоров с женщинами и детьми возвысила отца в глазах ребёнка...

Укрепление патриотических качеств земляка продолжилось в военно-морских учебных заведениях, которые он оканчивал только на отлично. Однако его не устраивало быть в числе лучших, он должен быть лучшим лидером, флагманом, вперёдсмотрящим.

Один пример. После окончания училища он прибыл для продолжения службы на подводную лодку и после доклада командиру новичок дерзнул заявить сдать экзамен на штурмана. Седой капитан, удивлённый дерзостью новичка, всё-таки отдал приказ принять у лейтенанта Горбачёва экзамен. Не ведал лейтенант, что экзаменовывать его будет один из лучших штурманов за всю историю ВМФ – Владимиров. Всю ночь будущий адмирал ставил навигационные задачи нашему земляку

ку. Утром он доложил командиру, что экзамен лейтенант сдал. Командир бригады легендарный адмирал Маслов приказал допустить новичка к штурманским обязанностям. Это был единственный случай в истории Краснознамённого Северного Флота.

Однако Горбачёв А.Н. не стал притчей во языцах, а по утверждению его командиров и начальников, он остался в памяти североморцев «легендой не только, как пример блестящего решения самых сложных оперативно-тактических задач, но и как честный, бескомпромиссный и смелый офицер, не боявшийся сказать правду флотоводцам-полководцам и вождям, включая Главкома ВМФ и Министра обороны или члена Политбюро ЦК КПСС».

А наш герой вскоре – первый заместитель командира корабля (и какого подводного корабля!) – первого подводного атомохода «Ленинец». Здесь ему ставится задача сдать теоретический экзамен на командира подводной лодки. И здесь, как и при допуске к штурманской службе на флоте определены сроки подготовки. Анатолий Николаевич сдаёт теорию досрочно. А в советское время подбор командиров шёл очень тщательно. Кандидат проходил ряд очень принципиальных комиссий, а заканчивалось это «сито» на самом верху – в ЦК КПСС с личным участием кандидата.

Крестьянский сын взошёл на командирский мостик ракетного подводного крейсера стратегического назначения первым из орловчан и повёл свой корабль только впереди кораблей флота. Несколько лет его РПКСН признавался победителем социалистического соревнования на Северном флоте.



Этим атомным ракетоносцем командовал в 1972–1974 годах наш земляк

На этой должности Анатолий Николаевич стал мудрым учителем и добрым, но строгим отцом для каждого члена экипажа. Морская служба не позволяет спрятаться за чью-то спину ни командиру, ни матросу: на подводном крейсере всё как на ладони и нет скамейки запасных. Нравствен-

ная составляющая личности здесь становится вровень с профессиональной подготовкой. Однако нравственное поведение не препо-

даётся в учебных заведениях, а передаётся от старших поколений младшим в ходе повседневной жизни. Но высокие моральные ценности впитывает не каждый наследник, а только тот, кто поставил перед собой высокую цель служения Отечеству. Понимая своё дело – службу на флоте, как постоянную обязанность оберегать мирный труд ликой Родины, Анатолий Николаевич в каждый её миг был для подлинным примером патриотизма, мужества и собранности.

Мне довелось прочитать о нашем земляке отзывы нескольких адмиралов. Например, адмирал Чефонов О.Г.: *«...на штабной должности, требующей иногда бездумного, безвольного подчинения воли начальника, Анатолий Горбачёв не потерялся, проявил свойственные ему целеустремлённость, деловую принципиальность, предлагал конкретные и чёткие решения проблем. Прежде всего по повышению скрытности действий группировки РПК СН в различных районах Атлантического, Тихого и Северного океанов».*

Вот оценка морской деятельности орловчанина адмиралом Дрожжиным Г.Е., ставшим после выхода на пенсию членом СХ и СП России и международного СХ, членом Ассоциации флотской прессы г. Санкт-Петербург: *«Именно такие офицеры флота, для которых власть Дела, которому они служили, превыше всего, спасали мир на земле в течение Великого противостояния (1945–1990 гг.). Они не позволили американским властям не только реализовать их конкретные, спланированные Белым домом и Пентагоном стратегические операции нападения на нас, но и пресекли многочисленные агрессии США против других стран».*

Но и пенсия не стала временем отдыха нашему земляку. Душа его запела и заговорила стихами и он стал автором более 40 тысяч афоризмов, в которых всесторонне раскрыл, то чем жил на флоте и в первую очередь такие понятия как «Родина», «патриот», «патриотизм». А. Горбачёв эти понятия окрашивает только возвышенными, превосходными словами. Именно об этом тихо, но внятно и чётко заявил поэт в 9-томном собрании сочинений. Здесь в полный голос заявлена его нравственная позиция, сформулированы пути движения вперёд государства и роли народа в возвращение Родины на рельсы процветания и развития. Его кредо далеко не все россияне понимают и признают. Но это не останавливает земляка. История государства российского богата примерами не принятия великих личностей, в числе которых всегда были наши земляки. Прежде всего – это партизан 1812 г. и поэт Д. Давыдов, учёный-энциклопедист Н. Данилевский, учёный экономист и богослов С. Булгаков. Но они не свернули с намеченного ими пути. Таков и первый командир ракетного подводного крейсера стратегического назначения орловец и ученик ливенских учителей Горбачёв Анатолий Николаевич. В наши дни на его малой родине в с. Баранчик сооружается имение-музей его имени.

Вероника Звоненко

## Погружение\*



Капитан 1-го ранга  
О.Г. Слепец

О службе в подводном флоте и судьбе атомной подводной лодки «Орёл», которой недавно исполнилось 15 лет, рассказывает её бывший командир – капитан 1-го ранга **Олег Георгиевич Слепец**.

### Поцелуй кувалды

– Первое впечатление о подводном флоте я получил будучи курсантом Черноморского высшего военно-морского училища имени Нахимова, – говорит Олег Георгиевич. – Практиковаться меня отправили на уникальную дизельную подводную лодку, которая была предназначена для нестандартных погружений на большие глубины. Сравнить теорию с практикой было интересно, но вместе с тем и страшно. В основном, когда в корпус корабля поступала вода (лодка была уже не новой и на глубине часто трещала), казалось, что судно не выдержит давления.

Масса впечатлений осталась от ритуала посвящения в подводники – пришлось выпить пол-литра забортной морской воды. Помню, после посвящения сутки не ел: было чувство, что организм полностью состоит из соли и йода. Но на этом ритуал не закончился. Будущий подводник должен поцеловать раскачивающуюся кувалду. Это тест на сообразительность. Чтобы не выбить себе зубы, надо поймать момент, когда кувалда уже на излете. Мои зубы остались целы, но некоторые курсанты после «поцелуя» отправлялись к стоматологу.

### Встреча с «Орлом»

На Северный флот я попал уже после окончания училища, – продолжает свой рассказ Олег Георгиевич. – Меня распределили в 11-ю дивизию подводных лодок (ПЛ) первой флотилии. Именно эти суда американцы называют уничтожителями авианосцев (кораблей, несущих авиацию). Подводная лодка «Орёл» пришла в состав Северного флота в 1994 году, тогда ей было присвоено имя нашего города, а меня назначили помощником командира судна. В то время корабль достаточно часто ходил в море и выполнял боевые задачи.

\* Источник: «Просторы России», 23 января 2008 года.

### **Боевой выход**

Описать состояние, в котором находишься во время боевого задания, довольно сложно. Представьте, что вы в огромной тёмной комнате вслепую ищете своего противника, который находится здесь же. Приходится полагаться только на интуицию, смекалку экипажа и, наверное, удачу. При выполнении боевой задачи у капитана подводной лодки есть всего пять секунд на обдумывание маневра и принятие решения. В противном случае можно считать, что лодка и весь экипаж погибли. Ни в одном роде войск так быстро ориентироваться в ситуации не приходится.

### **Негласное противостояние**

Когда меня спрашивают о степени сложности и опасности службы в подводном флоте, я привожу один пример. Во время Второй мировой войны в фашистской Германии был принят негласный закон, по которому офицеры всех родов войск стоя приветствовали офицеров подводного флота. В Советском Союзе такого правила не было, поскольку наши подводники не имели права называть свой род войск и носить свою форму вне секретных частей. Вторую мировую прошли единицы русских моряков подводников.

Однако наземные войны начинались и заканчивались, а негласное противостояние под водой продолжается и по сей день. Долгое время эта информация была скрыта под толщей воды. Сравнительно недавно начали появляться фильмы, книги и другие источники, в которых об этом упоминается.

Если говорить о наших наиболее достойных противниках, то это американцы. Суть подводной борьбы состоит в том, чтобы прогнать неприятеля из своих территориальных вод. А если встреча произошла в нейтральных водах – как можно дольше следить за чужой подлодкой, не обнаруживая себя. Такое слежение может длиться несколько минут. Чем дольше слежение, тем выше мастерство экипажа и, соответственно, возможность первыми нанести удар.

Спор о том, чей подводный флот лучше, между Россией и Америкой не окончен. И подлодка «Орёл» сейчас играет в этом противостоянии свою роль.

Но было время, когда нам пришлось её спасать.

### **Спасение «Орла»**

Примерно перед гибелью подводной лодки «Курск» на «Орле» заметили некоторые технические дефекты. Вероятно, ошибку допустили ещё на заводе. Потребовался дорогостоящий ремонт, а денег не было. Встал вопрос о полном прекращении финансирования «Орла». Судно должны были списать, а всё оборудование перенести на другие корабли. Тогда я уже был капитаном «Орла» и имел право голоса. Мы



начали бороться. Обращались к губернатору Орловской области, Министру обороны, главнокомандующему Морским флотом РФ, в Совет Федерации. Просили: сохраните «Орёл». И нас услышали – деньги на ремонт были выделены.

В прошлом году подводная лодка «Орел» стала кораблем боевого дежурства. Сегодня на Северном флоте лодок такого класса в хорошем состоянии уже не осталось.

### Легендарный крейсер

Определенную роль в спасении «Орла» сыграли знаменитые традиции российского флота: первый русский военный корабль, положивший начало развитию военно-морского дела в России, был построен в 1667 году и носил имя «Орёл». Со временем сложилась традиция присваивать старое имя кораблю, приобретенному на замену списанному или погибшему судну. Кораблей с таким названием в российском флоте в разное время насчитывалось около пятидесяти.

В свое время я собираю истории других судов с этим именем, – говорит Олег Георгиевич. – Одна из них связана с крейсером «Орёл», который участвовал в Цусимском сражении.

Внук штурмана этого корабля мне рассказал, как погиб крейсер.

По воспоминаниям матросов этого корабля, 14 мая 1905 года в 15 часов 40 минут снаряд японцев ударил в броневую крышу рубки. Осколками снаряда был тяжело ранен командир крейсера **Николай Юнг**. Командование взял на себя старший офицер Шведе. В это же время поступил приказ адмирала Небогатова: сдать крейсер японцам. Шведе опустил русский флаг в знак капитуляции.

Японцы взяли «Орёл». От Юнга тщательно скрывали этот трагический факт до самой его смерти 16 мая 1905 года. Судно поставили вдали от порта, чтобы не было слышно никакого шума с берега. Вся команда осталась на корабле и вела себя так, будто крейсер вышел из сражения и до сих пор находится в море.

Так как в сдаче корабля капитан не принимал участия, офицеры решили похоронить его как настоящего героя. И японцы, потрясенные героизмом русских моряков, согласились. Они понимали, что сам капитан ни за что не сдался бы в плен. Он скорее утопил бы корабль и принял смерть вместе с ним.

### Морское братство

В 2005 году Олег Георгиевич закончил службу и переехал в Орёл. В прошлом году стал заниматься развитием нацпроектов в аграрном секторе области. Сегодня он – технический директор ОАО «Знаменский селекционно-гибридный центр» по направлениям растениеводства и животноводство.

– После окончания службы я ещё раз на деле столкнулся с таким понятием, как «морское братство», – говорит Олег Георгиевич. – Когда

по работе пришлось обратиться в Министерство природных ресурсов РФ, как только там узнали, что я бывший подводник, мне помогли решить все вопросы.

### **Редакционная справка:**

Капитан 1 ранга **СЛЕПЕЦ Олег Георгиевич**, родился 5 апреля 1964 года в дер. Ушаново Медведевского района Марийской АССР, русский, образование высшее.

С 1971 по 1981 год учился в средней школе № 17 г. Кременчуга Полтавской области УССР.

С сентября 1981 года по июнь 1982 года работал смазчиком транспортного цеха Кременчугского нефтеперерабатывающего завода. Одновременно учился на вечернем факультете Кременчугского филиала Харьковского политехнического института по специальности «Автомобили и тракторы». Закончил 1 курс.



С 1982 года по 1987 год обучался в Черноморском высшем военно-морском училище им. П.С. Нахимова (г. Севастополь).

С августа 1981 по июль 1982 года – трудовая деятельность смазчиком Кременчугского нефтеперерабатывающего завода.

С сентября 1987 года – командир группы ракетной боевой части на атомных подводных крейсерах войсковой части 90430.

С октября 1992 года – помощник командира на атомных подводных крейсерах войсковой части 90430.

С декабря 1993 по сентябрь 1995 года – помощник командира АПРК «Орёл».

С 1995 года по 1996 год проходил обучение на 6-х Высших специальных офицерских командирских классах ВМФ по специальности «командир подводной лодки».

С января 1997 года по 2001 год – старший помощник командира АПРК «Орёл».

2001–2004 годы – командир АПРК «Орёл».

В 2005 году уволен в запас.

22.05.2004 года приказом Министра обороны РФ № 0248 от 22.05.2004 года уволен с военной службы с зачислением в запас в связи с организационно-штатными мероприятиями с правом ношения военной формы одежды.

Последнее звание – капитан 1 ранга.

С сентября 2004 года по декабрь 2006 года – директор Государственного учреждения «Национальный парк «Орловское полесье».

С января 2007 года по февраль 2010 года – технический директор ООО «Знаменский селекционно-гибридный центр».

В настоящее время – заместитель генерального директора по развитию ООО «Единая Национальная Диспетчерская Система – Орёл».

В 2007 году закончил Орловский государственный университет (заочная форма) с присуждением квалификации «экономист» по специальности «Финансы и кредит».

Женат. Дети – дочь и сын. Проживает в г. Орле.

Награждён орденом «За военные заслуги» и медалями.

**Вячеслав Колдомов**

## **Океанское мышление\***



Капитан 2-го ранга  
В.А. Беляев

*Чуден Днепр при тихой погоде. Река плавно несет свои воды мимо города Дорогобужа Смоленской области куда-то далеко за горизонт — туда, где моря и океаны, которые Валентин Беляев обязательно увидит, когда вырастет. Уже в детстве он знал, что, став взрослым, свяжет свою судьбу с морем. Другие варианты жизненного пути им даже не рассматривались...*

1976 год. Балтийский флот. Мичман Беляев назначен командиром взвода мор-

ской полковой связи. Позади два года учёбы в школе техников ВМФ и несколько месяцев службы в должности начальника радиостанции.

– В моём подчинении было около тридцати человек. Уже тогда я понял, какую огромную роль играет человеческий фактор, как много зависит от взаимоотношений, которые командир выстраивает со своими подчиненными, – вспоминает В.А. Беляев.

А вышестоящие над ним командиры увидели, что 21-летний мичман не только хорошо разбирается в технике, но и умеет создавать особую психологическую атмосферу в коллективе, которая, в свою очередь, положительно сказывается на боеготовности подразделения.

\* Газета «Орловская правда», 18.03.2009 г.

Но, чтобы стать настоящим знатоком человеческих душ, – нужно было учиться и учиться.

Он подаёт документы в Киевское высшее военно-морское политическое училище. Конкурс был большой, но Валентин Беляев успешно сдал экзамены и был зачислен в учебное заведение. В 1983 году он закончил его с отличием и получил назначение на Черноморский флот. Служил на подводных лодках. Служил честно и добросовестно, как подобает офицеру.

Но тут задули ветры перемен. Кто мог представить, какие бури и штормы они принесут? От такой политической непогоды не спасёт срочное погружение. Делили флот, делили Чёрное море, делили морскую славу своих сиятельных предков.

Так просто: выйти и зачитать перед строем текст присяги на украинском языке. И вот тебе уже и льготы и преференции. Новоиспеченное правительство «незалежной и самостийной» тогда не скупилось на поддержку своих моряков. Некоторые бывшие советские офицеры перешли на службу в Украинский флот.

Беляев, так поступить не мог. Он подал рапорт о переводе на Северный флот.

Суровый Кольский полуостров после непростых испытаний, выпавших на долю моряков-черноморцев, казался оплотом твёрдости и незыблемости русских флотских традиций.

Служил в штабе, а в 1996 году был назначен заместителем командира по воспитательной работе атомного подводного ракетного крейсера «Орёл». Примерно в это же время командиром АПРК «Орёл» был назначен Виктор Анатольевич Осекин.

Середина девяностых. Либеральное правительство поддерживало армию и флот больше на словах. Боеготовность частей снижалась, материальная база не обновлялась, офицеры из-за низких зарплат увольнялись в запас. Рыночная стихия не обошла стороной и «Орёл».

– Мы стали думать с Виктором Анатольевичем о том, как сделать так, чтобы улучшить положение матросов, офицеров. Вот тогда я и написал письмо в вашу газету, – вспоминает Валентин Алексеевич. – Приехал корреспондент «Орловской правды», познакомился с нашей службой, посмотрел на наше житьё-бытьё, написал статью, с которой ознакомились в администрации Орловской области, мэрии города Орла.

В жизни «Орла» начался новый период, который продолжается до сих пор, и хочется верить, что он продлится долго. О тесных шефских связях Орла с «Орлом» наши областные СМИ писали неоднократно. И дело, наверное, не только в прочной материальной помощи, которую оказывало и оказывает руководство города и области подшефному кораблю. Стало доброй традицией отправлять орловских парней служить на подводную лодку. Отправлять с напутственными словами мо-

ряков-подводников, ветеранов Великой Отечественной войны, представителей власти.

– У нас сложился костяк, который составляли орловские матросы. И я в своей работе опирался на них. Когда 18-летний парень служит на корабле, который носит имя его родного города, он старается оправдать доверие своих земляков, чей покой охраняет, – сказал Валентин Алексеевич.

За время службы Беляев несколько раз приезжал в Орёл. Город ему понравился. Он приятно удивился тому, что в нашем сухопутном Орле живёт много людей, которые в свое время служили на флоте.

– Вам нужно свою организацию создать, – как-то сказал он, общаясь с офицерами запаса в один из своих визитов в Орёл.

– А вот уволишься в запас, переезжай в наш город и создавай, – полушутя-полусерьёзно сказал кто-то из моряков. Шутливый, ни к чему не обязывающий разговор оказался пророческим.



В 2001 году капитан II ранга В.А. Беляев уволился в запас и с семьей переехал в наш город. В 2002 году была создана Орловская общественная региональная организация «Флоту быть!». Возглавил ее Валентин Алексеевич Беляев.

Он сумел сплотить вокруг себя единомышленников, которые конкретными делами подтверждают величие наших флотских традиций.

Установлен памятный знак на «Поле матросской Славы» в Дмитровском районе, создан клуб военно-патриотического воспитания молодёжи «Морской котик» в школе № 45. Члены организации активно

работают с юными моряками орловских школ № 10 и № 31, проводят различные мероприятия по военно-патриотическому воспитанию молодёжи.

Ещё одно направление в работе – помощь в трудоустройстве морякам, уволенным в запас.

Наш разговор с Валентином Алексеевичем происходил в его рабочем кабинете (он работает начальником отдела ФГУ «Орловский ЦСМ»). Своего помещения у организации «Флоту быть!» нет. Последнее место дислокации – администрация Советского района, но оттуда их «попросили».

– Конечно, нам есть где собираться. У нас много друзей и единомышленников. Никогда не отказывают руководители военно-исторического, краеведческого музеев. Спасибо им огромное. Но, согласитесь, для такой организации не иметь своего помещения даже как-то не солидно.

В ходе беседы выяснилось, что и финансирования у организации нет. Да и вообще много чего нет. Мечта Беляева – возродить морской клуб в Орле. В пятидесятых–шестидесятых такой клуб был. Сколько тогдашних орловских пацанов получили здесь путёвку в большое плавание? Трудно сосчитать. Но даже если не все стали из них моряками, все стали настоящими людьми.

Есть энтузиасты, готовые заниматься с детьми, уберечь молодёжь «от улицы», и передать им свои знания и опыт, в том числе и в морском деле.

– В 10-й школе находятся два яла. Дети их зашпаклевали и покрасили. Готовятся к плаванию. А вёсел нет! Сломались. А они сейчас больших денег стоят.

– И как будете решать эту и подобные проблемы? – поинтересовался я.

– Как всегда. Обзваниваю руководителей предприятий, организаций. А с вёслами обещал помочь директор одного предприятия, бывший морской пехотинец. К счастью, отзывчивые люди есть везде, люди, влюбленные в море, люди, с океанским мышлением.



Виталия Плахова

## Подводная одиссея\*

*19 марта в нашей стране отмечается День моряка-подводника. О своей службе на субмаринах, в том числе на атомном подводном ракетном крейсере К-266 «Орёл», ее исторических традициях «ОВ» рассказал бывший заместитель командира этого корабля Валентин Беляев.*

### Породниться с океаном и железом

– Впечатления от выхода в море сложно описать словами, – говорит Валентин Беляев. – Мое первое погружение состоялось в 1987 году, когда я служил на Черноморском флоте на дизельной подводной лодке С-243. Субмарина была не новой (постройки 1956–1957 годов прошлого века). Помню, как трещал её корпус при погружении: казалось, что под давлением воды нас расплющит в первые секунды. Но всё прошло благополучно. И вот по «каштану» (общекорабельной громкоговорящей связи) объявляют: «Глубина 50 метров». А это значит, что новичкам предстоит пройти посвящение: породниться с океаном и железом.

Схема этого обряда не изменилась и по сей день. Церемония проходит в центральном отсеке субмарины. Один из членов команды откручивает плафон, в который набирает ледяную забортную воду (на такой глубине температура воды не превышает пяти градусов). Затем к потолку подвешивают кувалду, обильно смазанную с двух сторон солидолом.

Новобранец должен залпом выпить морскую воду. Не смог осилить разом пол-литра соленой водицы – процесс повторяется заново.

– Зубы, горло, желудок обжигает ледяная вода, но допить всё до дна – вопрос чести. – Рассказывает Валентин Алексеевич. – После того как выпил воду, надо поцеловать раскачивающуюся кувалду.

Новичку требуется недюжинная ловкость и смекалка, чтобы, изловчившись, приложиться губами к чистому боку молота и не выбить себе зубы. Для этого надо дожидаться момента, когда кувалда будет на излёте...

После ритуала посвящения новообращённому подводнику вручают удостоверение, в котором указывается, на какой подводной лодке в каком месте Мирового океана и на какой глубине прошло посвящение.

### Холодная война подводного мира

В 1996 году Валентин Беляев перешёл на службу в Краснознамённый Северный флот. И был распределён в противозавианосную дивизию атомных подводных лодок первой флотилии на крейсер «Орёл».

---

\* Газета «Орловский вестник», № 10(975) от 21.03.2012 г.



– Спустя фактически 20 лет субмарины, построенные, как и «Орёл», по проекту 949 «А» (шифр «Антей») поражают своей мощью и техническим оснащением, – говорит наш герой. – До сих пор «Орёл» называют грозой военных кораблей-авианосцев...

– В настоящее время правительство уделяет меньше внимания развитию Военно-Морского Флота РФ, а жаль: холодная война в водах Мирового океана до сих пор продолжается, несмотря на «потепление» в отношениях на суше, – уточняет Валентин Алексеевич.

И состоит холодная подводная война не только в том, чтобы следить за кораблями противников и соревноваться в искусстве скрытого наблюдения, но и в состязании стран в военной мощи. Как любая война, не обходится она без жертв.

Как сообщает «Независимая газета», большинство экспертов и официальных должностных лиц ВМФ, видевших снимки, сделанные глубоководными аппаратами «Мир», не сомневаются в том, что первопричиной катастрофы атомной подводной лодки «Курск», повлекшей взрыв торпедного боезапаса в первом отсеке и гибель корабля, явилось непреднамеренное столкновение с ним иностранной субмарины.

### **Никто не ушел**

Когда произошла трагедия с «Курском», перед погружением на затонувший корабль водолазы посетили «Орёл» для ознакомления с конструкцией. В тот момент субмарина, носящая имя нашего областного центра, стояла на ремонте. По словам Валентина Беляева, денег на починку субмарины не было, а выделять дополнительные средства российское правительство не спешило.

Члены экипажа писали письма с просьбами не списывать подлодку. В результате власти пошли им навстречу, выделив деньги на дорогостоящий ремонт.

В тот год это была не единственная проверка «морского братства» на преданность своему делу.

– Понимая, как тяжело будет подводникам после трагедии выходить в море, тогдашний главнокомандующий Военно-Морским Флотом РФ Владимир Куроедов разослал телеграммы, в которых предложил всем желающим перевестись со службы на подводных лодках в более безопасные подразделения, – вспоминает Валентин Алексеевич.

– С гордостью могу сказать, что никто из нашей дивизии не перевелся.

### **Опасное погружение**

За период службы Беляев пережил немало трудных ситуаций: возгорания в отсеке, отказ тех или иных механизмов и систем.

– Мы шли из Севастополя в Одессу. И в это время получили информацию о нахождении в нашем районе турецкой подлодки. Начав



её поиски, ушли на глубину 50 метров и почувствовали, что наша субмарина стала «проваливаться» вниз, – вспоминает Валентин Алексеевич. – Дело в том, что для погружения так называемые балластные цистерны атомохода заполняют водой. Изменение глубины производится с помощью горизонтальных рулей с последующим вытеснением воды из балластных цистерн сжатым воздухом или газом. Вот один из рулей и заклинило. Лодка не смогла поддерживать заданную глубину.

Неисправность устранили. Рули перевели в режим «всплытие», а субмарина продолжала опускаться на дно. «Борясь за жизнь экипажа, капитан-лейтенант Михаил Суханов вновь и вновь отдавал команду: «ГОН (главный осушительный насос) из уравнительной за борт», но насос не срабатывал. Все оцепенели. И тут лодка наконец-то начала всплывать. Отмечу, что потом нам удалось установить контакт с иностранной субмариной и удерживать его 43 минуты...

### Редакционная справка о подводниках, проживающих в г. Орле:



**Беляев Валентин Алексеевич** родился 15 февраля 1956 года. В 1973 г. окончил среднюю школу в г. Дорогобуж Смоленской обл.

В 1973–1974 гг. получил трудовую закладку, работая слесарем на картонно-рубероидном заводе.

С 1974 г. по 1976 г. прошёл подготовку в Школе Техников ВМФ в г. Кронштадте по специальности радиосвязь и радиовещание.

С 1976 г. по 1979 г. – командир отдельного радиорелейного взвода полка связи ДКБФ г. Калининград.

В 1983 г. окончил с отличием Киевское Высшее Военно-морское политическое училище, в 1994 г. Гуманитарную академию ВС РФ.

С 1983 по 1985 г. заместитель командира по политической части МПК 204 141 БК ОВР г. Феодосия.

1985–1988 гг. помощник начальника политотдела по комсомольской работе Керчь-Феодосийской военно-морской базы.

1988–1996 гг. – прохождение службы в должности заместителя командира по политической части на подводных лодках 14 ДПЛ КЧФ. (г. Севастополь, Балаклава, Одесса, Феодосия)

С 1996 г. по октябрь 2001 г. – заместитель командира АПКР РК «Орел» по воспитательной работе КСФ, г. Заозёрск.

После увольнения в запас в октябре 2001 г. провел работу по созданию Орловской региональной общественной организации «Флоту Быть!» и 10 лет являлся её руководителем.

С 10.12.2001 г. работает в ФБУ «Орловский ЦСМ» начальник отдела кадров.

### **Осекин Виктор Анатольевич**



Родился 8 мая 1958 года в станице Анастасиевской Славянского района Краснодарского края.

1975–1980 гг. – Каспийское Высшее Военно-морское Краснознаменное училище им. С.Н. Кирова – штурман.

1980–1982 гг. – командир электронавигационной группы К-428 7 дивизии АПЛ СФ.

1982–1984 гг. – командир БЧ-1 (штурманской БЧ) К-428 7 дивизии АПЛ СФ.

1984–1986 гг. – помощник командира К-1 7-й дивизии АПЛ СФ.

1986–1989 гг. – Старший помощник командира К-1 50 дивизии АПЛ СФ.

1989–1990 гг. – Высшие офицерские курсы Санкт-Петербург – диплом «Командир ПЛ».

1990–1991 гг. – старший помощник командира К-19, К-47, К-22 «Красногвардеец» 7-й дивизии АПЛ СФ.

1991–1995 гг. – командир гвардейской АПЛ К-22 7 дивизии АПЛ СФ.

1995–1996 гг. – командир К525 «Архангельск» 11 дивизии АПЛ СФ.

1996–2001 гг. – командир К-266 «Орёл» 11-й дивизии АПЛ СФ.

Награждён орденом «За военные заслуги» и медалями.

### **Пискунов Владимир Николаевич**

Август 1977 – июнь 1982 – курсант ВВМУРЭ им. А.С. Попова г. Ленинград – Петродворец.

25.06.1982 – октябрь 1989 гг. – инженер гидроакустической группы большой атомной подводной лодки К-276 проекта 945 «Барракуда» КСФ г. Заозёрск.

Октябрь 1989 – декабрь 1991 гг. – старший инженер атомной радиотехнической подводной лодки К-463 проекта 705 КСФ г. Заозёрск.

Декабрь 1991–08.03.1992 – командир – БЧ-7 (радиотехнической боевой части) К-463 проекта 705 КСФ г. Заозёрск.



08.03.1992 года приказом МО СССР уволен из ВС СССР по ст. 49 «В» (сокращение штатов).

В город Орёл прибыл в июне 1993 г.

С 01.01.1994 г. – преподаватель-организатор ОБЖ.

С 01.09.1996 – преподаватель-организатор ОБЖ в МБОУ СОШ № 10 г. Орла.



**Ромашов Вячеслав Александрович**

Родился в 1951 г. в п. Нарышкино Урицкого района Орловской области.

1968 г. – закончил 10 классов Нарышкинской средней школы.

1968–1969 гг. – работал санитаром в Нарышкинской центральной районной больнице (Нарышкинская ЦРБ) Урицкого района Орловской области.

1969–1975 гг. – Военно-медицинская академия имени С.М.Кирова, город Ленинград, факультет подготовки врачей для ВМФ, по специальности военный врач, высшее медицинское образование.

1975–1978 гг. – начальник медицинской службы атомной подводной лодки (АПЛ) К-45 Тихоокеанского флота.

1976–1977 гг. – боевая служба на борту АПЛ К-45 в Индийском океане.

1978–1981 г. – врач-специалист, бактериолог гарнизонного санитарно-эпидемиологического отряда (СЭО гарнизона) залива Стрелок Тихоокеанского флота.

1981–1982 гг. – старший врач-специалист, эпидемиолог СЭО гарнизона Стрелок Тихоокеанского флота.

1980–1982 гг. – Университет марксизма-ленинизма при Тихоокеанском доме офицеров, факультет пропагандистов, высшее политическое образование.

1982–1984 гг. – факультет подготовки руководящего состава Военно-медицинской академии имени С.М. Кирова, город Ленинград, по специальности эпидемиология, высшее военное образование.

1983 г. – начальник подвижной лаборатории 74-й санитарно-эпидемиологического отряда (74 СЭО) Балтийского флота.

1984–1987 гг. – начальник отдела особо опасных инфекций 74 СЭО Балтийского флота.

1987 г. – начальник 301-го санитарно-контрольного пункта Балтийского флота.

1988–1997 гг. – заместитель начальника 74 СЭО Балтийского флота.

1997–1999 гг. – начальник эпидемиологического отдела, ведущий эпидемиолог 74-го СЭО Балтийского флота.

1999 г. – уволен с воинской службы в запас в звании полковник медицинской службы.

2000–2004 гг. – начальник бактериологической лаборатории центра государственного санитарно-эпидемиологического надзора (ЦГСЭН) по Венёвскому району, Тульской области.

2005–2015 гг. – заместитель главного врача по гражданской обороне и мобилизационной работе Нарышкинской центральной районной больницы (Нарышкинская ЦРБ) Урицкого района Орловской области.

С 2015 г. – член Орловского областного Совета ветеранов военной службы.

2015 г. – председатель Урицкого отделения Орловской региональной общественной организации «Флоту быть».

### **Хазаров Эдуард Григорьевич**



Родился 16.08.1944 года.

В 1968 году окончил высшее ВМУ им. М. Фрунзе.

Проходил службу на Краснознамённом Северном Флоте СССР на должностях штурмана, командира БЧ-1, старшего помощника командира ПЛ.

Уволен в запас в 1980 году по болезни.

С 1982 года – в г. Орле – военный руководитель школы № 32, преподаватель истории, географии.

В настоящее время – преподаватель-организатор ОБЖ лицея № 32 г. Орла.

### **Шманёв Пётр Алексеевич**

Проходил службу на КТОФ на должности старшины радиотехнической команды с 25.09.1985 года на ракетном подводном крейсере стратегического назначения в течение 10 лет.

С 1995 года проживает в г. Орле.



## АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ РАКЕТНЫЙ КРЕЙСЕР «ОРЁЛ»

(историческая справка)

Корабль заложен на машиностроительном предприятии г. Северодвинска 20 июля 1989 года и спущен на воду 22 мая 1993 года. 10 января 1994 года на корабле впервые поднят Военно-Морской флаг. 15 марта 1994 года корабль принят в состав 11-й дивизии ПЛ Северного флота.



### 1994 год

– отработка задач боевой подготовки и ввод в состав сил постоянной готовности.

**октябрь** – впервые успешно выполнена стрельба крылатыми ракетами.

### 1995 год

**февраль** – выполнение задач длительного плавания.

– обучение экипажа в Учебном центре г. Обнинск.

– выполнение задач боевой подготовки.

### 1996 год

**март** – участие в командно-штабном учении Северного флота.

**сентябрь** – выполнение задач длительного плавания,

– участие в комплексной боевой подготовке Северного флота под руководством командующего СФ с успешным выполнением ракетной и торпедной стрельб.

### 1997 год

– выполнение задач боевой подготовки.

**апрель** – успешно выполнена стрельба крылатыми и зенитными ракетами с использованием новых тактических приёмов. Личному составу объявлена благодарность от командующего Северным флотом.

### 1998 год

– выполнение задач боевой подготовки.

– выполнение задач боевого дежурства с 11 июня по 3 октября.

### 1999 год

– выполнение задач боевой подготовки.

**апрель** – участие в комплексной боевой подготовке Северного флота под руководством командующего флотом.

**апрель** – выход в море с командованием Северного флота и руководством Мурманской области для возложения венка и цветов в связи с 10-й годовщиной гибели АПЛ «Комсомолец».

### 2000 год

– выполнение задач боевой подготовки.

**с мая** – доковый ремонт в п. Росляково.

**с августа** – на борту лодки подготовка российских и норвежских водолазов для проведения спасательных работ на АПРК «Курск».

### 2001 год

**Август–декабрь** – обеспечение следственных мероприятий генеральной прокуратуры России по расследованию причин гибели АПРК «Курск».

### 2004 год

**октябрь–декабрь** – восстановительный ремонт.

### 2007 год

– выполнение задач боевой подготовки.

– АПРК «Орёл» признан лучшим подводным кораблём Северного флота.

### 2008 год

– в честь 15-летия корабля на рубке крейсера появился герб г. Орла.

– выполнение задач боевой подготовки.

### 2009 год

– участие в оперативно-стратегических учениях «Запад-2009».

– АПРК «Орёл» признан лучшим кораблём флотилии Северного флота.

### 2011 год

**июль** – участие в параде кораблей на День ВМФ в г. Североморске.

### 2013 год

– участие в оперативно-стратегических учениях «Запад-2013».

– работы по ремонту и модернизации корабля на судоремонтном заводе «Звёздочка».

### Личный состав АПРК награждён:

Орден. «За военные заслуги»	3 человека
Орден: «За личное мужество»	3 человека
Медаль: «За отвагу»	3 человека
Медаль: «Ушакова»	2 человека
Медаль: «Нахимова»	7 человек

### Командиры корабля:

1992–1994 гг. капитан 2-го ранга Миронов В.Л.  
1994–1996 гг. капитан 2-го ранга Марков И.Г.  
1996–2001 гг. капитан 1-го ранга Осекин В.А.  
2001–2004 гг. капитан 1-го ранга Слепец О.Г.  
2005–2008 гг. капитан 1-го ранга Варфоломеев В.В.  
2008–2013 гг. капитан 1-го ранга Пацкявичус Р.А.  
с 2013 г. капитан 2-го ранга Новохатский С.В.



Офицеры АПРК «Орёл». Город Заозёрск, 2000 год. Слева направо: второй – старший помощник командира О.Г. Слепец (в 2001-2004 гг. командир крейсера), третий – командир крейсера В.А. Осекин (в 1996 – 2001 гг.), заместитель командира по воспитательной работе В.А. Беляев

### Шефские связи:

Директивой ВМФ № 730/1-0259 от **6 апреля 1993 года** атомному подводному крейсеру присвоено имя «Орёл» в честь города Орла.

**07.12.94 года** подписан договор об установлении шефских связей с администрацией города Орла.

**20.02.96 года** поездка делегации АПРК в город Орёл.

**Апрель 1996 года** – посещение АПРК делегацией г. Малоархангельска Орловской области, доставка гуманитарной помощи.

**Август 1997 года** – поездка делегации корабля в г. Орёл и в г. Малоархангельск.



**Октябрь 1997 года** – второе посещение АПРК делегацией г. Малоархангельска, доставка гуманитарной помощи.

**Декабрь 1997 года** – приезд большой делегации Орловской области во главе с заместителем мэра гор. Орла Андреевым С.И., доставка гуманитарной помощи на 400 млн. рублей.

Экипаж корабля взял шефство над средней школой № 10 г. Орла, оказал содействие в создании клуба юных моряков.

**Март 1998 года** – поездка делегации корабля (капитан 1 ранга Осекин В.А, капитан 2 ранга Титов Н.Б., капитан-лейтенант Керсанов В.В.) в г. Орёл.

**Июль 1998 года** – участие делегации гор. Орла (заместитель мэра Андреев С.И, председатель комитета по социальной политике городского совета депутатов Пушкарёв В.Н.) в праздновании 35-летия соединения. Кораблю подарен музыкальный центр.

**Август 1998 года** – участие делегации корабля (капитан 2 ранга Беляев В.А, старший матрос Осяткин А.В.) в праздновании 55-й годовщины освобождения гор. Орла от немецко-фашистских захватчиков.

**Декабрь 1998 года** – приезд большой делегации во главе с заместителем председателя областного Совета депутатов по молодежной политике Мельниковым А.В. Доставлено 20 тонн продовольствия.

Для клуба юных моряков отправлено вещевое имущество, инвентарь, справочная литература

**Июль 1999 года** – приезд большой делегации во главе с членом Совета Федерации РФ, председателем Орловского областного Совета народных депутатов Володиным Н.А., членами делегации: Ковалевым В.И. – председателем Орловского городского Совета народных депутатов, Селивёрстовым Л.П. – председателем комитета по аграрным вопросам, и Тихоновым А.Н. – заместителем председателя комитета по связям с общественностью Областного совета народных депутатов. В составе делегации творческая группа. Доставлено около 20 тонн продовольствия.

**Лето 2002 года** – посещение делегацией г. Орла г. Заозёрска.

**Август 2006 года** – посещение г. Заозёрска делегацией г. Орла во главе с главным инженером ООО «КарАл» В. Злоткиным.

**Январь 2008 года** – приезд на празднование 15-летия корабля делегации во главе с заместителем мэра г. Орла Бочаровым В.Д., членами делегации: заместителем председателя городского Совета народных депутатов Вдовина М.В., руководителя ПАТП-1 Сасина А.В. И священника Иверской церкви г. Орла о. Александра (Родионова).

**Апрель 2010 года** – посещение г. Орла делегацией АПРК «Орёл» во главе с командиром – капитаном 1-го ранга Пацкявичусом Р.А. Орловская область, по просьбе командования, подарила экипажу корабля автобус для доставки личного состава крейсера к месту службы.



Моряками руководству области был подарен макет подводного атомохода.

**Январь 2013 года** – посещение торжеств, по случаю празднования 20-летия АПРК «Орёл», в г. Заозёрске главой администрации г. Орла М. Берниковым и депутатом горсовета Н. Пчёлкиным.

**Август 2013 года** – посещение празднования 70-летия освобождения г. Орла командиром АПРК «Орёл» капитаном 2-го ранга Новохатским С.В. и заместителем командира капитаном 2-го ранга Козелом И.Н.

За более чем 20-летнюю историю корабля на нём прошли службу по контракту и призыву более 100 призывников из г. Орла и Орловской области.

### АПК «Орёл»<sup>\*</sup>



Рассказывая о работе специалистов ЦКБ МТ «Рубин» на Северном флоте, нельзя не вспомнить атомный подводный крейсер «Орёл» и его экипаж.

Когда произошла катастрофа с «Курском», АК «Орёл», лодке того же проекта «Антей», сданная флоту двумя годами ранее, находилась в доке ПД-50

на СР3-82 в посёлке Росляково. С этого времени он стал на целый год, по сути, стендом, на котором отрабатывались многие принимаемые решения по подъёму «Курска». Производилось ознакомление с кораблём, его отсеками, расположением систем и оборудования как российских водолазов и специалистов, так и иностранных.

Члены правительственной комиссии во главе с И. Клебановым посетили «Орёл» и ознакомились с устройством, общим расположением систем и оборудования на подводных лодках проекта «Антей». На многие вопросы, интересовавшие членов правительственной комиссии, и, прежде всего по размещению оборудования и торпедного боезапаса в 1-м отсеке, были получены наглядные ответы.

К этому времени в штаб Северного флота уже были доставлены видеозаписи, выполненные глубоководными аппаратами, на которых были засняты разрушения 1-го отсека «Курска».

В конце августа 2000 года АК «Орёл» был выведен из дока ПД-50 и установлен в бухте Окольная вблизи Североморска.

---

<sup>\*</sup> <http://www.rpf.ru/txt/04/04/20-010003e.html>.

В связи с принятым Правительством России решением о проведении подводных работ по эвакуации тел погибших моряков с АПК «Курск» с привлечением иностранных компаний в ЦКБ МТ «Рубин» была в кратчайшие сроки разработана документация для проведения работ по вскрытию вырезов в лёгком и прочном корпусах подлодки для проникновения водолазов внутрь корабля, а также – альбом маршрутов движения водолазов по отсекам.

Специалисты ЦКБ МТ «Рубин» В. Чернецов, М. Макаров, В. Баруев, К. Давыденко произвели непосредственно на АПК «Орёл» вместе с его личным составом и водолазными специалистами ВМФ уточнение координат намечаемых вырезов и объёма работ в межкорпусном пространстве. Эта работа, проведённая с целью выбора наиболее оптимального по трудоёмкости варианта подводных водолазных работ, помогла значительно сократить объём и продолжительность водолазных работ, выполненных компанией Halliburton в 2000 году с платформы «Регалия». На корпусе АПК «Орёл» была нанесена разметка вырезов. По этой разметке по месту были изготовлены шаблоны для выполнения водолазами разметки вырезов на корпусе АПК «Курск».

С 4 по 12 сентября 2000 года на АПК «Орёл» прошло ознакомление с кораблём российских водолазов, возглавляемых капитанами 1-го ранга В. Величко, В. Бехом и А. Храмовым. Проведённые тренировки водолазов по передвижению внутри корабля в водолазном снаряжении помогли приобрести неоценимый навык для последующей работы в октябре – ноябре 2000 года непосредственно на АПК «Курск».

4 и 5 октября 2000 года были проведены последние тренировки водолазов перед отлётом в Норвегию на водолазное судно «Regalia».

При разработке документации для подъёма АПК «Курск» в 2001 году «Орёл» вновь оказался востребованным. Как и в предыдущем году, на корабле опять были отработаны и уточнены координаты 26 вырезов в прочном корпусе и районы вскрытия лёгкого корпуса. Определены методы и объём работ по расчистке необходимых для заведения и раскрытия зацепов пространств внутри прочного корпуса. Опять непосредственно на корпусе АПК «Орёл» была нанесена разметка вырезов и по ней изготовлены шаблоны для разметки на корпусе «Курска» при проведении работ с водолазного судна «Мауо».

Большая помощь в этих работах была оказана экипажем АПК «Орёл» и прежде всего – его командиром капитаном 1 ранга В.А. Осекиным, командиром БЧ-5 капитаном 2 ранга С. Гридневым, командиром дивизиона живучести А. Балалой.

За время совместной работы у специалистов «Рубина» с экипажем АПК «Орёл» установились тёплые дружеские отношения, люди трудились в доброжелательной обстановке, при стремлении экипажа оказать необходимую помощь.

Владимир Сварцевич

## 10-кратный кандидат в Герои

В 1941 году наш Военно-морской флот насчитывал 212 подводных лодок – больше всех в мире. В фашистской Германии их было почти в четыре раза меньше – 57.

За годы войны в Германии успели "наклепать" почти 1300 субмарин, многие из которых считались "одноразовыми" – на несколько выходов в море. Если такая лодка пускала на дно 2–3 вражеских корабля, то расходы на её строительство считались оправданными. По данным из книги командующего подводными силами Третьего рейха адмирала Дёница, немцы потеряли 845 подводных лодок – 630 в боевых походах, а 215 взорвали сами командиры, опасаясь попасть в



плен к советским или американским войскам. Советские потери гораздо меньше – из подводных боёв на базы не вернулись 89 лодок.

О мужестве наших подводников в годы войны публично не говорилось до 1944 г. Такая "забывчивость" морякам непонятна и по сей день. Подводников обделяли даже наградами. За всю войну только 18 офицеров удостоились звания Героя Советского Союза. Это в несколько раз меньше, чем в послевоенное мирное время...

Совсем недавно приоткрыта ещё одна тайна войны. Почти никто не знает, что лучшим снайпером-подводником за всю историю войны был простой парень с Украины, командир подводного минного заградителя Л-3 "Фрунзевец" Пётр Грищенко. На счету подводника № 2 – так его называют до сих пор – 18 лично потопленных кораблей противника. Десять раз его представляли к званию Героя Советского Союза. И десять раз его не признавала власть...

Рассказывает известный подводник, контр-адмирал, профессор Георгий КОСТЕВ:

– Командир подводного минного заградителя Грищенко в каждом боевом походе выполнял роль камикадзе. И вот почему. Кроме 12 торпед (в каждой по 300 кг тротила) Л-3 брала на борт 20 мин (по 200 кг тротила). При необходимости эти смертоносные "поплавки" выходили из специальной минной шахты и с помощью якоря ставились на заданную глубину (60–100 метров) в тех местах, где проходил вражеский фарватер. Глубину постановки "поплавков" определял командир

\* Газета «Аргументы и факты» № 11, 2005 г. Фото из книги Г. Костева, И. Костева "Неизвестный флот".

– в зависимости от водоизмещения корабля противника и его осадки. А для этого приходилось заходить в узкие места, на мелководья, непосредственно к берегу, где располагались морские базы немцев. Иногда приходилось часами, лёжа на дне, дожидаться выхода вражеских конвоев. И не дай бог, если впереди конвоя шёл их минный тральщик, очищающий фарватер от наших "тротильных сюрпризов". Наша лодка могла погибнуть под глубинными бомбами, сбрасываемыми с тральщика. Тогда командир Л-3 Пётр Грищенко ставил мины у него за кормой, чтобы идущий следом немецкий караван сам нарывался на "поплавок". Тут требовалось особое мастерство. Так что Пётр всегда работал под носом у противника.

Пётр Грищенко никогда не матерился и не повышал голоса на своих подчинённых, – продолжает Георгий Костев. – А вот с политработниками у него велась своя "необъявленная война". Тогда на подводные лодки комиссарами назначали случайных людей, например школьных учителей, которые не могли отличить нос лодки от кормы.

Но у них была другая задача – комиссары имели право делать донесения высшему командованию флота о поведении командира в боевой обстановке. Вот один из таких "комиссаров-подводников" регулярно "стучал" наверх".

\* \* \*

*И сегодня очередное – одиннадцатое – представление Петра Грищенко (посмертно), уже к званию Герой России, отправлено в Кремль. Возможно, на этот раз справедливость восторжествует...*

### **Наша справка:**

**Пётр Денисович Грищенко** родился 12 июля 1908 г. в деревне Голта (в 1919 г. сёла Голта, Ольвиополь и Богополь были объединены в районный центр – город Первомайск) Николаевской области, в семье Дионисия Андреевича и Екатерины Петровны Грищенко. Пётр был третьим ребёнком в семье. После смерти отца в 1916 г. от тифа воспитывался дедом по линии матери.

Войну встретил на военно-морской базе Либава. Под руководством Петра Грищенко Л-3 совершила ряд успешных торпедных атак и минных постановок. Грищенко был единственным на Балтике командиром подводной лодки с академическим образованием и неоднократно указывал руководству Балтийского флота на неграмотное использование подводных лодок в сложившихся тяжёлых обстоятельствах. Когда об этом окольными путями стало известно Ставке, и Сталин запретил Владимиру Трибуцу посылать подводные лодки на убой, Трибуц своеобразно отомстил Грищенко, назначив того в марте 1943 г. на должность начальника противолодочной обороны КБФ, и это при том, что и немцы, и финны в то время и думать не думали вводить подводные лодки в Финский залив.

---

\* Насколько нам известно, за 11 лет с момента написания этой статьи ситуация не изменилась. (Прим. ред.).

В 1947 г., получив недвусмысленные намёки со стороны начальства о невозможности дальнейшего продвижения по службе, был вынужден перейти на преподавательскую и научно-исследовательскую работу в Военно-морскую академию, где защитил кандидатскую диссертацию на тему «Анализ использования подводных лодок в Великой Отечественной войне» и получил степень кандидата военно-морских наук.

В 1952 г. Пётр Грищенко издал труд «Боевая деятельность подводных лодок Краснознамённого Балтийского флота на Балтийском море в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

### Новейшая подводная лодка третьего поколения 18.03.2016 г. спущена на воду



Черноморский флот в скором времени пополнится новой подводной лодкой. Её сегодня спустили на воду в Санкт-Петербурге на заводе "Адмиралтейские верфи". Дизель-электрическая субмарина "Великий Новгород" стала пятой в линейке новейших кораблей проекта "Варшавянка".

По словам специалистов, в подлодке нового поколения воплощены все лучшие на сегодняшний день конструкторские разработки. Внутри она просторнее своих предшественников, особенно централь-

ный пост. Ещё из отличий – уровень шумности – механизмы и двигатели стоят на шумопоглощающем фундаменте, из-за специального покрытия на корпусе подлодки этой серии иностранцы уже окрестили "Черная дыра" за их способность пропадать с радаров.

Проект 636 – это третье поколение подводных лодок. Дизель-электрическая машина с полным арсеналом: торпеды, мины, ударный ракетный комплекс "Калибр". Предельная глубина погружения – 300 метров, автономность плавания – до 45 суток.

Об оружейной мощи субмарин этого класса можно судить по удару ракетами "Калибр", который в декабре минувшего года впервые в истории российского флота был нанесён из Средиземного моря с борта субмарины "Ростов-на-Дону" из подводного положения прямо по объектам террористов в Сирии.

Смотрите оригинал материала на  
<http://www.1tv.ru/news/techno/304123>

Сергей Широков

## Засекреченный подвиг

Солнечный майский день 1970 года не предвещал семье Колесниковых ничего плохого. Со дня на день здесь ждали приезда в отпуск, проходившего службу на Северном флоте, старшего сына Валентина. Поэтому, когда в прихожей раздался звонок, радостная Капитолина Михайловна поспешила открыть входную дверь. На пороге стояли трое военных, двое из которых были в морской форме. Войдя в квартиру, представитель военкомата, молча, протянул обеспокоенной женщине лист бумаги. В извещении военкома сухим официальным языком сообщалось: «...Ваш сын – старший матрос Колесников Валентин Александрович, 1949 года рождения, находившись в море 10 апреля 1970 года, погиб при исполнении служебных обязанностей. Похоронен с отданием воинских почестей 12 апреля 1970 года в море».

Валентин рос обыкновенным мальчишкой. Обучался в средней школе № 27 города Орла. Любимыми его предметами были история, трудовое обучение и физкультура. После школьных занятий Валентин занимался в спортивных секциях, уделяя больше всего времени футболу. Учитель труда привил мальчику любовь к профессии токаря. Школьники проходили практику на машиностроительном заводе им. Медведева. На этот завод, окончив школу, и пришёл работать молодой человек.



В мае 1968 года Валентин был призван в ряды вооруженных сил и попал служить на Северный флот. После отличного окончания учебного подразделения в городе Кронштадте, матрос Колесников прибыл в посёлок Гремиха, где ему предстояло служить на одной из первых советских атомных подводных лодок в должности электрика. Трудолюбивый, общительный юноша быстро влился в дружный коллектив моряков-подводников, стал одним из комсомольских активистов в подразделении, своими делами и поступками заслужил авторитет и уважение товарищей.

С середины февраля 1970 года атомная подводная лодка К-8, на которой служил Валентин, несла боевую службу в Средиземном море. По плану 16 апреля лодка должна была вернуться на базу. Моряки с нетерпением ждали встречи с родными и близкими. Многим, в том числе и нашему земляку, по возвращении были обещаны отпуска на родину.



К-8 – советская атомная подводная лодка проекта 627А «Кит».  
Фото сделано с американского самолёта 9 апреля 1970 г.

14 апреля было запланировано начало крупнейшего учения Военно-морского флота СССР, получившего кодовое наименование «Океан», и командование решило привлечь к ним К-8. В Средиземном море лодку снабдили свежими продуктами и дополнительными средствами регенерации.

8 апреля подводная лодка находилась в районе Бискайского залива. Поздно вечером в результате короткого замыкания на лодке возник пожар сразу в двух отсеках. Экипаж во главе с командиром, капитаном 2 ранга В.Б. Бессоновым вступил в схватку с огнём. Подводники мужественно встретили выпавшее на их долю испытание. Никто не паниковал и не малодушничал. В сложившейся ситуации командир отдал приказ на всплытие и выключение атомной энергетической установки. При всплытии не сработала аварийная защита одного из реакторов, который пришлось глушить вручную. Видя, что огонь прорывается в пост главной энергетической установки, офицеры: В.Г. Хаславский, А.С. Чудинов, Г.В. Шостаковский и А.В. Поликарпов, несущие на посту службу, наглухо задраили дверь, отрезав себе путь отхода, и ценой своих жизней заглушили реактор.

Пожар уничтожил всё оборудование центрального поста. Лодка осталась без связи. Часть моряков смогла выйти на мостик. Личный состав из горящего седьмого отсека был переведён в восьмой – жилой отсек. В этом отсеке имелся люк выхода на поверхность, но его никак не получалось открыть. На всех моряков не хватало индивидуальных дыхательных аппаратов. Начальник медицинской службы А.М. Соловей надел свой ИДА на недавно прооперированного им мо-

ряка, спасая его и обрекая себя на неминуемую смерть. Поочередно, надевая дыхательные аппараты, моряки пытались открыть крышку верхнего люка. К моменту, когда её удалось открыть, на поверхность самостоятельно смогли подняться лишь три подводника.

Почти двое суток моряки вели борьбу за спасение атомохода, прежде чем к ним подошёл болгарский теплоход, на который удалось переправить 46 подводников и сообщить об аварии в Москву. Из 125 членов экипажа к тому времени погибли 30 человек, в том числе и Валентин Колесников. Многие моряки, подышав свежим воздухом и немного придя в себя, возвращались внутрь корабля, спасать своих товарищей. Возвращались и сами погибали, отравляясь угарным газом.

В ночь с 10 на 11 апреля в район аварии подошли три советских судна. К тому времени погода начала резко портиться. Начался восьмибальный шторм. Все попытки взять атомоход на буксир терпели неудачи. На подошедшие корабли была эвакуирована часть подводников. На К-8 остались 22 моряка во главе с командиром, который не терял надежду организовать буксировку повреждённой лодки. К тому времени в кормовые отсеки атомохода стала поступать вода. В 7 часов утра 12 апреля подводная лодка резко опрокинулась на корму и ушла под воду с находившимися в ней подводниками. Сразу же был организован поиск в месте гибели корабля, в результате которого никого спасти не удалось.

Зарубежные средства массовой информации проинформировали мировое сообщество о случившейся катастрофе. Советская пресса молчала. Даже родственникам погибших, кроме официальной формулировки, мало что удалось узнать. Прибывшие в Орёл из Гремихи, чтобы от лица командования выразить соболезнования родителям Валентина, офицер и матрос практически ничего им не рассказали. Из Орла они поехали в Курск к родителям другого погибшего на атомоходе матроса. Более двух десятилетий страна не знала о трагедии, разыгравшейся в Бискайском заливе. Это была первая атомная подводная лодка, потерянная советским флотом.

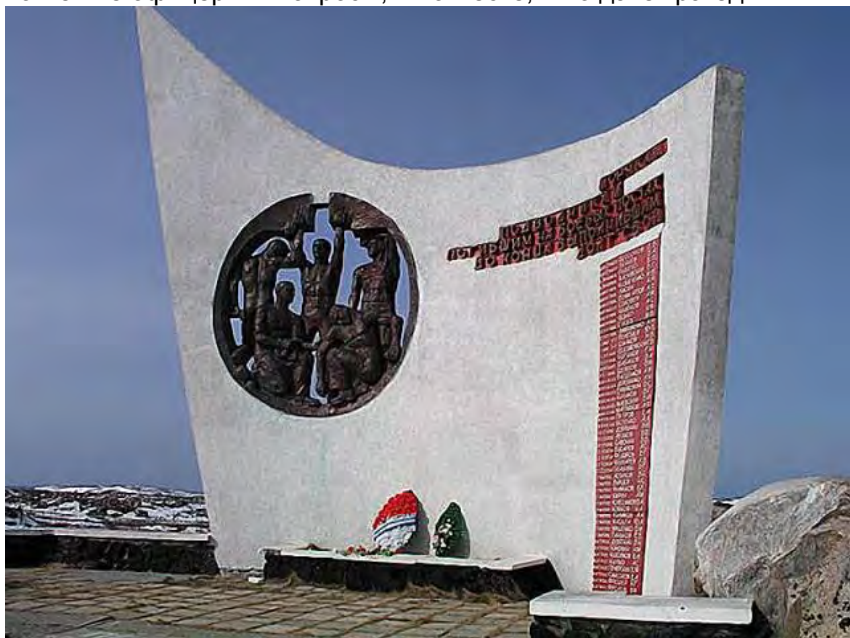
Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1970 года за мужество и отвагу при выполнении воинского долга старший матрос Колесников Валентин Александрович посмертно награждён орденом Красной Звезды. Этими же орденами посмертно награждены и все, погибшие на К-8, подводники. Командиру подводной лодки капитану 2 ранга Бессонову Всеволоду Борисовичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В августе 1970 года в посёлке Гремиха заложили памятник погибшим подводникам. Средства на его строительство были собраны моряками всех флотов. Командование Северного флота не сдержало данное родственникам погибших обещание, пригласить их на откры-



тие монумента. На открытии памятника не присутствовали даже оставшиеся в живых члены экипажа К-8, которых к тому времени направили к новым местам службы.

Капитолина Михайловна Колесникова, преодолев множество трудностей, связанных с поездкой, через несколько лет всё же посетила Гремиху и мемориал, на котором увековечены имена всех погибших на К-8 моряков. Только вот не нашла она на памятнике никакой информации ни о подводной лодке, на которой совершили подвиг погибшие офицеры и матросы, ни о месте, ни о дате трагедии.



Памятник морякам К-8

Стоит среди северных сопок секретный монумент, хранящий тайну погибших моряков, до конца выполнивших свой воинский долг и обредших вечный покой в суровых волнах Атлантического океана. Вечная им память.

**Александр Полюнкин**

### **«И каждый показал себя мужчиной...»**

*(памяти трагедии и подвига экипажа подводной лодки К-8)*

*О трагедии атомной подводной лодки «Курск», случившейся 12 августа 2000 года и унёсшей жизни 118 моряков, в нашей стране слышали все. А вот о самой первой аварии наших атомных подло-*

док, закончившейся не менее трагически, в далёком уже 1970 году в СССР знало только высшее руководство.

Начиналось же всё очень оптимистично. В самый канун Нового, 1960-го, года Министр обороны СССР Родион Малиновский обрадовал Первого секретаря ЦК КПСС Никиту Сергеевича Хрущёва сообщением о том, что только что введены в строй первые три советские атомные подводные лодки проекта 627А – К-14, К-5 и К-8. И пусть у американцев к этому времени имелось уже около десятка аналогичных подлодок, но ядерной монополии США в ещё одной сфере послевоенного состязания пришёл конец, а в истории отечественного Военно-Морского Флота была открыта новая страница, которая стала быстро заполняться.

### **«...Каждый её выход в море заканчивался очередным ЧП...»**

Всего лодок серии 627А было построено ровно тринадцать – чёртова дюжина. На их долю выпали первые подвиги и первые аварии, первые Герои Советского Союза атомного флота и первые жертвы ещё никому не ведомых лучевых болезней. Дважды первыми на нашем флоте эти лодки всплыли на Северном полюсе, трижды совершили (тоже первыми!) переход с Северного флота на Тихоокеанский подо льдами Арктики, приняли участие в первом отечественном кругосветном подводном походе. Уже одного этого достаточно, чтобы вписать "шестьсот двадцать седьмые" в скрижали российской истории. Но одной из тринадцати суждено было стать первой в несколько ином, скорбном списке наших погибших атомоходов.

Третий советский атомоход К-8 был кораблём с судьбой чрезвычайно несчастливой.

Бывший Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота Владимир Чернавин, сам длительное время командовавший одной из лодок 627А проекта, вспоминал, что *"Первые лодки были, конечно же, ненадёжны по своему техническому состоянию. Были и конструкторские просчёты, нужно было определённое время для отработки различных механизмов. Однако одной из самых ненадёжных серийных лодок этого проекта, конечно же, была "восьмёрка". Буквально каждый её выход в море заканчивался очередным ЧП. Сколько помню, она больше стояла, чем плавала, и всё равно постоянно ломалась"*.

Аварий на атомных флотах всех государств хватало во все времена, но именно К-8, словно увлекаемая "Летучим голландцем", неотвратимо шла к своему страшному финалу.

Экипаж атомохода составлял 125 человек: 28 офицеров, 31 сверхсрочник, 66 матросов и старшин. Кроме штатной команды, на борту лодки находилось десять человек, прикомандированных из штаба дивизии и с других экипажей. Семеро из них зимой 1970 года, прибыли на К-8 с атомной подлодки К-27, которая после аварии реактора в 1968 году больше в море не выходила.

### ***К-8 в погоне за американцами***

Оставив в ночь с 16 по 17 февраля базу, подводная лодка вышла в расчётную точку, где погрузилась. Какая же задача ставилась уходящей в океанские глубины лодке? Обогнув Скандинавию и миновав Фареро-Исландский противолодочный рубеж НАТО, она должна была подойти к Гибралтару, форсировать его и проникнуть в Средиземное море. Там, оставаясь необнаруженными, подводники должны были следить из-под воды за каждым движением американских авианосцев "Мидуэй" и "Саратога" (плавающие аэродромы из состава 6-го американского флота – А.П.), а с получением сигнала о начале войны, немедленно их уничтожить.

Операция по прорыву была опасна и рискованна. На подходе к проливу атомоход пристроился под килем надводного ракетного корабля «Неуловимый», и командир подлодки капитан II ранга В.Бессонов блестяще осуществил почти цирковой номер. Для вероятного противника наши подводники так и остались невидимыми. Затем началось боевое патрулирование – с готовностью в любой момент выйти в атаку, победить или быть потопленным, но в любом случае исполнить свой долг до конца.

Ровно месяц длилась подводная охота. Американцы на юг, и К-8 за ними. Они на север, а К-8 уже там! Одновременно лодка приняла участие и в учениях Черноморского флота, которые тот проводил в акватории Средиземного моря.

А 7 апреля на подлодке был получен приказ следовать в северовосточную часть Атлантического океана, чтобы принять участие в разворачивавшихся в те дни маневрах "Океан-70".

Масштабы и размах этого небывалого в истории отечественного флота учения потрясают: одновременно в моря и океаны вышли все четыре флота: Северный, Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский. От Арктики до Индийского океана, от Атлантики до просторов Тихого океана происходило действие, подобного которому ещё не было. Флот Советского Союза, поделённый на "красный" и "синий", выйдя в Мировой океан, маневрировал, атаковал, запускал в стратосферу гигантские баллистические ракеты.

### ***Спасти товарищей, сгорая самому...***

8 апреля свободные от вахты матросы, старшины и офицеры, собравшись в 9-м отсеке, смотрели свой последний фильм со зловещим и предостерегающим названием "Наш путь во мраке".

Около полуночи, когда подлодка находилась в Бискайском заливе, севернее Азорских островов, при всплытии К-8 с глубины 160 метров под перископ для сеанса радиосвязи возник пожар в рубке гидроакустиков, расположенной в центральном посту (ЦП) АПЛ. В течение минуты по сигналу аварийной тревоги в ЦП прибыло всё командование

лодки и её командир Бессонов, начавший руководство борьбой за живучесть корабля. Одновременно поступил доклад о пожаре в 7-м отсеке, где горела регенерация.

*«Людам, далёким от подводных лодок, очень сложно понять, какой страшный и трагический смысл кроется за словами "пожар в отсеке". Ведь каждый герметичный отсек будто большая консервная банка, в которой весьма ограничен объем воздуха. Поэтому даже самое пустячное, с точки зрения живущего на берегу человека, возгорание на лодке протекает совершенно по-иному. Прежде всего, практически мгновенно появляется полная задымлённость, и людям становится нечем дышать, так как воздух выгорает в несколько секунд. А ведь оказавшимся в аварийном отсеке необходимо не только выжить, но и победить огонь. Для этого смежные с аварийным отсеки мгновенно задраиваются наглухо. Теперь из огня не уйти! Таков жестокий, но вынужденный закон подплава: застигнутые пожаром в отсеке не имеют права на убежище в других отсеках, они обязаны оставаться на посту, победив стихию или погибнув. Ведь иначе пламя распространится по всей лодке и смертей будет много больше».*

На боевом посту погиб весь состав первой смены главной энергетической установки (ГЭУ) АПЛ: инженер-капитан 3-го ранга В.Г. Хаславский, инженер-капитан-лейтенант А.С. Чудинов, инженер-капитан-лейтенант А.В. Поликарпов и старшие инженер-лейтенанты Г.В. Шостаковский и Г.Н. Чугунов. Видя, что пламя вот-вот ворвётся в пост ГЭУ, офицеры наглухо задраили двери, зная, что выхода наружу уже не будет. Погибая, они успели заглушить ядерные реакторы. Расчёт ГЭУ ценой своих жизней сделал главное – предотвратил возможность теплового взрыва.

Лодка уже через пять минут всплыла в надводное положение, но пожар стал распространяться по воздуховодам. Командир корабля приказал большей части экипажа перебраться на подошедший болгарский теплоход «Авиор».

В условиях 8-балльного шторма на борту лодки продолжала борьбу за живучесть боевая смена из 21 человека во главе с капитаном второго ранга В. Б. Бессоновым. Подлодка продержалась на плаву трое суток, дожидаясь подхода буксира. Но в ночь с 11 на 12 апреля корабль потерял остойчивость и в течение короткого времени затонул. Гибель К-8 и 52 членов экипажа стали первой потерей советского атомного флота.

### **Главстаршина Леонов**

Был среди погибших членов экипажа и главный старшина сверхсрочной службы Виталий Васильевич Леонов, наш земляк из села Верхний Жёрновец Покровского района. Он родился 14 сентября 1940

года в многодетной крестьянской семье Василия Поликарповича и Анастасии Дмитриевны Леоновых. Виталий был самым младшим из восьми детей. Закончил он Верхне-Жёрновскую семилетку, работал в родном колхозе, а будучи призван в Советскую Армию, оказался на Северном флоте. Там и остался на сверхсрочную службу, прикипев к подводным кораблям всей душой. Женится, дочка родилась. Жила семья Леоновых в закрытом городе Гремиха, базе подводных лодок Северного флота. Служил главстаршина Леонов на атомной подлодке К-27, а после аварии на ней, вместе с шестью своими товарищами, был откомандирован на однотипную К-8 и отправился на ней в свой последний поход. Виталий Леонов во время пожара оказался в 8-ом отсеке лодки, сильнее других пострадавшем от огня и дыма: там не спасся ни один из 16 находившихся в нём подводников.

Государственная комиссия, расследовавшая обстоятельства трагедии, отметила массовый героизм, выдержку, высокий моральный дух и профессиональную подготовку экипажа подводной лодки. Члены комиссии ходатайствовали о награждении государственными наградами всех членов экипажа К-8. В действиях экипажа не было усмотрено ни одной ошибки, все делалось грамотно, в соответствии с существовавшими в то время документами по борьбе за живучесть, и своевременно.

Командир подлодки капитан 2-ого ранга Всеволод Борисович Бесонов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1970 года за мужество и отвагу, проявленные при выполнении воинского долга, посмертно был удостоен звание Героя Советского Союза.

Всю команда – и погибшие, и живые получили государственные награды. Вот такое письмо получили в селе Верхний Жёрновец родители Виталия Леонова:

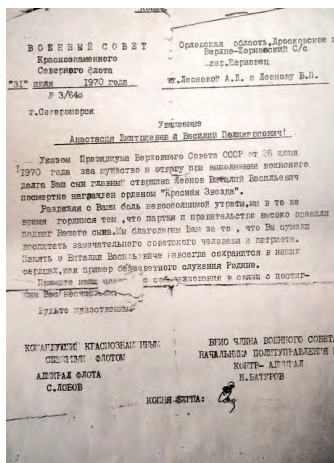
*«Уважаемые Анастасия Дмитриевна и Василий Поликарпович!*

*Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1970 года за мужество и отвагу при выполнении воинского долга Ваш сын, главный старшина Леонов Виталий Васильевич посмертно награждён орденом «Красная Звезда»...*

*Память о Виталии Васильевиче навсегда сохранится в наших сердцах, как пример беззаветного служения Родине.*

*Примите наши искренние соболезнования в связи с постигшим Вас несчастьем. Будьте мужественны.*

*Командующий Краснознамённым Северным флотом, адмирал флота С. Лобов...»*



Именами командира К-8 В.Б. Бессонова и корабельного врача А.М. Соловья, отдавшего свой дыхательный аппарат прооперированному им незадолго до пожара старшине Юрию Ильченко, названы улицы посёлка Гремиха.

В 1973 году в Гремихе был поставлен памятник погибшим подводникам с АПЛ К-8. Он стал первым и, к сожалению, не последним в нашей стране подобным обелиском.



Установка памятного знака в Гремихе

В настоящее время подлодка К-8 покоится на глубине порядка 4680 метров в 490 километрах северо-западнее Испании.

### ***Памяти Виталия Леонова***

Гриф секретности на многих документах, связанных с этой трагедией, по-прежнему не снят, но с 2007 года идёт активная работа по увековечиванию памяти о подвиге павших подводников. Главным двигателем процесса стала поисковая группа «Вахта памяти» из курсантов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала Макарова, которой руководит преподаватель университета, доцент, М.А. Русина.

Марина Анатольевна однажды, уже после трагедии подлодки «Курск», посетила музей в Гремихе, на базе атомных подлодок Северного флота. Как призналась потом сама Русина, в эту географически удалённую часть Мурманской области она попала случайно: их корабль, где она служила радистом, зашёл в эту бухту из-за разбушевавшегося шторма. В музее экскурсовод рассказала посетителям об

истории АПЛ К-8. И тут выяснилось, что, спустя более чем 30 лет после трагедии, никто не собирал информацию о погибших членах экипажа субмарины.

Вскоре одна из вдов офицеров К-8 передала Марине Русиной список сорокалетней давности, который хранила у себя много лет, – с адресами погибших подводников.

*«С этого момента началась история моей подводной лодки К-8, потому что я узнала о ней впервые. Рассказ экскурсовода и, конечно, увиденный в Гремихе «секретный монумент» на высокой сопке не давали покоя. Не могу объяснить, почему я занялась этой подводной лодкой: у меня ведь на ней никто не погиб, и у ребят (членов поисковой группы «Вахта памяти») – тем более. Но потом это уже стало частью моей жизни, а погибший экипаж и их родственники, наверное, даже частью моей семьи»,* – вспоминала М.А. Русина. Её решение увековечить подвиг моряков АПЛ К-8 поддержали коллеги по кафедре радиосвязи на морском флоте, а затем и по факультету навигации и связи «Макаровка».

Вскоре участники поисковой группы «Вахта памяти», моряки торгового флота – выпускники Морской академии им. адмирала С. О. Макарова, а также члены Общества ветеранов-подводников 7-й дивизии подводных лодок Морского флота приняли совместное решение устанавливать мемориальные доски и предавать земле капсулы с морской водой из Бискайского залива на малой родине матросов АПЛ К-8. В то же время велись обширная работа по поиску родных и друзей членов экипажа субмарины, переговоры с представителями местных администрации и установление точных данных в архивах.

К осени 2015 года было проведено уже более 20 мероприятий по сохранению памяти подводников АПЛ «К-8»: на малой родине каждого из героев открыты мемориальные доски и захоронены капсулы с морской водой.

В октябре 2015 года члены «Вахты памяти» проводили памятные мероприятия сразу в двух областях – Курской и Орловской. Из Курской области были родом командир атомной подлодки К-8 Всеволод Бессонов и старший матрос Александр Кирин. Траурные церемонии и установки памятных знаков и досок прошли в селе Ивановское под Львовом и в посёлке Кшенском.

А уже оттуда 28 октября небольшая делегация под руководством Марины Анатольевны Русиной приехала на Орловщину, в наш Покровский район.

29 октября в селе Верхний Жёрновец, в школе и на её территории прошли основные мероприятия, посвящённые увековечению памяти местного уроженца Виталия Леонова.

Вначале состоялось открытие памятной доски в честь героя-подводника, выпускника Верхнежёрновской школы. На митинге при-



существовали родственники Виталия Леонова, жители села, учителя и ученики местной школы, представители районной и сельской администраций. Гранитная доска с портретом подводника, размещённая на стене школы, слева от входа, отныне напоминает о человеке, спасшем несколько европейских стран от радиоактивного заражения.



В этой школе учился Виталий Леонов



Мемориальная доска на здании Верхнежёрновской школы

Продолжением митинга стало большое мероприятие, проведённое уже в самой школе, – «День памяти Виталия Леонова». Документальный фильм, подготовленный курсантами Морского университета, подробно и эмоционально поведал о том, как развивались события в Бискайском заливе с 8 по 12 апреля 1970 года, когда случилась авария на АПЛ К-8, как погибали, выполняя свой служебный долг и спасая товарищей, советские моряки. Отдельно в фильме прозвучал рассказ о Виталии Леонове, его семье, родственниках и родных местах. Показ документального кино к месту сопровождался дополнениями учеников Верхнежёрновской школы, которые вели программу Дня памяти. И, конечно, важной частью мероприятия стало выступление Марины Русиной – ведь она знает историю тех трагических событий не только по дням, но по часам и минутам. Марина Анатольевна подчеркнула, что Виталий Леонов вёл себя как мужчина и как герой – поделившись кислородным аппаратом с товарищами.

На Дне памяти выступил односельчанин и тёзка подводника – пенсионер Виталий Леонов, поделившийся воспоминаниями о товарище.

А завершающими аккордами 29 октября стали открытие памятника кавалеру ордена Красной Звезды Виталию Леонову во дворе Верхнежёрновской школы и захоронение капсулы с морской водой из Бискайского залива, с места трагедии и подвига.

Весь день и все мероприятия прошли под развёрнутыми андреевскими и памятными флагами АПЛ К-8, в присутствии привезённой иконы «Богородица, спасающая на водах», которая в настоящее время является святым образом для всех моряков-подводников.





Начало митинга



Именные капсулы Виталия Леонова и Валентина Колесникова с водой из Бискайского залива – и портрет Виталия Леонова

Чтобы День памяти Виталия Леонова прошёл на достойном уровне, постарались многие: М.А. Русина с её курсантами из «Вахты памяти», представители Покровской районной и Верхнежёрновской сельской администраций, учителя и ученики Верхнежёрновской школы. И, конечно же, стоит отдельно отметить Наталью Алексеевну Мухотину, племянницу героя-подводника, которая со своей семьёй провела большую предварительную работу. Она же и принимала гостей из «Вахты памяти» и провожала их в дальнейший путь.



Марина Русина передаёт капсулу родственникам Виталия Леонова – племяннице Наталье Мухотиной, её мужу и дочери



Памятник открыт

А 30 октября 2015 годы питерцы-поисковики провели заключительные мероприятия на Орловской земле. В Военно-историческом музее состоялся ещё один День памяти – в честь Валентина Колесникова, ещё одного погибшего героя с подлодки К-8, выпускника орловской школы № 27.

Теперь Марине Русиной и её помощникам-курсантам осталось увековечить ещё 26 погибших. Вторую половину. Первая сделана! И это здорово! Своих героев надо знать и помнить.

Сергей Широков

## Морская династия Гвоздевых

Два раза в году эта большая семья собирается в доме главы семейства в селе Хотьково Шаблыкинского района, чтобы отметить особенные для всех её членов праздники. Если бы лет тридцать назад Евгению Михайловичу Гвоздеву сказали, что все его сыновья станут моряками и пойдут по стопам отца, он мог бы и не поверить. Но это свершилось и сегодня в России это единственная семья, где отец и его четыре сына служили не просто в военно-морском флоте, а в его элитной составляющей. Они стали моряками-подводниками.



Евгений Михайлович Гвоздев

Призавшись в 1968 году в ряды вооружённых сил, Евгений попал служить на Краснознамённый Северный флот. Получив специальность моториста, он служил на одной из дизельных подводных лодок проекта Б-641, которые между собой моряки называли «Букашками». Напряжённая учёба и многочисленные боевые службы подводников в период разгара «холодной войны» были характерны и для соединения, в котором проходил службу старшина 1-й статьи Гвоздев. Демобилизованного в 1971 году подводника дома ждали жена Валентина и их первенец Владимир. Познакомились будущие супруги в г. Баку, где они проживали с родителями и поженились ещё до ухода в армию Евгения.

Время пролетело незаметно. Мастер на все руки, а рабочих специальностей у Гвоздева старшего не перечислить, он трудился газосварщиком на одном из предприятий города. В крепкой и дружной семье Евгений Михайлович и Валентина Семёновна уже воспитывали четверых сыновей и дочку.

В 1987 году призвали в армию их старшего сына **Владимира**, который попал служить на Краснознамённый Тихоокеанский флот и стал, как и отец подводником. Дизель-электрическая подводная лодка проекта 877 «Варшавянка», на которой проходил службу Владимир, считалась в своём классе одной из лучших в мире. У натовцев она получила прозвище «Чёрная дыра». Получив, как и отец, специальность моториста молодой человек добросовестно отслужил на флоте три года и в звании старшего матроса в 1990 году уволился в запас.

В 1989 году семья Гвоздевых переезжает на постоянное место жительства в Орловскую область и Владимир, отслужив, приехал к роди-

телям уже в Шаблыкинский район. Вскоре пришло время служить в армии **Алексею**. Вопросов, где служить у призывника даже и не возникало: Только во флот и только подводником как отец и старший брат.

Экипаж ракетного подводного крейсера стратегического назначения К-407 «Новомосковск» Краснознамённого Северного флота, на который он попал служить после учебного подразделения, готовился выполнить уникальные боевые стрельбы. Больше года проходили тренировки. 8 августа 1991 года впервые в мире из подводного положения, с борта крейсера, нам котором нёс вахту электрик Алексей Гвоздев, была осуществлена успешная последовательная стрельба всеми 16 ракетами, которые имеются на вооружении у кораблей этого проекта.

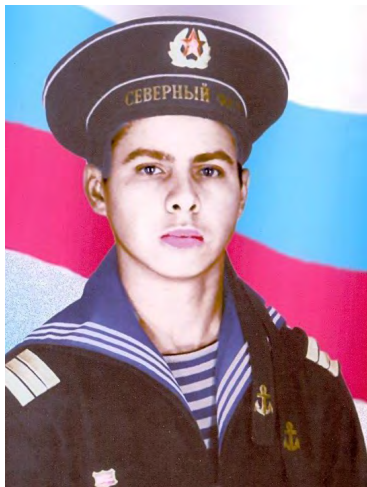
Примечательно, что в этот день старшим на борту ракетноосца был ещё один наш земляк – героический контр-адмирал Л.М. Сальников. За полчаса до начала стрельбы пропала связь с надводным кораблём, который должен был фиксировать её результаты. Инструкция запрещала выполнение стрельб без двухсторонней связи. Контр-адмирал Сальников в случившей ситуации взял всю ответственность за пуск ракет на себя. Стрельба прошла без единого сбоя. Отлично выполненная боевая задача – это слаженная работа всего личного состава крейсера, профессионализм, в том числе и нашего земляка Алексея Гвоздева.

Служить он начал под флагом ВМФ Советского Союза, а заканчивал под Андреевским флагом Российской Федерации. Старшина 2-й статьи Гвоздев демобилизовался в 1992 году.

**Михаил** попал служить на Краснознамённый Тихоокеанский флот на ракетный подводный крейсер стратегического назначения проекта 667Б. Получив специальность моториста, он проходил службу в нелёгкое для нашего флота время. Вначале 90-х годов в тяжёлых условиях становления нового общественного строя в нашей стране, удалось сохранить боеготовность армии и наших флотов. Михаил, как и все его товарищи с достоинством перенёс все трудности того периода службы и в 1994 году в звании главного корабельного старшины вернулся домой.

В январе 1993 года на Краснознамённом Северном флоте, после поднятия Военно-морского флага, вошёл в состав боевых кораблей атомный подводный ракетный крейсер «Орёл» проекта 949А, на котором впоследствии проходили службу немало наших земляков. В 1996 году на именной ракетноосец попал служить младший из братьев Гвоздевых – **Александр**. В тяжёлое для моряков время, существенную помощь им оказала Орловская область и город Орёл, которые шефствуют над кораблём и в настоящее время. Положительно о службе ракетчика Гвоздева отзывается бывший заместитель командира «Орла» капитан 2-го ранга В.А. Беляев, под командой которого Александр проходил службу.

А по-другому и не могло и быть. Гвоздевы всегда служили образцом выполнения воинского долга. Валентин Алексеевич Беляев как подводник горд тем, что в нашей области проживает такая славная морская семья. У каждого из пяти подводников в активе автономные плавания и все они за отличное выполнение воинского долга и высокие показатели в боевой подготовке награждены почётными для моряков знаками «За дальний поход».



Александр



Алексей



Владимир



Михаил



Со временем дети покинули родительский дом, обзавелись семьями, но неизменно День Военно-морского флота и День моряка-подводника встречают все вместе у родителей. Все, кроме старшего сына Михаила, живут и работают в Орловской области.

Дома у Евгения Михайловича небольшой музей, посвящённый не только службе династии Гвоздевых в подводном флоте, но и истории морского флота в целом. Гвоздеву старшему есть чем гордиться. Воспитали они с Валентиной Семёновной настоящих мужчин, защитников нашей Родины. Профессия подводника не из лёгких. Далекое не каждому дано испытать эту службу. Одного желания тут мало. Надо ещё иметь отменное здоровье, которым обладают их дети. Уверен, если бы было разрешено служить на флоте женщинам, то и младшая сестра Екатерина последовала бы примеру братьев. Ну а пока подрастают три внука, и возможно кто-то из них продолжит династию моряков-подводников. Море любит мужественных и отважных, а Гвоздевы именно из таких.



Семья

Эта уникальная семья уже вписала себя в историю Российского флота, и кто знает, может, со временем мы узнаем и о флотоводцах Гвоздевых, прославивших родоначальников этой морской династии на службе нашей Великой Родине.

## Оружие

### КЛАССИФИКАЦИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК\*:

**ПЛА** – атакующая подлодка (Hunter-Killer, SSN);

**МЦАПЛ** – многоцелевая подлодка (Hunter-Striker, SSGN)\*;

#### **Примечание:**

В настоящее время грань между **МЦАПЛ** и **ПЛА** в значительной мере стёрлась, поскольку абсолютное большинство лодок нестратегического назначения, имеют на вооружении как торпеды, так и КР. Разделение проходит по следующим отличиям: ПЛА вооружена только торпедными аппаратами, через которые ведётся стрельба и торпедами, и КР, предназначена прежде всего для борьбы с ПЛ противника. МЦАПЛ имеет кроме торпедных аппаратов 8-12 пусковых установок КР, и предназначен для действий как против ПЛ, так и против надводных и береговых целей. ПЛАРК – это уникальное советское изобретение, специализированная лодка-истребитель кораблей, основным вооружением которой являются многочисленные (до 24) сверхзвуковые ПКР большой дальности.

**ПЛАРК** – подводная лодка атомная с ракетами крылатыми.– АПЛ-специализированный носитель ПКР (на Западе не строятся, классифицируются как МЦАПЛ-Hunter-Striker, **SSGN**);

**ПЛАРБ** – подводная лодка атомная с ракетами баллистическими – стратегический атомный ракетоносец, в СССР/РФ применяется для обозначения западных ракетоносцев и первых атомных ракетоносцев советской постройки (**SSBN**);

**РПКСН** – Ракетный подводный крейсер стратегического назначения, (специфический советский/российский термин для обозначения современных ПЛАРБ советской постройки (**проект 667А** и более поздние, на Западе обозначается как **SSBN**).

**ДЭПЛ** – дизель-электрические подводные лодки

**ДПЛРК** – дизельная подводная лодка с крылатыми ракетами

**ПЛРБ** – подводная лодка с ракетами баллистическими

**АПЛ** – атомные подводные лодки. В большинстве проектов использовались водо-водяные реакторы. Использование реакторов с жидкометаллическим теплоносителем было ограниченным (проекты 645 ЖМТ «Кит», 705, 705К «Лира»). В проекте 651Э переоборудования ДЭПЛ использовалась модульная атомная энергетическая установка мощностью 600 кВт.

**ПЛАТ** – подводная лодка атомная торпедная. Также включают

**МПЛАТРК** – многоцелевые атомные подводные лодки торпедные с крылатыми ракетами.

---

\* **Источник:** «Подводные лодки России и СССР» Иллюстрированное обозрение проектов подводных лодок по интернет-ресурсам в 3-х томах / 2 том: Проекты 600-х серий / – Орёл: ПФ «Картуш» – 2012.

**ПРОЕКТЫ РОССИЙСКИХ ПЛ В КОДИРОВКЕ НАТО**

*Примечание:*

*Количество завершённых лодок. Цифра 8+2 означает, что в серии построено 8 и строится ещё 2 лодки. ,*

*1969-81 гг. Первый год — закладка головной лодки серии, второй — сдача флоту завершающей.*

**A – ALFA** – пр. 705 и 705К, «Ли́ра», ПЛА, 7 лодок

**B – BRAVO** – пр. 690, «Кефаль», учебная ДЭПЛ, 4 лодки, 1967-70 гг.

**C – CHARLIE I** – пр. 670, «Скат», ПЛАРК, 11 лодок, 1966-72 гг.

**CHARLIE II** – пр. 670М, «Скат-М» ПЛАРК, 6 лодок, 1973-80 гг.

**D – DELTA I** – пр. 667Б, «Мурена», РПКСН, 18 лодок, 1971-77 гг.

**DELTA II** – пр. 667БД, «Мурена-М», РПКСН, 4 лодки, 1973-75 гг.

**DELTA III** – пр. 667БДР, «Кальмар», РПКСН, 14 лодок, 1975-81 гг.,

**DELTA IV** – пр. 667БДРМ, «Дельфин», РПКСН, 12 лодок, 1981-92 гг.

**E – ECHO I** – пр. 659, ПЛАРК надводного старта, 5 лодок, 1957-62 гг.

**ECHO II** – пр. 675, ПЛАРК надводного старта, 29 лодок, 1961-67 гг. и эти же лодки, перестроенные по проектам 675М и 675МКВ.

**F – FOXTROT** – пр. 641, ДЭПЛ, 24 лодки, и 16 на экспорт, 1957-82 гг.

**G – GOLF** – пр. 629, ДЭПЛ с БР надводного старта, 23 лодки, 1958-62 гг.

**GOLF II, III, IV, V** – те же лодки, перестроенные для испытаний новых видов БРПЛ.

**H – HOTEL** – пр. 658 ПЛАРБ надводного старта, 8 лодок, 1958-64 гг.

**HOTEL II, III** – модернизации с обеспечением подводного пуска и замены ракет.

**I – INDIA** – пр. 940, «Ленок», спасательная ДЭПЛ, 2 лодки, 1974-79 гг.

**J – JULIETT** – пр. 651, ДЭПЛ с ПКР надводного старта, 16 лодок, 1960-68 гг.

**K – KILO** – пр. 877 и 636, «Палтус», он же «Варшавянка», ДЭПЛ, 33 и 1 лодка (и 22 на экспорт), 1976-97 гг.

**L – LIMA** – пр. 1840, опытовая ДЭПЛ для гидроакустических исследований. 1978-1979 гг.

**M – MIKE** – пр. 685, «Плавник», ПЛА, 1 лодка, 1978-1983 г. («Комсомолец»)

**N – NOVEMBER** – пр. 627 и 627А, «Кит», ПЛА 1 и 12 лодок, 1954-63 гг., пр. 645, 1958-63 гг., 1 экспериментальная ПЛА с ЖМТ-реактором.

**O – OSCAR I** – пр. 949, «Гранит», ПЛАРК, 2 лодки, 1978-82 гг.,

**OSCAR II** – пр. 949А «Антей», ПЛАРК, 9+1 лодка, 1980-2004 гг., и 949АМ «Антей-М», ПЛАРК, 0+1 лодка, 2001-06 гг.

**P – PAPA** – пр. 661, «Анчар», экспериментальный скоростной ПЛАРК, 1 лодка, 1962-69 гг.

**Q – QUEBEC** – пр. 665, серия ракетных ДЭПЛ с ПКР надводного старта, перестроенных из ДЭПЛ пр. 613, 6 лодок, 1958-62 гг.

**R – ROMEO** – пр. 633, экспортная ДЭПЛ, 22 лодки, 1959-62 гг.

**S – SIERRA I** – пр. 945, «Марс», ПЛА, 2 лодки, 1982-88 гг.,

**SIERRA II** – пр. 945А, ПЛА, 4 лодки, 1987-93 гг.

**T – TANGO** – пр. 641Б, «Сом», ДЭПЛ, 19 лодок, 1970-82 гг.

**U – UNIFORM** – пр. 1910, экспериментальная невооружённая АПЛ, предназначенная для глубоководных испытаний оборудования АПЛ, 2 лодки, 1982-87 гг.

**V – VICTOR I** – пр. 671 «Ёрш», ПЛА, 15 лодок, 1966-74 гг.

**VICTOR II** – пр. 671РТ, ПЛА, 7 лодок, 1970-78 гг.,

**VICTOR III** – пр. 671РТМ (1976-85) и 671 РТМК (1984-92) «Щука», 14 и 12 лодок.

**W – WHISKY** – пр. 613, ДЭПЛ, 215 (двести пятнадцать) лодок, из них около сорока экспортировано, 1949-57 гг.

**X – X-RAY** – пр. 1851 и 10831 глубоководные мини-АПЛ спецназ, 2 лодки, 1984-87 гг.

**Y – YANKEE I** – пр. 667А, «Навага», РПКСН, 33 лодки, 1964-72 гг.,

**YANKEE II** – пр. 667АБ, «Навага-М», перестроенный из 667А, РПКСН, 1 лодка, 1975 г.,

**YANKEE-NOTCH** – пр. 667АТ, перестроенная из 667А МЦАПЛ, 7 лодок, 1982-91 гг.,

**YANKEE-STRETCH** – пр. 09780, «Аксон», перестроенная из 667А АПЛ гидроакустической разведки, 1 лодка, 1989 г.,

**YANKEE-POD** – пр. 667АК перестроенная из 667А АПЛ-носитель боевых пловцов, 1 лодка, 1990 г.,

**YANKEE-ANDROMEDA** - пр. 667М, «Андромеда», перестроенный из 667А ПЛАРК, 3 лодки, 1991 и 1999-2001 гг.

**Z – ZULU** – пр. 611, «Буки», ДЭПЛ, 28 лодок, 1948-55 гг.

### Лодки, не входящие в алфавитную кодировку:

**AKULA** – пр. 971, «Щука-Б», он же «Барс», ПЛА, 16+7 лодок, 1983-2008 гг.

**AMUR** – пр. 677, «Лада», ДЭПЛ, 2+3 (+4 планируется), 1997-20?? гг.

**BELUGA** – пр. 1710, «Макрель», опытовая ДЭПЛ для отработки скоростных обводов корпуса, 1 лодка, 1985-89 гг.

**GRANAY** – пр. 885, «Ясень» (он же – «Северодвинск»), МЦАПЛ, 0+6 лодок, 1996-2010 гг.

**KONUNG** – пр. 955, «Борей» (он же - «Юрий Долгорукий»), РПКСН, 0+4 лодки, 1995-2010 гг.

**TYPHOON** – пр. 941, «Акула», РПКСН, 6+1 лодка, 1981-90; 1991-2005 гг.

### Лодки, не получившие кода:

**Пр. 615 и А615**, ПЛ с АНЭУ, 31 лодка, 1953-62 гг.

**Пр. 865**, «Пиранья», малые ПЛ - носители боевых пловцов, 2 лодки, 1984-90 гг.












**ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ 600-х ПРОЕКТОВ:**


**Дизель-электрические**

**ДЭПЛ** – дизель-электрические подводные лодки

**Многоцелевые**





Проект	Классификация НАТО	Фото/Силуэт	Построено	Главный конструктор	Примечание
<u>611</u>	<u>Zulu</u>		26	С. А. Егоров	на базе немецкого проекта <u>XXI</u>
<u>613</u>	<u>Whiskey</u>		215	<u>В. Н. Перегудов</u> , <u>Я. И. Евграфов</u> , <u>З. А. Дерибин</u>	<i>Самая массовая подводная лодка в СССР.</i>
<u>A615</u>	<u>Quebec</u>		30 (1 – 615, 29 – A615)	<u>А. С. Кассациер</u>	<i>Малая подводная лодка полностью на дизельном ходу.</i>
<u>633</u>	<u>Romeo</u>		20	<u>З. А. Дерибин</u>	
<u>636</u> <u>«Варшавянка»</u>	<u>Improved Kilo</u>		31 (2 строятся)	<u>Ю. Н. Кормилицин</u>	<i>Экспортный вариант проекта <u>877</u> «Галтус».</i>
<u>641</u>	<u>Foxtrot</u>		75 (58 – 641, 17 – И641)	С. А. Егоров, <u>З. А. Дерибин</u> , <u>Ю. Н. Кормилицин</u>	
<u>641Б</u> <u>«Сом»</u>	<u>Tango</u>		18	<u>Ю. Н. Кормилицин</u>	
677 «Лада/Амур»	<u>Kilo</u>		1 (2 строятся)	<u>Ю. Н. Кормилицин</u>	
<u>677Э</u> <u>(637?)</u> <u>«Амур-1650»</u>			0	<u>Ю. Н. Кормилицин</u>	<i>Экспортный вариант проекта <u>677</u> «Лада».</i>

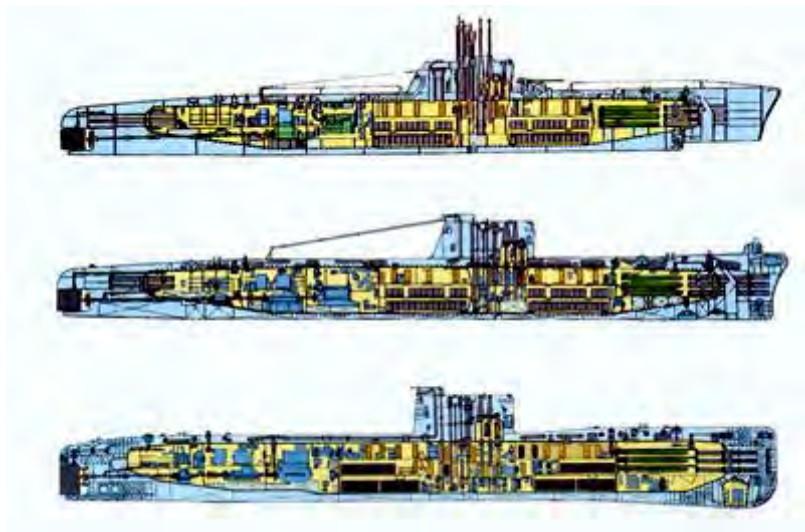
## Парогазотурбинные

Проект	Классификация НАТО	Силуэт	Построено	Главный конструктор	Примечание
<u>617</u>	<u>Whale</u>		1	<u>А.А. Антипин</u> , <u>С.Н. Ковалёв</u>	проект основан на немецких разработках ПЛ серии XXVI

## С крылатыми ракетами





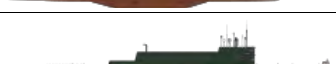
**ДПЛРК** – дизельная подводная лодка с крылатыми ракетами

Проект	Классификация НАТО	Фото	Построено	Главный конструктор	Базовый проект
<u>644</u>	<u>Whiskey Twin Cylinder</u>		6	П.П. Пустынцев	переоборудованы из <u>613</u>
<u>665</u>	<u>Whiskey Long Bin</u>		6	Б.А. Лентьев	переоборудованы из <u>613</u>
<u>651</u>	<u>Juliett</u>		16	А.С. Касациер	
<u>677Э</u> <u>«Амур-950»</u>			0	Ю.Н. Кормилицин	экспортный вариант проекта <u>677</u> <u>«Лада»</u>





Продольные разрезы ПЛ пр.611, 641, 641Б (сверху вниз)

**С баллистическими ракетами**  
**ПЛРБ** – подводная лодка с ракетами баллистическими

Проект	Классификация НАТО	Силуэт	Построено	<b>КБ</b> / Главный конструктор	Переоборудованы из проекта
<u>611AB</u>	<u>Zulu-V</u>		5	СКБ-143, Н. Исанин	<u>611</u>
<u>629</u>	<u>Golf-I</u>		23		
<u>629Б</u>	<u>Golf-II</u>		1		<u>629</u>
<u>629А</u>	<u>Golf-II</u>		14		<u>629</u>
<u>601</u>	<u>Golf-III</u>		1		<u>629</u>

## 110 лет подводному флоту России

Проект	Классификация НАТО	Силуэт	Построено	КБ / Главный конструктор	Переоборудованы из проекта
<u>605</u>	<u>Golf-IV</u>		1	<u>ЦПБ «Волна», В. В. Борисов</u>	<u>629</u>
<u>619</u>	<u>Golf-V</u>		1	<u>СКБ-143, Н. Н. Исанин</u>	<u>629</u>

### Специального назначения


Проект	Классификация НАТО	Фото/Силуэт	Построено	Главный конструктор	Предназначение
<u>690 «Ке-фаль»</u>	<u>Bravo</u>		4	Е. В. Крылов	Подводная лодка – мишень

### Атомные






**АПЛ** – атомные подводные лодки. В большинстве проектов использовались водо-водяные реакторы. Использование реакторов с жидкометаллическим теплоносителем было ограниченным (проекты 645 ЖМТ «Кит», 705, 705К «Лира»). В проекте 651Э переоборудования ДЭПЛ использовалась модульная атомная энергетическая установка мощностью 600 кВт.

### Атомные торпедные и многоцелевые

**ПЛАТ** – подводная лодка атомная торпедная. Также включают **МПЛАТРК** – многоцелевые атомные подводные лодки торпедные с крылатыми ракетами.

Проект	Классификация НАТО	Силуэт	Построено	Реактор	Главный конструктор	Примечание
<u>627, 627А «Кит»</u>	<u>November</u>		13 (1 – 627, 12 – 627А)	2 x ВМ-А, по 70 МВт	В.Н. Перегудов	первый проект советской атомарины

## Библиотечка «Орловского военного вестника»







Проект	Классификация НАТО	Силуэт	По-строено	Реактор	Главный конструктор	Примечание
<u>645 ЖМТ</u> <u>«Кит»</u>	November		1 – <a href="#">К-27</a>	ЖМТ, 2 х РМ-1 (ППУ ВТ-1) по 73 МВт	А.К. Назаров	Экспериментальная лодка
<u>671</u> <u>«Ерш»</u>	<u>Victor-I</u>		15	2 х ВМ-4, по 72 МВт	Г.Н. Чернышёв	
<u>671РТ</u> <u>«Сёмга»</u>	<u>Victor-II</u>		7	2 х ВМ-4П	Г.Н. Чернышёв	
<u>671РТМ(К)</u> <u>«Щука»</u>	<u>Victor-III</u>		26	2 х ВМ-4, по 72 МВт	Г.Н. Чернышёв	
<u>685</u> <u>«Плавник»</u>	<u>Mike</u>		1	ОК-650Б-3 190 МВт	Н.А. Климов, Ю. Н. Кормилицин	Титановый корпус, рекорд глубины погружения





Подводная лодка проекта 645 ЖМТ «Кит»

## Атомные с крылатыми ракетами

**ПЛАРК** – подводная лодка атомная с ракетами крылатыми.

Проект	Классификация НАТО	Фото/Силуэт	Построено	Реактор	Главный конструктор	КРП Л
<u>651Э</u> , переоборудована из <u>651</u>	<u>Juliett</u>		1	модульная установка мощностью 600 кВт	<u>Н.И. Кваша</u>	4 x <u>П-5</u> , впоследствии 4 x <u>П-6</u>
<u>659 (659Т)</u>	<u>Echo-I</u>		5	2 x <u>ВМ-А</u> , по 70 МВт	<u>П.П. Пустынцев</u> , <u>Н.А. Климов</u>	6 x <u>П-5</u>
<u>675</u>	<u>Echo-II</u>		29	по 70 МВт	<u>П.П. Пустынцев</u>	8 x <u>П-6</u>
<u>661 «Анчар»</u>	<u>Rapa</u>		1	2 x <u>В-5Р</u> , по 177,4 МВт	<u>Н.Н. Исанин</u> , <u>Н.Ф. Шульженко</u>	10 x <u>П-70 Аметист</u>
<u>667АТ «Груша»</u> , переоборудована из <u>667А «Навага»</u>	<u>Yankee -Notch</u>		3	2 x <u>ВМ-4</u>	<u>О.Я. Марголин</u>	8 x <u>ТА (РК-55 «Гранат»)</u>
<u>667М «Андромеда»</u> , переоборудована из <u>667А «Навага»</u>	<u>Yankee = Sidecar</u>		1		<u>ЦКБ МТ «Рубин»</u>	12 x <u>«Метеорит-М»</u>



Проект	Классификация НАТО	Фото/Силуэт	Построено	Реактор	Главный конструктор	КРП Л
<u>670</u> «Скат»	<u>Charlie-I</u>		11		<u>В.К. Шапошников</u> [12][13], <u>В.П. Воробьев</u>	8 x П-70 <u>Аметист</u>
<u>670М</u> «Чайка»/ «Скат-М»	<u>Charlie-II</u>		6	<u>ВМ-4-1</u> 89, 2 МВт	<u>В.П. Воробьев</u>	8 x П-120 <u>Малахит</u>
<u>06704</u> «Чайка-Б», переоборудована из <u>670М</u> «Чайка»	<u>Charlie-III</u>				А.Г. Лещев	24 x П-800 <u>Оникс</u>

**Атомные с баллистическими ракетами**






**ПЛАРБ** – подводная лодка атомная с ракетами баллистическими.

Чаще обозначаются как

**РПКСН** – ракетный подводный крейсер стратегического назначения




Проект	Классификация НАТО	Силуэт	Построено	Реактор	Главный конструктор	БРПЛ
<u>658</u> , <u>658М</u> , <u>658Т</u>	<u>Hotel-I, -II</u>		8	2 x <u>ВМ-А</u> , по 70 МВт	С.Н. Ковалёв	Д-2, 3xР-13
<u>667А</u> «Навага», <u>667АУ</u> «Налим»	<u>Yankee-I</u>		34	2 x <u>ВМ-2-4</u>	С.Н. Ковалёв	Д-5, 16x Р-27, Д-5У, 16x Р-27У

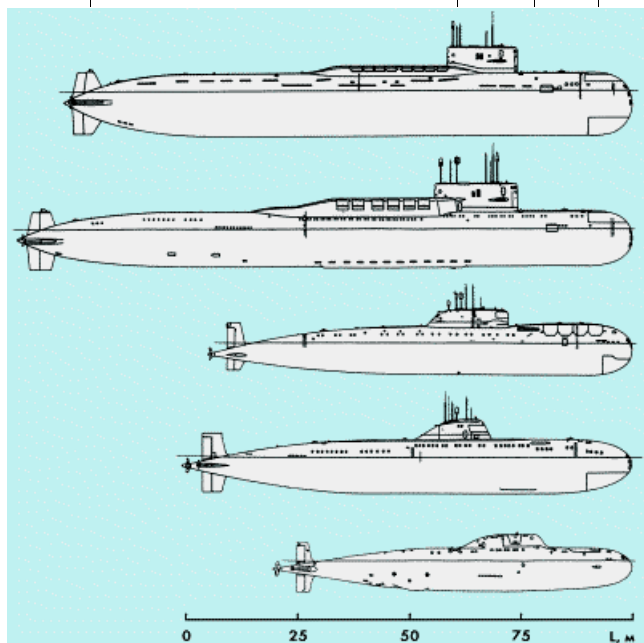
## 110 лет подводному флоту России

Проект	Классификация НАТО	Силуэт	Построено	реактор	Главный конструктор	БРПЛ
<u>667АМ</u> <u>«Навага-М»</u> , переоборудована из <u>667А</u> <u>«Навага»</u>	<u>Yankee-II</u>		1		Я. Марголин	Д-11, 12х Р-31
<u>667Б</u> <u>«Мурена»</u>	<u>Delta-I</u>		18	2 х <u>ВМ-4Б</u>	С.Н. Ковалёв	Д-9, 12х Р-29
<u>667БД</u> <u>«Мурена-М»</u>	<u>Delta-II</u>		4		С.Н. Ковалёв	Д-9Д, 16х Р-29Д
<u>667БДР</u> <u>«Кальмар»</u>	<u>Delta-III</u>		14	2 х <u>ВМ-4С</u>	С.Н. Ковалёв	Д-9Р, 16х Р-29Р
<u>667БДРМ</u> <u>«Дельфин»</u>	<u>Delta-IV</u>		7	2 х <u>ВМ-4СГ</u>	С.Н. Ковалёв	Д-9РМ, 16х Р-29РМ за-тем Д-9РМУ 2, 16х Р-29РМУ 2



**Атомные специального назначения**

Проект	Классификация НАТО	Фото/Силуэт	По-строено	Реактор	Главный конструктор	Предназначение
<u>658С</u> , переоборудована из <u>658М</u>	<u>Hotel</u>		1 - <u>К-19</u>	2 x <u>ВМ-А</u> , по 70 МВт	<u>С. Н. Ковалёв</u>	исследование новых систем радиосвязи
<u>658У</u> , переоборудованы из <u>658М</u>	<u>Hotel</u>		2	2 x <u>ВМ-А</u> , по 70 МВт	<u>С. Н. Ковалёв</u>	корабли связи, ретрансляторы
667АК «Аксон-1», базовый проект <u>667А</u> «Навага»	Yankee-Pod		1 - <u>К-403</u> «Казань»		<u>ЦКБ МТ «Рубин»</u>	испытание новых типов <u>ГАК</u>



Схемы отечественных АПЛ второго поколения (сверху вниз) : Проект 667А, Проект 667Б, Проект 670, Проект 671, Проект 705К

## Из истории наград и знаков

### Знак «Командир подводной лодки»

Знак «Командир подводной лодки» – учреждён приказом НК ВМФ СССР № 170 от 12 июня 1942 г. Знак представляет изображение



подводной лодки типа «Щ», в центре которой помещена красная звезда с золотым серпом и молотом посередине. Длина знака – 70 мм, наибольшая

высота – 17 мм. Знак латунный, золочёный.

Приказом НК ВМФ СССР № 383 от 16 августа 1943 г. знак был видоизменён. Уточнены очертания изображения подводной лодки, в центре которой помещена красная эмалевая звезда. Длина – 68 мм, наибольшая высота (с перископами) – 23 мм. Знак металлический, оксидированный. Способ крепления изменён с булавочного на штифт и гайку.

Знаком награждались командиры при вступлении в постоянное командование кораблём на основании приказов командующими флотами и флотилиями. Знак вручался один раз в торжественной обстановке при первом вступлении в командование кораблём.

Приказом Министра Обороны СССР № 233 от 15 августа 1987 г. знак был преобразован в знак «Командир корабля».

### Знак различия «Командир корабля»

Учреждён приказом Министра обороны Российской Федерации от **21 марта 1996 г.** № 123 «Об учреждении нагрудных знаков «Командир корабля» и «За дальний поход»



Знак для командиров надводных кораблей



Знак отличия – из металла серебристого цвета в виде рельефного профильного изображения надводного корабля (подводной лодки).

На оборотной стороне знак отличия имеет приспособление для крепления к военной одежде.

Размеры знака различия:

с изображением надводного корабля: высота – 21 мм, ширина – 77 мм

с изображением подводной лодки: высота – 23 мм, ширина – 68 мм.

## Знак «За дальний поход»

История знака берет своё начало в 1954 г. Именно в этом году был выпущен знак «За поход в Англию», которым были награждены все члены экипажа крейсера «Свердлов», который принимал участие в параде посвящённом коронации королевы Англии Елизаветы 2-й.

Далее в 1956 г. Был выпущен следующий знак посвящённый визиту в Англию отряда наших корабле в составе крейсера «Орджоникидзе» и эскадренных миноносцев «Совершенны» и «Смотрящий»



Приказом Главного командующего ВМФ № 149 от 22.05.1961 был утверждён жетон «За Дальний поход», который гласил, что данным жетоном награждаются наиболее отличившиеся военнослужащие и служащие ВМФ за участие в дальних и специальных походах на боевых кораблях и вспомогательных судах ВМФ.



### **ПОЛОЖЕНИЕ о жетоне «За дальний поход»**

1. Жетоном награждаются наиболее отличившиеся военнослужащие и служащие ВМФ за участие в дальних и специальных походах на боевых кораблях и вспомогательных судах ВМФ.

Награждению подлежит штатный состав корабля, курсанты Военно-морских заведений и слушатели военно-морских академий, проходящих практику на кораблях, а так же военнослужащие и служащие ВМФ прикомандированные на время похода.

2. Жетоном с изображением подводной лодки – награждается состав подводных лодок, с изображением силуэта крейсера – личный состав надводных кораблей.

3. Награждение жетоном производится приказом ГК ВМФ по предоставлению командующих флотами в том случае, если задачи поставленные на поход – выполнены, не было чрезвычайных происшествий, поломок и аварий по вине личного состава.

Походом или плаванием кораблей, дающих право на награждение жетоном, считается:

- для Черноморского флота – плавание за пределы проливов Босфор и Дарданеллы.

- для Северного флота – плавание за пределы Баренцева моря

- для Балтийского флота – плавание за пределы Датских проливов

- для Тихоокеанского флота – плавание за пределами Охотского и Японского морей.

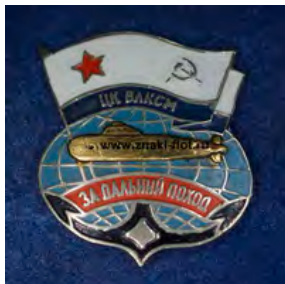
- для всех кораблей и судов ВМФ – переход с одного театра на другой северным морским путём » Приложение №1 к приказу ВМФ № 149 от 22 мая 1961 года.

4. Решение о награждении личного состава жетоном «За Дальний Поход» – участвующего в специальных походах (заграничных, походах с официальными визитами, плавание в особо тяжёлых условиях и т.д.) – принимается ГК ВМФ в каждом отдельном случае.

5. Нагрудные жетоны вручаются лично командирами кораблей. Вручение производится в торжественной обстановке, перед строем личного состава корабля.

6. Награждение жетоном «За Дальний Поход» производится только один раз. За последующие походы, независимо от их дальности и продолжительности, награждение жетоном не производить.

### Знаки за Дальний Поход



Приказом Главного командующего ВМФ № 149 от 22.05.1961 был утверждён жетон «За Дальний поход», который гласил, что данным жетоном награждаются наиболее отличившиеся военнослужащие и служащие ВМФ за участие в дальних и специальных походах на боевых кораблях и вспомогательных судах ВМФ.







Приказ Министра обороны РФ № 123 от 21 марта 1996г.  
Об учреждении знака «За Дальний Поход»



**Далее в 1996 г. были выпущены знаки  
"За дальний поход" Флоту России 300лет.**

Данные знаки были выпущены как для подводников (смотрите в разделе за дальний поход -крейсер), так и для надводных кораблей – 2-х видов ювелирным предприятием "Русские самоцветы":

1-й выполнен из меди с изображением корабля или подводной лодки;

2-й выполнен из серебра, на подвесе клеймо с пробой, с изображением корабля или подводной лодки.



**Далее стали появляться заказные значки «За дальний поход»  
с названием подводных лодок.**

Данные знаки просуществовали 15 лет. После знак «За дальний поход» претерпел существенные изменения и Приказом Министра Обороны СССР № 2 от **4 января 1976 г.** Был введён новый образец знака «За дальний поход». Изменениям подверглось и положение о награждении. Теперь знаки стали вручать по приказу командующих

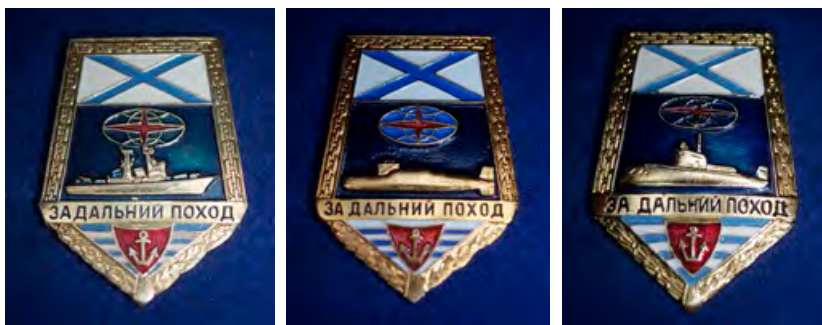
флотами и, Каспийской флотилии и командира Ленинградской военно-морской базы по представлению командиров соединений.



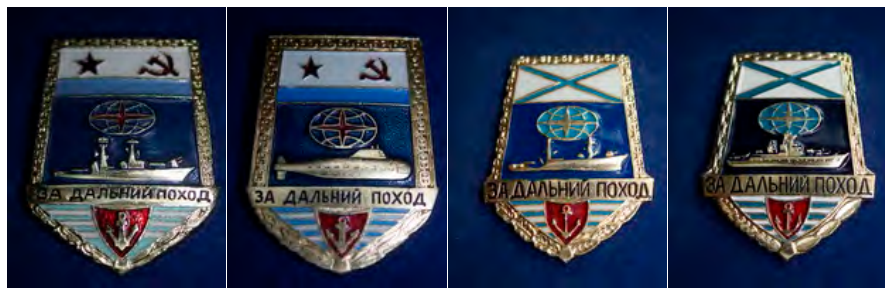
Знаки изготавливались из легкого металла и покрывались холодными эмалями.

Знак прозвали «Лопатой» и просуществовал до 1987г.

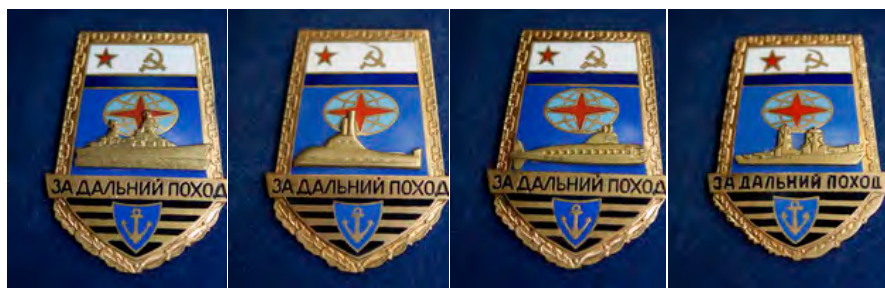
Так же было несколько разновидностей.







### Таллинский вариант



Данные знаки просуществовали тоже довольно немного – 11 лет и Приказом Министра Обороны СССР № 233 от **15 августа 1987 г.** Был утверждён новый тип знака «За Дальний Поход» С этого времени предыдущий знак был упразднён и награждение стали производить снова знаками образца 1961 г.

Знаки изготавливались из материала томпак на заводе «Победа».

Далее своё продолжение знаки получили уже в России – Приказом Министра Обороны РФ № 123 от **21 марта 1996 г.** Об учреждении знака «За Дальний Поход».



### Положение о нагрудном знаке «За Дальний Поход»

1. Нагрудным знаком «За дальний поход» награждаются наиболее отличившиеся, высокодисциплинированные военнослужащие и гражданский персонал Военно-Морского Флота за участие в дальний походах на кораблях и судах Военно-Морского Флота при условии, что задачи успешно выполнены.

2. Дальним походом корабля (судна) считается:

а) для всех кораблей и судов Военно-Морского Флота – переход с одного морского театра на другой;

б) для подводных лодок – поход без захода в пункты базирования, составляющий по времени более половины от полной автономности подводной лодки данного проекта;

в) для надводных кораблей 3 ранга и судов водоизмещением до 1000 тонн – поход продолжительностью не менее 30 суток с выходом за пределы 500-мильной зоны от пункта базирования;

г) для надводных кораблей 1, 2 ранга и судов водоизмещением более 1000 тонн – поход продолжительностью не менее 45 суток с выходом:

– кораблей и судов Северного флота – за пределы Норвежского моря

– кораблей и судов Тихоокеанского флота – за пределы 3000-мильной зоны от пункта базирования;

– кораблей и судов Черноморского флота и Новороссийского военноморского района – за пределы Эгейского моря;

– кораблей и судов Балтийского флота – за пределы Северного моря.

3. Награждение знаком «За дальний поход» производится приказами командующих флотами, Каспийской флотилией и командира Новороссийского военноморского района по представлению командиров объединений и соединений.

4. Вручение нагрудных знаков «За дальний поход» производится командиром корабля (судна) в торжественной обстановке.

Знаки с изображением подводной лодки вручаются личному составу подводных лодок, с изображением крейсера – личному составу надводных кораблей и судов.

5. Знак носится на правой стороне груди в соответствии с Правилами ношения военной формы одежды.

6. Военнослужащие и гражданский персонал Военно-Морского Флота нагрудным знаком «За дальний поход» могут награждаться только один раз. В случае утраты новый нагрудный знак не выдаётся.

Источник: <http://znaki-flot.ru/znak/long-campaign.html>

### Нагрудные знаки подводников



Юбилейный знак ракетной атомной подводной лодки проекта 667Б – «15 лет». 1973–1988 гг.

Юбилейный памятный знак КСФ «Подводник СССР». 1933–1983 гг.



Нагрудные памятные знаки подводников ВМФ СССР и подводников КСФ



Юбилейные знаки:

1. 15 лет 25-й дивизии подводных лодок;
2. «Атомной подводной лодке проекта 671 К-314 – 10 лет». 1972–1982 гг.;
3. «Атомной подводной лодке проекта 671РТ К-387 (заводской заказ 801) – 10 лет»



**Нагрудный знак подводника** представляет собой металлическую выпуклую подводную лодку в овальном венчике из якорь-цепи с распорками.

В 100-летний юбилей подводного флота РФ Приказом Главкомандующего ВМФ восстановлена традиция отличать подводников России специальным номерным и именным знаком, учрежденным еще в 1909 году. Эксклюзивное право на их производство и распространение предоставлено "Товариществу подводников".

Изображение знака и технология его производства защищены законодательством РФ.

Якорь к якорь-цепь оксидированы.

Диаметр знака 35 мм,

На обратной стороне знака имеется штифт с гайкой для крепления к одежде.



## Литературная рубрика

2 апреля 1954 г.

Родился Владимир Ветчинников – автор известной на всех флотах СССР (России) песни подводников «9-й отсек» («Автономка»)



Ветчинников В.А.  
(02.04.1954 — 27.11.2007)

Ветчинников Владимир Алексеевич, родился в с. Мельшино Болховского района Орловской области **2 апреля 1954 года**. В 1962 году вместе с родителями (отец – военный штурман) переехал в г. Токмак Киргизской ССР, где и закончил среднюю школу в 1971 году.

11 мая 1972 года был призван в ВМФ. Учебка в Кронштадте – где-то до 20 декабря 1972 г. (песня "Ты, мама, не печалься, я – матрос" подписана этой датой), а **31 декабря 1972 года** песня "Я служу на атомных" подписана уже "Север-Гаджиево".

На печально известной подводной лодке «К-19»\*, прозванной в народе «Хиросима», был электриком (в песне "Блюз электрика-подводника" есть строки "Я не ангел, я – бог восьмого, я электрик подводной лодки"). Здесь он и узнал о катастрофе, произошедшей на лодке **24 февраля 1972 года** при возвращении на базу из Северной Атлантики: рано утром в 9-м отсеке субмарины начался пожар: в результате образовавшейся течи в одном из трубопроводов высокого давления масло попало на раскалённый фильтр и загорелось. Огонь пережёг силовые кабели и трубопровод воздуха высокого давления – образовался пожар, который практически невозможно было потушить. Из прожжённого трубопровода воздух продолжал поступать в отсек, создавая в нем избыточное давление. В результате огонь проник в соседний, 8-й отсек. В результате действий экипажа пожар удалось потушить, однако при этом погибли 28 человек. Ещё 12 членов экипажа оказались отрезанными в 10-м отсеке, где они провели без света 24 дня.

Песня на стихи Владимира «Памяти двадцати восьми с К-19 (1972)» очень быстро распространилась среди подводников под названием «Песня о 9-м отсеке» («Автономка») и стала поистине народной: сейчас в Интернете можно найти десятки вариантов этой песни, сайты с упоминанием этой песни исчисляются сотнями.

Песня на стихи Владимира «Памяти двадцати восьми с К-19 (1972)» очень быстро распространилась среди подводников под названием «Песня о 9-м отсеке» («Автономка») и стала поистине народной: сейчас в Интернете можно найти десятки вариантов этой песни, сайты с упоминанием этой песни исчисляются сотнями.

\* К-19 — атомная подводная лодка проекта 658 с баллистическими ядерными ракетами – первый советский атомный ракетносец.

В те времена говорить вслух о катастрофах в СССР было не принято, да и откровенно опасно. Надо признать, что Владимир отделался очень легко – был понижен в звании до матроса и лишён отпуска домой (при трёхлетней службе в ВМФ отпуск был практически у всех). Замполитам разных уровней, «допустившим разглашение», оргвыводы начальства доставили гораздо большие неприятности.

12 мая 1975 года старшина I статьи Ветчинников Владимир был демобилизован и вернулся в г. Токмак. В августе 1975 года, после увольнения отца в запас, переехал в г. Орёл. Работал трубокладом, каменщиком, колесил по стране, возводя дома и высоченные трубы.

С юности Владимир писал стихи, с которыми можно ознакомиться на сайте <http://www.stihi.ru/avtor/vetcsergej>. Многие стихи стали песнями.

В 2002 году Владимир переносит инсульт, наступает инвалидность. Умер Владимир Ветчинников 27 ноября 2007 г.

Далее мы публикуем стихи Владимира, написанные во время его службы на флоте, из сборника «Памяти двадцати восьми»<sup>\*</sup>.

**Владимир Ветчинников**

### **Ты, мама, не печалься – я матрос**

Ты, мама, не печалься, я – матрос,  
Давно нас в робы синие одели,  
И нет таких штормов на свете, гроз,  
Которые б матроса одолели.

Прибой мне заменяет шум берёз,  
Моряк – подводник умирает молча,  
Ты, мама, не печалься, я – матрос,  
И надо мною вод солёных толща.

Отвечу на незаданный вопрос,  
Всегда с тобой во льдах, в глубинах синих,  
Ты, мама, не печалься, я – матрос,  
И ты гордись, родная, своим сыном.

*Кронштадт                      20/XII/1972 год*

### **Я служу на атомных**

Где-то под небом латаным  
Хлещут друзья мои водку,  
А я служу на атомных  
И ношу пилотку.

---

<sup>\*</sup> Владимир Ветчинников. Памяти двадцати восьми – Орёл: изд-во «Картуш», 2008.

Нет здесь шальной романтики –  
Тундра и голые скалы,  
На «громыхалах» бантики,  
А в глазах тоска.

Мама, милая мама,  
Белый мне свет не мил,  
Солнышка б хоть малость,  
Я бы тогда не ныл.

Где-то в квартирах каменных  
Люди поют, веселятся,  
А я служу на атомных  
И мне девчата снятся.

*Север - Гаджиево 31/XII/1972 год*

## Судьба К-8 (1970)

Родная, не узнаешь ты сама,  
Да и никто об этом не узнает,  
Как пеленой скрывает берег тьма  
И за кормой бурун косой вскипает.

И как за много суток тишина  
Рвёт уши и расшатывает нервы,  
И как о борт крутая бьёт волна  
Морей, в глубинах чьих прошёл ты первым.

И может так случиться, что родным,  
Которым снишься ты ещё ребёнком,  
Придёт, взрывая болью душу им  
Казённая скупая похоронка.

Заплачет мать, застонет и отец,  
Враз постарев, скупые вытрет слёзы,  
Но даже им не скажут про конец,  
Который был у сына их – матроса.

Годами будет в тишине лежать  
Его подлодка, в тёмной мгле пучины,  
Но ещё долго мать не будет спать  
Не веря вести об его кончине.

Вы с нами, парни, вы в сердцах живых.  
Пусть многое изменится на свете,  
Но память о подводниках лихих  
Останется, зовя других к победе!

*Север - Гаджиево 1/1/1973 год*

## Мужество

Пробоина в корпусе, лодка лежит,  
Затоплены все отсеки.  
Лишь в первом отсеке теплится жизнь:  
Остались в нём три человека.

На мину вчера наскочили они,  
Моталась с войны ещё, видно.  
Почётно погибнуть в военные дни,  
А в мирные дни – обидно.

Вчера были живы под сотню парней,  
И в взрыве их всех не стало.  
Сегодня – лишь трое живых на ней,  
На всю эту груду металла

Над ними 100 метров холодной воды,  
И выжить ли им? – под вопросом.  
С трудом приподнялся седой командир  
И так говорит он матросам:

«...Втроём нам не выйти, так слушай приказ,  
Поставим мы жизнь на везенье,  
Через торпедный я выброшу вас,  
А сам буду ждать здесь спасенья».

Матросы КЭПа бросать не хотят,  
Кривятся от скорби и боли.  
Приказ есть приказ, и вот, вниз летят  
Последние метры моря.

Когда субмарину подняли наверх  
Застыли по стойке смирно.  
До верха водою был полон отсек –  
Последний КП командира.

Атлантика

24/IV/1974 год



## Памяти двадцати восьми с «К-19» (1972)



Автономке конец, путь на базу, домой.  
Тихо лодку глубины качают.  
Спит девятый отсек, спит девятый жилой,  
Только вахтенный глаз не смыкает.



Что он думал тогда, может дом вспоминал,  
Мать, друзей или очи любимой...  
Резкий запах чужой, вдруг мечты оборвал.  
Что такое? Несёт вроде дымом?



Доложить? Ерунда! Не уйдёт никуда,  
И в «центральноном» ведь люди, не боги...  
Поздно! Пламя ревёт, но успел – душу рвёт  
Перезвон аварийной тревоги.



Кто читал, отдыхал, или вахту держал  
По постам боевым разбежались,  
А в девятом, кто встал, кто услышал сигнал  
За себя и за лодку сражались.



Ну а кто не успел, тот заснул навсегда,  
Не почувствовав, что умирает,  
Что за миг до конца им приснилось тогда,  
Никогда и никто не узнает.



За живучесть борьба! Ставка – жизнь! ИП\* забыт,  
Гидравлические рвутся трубы.  
Смерти страх. К переборке восьмого открыт  
Путь огню! Дым и новые трупы!

Бьёт струя ВПЛ\*\*, но огонь не поник,  
Тщетно ищут спасенья в десятом...  
Сквозь удары туда пробивается крик:  
«Что ж вы держите?!!! Сволочи!!! Гады!»

Отзывается сердце на каждый удар,  
Рядом гибнут свои же ребята,  
И открыть бы... Да нет – смерть войдёт и сюда.  
И седеют от криков в десятом...

Тишина. Нет страшнее такой тишины...  
Смирно! Скиньте пилотки, живые.  
Двадцать восемь парней, без вины, без войны  
Жизнь отдали, чтоб жили другие.

Встаньте все, кто сейчас праздно пьёт и поёт,  
Помолчите и выпейте стоя!  
Наш подводный, ракетный, наш атомный флот  
Салютует погибшим героям!!!!

\* ИП – изолирующий  
противогаз.

\*\* ВПЛ (воздушно-  
пенная лодочная) –  
воздушно-пенная систе-  
ма пожаротушения.

*Док-Северодвинск  
11/III/1973 год*

Песня на это стихотворение очень широко известна как "Песня о 9-ом отсеке"  
и поётся в видоизменённом за годы виде на всех Флотах России.

## Возвращение (Пришли!!!)

Два месяца мы не видали земли,  
Два месяца пели нам песни турбины.  
Два месяца трудные вахты несли  
В Атлантике, в тёмных глубинах.

Остались чужие моря за кормой.  
Где были? Там нет нас, а больше не знаем,  
Но знаем, сегодня приходим домой,  
Сегодня! Сегодня всплываем!

И вот уже воздух в цистернах шумит  
И звуков прекраснее этих вот, нет нам,  
А сердце быстрее субмарины летит  
На встречу с простором и светом.

Продулись, отдраили рубочный люк.  
А выход дают лишь по два человека.  
Какое там по; два, рванули все вдруг,  
Из душной теснины отсеков.

Вот мы наверху. Кто-то тихо: «Пришли...»,  
А воздух нектаром врывается в душу.  
И небо над нами, и сопки вдали,  
И свежесть нам головы кружит.

И дым папиросный, о нём ты мечтал  
В тяжёлые долгие будни похода.  
Пьяны от него, и последний аврал,  
Нам кажется гимном прихода.

Все вниз! На гребных – оба «малый вперёд»!  
Привычны движенья, умелы и ловки.  
Как тянется время, как нудно идёт  
К последней команде: «К швартовке!»

Нас встретят оркестром, мы грянем: «Ура!»  
Готовы сердца распахнуть всему миру.  
И спрячет улыбку седой адмирал  
И руку пожмёт командир!

*Северный Ледовитый океан 13/IV/1974 год*

В 2008 г. на это стихотворение Александром Викторовым была написана песня "Пришли!!!", вошедшая в сборник "Автономка 3". Послушать её можно на сайте [www.avtonomka.org](http://www.avtonomka.org):  
<http://avtonomka.org/avtonomka-3/prishli-hi.htm>

## Последний удар

Опять прорываем рубеж ПЛО,  
Под нами 6000 пучины бездонной,  
А где-то над нами тепло и светло,  
Но ждут нас вверху «Орионы».

Режим тишины и турбина шумит  
Как люди, не смея вдохнуть полной грудью,  
За корпусом прочным, казалось, журчит:  
«Забудьте! Забудьте! Забудьте!»

Забудьте о том, что вас ждут на земле,  
Где света и солнца и воздуха вдоволь,  
Во мраке ваш путь, в тишине и во мгле,  
В бездонных глубинах суровых.

Забудем волнение радостных встреч,  
Забудем объятия и ласки любимых,  
Мы здесь чтобы Родину нашу сберечь  
От грохота ядерных взрывов.

А если не выйдет, а если война  
И если в квадрате нас всё же накроют:  
Сиреною смерти взревёт тишина,  
В минутной готовности – К бою!

Простимся, и нет нам дороги назад,  
Застынем минуту в молчанье суровом.  
Лишь пальцы на кнопках дрожат –  
За КЭПом последнее слово.

И прежде, чем в лодку ворвётся вода,  
И прежде, чем дрогнут от взрыва глубины  
Сожжёт континенты, сметёт города  
Последний удар субмарины.

*Баренцево море 24/II/1974 год*

## 30 минут до удара

Мы в лодке, как в камере смерти,  
И койки узки словно нары.  
Как трудно нам жить и смеяться, поверьте,  
За 30 минут до удара.

Не надо в поход много брать нам:  
Устав, да белья смену, пару.  
Родней стали мы своих милых и братьев  
За 30 минут до удара.

Пары углерода вдыхая,  
Мы ползаем в пьяном угаре.  
Вся жизнь за кормой, впереди, дорогая,  
Лишь 30 минут до удара.

Врага, если он замахнётся,  
Постигнет суровая кара.  
Нам жизни так мало и много даётся –  
Все 30 минут до удара.

*Атлантика 21/III/1974 год*

## Сдача Задачи

(песня-шутка)

Все на лодке в тихой панике у нас,  
Ведь сегодня, мы сдаём задачу – Раз.  
И откуда навалилася беда?  
Эх! Хоть бы спрятаться куда.

По тревоге, разбежались по постам,  
Дай бог ноги, да по тёмным по местам.  
Что ни «шхера», там подводчики сидят,  
Лишь только челюсти стучат.

Мы с Серёжей задержались пока.  
«Нам бы тоже...», – начал я издалека.  
Он засмеялся и одно в ответ мне гнёт –  
Авось их мимо пронесёт.

Не пронесит, погорел дружочек мой,  
Взяли, просят книжку, номер боевой.  
Я как увидел, подхватился и бежать...  
Лишь переборки дребезжат.

Вроде смылся, отдышался кое-как,  
Всё же тяжко, я ведь бегать не мастак.  
Эх жалею, что на зарядках не бывал –  
Вот бы рекорды выдавал!

Так и бегал, вытер робой все трюма –  
Это дело, тоже «требует ума».  
Грязный мокрый, вылез – белый свет не мил,  
Идти на камбуз нету сил.

Нет уж, братцы, мы конечно хороши,  
Но если братья, так уж братья от души:  
Сдать задачу, а потом спокойно жить,  
Служить себе и не тужить!

*Север-Гаджиево 31/XII/1973 год*

**Из черновиков:**

\* \* \*

Видяево. Лодка уходит «в моря».  
Ученья. Ходить недалече.  
Прощаясь едва ли не каждый моряк  
Обнять обещался при встрече.

И будни подводника: вот наша цель –  
Идёт боевая учёба.  
Теперь бы вернуться домой без потерь,  
Но стрельбы как высшая проба.

Ракета-торпеда, взорвав аппарат,  
Безжалостно вскрыла отсеки  
Кромсая и плюща невинных ребят –  
Они молодые навеки.

А тот, кто остался, по богу, в живых,  
Те не были рады везенью,  
Мученья и смерть караулили их,  
Поверивших в чудо спасенья!

Лишь сутки стучали ребята в борта  
Прося кислорода и света.  
Ответом была лишь одна суета –  
Они не дождались ответа.

Вот смолкли удары. Могильная тишь.  
Лишь волны играют красивы.  
Ты, скорбный наш «Курск», молчаливо лежишь –  
Могильная вежа России!

*г. Орёл осень 2000 год*

## Атомоход «Курск»



Сфотографировано на YouTube-канале «Курск»

ВИКТОР РАССОХИН

### НЕЗАТИХАЮЩАЯ БОЛЬ



Орловские писатели Сергей и Виктор  
Рассохины,  
члены организации "Флоту быть!",  
авторы 40 книг

Не позабыть трагичный курс,  
Наткнувшийся на зло.  
Когда ушёл в бессмертье "Курск"—  
Неделю нас трясло.  
Была и водка, как вода,  
Пропал ориентир.  
Тогда всемирная беда  
Ошеломила МИР.  
В ушах звучали голоса,  
Знобил придонный стон.  
Погибших чтит небеса,  
Касаясь скорбных волн.  
Зачем народам тяжкий страх?  
Кто сможет страх убрать,  
Чтоб в океанах и морях —  
Любимых не терять?!

## Содержание

<b>1 февраля 1851 г.</b> в порту немецкого города Киля прошло испытание первой подводной лодки .....	3
<b>19 марта</b> в России отмечается День моряка-подводника .....	3
<b>19 марта – День моряка-подводника в России</b> .....	5
<b>25 ноября 1963 г.</b> умер Александр Маринеско – командир Краснознамённой подводной лодки С-13 .....	9
<b>12 августа 2000 г.</b> затонула подводная лодка «Курск» .....	11
<b>Затонувшая надежда.</b>	
Подлодка «Курск» – жертва подводной войны .....	12
Хроника гибели атомной подводной лодки "Курск" .....	16
<b>7 апреля</b> – День памяти погибших подводников .....	20
<b>Константин Стрельбицкий.</b> Список погибших русских и советских моряков-подводников – уроженцев Орловской области .....	24
Веи отечественного подводного кораблестроения .....	30
<b>Виктор Дыгало.</b> Из истории подводного флота России .....	40
<b>Ксения Раутиан.</b> А.Н. Бахтин. Командир подводной лодки «Пантера» .....	54
<b>Сергей Широков.</b> Адмиралы-подводники Орловщины .....	63
Беляев Илья Иосифович .....	63
Сальников Леонид Михайлович .....	64
Агафонов Валерий Николаевич .....	66
<b>Татьяна Филева.</b> Командир .....	68
<b>Анатолий Денисов.</b> Воспоминания о службе на 28-й дивизии АПЛ Сахалинской флотилии ТОФ .....	71
<b>Вячеслав Колдомов.</b> Капитан 1-го ранга .....	73
<b>Геннадий Русаков.</b> От матроса до комбрига .....	76
<b>Владимир Бобков.</b> Анатолий Горбачёв – моряк с душой поэта .....	82
<b>Вероника Звоненко.</b> Погружение .....	86
<b>Вячеслав Колдомов.</b> Океанское мышление .....	90
<b>Виталия Плахова.</b> Подводная одиссея .....	94
<b>Редакционная справка</b> о подводниках, проживающих в г. Орле .....	96
Беляев Валентин Алексеевич .....	96
Осекин Виктор Анатольевич .....	97
Пискунов Владимир Николаевич .....	97
Ромашов Вячеслав Александрович .....	98
Хазаров Эдуард Григорьевич .....	99
Шманёв Пётр Алексеевич .....	99
<b>Атомный подводный ракетный крейсер «Орёл»</b> (историческая справка) .....	100

<b>АПК «Орёл»</b> .....	104
<b>Владимир Сварцевич.</b> 10-кратный кандидат в Герои .....	106
<b>Сергей Широков.</b> Засекреченный подвиг .....	109
<b>Александр Полынкин.</b> «И каждый показал себя мужчиной...» .....	112
<b>Сергей Широков.</b> Морская династия Гвоздевых .....	121

### *Оружие*

---

<b>Классификация подводных лодок</b> .....	125
<b>Подводные лодки 600-х проектов</b> .....	128
<b>Дизель-электрические</b> .....	128
Многоцелевые .....	128
Парогазотурбинные .....	129
С крылатыми ракетами .....	129
С баллистическими ракетами .....	130
Специального назначения .....	131
<b>Атомные</b> .....	131
Атомные торпедные и многоцелевые .....	131
Атомные с крылатыми ракетами .....	133
Атомные с баллистическими ракетами .....	134
Атомные специального назначения .....	136

### *Из истории наград и знаков*

---

<b>Знак «Командир подводной лодки»</b> .....	137
<b>Знак различия «Командир корабля»</b> .....	137
<b>Знак «За дальний поход»</b> .....	138
<b>Нагрудные знаки подводников</b> .....	146

### *Литературная рубрика*

---

<b>2 апреля 1954 г.</b> родился Владимир Ветчинников – автор известной на всех флотах СССР (России) песни подводников «9-й отсек» («Автономка») .....	148
<b>Владимир Ветчинников</b>	
Ты, мама, не печалься – я матрос .....	149
Я служу на атомных .....	149
Судьба К-8 (1970) .....	150
Мужество .....	151
Памяти двадцати восьми с «К-19» (1972) .....	152
Возвращение (Пришли!!!) .....	153
Последний удар .....	154
30 минут до удара .....	154
Сдача Задачи .....	155
«Видяево, лодка уходит «в моря»...» .....	156
<b>Виктор Рассохин.</b> Незатихающая боль .....	157



**Библиотечка военно-исторического журнала  
«Орловский военный вестник»**

# **110 ЛЕТ ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ РОССИИ**

Главный редактор С.А. Ветчинников  
Корректор В.С. Алексеевский  
Технический редактор С.А. Ветчинников



Редакция вправе публиковать при-  
сланные в свой адрес произведения,  
письма и обращения читателей.  
Ссылки на источники информации ак-  
туальны на момент выхода журнала.

Редакция уважает точку зрения ав-  
торов на какие-либо события, их трак-  
товки, хотя не всегда может их разде-  
лять, следуя правилу: «Пусть в споре  
рождается истина».

Цена свободная

Подписано в печать 18.03.2016 г. Дата выхода 19.03.2016 г. Формат 60x80 1/16

Печать ризография. Бумага офсетная. Гарнитура Arial

Объём 10,0 усл. печ. л. Тираж 500 экз. Заказ № 110

Лицензия ПД № 8-0023 от 25.09.2000 г.

Адрес издателя и редакции:

302001, г. Орёл, ул. 2-я Посадская, 26, Тел. (4862) 44-51-45.

E-mail: [kartush@orel.ru](mailto:kartush@orel.ru) [www.kartush-orel.ru](http://www.kartush-orel.ru)

Отпечатано с готового оригинал-макета

в ООО Полиграфическая фирма «Картуш»

г. Орёл, ул. 2-я Посадская, 26. Тел./факс (4862) 44-51-46.