

**Герой Советского Союза В.Е. Соколов**

# **КРУГОСВЕТКА ПОДВОДНИКА**

**22000 миль**

**пройдено в подводном положении**



**Одесса, 2020 г.**

Служу России!

Валентин Соколов

**Кругосветка подводника**

«ИП Каланов»

2020

## **Соколов В. Е.**

Кругосветка подводника / В. Е. Соколов — «ИП Каланов»,  
2020 — (Служу России!)

Повесть Героя Советского Союза, писателя-мариниста, капитана 1 ранга в отставке, Соколова Валентина Евгеньевича, доходчиво и ярко рассказывает о беспримерном подвиге экипажа атомной подводной лодки, совершившего переход из военно-морской базы Западная Лица в Петропавловск Камчатский, которая ни разу не всплыв в надводное положение. В 1976 году Соколов В. Е. участвовал в качестве старшего на борту в переходе АПЛ-469 проекта 671 с Северного на Тихоокеанский флот через Атлантический океан в обход Южной Америки проливом Дрейка и далее через Тихий океан на Камчатку. Поход продолжался в скрытном порядке на протяжении 80 суток. Под водой было пройдено более 22000 миль. За успешное руководство тихоокеанским переходом и выполнение боевого задания Соколову В. Е. Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда».

© Соколов В. Е., 2020

© ИП Каланов, 2020

# Содержание

Предисловие	6
Глава 1	8
Глава 2	11
Глава 3	20
Глава 4	21
Глава 5	25
Глава 6	33
Глава 7	36
Глава 8	40
Глава 9	43
Конец ознакомительного фрагмента.	45

# Валентина Евгеньевич Соколов

## Кругосветка подводника

© Соколов В.Е.



## Предисловие

В своей книге «Кругосветка подводника» я рассказываю о нелегкой, но почетной службе подводников атомного Флота. За основу взяты эпизоды кругосветного плавания группы атомных подводных лодок Краснознаменного Северного Флота.

Прошло более 35 лет, и я, как участник и свидетель тех событий, по своим записям и дневникам изложил всю правду, без вымысла, о мужестве и героизме подводников.

В книге приведены имена реальных людей, которые вместе со мной прошли моря и океаны, лежавшие на пути кругосветного плавания в прочном корпусе атомной подводной лодки. Приведены имена моих наставников и друзей по совместной службе на Флоте. К сожалению, некоторые из них ушли преждевременно из жизни. В интересах сохранения чести и достоинства своих героев я изменил некоторые имена.

В свое время Правительство Советского Союза по достоинству высоко оценило профессионализм и мужество моряков-подводников. Все участники похода были награждены правительственными наградами, а руководителям похода – шести офицерам – присвоено звание Героев Советского Союза.

Длительные походы, освоение новых проектов атомных подводных лодок в Советском Союзе сопровождалось не только тяжелым трудом, героическими действиями членов экипажа, но иногда катастрофами и авариями, зачастую связанными с большими жертвами среди моряков-подводников.

Не всем из них поставлены памятники, не всем отданы достойные почести, не все отмечены правительственными наградами. И только память наших сердец и душ делает их подвиги бессмертными. Я часто вспоминаю мало кому известное место захоронения подводников в «Лице» – этом секретном военном городке. Кладбище расположено на берегу небольшой таежной речушки. Перед выходом на боевую службу и после возвращения с моря мы всегда посещали это место. Там, в таежной мерзлоте, захоронены останки наших товарищей – моряков, которые умерли не от старости или болезни. Они в мирное время, до конца выполняя свой служебный долг, отдали жизнь во имя жизни своих сослуживцев, во имя безопасности и процветания своей страны, а иногда и всего человечества.

Я хорошо знаю, что от того, как мы подготовимся на берегу, как обеспечим подводную лодку всем необходимым перед выходом в море, как подготовим экипажи подводных лодок, вынужденных совместно выполнять задачу поставленную правительством страны и командованием флота, будет зависеть успех боевой службы и благополучное возвращение в базу экипажей подводных лодок. Об этом знали все подводники. Я всегда стремился к тому, чтобы все члены экипажа были, как можно более полно, осведомлены о стоящих перед ними задачах и не боялся напоминать им о возможных аварийных последствиях при неграмотной эксплуатации оружия и техники.

Я старался эту важную тему при всяком удобном случае по-мужски держать в подогретом состоянии. Мы в море никогда не играли «учебных» тревог. Их и так было достаточно. Перед выходом на боевую службу мы намертво заваривали аварийно-спасательные буи, об этом знали все подводники. Хочется напомнить старую истину: у древних греков рыбаки не умели плавать. При плавании в своих морях наличие возможности связаться с командованием флота в случае аварии помогает личному составу экипажа подводной лодки чувствовать себя более уверенно. Особенно, когда идёт приёмка новой подводной лодки от промышленности или когда экипаж подводной лодки после очередной демобилизации опытных специалистов и пополнения его молодыми матросами выходит в море для отработки курсовых задач, наличие аварийных сигнальных буйёв повышает уверенность командования подводной лодки и всего экипажа в целом.

Что же такое СИГНАЛЬНЫЙ БУЙ? Это специальное устройство, расположенное в лёгком корпусе подводной лодки, с помощью которого во время аварии можно подать сигнал с глубин, превышающих предельную глубину погружения подводной лодки на 15–25 %. Обычно устанавливается два сигнальных буйа: в носовой и кормовой частях подводной лодки. Он представляет собой металлический поплавок бело-красного цвета. В верхней части имеется камера для хранения телефона и сигнальная лампа красного проблескового света. Буй связан с подводной лодкой тросом-кабелем, длина которого обычно соответствует запредельной глубине погружения подводной лодки. Любой корабль или судно, обнаружившие в море бело-красный поплавок, обязаны подойти к нему, вскрыть верхнюю камеру и связаться по телефону с экипажем затонувшей подводной лодки.

Жаль, что аварийный буй можно отдать, но нельзя затянуть обратно на штатное место, как якорь в клюз, в случае, когда необходимость его нахождения на поверхности моря отпадает. Отпадает необходимость использования аварийного буйа и при длительном пребывании подводной лодки в открытом океане, где глубины исчисляются не метрами, не сотнями метров, а зачастую километрами. А вероятность потери сигнального буйа довольно реальная. Более того, при потере сигнального буйа его трос-кабель может намотаться «на винт», и подводная лодка потеряет ход, как это было в 1958 году во время аварии дизель-электрической подводной лодки С-143 в Баренцевом море. Это же может случиться при плавании подводной лодки подо льдами, под прикрытием корпуса сухогруза или другого крупного судна, а также при попадании в рыбацкие сети и так далее. Поэтому решение приварить аварийный буй при океанском плавании имеет под собой не только моральную, но и практическую основу.

Как бы там ни было – это усиливает ответственность за свой участок работы каждого члена экипажа. Даёт возможность каждому члену экипажа проявлять разумную инициативу, не оглядываясь на возможные последствия.

С одной стороны, мы все знали, куда идем и что нас ожидает, а с другой стороны, каждый ясно понимал, что всё предусмотреть невозможно, но только совместными усилиями можно вовремя заметить неисправности и устранить их последствия с минимальными потерями в живой силе и технике.

Нужно было маленькие векторочки усилий каждого члена экипажа соединить в один мощный силовой вектор действий людей и металла и направить его на общее благо, на благо всего экипажа подводной лодки.

В природе такого не бывает. Человек придумал то, что иногда не вписывается в естество жизни. Поэтому и случаются беды «не по вине личного состава».

Знаменитый флотоводец адмирал Макаров Степан Осипович любил повторять: «Море ошибок не прощает!»

Дети и внуки героев, может быть, впервые узнают о не простой, а порой невыносимо сложной, тяжёлой и мужественной службе моряков-подводников – их отцов и дедов.

*Валентин СОКОЛОВ.*

## Глава 1

### Встреча в океане



Встреча подводных лодок на глубине 200 метров.

Дорогой читатель! Тебе, наверное, будет трудно представить ситуацию, когда 120 молодых людей закупорили в герметический металлический корпус (во время второй мировой войны подводники Германии свои подводные лодки называли «Iron coffins» – стальные гробы), опустили в океанскую пучину на глубину 200300 метров и отправили на трехмесячное плавание по маршрутам, ранее не исследованным человеком.

– Что это? Фантастика? Жюль Верн? – спросите вы. – Нет, ни то и ни другое.

Это был, дорогой друг, о которой правдиво будет рассказано командиром атомной подводной лодки.

В начале 1976 года атомная подводная лодка «К-469» Северного Флота (по международной классификации «Victor») с ядерным оружием на борту совершала очередное длительное плавание из пункта базирования Западная Лица Краснознаменного Северного флота на Камчатку Краснознаменного Тихоокеанского флота.

Теоретически для такого перехода достаточно было одного месяца. Два ядерных реактора лодки и турбина, мощностью более 30 000 лошадиных сил, надежно обеспечивали скорость до 35 узлов (70 км/час) по всему маршруту движения подводной лодки. Корпус лодки, обклеенный толстым слоем резины, (по образцу «Кита») легко скользил в толще глубин океана, а практически боевой поход продолжался более двух месяцев.

Для того, чтобы мы не «скучали», Командование Флота создало тактическую группу подводных лодок, куда, кроме нашей субмарины, вошел стратегический подводный атомный крейсер с 16 баллистическими ракетами на борту. Старшим на борту ракетносца назначили адмирала, Коробова Вадима Константиновича. Он был старше нас и по званию, и по возрасту. При подходе к проливу Дрейка от имени всего экипажа мы поздравили «деда» с 50-летием. В свое время Коробов окончил Ленинградское морское подготовительное училище, затем Первое Балтийское Высшее Военно-морское училище подводного плавания и Военно-морскую Академию им. А.Н. Крылова. Имел большой опыт службы на подводных лодках. Накануне выхода в море мы неоднократно встречались с адмиралом Коробовым и подробно прорабатывали все варианты предстоящего похода, ответственного плавания в составе тактической группы атомных подводных лодок. Адмирал, человек по натуре общительный, избегая официальности, нашел подход к младшему по званию офицеру, и мы вскоре крепко, раз и навсегда, подружились.

Обойдя множество приказов и распоряжений, которые якобы должны были обеспечить сверхсекретность морских ядерных сил страны, он сумел добиться разрешения на встречу экипажей двух подводных лодок, одна из которых была ударной, а другая должна была обеспечить её безопасность и скрытность перехода. Говорят, мужская дружба самая крепкая и надежная вещь. Так оно и было на самом деле при нашей совместной работе.

В соответствии с боевым распоряжением встреча (рандеву) подводных лодок была назначена в Северной Атлантике в подводном положении на глубине 220 метров. Такой тактический маневр, как встреча двух атомоходов, надежно гарантировал дальнейшее скрытное плавание и успешное выполнение задач боевой службы. Однако необычность этой дуэльной встречи требовала от подводников обеих подводных лодок наивысшего мастерства исполнения запланированного маневра и нестандартных действий их экипажей.

Вспоминаю эту встречу как эпизод из нашего совместного плавания, как составной элемент предстоящего кругосветного перехода. В строго назначенное время наша субмарина заняла исходную позицию и притаилась в глубинах океана в ожидании предстоящей встречи с подводной лодкой адмирала Коробова В.К. Напряжение всего экипажа нашей подводной лодки было на пределе. Все с нетерпением ждали первого доклада акустиков. У главного пульта гидроакустического комплекса «Рубин» нес вахту старшина команды, мичман Кругликов Юрий – опытный акустик, специалист высшего класса. Он знал, что мы не имеем права не обнаружить и не встретить советский ракетоносец.

В те времена атомный ракетоносец был самый малошумный объект. И найти его в глубинах океана было не так-то просто. И в этом было его существенное преимущество перед нашим «вероятным противником» – субмаринами НАТО. А как нам быть, как услышать? Как не пропустить мимо ушей заветный сигнал? Все вспомогательные механизмы на нашей подводной лодке были остановлены. Соблюдался режим «тишины». Подводная лодка, хорошо отдифференцированная и без хода, зависла на заданной глубине в ожидании назначенной встречи. И вдруг:

– Товарищ командир! Слева 30 наблюдаю слабый шум, – чуть ли не шепотом доложил мичман Кругликов.

По-моему, он сам боялся вспугнуть появившийся «шорох» в глубине океана.

– Классифицировать цель! – с радостью скомандовал вахтенный офицер, капитан 3 ранга Лыков Виктор.

– Слышу шум турбины! – уже более уверенно и четко, на весь отсек, воскликнул молодой вахтенный акустик, матрос Синельников Валентин.

Этот юноша, невысокого роста, худенький, с талией девушки и скромным характером северянина, прибыл на подводную лодку всего лишь год тому назад, но успел зарекомендовать себя отличным «слухачом». До призыва на Флот он окончил музыкальное училище, и его увлечение музыкой помогло ему быстро освоить военную профессию акустика на атомной подводной лодке. Проходит минута, вторая, и вот я слышу радостные голоса-доклады в центральном посту:

– Товарищ командир, да ведь это наша подводная лодка! – подводит итог Юрий Кругликов.

– Вот это работа! – подумал я. – Не зря таких ребят взяли в кругосветку.

Оживление в центральном посту подводной лодки скоро передается всей команде. Вижу радостные лица подводников и их четкие действия на своих боевых постах. Чувствуется единый порыв. Фактически с этого момента мы приступили к испытанию людей, оружия и техники по маршрутам, не изведанным человеком.

Дальнейший маневр подводной лодки выполняет старпом. Старший помощник командира атомной подводной лодки, капитан 3 ранга, Хоровенко В.Е. – опытный подводник. В про-

шлом году окончил в Ленинграде командирские классы, успешно сдал положенные зачеты, и в этом году получил допуск к самостоятельному управлению атомоходом.

– Валерий Евгеньевич! Прошу принять командирскую вахту, – обращаюсь я к старпому и забираюсь в тесное помещение боевого поста акустиков.

Капитан 3 ранга берет в руки навигационный журнал, внимательно прочитывает мою последнюю запись и просит меня поставить свою подпись. Затем он записывает широту места, долготу, состояние моря, число оборотов турбин и скорость по лагу и только после этого пишет: **«Ходовую вахту на ГКП принял», аккуратно подписывается и ставит рядом транскрипцию: =Капитан 3 ранга Хоровенко В.Е.=**

Мы по классически отработанной схеме занимаем позицию в кормовом секторе ракетноносца и, не поднимая «шума», следуем строго в кильватер атомного ракетного подводного крейсера стратегического назначения.

Итак, самый ответственный первый этап кругосветного перехода позади. Все условия рандеву: время, место и глубина погружения соблюдены. Что же делается внутри прочного корпуса ракетноносца? А ведь там, в прочном корпусе, тоже «живые люди», и напряжение ожидаемой встречи у них пока еще не снято. Проходит около пол часа, и вдруг по звукоподводной связи (ЗПС) с треском пробивается такой знакомый голос адмирала Коробова:

– Соколов! Где вы находитесь?

– Да, нервы адмирала не выдержали, – подумал я.

Я беру в руки микрофон и отвечаю адмиралу открытым текстом по звукоподводной связи:

– Занял исходную позицию. Замечаний нет.

**ЗВУКОПОДВОДНАЯ СВЯЗЬ** – это особый вид связи, который используется для приёма и передачи информации с подводных лодок, находящихся в подводном положении, на надводные корабли, и наоборот – для общения с береговыми постами связи, водолазами и аквалангистами. Станция звукоподводной связи – это одна из разновидностей мощного гидролокатора, способного передавать и принимать с большой дальностью действия модулированные сигналы. При этом дальность двусторонней связи зависит от очень многих факторов, в том числе от типа звукоподводной станции, её мощности, глубины погружения, скорости хода подводной лодки и надводного корабля и гидрологических условий. Дальность колеблется в пределах от нескольких сот метров до нескольких десятков километров.

Шифровальщик, получив мою информацию, кодирует её и вновь передает акустикам для адресной передачи закодированного текста. Проходят считанные минуты, и шифровка-доклад отправляется вглубь океана на ракетноносец.

Итак, встреча состоялась в точно назначенное время. Дальнейшее плавание проходило совместно в составе тактической группы, в которую вошли атомный подводный ракетный крейсер стратегического назначения АПРКСН – «К-171» и наша торпедная атомная подводная лодка «К-469».

Скрытно углубившись в воды Атлантики, мы проложили маршрут вдоль восточного побережья Америки. Приближаясь к территориальным водам США, прошупали их «хваленую» систему противолодочной обороны и, никем не обнаруженные, продолжили движение по заданному маршруту....

## Глава 2

### Письма с того света

На десятые сутки приблизились к водам Бискайского залива. И вспомнилась трагедия советской атомной подводной лодки «К-8».

Это была первая крупная катастрофа в истории отечественного атомного флота.

Третья атомная подводная лодка (ПЛА) проекта 627 «К-8» была заложена 9 сентября 1957 года на Северном машиностроительном предприятии (СМП) в городе Северодвинске. Государственные испытания на ней завершились 31 декабря 1959 года. Подводная лодка вошла в состав Северного флота, и в 1960 году перешла в военно-морскую базу в губе Западная Лица, где дислоцировалась отдельная бригада атомных подводных лодок. В 1960–1961 гг. ПЛА «К-8» отрабатывала задачи боевой подготовки в море, осваивала малоизвестные тактические приемы использования подводных кораблей этого класса, участвовала в испытаниях отдельных видов вооружения и технических средств, планируемых в дальнейшем к использованию на серийных атомных подводных лодках.

Из-за недостаточной надежности новых высоконапряженных парогенераторов в этот период на ПЛА произошли две крупные радиационные аварии, поэтому в конце 1961 года подводная лодка была поставлена на текущий ремонт на северном машиностроительном предприятии, где была произведена замена парогенераторов и активных зон ядерных реакторов. В 1964–1966 гг. подводная лодка интенсивно эксплуатировалась в море. В 1966–1968 гг. «К-8» вновь оказалась на текущем ремонте, связанном, в основном, с заменой парогенераторов, после чего возвратилась к новому месту своего базирования, в поселок Островной (Гремиха). В 1970 г. «К-8» совершила СВОЙ ПОСЛЕДНИЙ ПОХОД.

В 22 часа 30 минут 8 апреля 1970 г., на 51-е сутки автономного плавания, на глубине 120 метров практически одновременно в двух отсеках (третьем и седьмом) возник пожар. В седьмом отсеке, судя по интенсивности пожара, вероятно, горели патроны регенерации. Экипаж подводной лодки под командованием капитана 2 ранга В. Бессонова проявил мужество и героизм в борьбе за живучесть корабля. Достаточно упомянуть лишь два эпизода. Несмотря на бушующее пламя вблизи пульта управления ядерной энергетической установкой, находящиеся в нем офицеры: В.Г. Хаславский, А.С. Чудинов, Г.В. Шостаковский, Г.Н. Чугунов – обеспечили полное «глушение» ядерных реакторов, предотвратив тем самым возможность развития радиационной катастрофы у берегов Западной Европы. Эти мужественные офицеры одними из первых погибли на боевом посту, до конца выполнив свой долг.

Корабельный врач капитан медицинской службы А. Соловей во время аварии отдал свой дыхательный аппарат главному старшине Ю. Ильченко, которому сделал полостную операцию по удалению аппендицита в Норвежском море. Старшина был спасен, а врач погиб.

В ночь с 10 на 11 апреля в район аварии прибыли три судна Морского флота СССР, но из-за разыгравшегося шторма взять подводную лодку на буксир не удалось. Часть личного состава ПЛА была переправлена на судно «Касимов», а на борту «К-8» остались 22 человека во главе с командиром подводной лодки для продолжения борьбы за живучесть корабля. Но 12 апреля в 6 часов 13 минут в результате потери запаса плавучести и продольной остойчивости подводная лодка затонула на глубине 4680 метров в Бискайском заливе Атлантического океана. Погибли 52 члена экипажа.

В это время в Москве готовились к 16 съезду комсомола, где должны были прозвучать рапорты об успешных действиях моряков на учении в честь 100-ия со дня рождения В.И. Ленина.

Никто не обратил внимание, что на съезд не прибыл делегат от Мурманской области и Северного Флота старшина 1 статьи Леонид Чекмарев – рулевой-сигнальщик подводной лодки «К-8», секретарь комсомольской организации.

Пошли четвертые сутки сражения с огнем и стихией. Командир лодки принимает решение оставить минимальное количество людей (список был составлен на 22 человека) остальным приказал покинуть корабль.

Небольшая, но важная деталь. В командирском списке л/с, кому было приказано остаться на лодке, Леонида Чекмарева не было, однако он настоял, чтобы ему разрешили остаться вместе с командиром. Он погиб вместе с лодкой.

Погода стала ухудшаться. Шторм усилился до 8 баллов. 12 апреля в 6 часов утра «К-8» с большим дифферентом на корму ушла в глубины Атлантики. Командир Всеволод Борисович Бессонов до последних минут оставался на мостике и перед уходом в глубину выстрелил сигнальную красную ракету, которая и обозначила место затопления лодки. Из 125 членов экипажа подводной лодки погибло 52 человека, спасены 73 человека.

Субмарина после 10-ей службе в МВФ нашла свой покой в Атлантике на глубине около 5000 метров, унеся с собой жизни 52 подводников.

Через неделю после трагедии в Атлантике в Гремиху, где проживали семьи 29 погибших подводников «К-8», пришло официальное сообщение о гибели их мужей. В гарнизоне был объявлен траур, командование гарнизона старалось всеми мерами снять страдание обездоленных вдов.

Политуправление Северного Флота отправило в Москву донесение:

«Весть о гибели мужей и отцов в семьях воспринята с пониманием. Горечь утраты переносится мужественно. Неправильных настроений, высказываний среди жителей поселка нет».

Спустя несколько дней в Гремиху стали приходить письма от мужей, которые сообщали о своем хорошем здоровье и надежде на скорую встречу...

Это встревожило всех, и семьи больше не верили начальству о гибели своих мужей – у вдов в руках были письма...

Командование также было в замешательстве, так как письма с боевой службы с атомных лодок никто и никогда не присылал.

Командиру подводной лодки «К-8», капитану 2 ранга Всеволоду Борисовичу Бессонову присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). Погибших подводников наградили орденами Красной Звезды. Члены экипажа, оставшиеся в живых, удостоены государственных наград. В поселке Островной (Гремиха) установлен памятник атомной подводной лодке «К-8» с именами всех погибших на ней подводников. Две улицы военного городка назвали именами командира подводной лодки Бессонова В.Б. и капитана Соловья А.М. – корабельного врача.

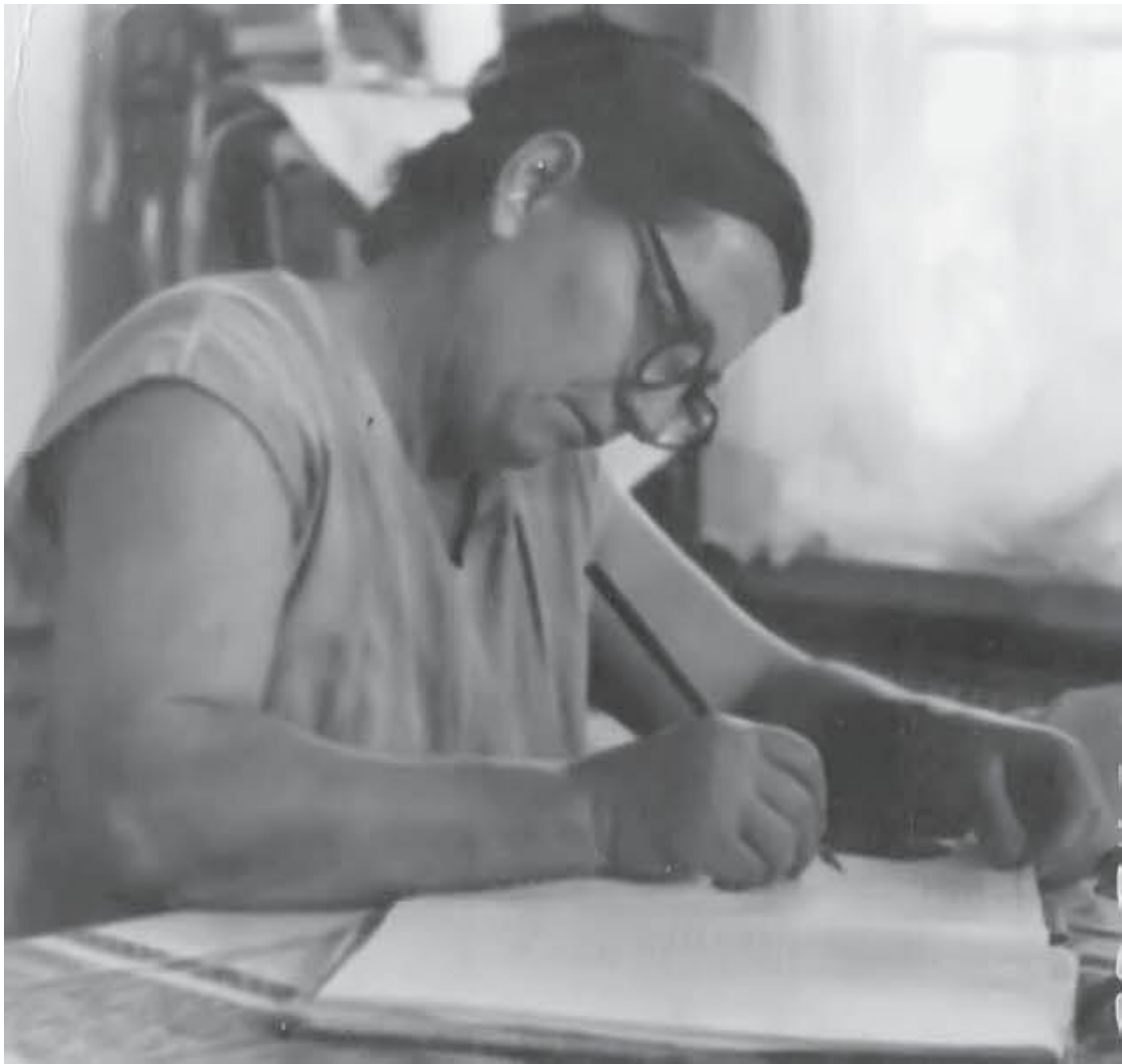
Ежегодно 12 апреля в поселке Островной у обелиска погибшим подводникам атомной подводной лодки «К-8» проводятся траурные мероприятия, посвященные этой скорбной дате. В этот же день в 12.00 в Николо-Богоявленский Морской Собор города Санкт-Петербурга, где открыта мемориальная доска в память погибших моряков-подводников «К-8», приходят оставшиеся в живых члены экипажа, бывшие сослуживцы, вдовы и родственники погибших, чтобы помянуть тех, кто выполнил до конца свой долг перед Отечеством.

**ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ** морякам подводникам экипажа «К-8»!

### **СПИСОК ПОГИБШИХ НА АПЛ «К-8»**

1. Капитан 2 ранга Бессонов В.Б.(командир АПЛ)
2. Капитан 2 ранга Ткачев В.А. (СПК АПЛ)
3. Инженер-капитан 3 ранга Рубеко В.П.
4. Инженер-капитан 3 ранга Хаславский В.Г.

5. Инженер-капитан-лейтенант Кузнеченко И.Б.
6. Инженер-капитан-лейтенант Лисин А.И.
7. Инженер-капитан-лейтенант Поликарпов А.В.
8. Инженер-капитан-лейтенант Чудинов А.С.
9. Инженер-капитан-лейтенант Ясько Н.Ф.
10. Капитан медицинской службы Соловей А.М. (начальник медслужбы)
11. Инженер-старший лейтенант Гусев М.Б.
12. Инженер-старший лейтенант Лавриченко А.Н.
13. Старший лейтенант Полежаев Ю.П.
14. Старший лейтенант Шмаков Н.В. (коман. БЧ-1)
15. Инженер-старший лейтенант Шостаковский Г.В.
16. Инженер-старший лейтенант Чугунов Г.Н.
17. Лейтенант Шабанов В.А. (командир минно-торпедной группы)
18. Инженер-лейтенант Шевцов В.И.
19. Мичман Блещенков А.И.
20. Мичман Деревянко Л.Н.
21. Мичман Ермакович П.С.
22. Мичман Кулаков В.Г.
23. Мичман Маевский В.Н.
24. Мичман Мартынов Л.Ф.
25. Мичман Петров Е.А.
26. Мичман Устенко А.А.
27. Главный старшина Добрынин В.И.
28. Главный старшина Леонов В.В.
29. Главный старшина Савоник В.В.
30. Старшина 1 статьи Бусарев А.С.
31. Старшина 1 статьи Федоров Е.Г.
32. Старшина 1 статьи Чекмарев Л.Б.
33. Старшина 2 статьи Гагаулин Р.Г.
34. Старший матрос Астахов В.Н.
35. Старший матрос Бурцев Н.С.
36. Старший матрос Инамуков Б.И.
37. Старший матрос Кирин А.М.
38. Старший матрос Колесников В.А.
39. Старший матрос Комков Н.А.
40. Старший матрос Кулаков А.А.
41. Старший матрос Мажута Ю.А.
42. Старший матрос Мищенко В.М.
43. Старший матрос Паньков Е.В.
44. Матрос Девяткин В.Н.
45. Матрос Коровин Н.М.
46. Матрос Кузовков В.И.
47. Матрос Кульш А.С.
48. Матрос Печерских Ю.Ф.
49. Матрос Самсонов Е.А.
50. Матрос Фрешер К.Г.
51. Матрос Фролов В.Ф.
52. Матрос Шишаев А.П.



Мать В.Е. Соколова Мария Алексеевна Соколова – учительница Батуринской школы. Вывела в большую жизнь не только своих троих детей, но и сотни батуринских мальчишек и девчонок.



Отец Валентина Соколова матрос Евгений Петрович Соколов.



Родной дядя Валентина Соколова – матрос-балтиец Соколов Анатолий Петрович.



Курсант 1-го ВВМУПП (Высшего военно-морского училища подводного плавания)  
Валентин Соколов. Ленинград. 1955 г.



Воспитанник Тбилисского НВМУ Валентин Соколов с матерью – учительницей Батуринской школы Марией Александровной Соколовой, бабушкой Любовью Марковной, братом Сашей и сестрой Аллой.



Шахматный дебют. Валентин Соколов с внуком Мирославом.



Мемориальном комплексе героической обороны Одессы



Интервью. Капитан 1 ранга Соколов В.Е.

## Глава 3

### Гибель АПЛ «Скорпион»

Такие трагедии происходили не только на наших атомных подводных лодках. Так в 1968 году погибла атомная подводная лодка США: американская подводная лодка «Скорпион» затонула в 400 километрах от Азорских островов. Погиб 91 человек.

21 мая 1968 года в 8 часов вечера с борта подводной лодки «Скорпион», находившейся в 250 милях к югу от Азорских островов, поступила обычная радиограмма: «Местонахождение – 35°07′ северной широты, 41°42′ западной долготы, скорость 18 узлов, курс 290°. Больше никаких сообщений с лодки не поступало.

«Скорпион» должен был вернуться в порт Норфолк (штат Виржиния) 27 мая в 17 часов 00 минут. В составе 8-го флота США лодке предстояло пройти примерно 2,5 тысячи миль в открытом океане, почти все время в районах с большими глубинами и весьма неточно обозначенным на картах подводным хребтом. Но в целом рейс, как и отправленная с борта подводной лодки радиограмма, с полным основанием могли считаться совершенно обычным делом. Через пять месяцев в 400 милях юго-западнее Азорских островов исследовательское судно «Мизар» обнаружило и сфотографировало на дне океана обезображенный корпус подводной лодки, которая, судя по всему, была «Скорпионом». Она лежала на глубине более 3000 метров. Военно-морские силы так и не смогли установить причину ее гибели. Сначала еще оставалась надежда, что командир «Скорпиона» Слеттери не торопился с переходом через мелководье континентального шельфа, поскольку в этом районе бушевал шторм. Когда же не осталось никакой надежды, её стали искать.

О судьбе атомной подводной лодки «Скорпион» написано довольно много. В качестве возможных причин её гибели указывались диверсия, ошибки экипажа, столкновение с подводными горами или технические неисправности. Лодку после интенсивных поисков обнаружили в октябре 1968 года в 600 км к юго-западу от Азорских островов. Ее сфотографировали со всех сторон, и снимки подтвердили, что это «Скорпион». Корпус лодки был цел, значит, взрыва на лодке не было.

«Скорпион» был атомной подводной лодкой водоизмещением 3075 тонн, длиной 76,8 метра. На борту находился экипаж в составе 91 человека. В соответствии с правилами, установленными для атомных подводных лодок, совершающих переходы в подводном положении на большой глубине, лодка «Скорпион» не должна была подавать сигналов в эфире. Командование американских ВМС в течение последующих пяти дней не проявляло особого беспокойства, не получив с лодки никаких радиограмм. «Скорпиону» предписывалась строго ограниченная глубина погружения, поскольку реконструкция лодки, предпринятая после гибели «Трешера» в апреле 1963 года, еще не была закончена. Считалось, что экипажу «Скорпиона» не грозит никакой опасности, хотя эффективность системы, обеспечивающей всплытие лодки на поверхность, стояла под вопросом, а аварийная система всплытия была признана негодной. Около Неаполя «Скорпион» столкнулся с баржей, но осмотр подводной лодки показал, что она серьезных повреждений не получила.

## Глава 4

### Западная Лица

Раз в сутки заместитель командира по политической части, Ващинский В.М. выступал перед личным составом по корабельной трансляции на тему: «События дня».

И сегодня Вячеслав Михайлович в своей информации отдал предпочтение нашему покинутому дому – родной и такой далекой Западной Лице (по расчетам штурманов мы удалились от родных берегов на 16 000 км.)

Немного об этом небольшом местечке, насчитывающем чуть больше 15 тыс. человек. Все его окрестности можно обойти за один час, зимой здесь круглые сутки горят фонари, ибо над городом царствует полярная ночь. Одним из самых популярных мест отдыха моряков является Дом офицеров, где проходят все праздничные мероприятия.

Западная Лица в разные времена именовалась по-разному: поселок Заозерск, Североморск – 7, Мурманск – 150. Но местные жители, влюбленные в свой родной Кольский полуостров, называют его только Западной Лицей, как и речушку, которая протекает рядом с поселком. Даже родилась поговорка: «Если Лица не столица, то Париж не заграница». Вот здесь, в далеком Заполярье, в 1960 году и была создана база атомных подлодок Северного Флота.

Возвращаемся в прочный корпус атомохода: зайдя в штурманскую рубку, я внимательно по сеткам и путевым картам изучил пройденный маршрут движения лодки за последние 30 суток. И подумал: «Чтобы кому-то уяснить, представить себе наше место в глубинах Тихого океана, лучше всего было бы взглянуть на школьный глобус. Наше местонахождение, подводные координаты субмарины, были на траверзе\* государства Чили. Это южная часть американского континента».

– И куда это нас черти занесли! Дома никто не поверит, где мне пришлось побывать, – не выдержал «штурманенок», лейтенант Юра Кузнецов – самый молодой офицер на корабле. Будучи потомственным моряком, сыном адмирала, он стремился своим кропотливым трудом вырваться «в люди». Его можно было понять: первый поход на атомоходе, и вдруг такие мировые масштабы.

– Не черти, а родное Правительство, Партия. Значит так надо Родине и обсуждению не подлежит, – назидательно поправил его штурман, Сережа Короткевич, старший по возрасту и службе офицер, имеющий большой опыт длительных походов на атомных подводных лодках. В свое время он с отличием окончил Нахимовское училище, затем Высшее военно-морское училище подводного плавания в Ленинграде и получил назначение на атомные подводные лодки Северного Флота.

Лейтенант Короткевич полюбил флотскую службу с первых дней и вскоре был назначен командиром штурманской боевой части атомохода. Выписка из вахтенного журнала:

«02.00. Первая боевая смена на вахте. Курс 330 градусов, глубина 240 метров (около 800 футов). Под килем 3.5 км. Ход 18 узлов. Следуем впереди по курсу подводного атомного ракетносца (у него на борту солидный груз, требующий надежной охраны – 16 баллистических ракет с ядерными боеголовками)».

Немного ранее, а точнее 20 января, наши субмарины находились у восточного побережья Америки на траверзе\* Вашингтона. По расчетам ракетчиков – это было кратчайшее расстояние для нанесения ядерного удара по «вероятному противнику». Подлетное время ракет составляло несколько минут. Вряд ли американское противоракетное оружие могло оказать противодействие нашему оружию. То было суровое время «холодной войны». Жесткое противостояние США и Советского Союза, и могло стать трагедией для всего Человечества...



В Западной Лице (09.07.1961 г. была сформирована 1-я ФлПЛ СФ. В нее вошли дивизии, базирующиеся на Западную Лицу (бухты Нерпичья, Бол. и Мал. Лопатки). В состав флотилии зачислены 3-я ДиПЛ СФ и 31-я ДиПЛ СФ. В августе 2002 г. 1-я КФЛПЛ СФ была переформирована в 11-ю К ЕСПЛ СФ.

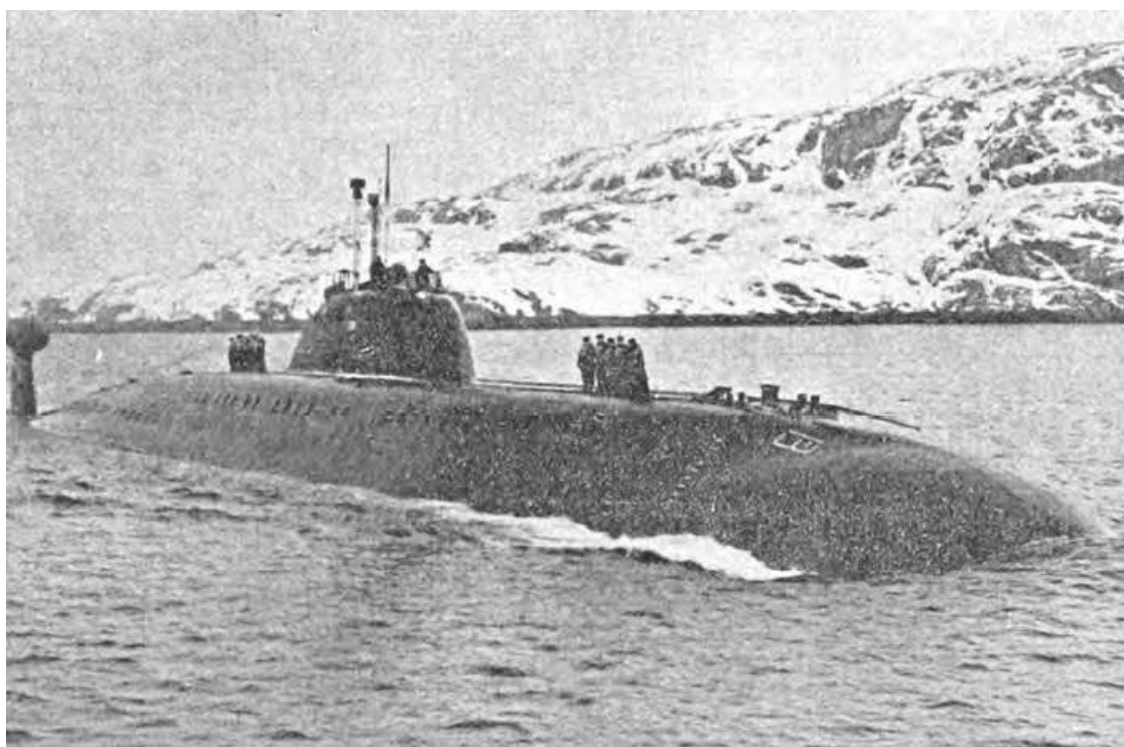
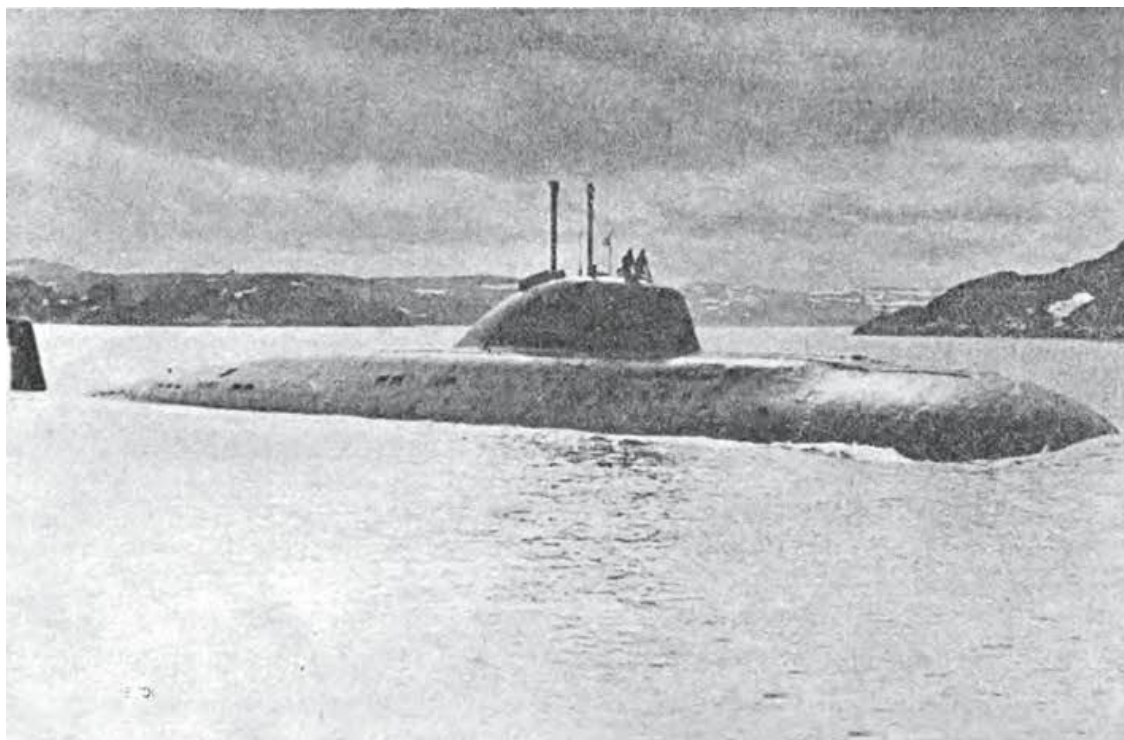
*На фото слева направо сверху вниз:* Осипенко Л.Г., Петелин А.И., Сорокин А.И., Голосов Р.А., Михайловский А.П., Чернов Е.Д., Моцяк М.В., Абабасов А.У., Усенко Н.В., Томко Е.А., Жильцов Л.М., Тимофеев Р.А., Сысов Ю.А., Столяров Л.Н., Козлов В.Т., Гусев А.А., Виноградов В.Т., Игнатов Н.К., Гуляев И.М., Самсонов С.П., Голубев Д.Н., Морозов И.Ф., Ольховиков В.В., Макеев В.М., Петров И.Д., Дубяга И.А., Соколов В.Е., Лушин В.П., Протопопов В.В., Ефанов А.П., Кузьмин С.Ф.



Швартовка АПЛ



Зимняя стоянка АПЛ. Западная Лица.



Западная Лица, остров Кувин. Выход АПЛ на боевую службу.

## Глава 5

### Праздник «Нептуна»

Недавно я получил небольшое письмо от одного из участников перехода ст.1 статьи Виктора Шмолина.

– Здравствуйте Валентин Евгеньевич! Сегодня очень важная дата в истории К-469 и К-171, – писал он. – 5 февраля 1976 года мы пересекли экватор, находясь в Атлантике. Здоровья Вам, удачи и покорения новых «экваторов».

С уважением, Виктор Шмолин, «К-171».

А все начиналось так:

– Товарищ командир! Я подготовил небольшой план проведения праздника Нептуна, – передо мной с бумагами в руках стоял заместитель по политической части, капитан 2 ранга Вошинский Вячеслав Михайлович.

Экипажу лодки и лично мне просто «повезло» на такого политического работника. Он всегда был в гуще коллектива и хорошо знал их запросы и чаяния.

– Думаю – это послужит хорошей психологической разрядкой для личного состава, – улыбаясь, добавил он.

И мы приступили к наброскам будущего сценария.

Во все времена моряки отдавали дань этому событию.

Рождение праздника Нептуна связывается с тем временем, когда мореплаватели еще не могли предвидеть, при каких условиях им придется пересекать экватор. Их корабли, пересекая экваториальные широты, часто попадали в полосу безветрия. Иногда парусные суда надолго задерживались в этих широтах в ожидании ветра.

Суеверные моряки, пытаясь выжить, обращали свой взор в сторону владыки морей.

Они придумали этот праздник, чтобы угодить морского царя и просить его благосклонности.

В наше время празднование Дня Нептуна рассматривается скорее как дань многолетнему обычаю, чем как испытание новичков в предстоящей тяжелой, полной лишений службе на море.

Для моряков – подводников, постоянно находившихся на волоске от смерти, любая минута отдыха и спокойствия были счастьем.

А целый день шумного и веселого празднования, в которое вовлечен весь экипаж – трудно представить себе, какой разрядкой для них становилось это событие. Моряки подсознательно верили, что, выдержав все испытания и пройдя ритуал посвящения, они задобрят повелителя морей – Нептуна, и тем самым обманут смерть.

Это давало им надежду и силы для дальнейшей борьбы. Возможно, в этих нелегких и грубых торжествах кроется секрет легендарной отваги и доблести моряков.

Когда мы вошли в экваториальную зону, началась подготовка к «празднику Нептуна». Была создана специальная комиссия, (где уточнялись детали празднества и распределялись обязанности).

Были выбраны и утверждены кандидаты на роль Нептуна, русалки и тритонов. Роль «русалки» предложили штурману, Сереже Короткевичу. Во время пересечения экватора по системе ГГС (громкоговорящей связи) «Каштан» было объявлено, что нашу подводную лодку посетил «морской владыка – Нептун» со всей своей свитой (русалкой и тритоном). Точно в момент пересечения линии экватора по ГГС раздался удар гонга, и из трюма центрального отсека появился Нептун, а затем русалка и тритоны. Их встретили командир корабля, капитан 2 ранга В.С. Урезченко, и Нептун спросил его:

– Что Вы за люди, из какой державы, куда путь держите, и что заставило вас появиться в моих владениях?

На что Виктор Семёнович ответил:

– Мы – советские моряки, экипаж этой атомной подводной лодки, по заданию командования совершаем кругосветный подводный поход и просим тебя, царь морей, пропустить нас через свои владения.

Нептун приосанился, ударил по паёлам\* посохом и промолвил:

– Дам я вам своё высочайшее разрешение, но с одним условием, что все твои вассалы, без исключения, пройдут обряд «крещения».

– Конечно, никто из моей команды ещё экватор не пересекал. Я согласен.

Могучий старец стукнул три раза трезубцем о палубу и вымолвил:

– Быть по сему! И ритуал «крещения» начался. Тритоны кропили всех, находящихся в центральном посту, морской водой и заставляли выпить полкружки морской воды. Потом Нептун, вручал прошедшим «крещение» памятный диплом о пересечении экватора. К сожалению, у меня сей диплом не сохранился. Вот краткое содержание диплома:

## ДИПЛОМ

Выдан тов. Урезченко Виктору, Семёнову сыну

Омыв купанием морским,  
Дипломом награждаю сим,  
Желаю в этот добрый час  
В науку каждому из вас  
Внести в нептунову казну  
Всемирный мир и тишину,  
На много, много, много лун,  
Привет подводникам!

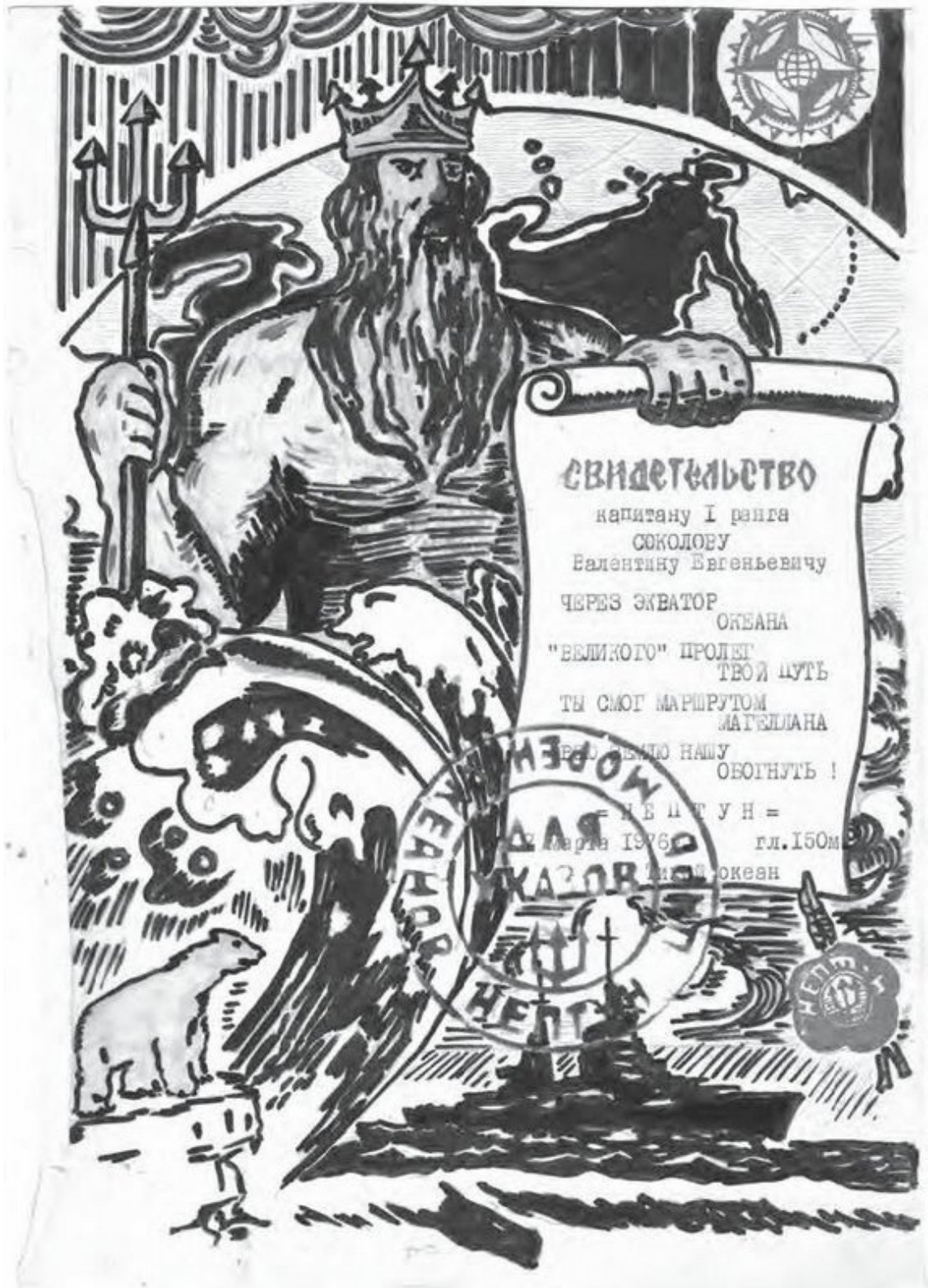
*Нептун.*

По краям диплом был изукрашен различными вензелями, силуэтами морских рыб и животных. Причём на каждом дипломе были рисунки, не похожие один на другой.

**Внизу подпись Командир в/ч кап.2 ранга Урезченко  
Старший на переходе капитан 1 ранга Соколов**

**«05» февраля 1976 года Широта – 00 гр. Долгота  
Борт атомохода К-496**

Так как лодка была в походе, а люди несли вахту (и не могли предстать перед Владыкой всех морей и океанов), он сам лично и со свитой пошёл по отсекам. Переходя из отсека в отсек, тритоны «крестили», а Нептун каждому вручал диплом. В этот же день состоялся концерт, его слушали, находясь в отсеках, через динамики.









День Нептуна



День Нептуна



День Нептуна

## Глава 6

### МЕЛКИЕ НЕПРИЯТНОСТИ

Мы продолжаем выполнять поставленную нам боевую задачу. 1 февраля вышли на связь с подводной лодкой К-171. По тону адмирала чувствую, что у них появилась какая-то проблема. Пытаюсь вызвать адмирала на откровенность. Неожиданно моя попытка венчается успехом.

– Валентин, что-то случилось с ДУКом, – расстроено сообщает Вадим Константинович. – Не хочет расставаться с лодкой. Где-то клинит. ДУК (дистанционное удаление контейнеров) – это новое устройство для удаления из подводной лодки мусора, неизменного спутника жизнедеятельности любого человека и коллектива. Раньше, чтобы избавиться от мусора и остатков пищевых продуктов, надо было всплывать в надводное положение. Это значительно усложняло и жизнь, и быт подводников, и зачастую ставило под угрозу скрытность перехода подводной лодки, одного из важных факторов боевой деятельности. ДУК позволял складывать мусор и пищевые отходы в специальный, герметически закрывающийся контейнер. Как только контейнер заполнялся, он помещался в специальную трубу, похожую на торпедный аппарат, и выстреливался на ходу подводной лодки с любой глубины. Это устройство было довольно простым и в работе, и в обслуживании, но требовало определённой аккуратности. Простота конструкции и принципа действия ДУКа, иногда способствовала небрежному обращению с ним, и даже приводила к очень серьёзным последствиям, вплоть до аварии подводной лодки. Ведь не зря русская народная мудрость гласит: простота хуже воровства. Правда, это в основном касается моральных аспектов взаимоотношений между людьми, но не лишено смысла и в практической деятельности любого коллектива, а экипажа подводной лодки особенно. Я довольно часто, отправляя экипаж в плавание, говорил:

– Дорогие друзья, наша Родина доверила вам выполнить очень серьёзное задание. Она обеспечила вас сверхсовременным оружием и техническими средствами и всеми необходимыми условиями обитания в море. Для того, чтобы успешно выполнить поставленную перед вами задачу, необходимы усилия более сотни человек и надёжная работа техники и оружия, а чтобы сорвать выполнение этой задачи, достаточно иметь на борту одного разгильдяя.

Вот и теперь на подводной лодке К-171, молодой матрос, в заведовании которого находился ДУК, решил, что такое простое устройство не требует особого внимания, перегрузил полиэтиленовые мешки, которые должны свободно укладываться в контейнер, контейнер закрылся не герметично, что чуть не привело к аварии подводной лодки.

Мы продолжаем выполнять поставленную задачу и нам не до политики. Каждые 4 часа идет смена вахт...

Преодолев бесчисленные мили.  
Турбина рвется из последних сил.  
И люди с техникой давно сроднились,  
Но стонут все под тяжестью глубин.  
Считаем мили, вахты и разводы.  
Полсотни дней остались позади.  
Вот только сутки тянутся, как годы.  
И мы должны их с гордостью пройти.

Так писал молодой поэт Василий Кушнарев, штурманский электрик по профессии и поэт по призванию. Любимец команды, балагур, веселая натура. Такие люди сглаживают суровые будни повседневной жизни и боевой деятельности подводной лодки.

Большую нагрузку, как никогда, чувствовали акустики. Нужно было следить за дистанцией до впереди идущего ракетносца, постоянно вести круговой обзор, пристально наблюдать за любым необычным объектом, появившемся в поле зрения акустика, чтобы вовремя принять меры для охраны и защиты нашей подводной лодки и охраняемого объекта. Вся эта необычная работа изматывала до предела команду акустиков. Руководил их работой старшина команды, Кругликов Юрий, опытный подводник, которому не раз приходилось бороздить моря и океаны. Он сутками не выходил из рубки гидроакустиков\*, контролируя работу своих подчиненных. Круглосуточно поддерживать акустический контакт с «объектом» и вести наблюдение за окружающей обстановкой, задача непростая даже для таких бывалых моряков, как он.

Вообще, сопровождение любого объекта, тем более движение в непосредственной близости от него в любом строю – большая нагрузка для всей ходовой вахты. Одно дело самостоятельный переход, когда командир подводной лодки сам выбирает маршрут движения, глубину и скорость хода и режим работы главных и вспомогательных механизмов, не отклоняясь от генеральных параметров, и совсем другое, когда он обязан соблюдать строй, дистанцию и параметры движения, сообразуясь с волей командира впереди идущей подводной лодки. Здесь, как никогда, играет роль человеческий фактор. Движение в строю очень ответственная задача даже для надводных кораблей, а для подводных лодок – это колоссальный труд и ответственность всей вахты.

4 февраля, 22–00 по московскому времени. Атлантика. Пройдено 6 000 миль. Всплыли под перископ на очередной сеанс связи с Москвой. Температура воды за бортом +28 градусов. Море – штиль. Объявили боевую готовность № 2. Личный состав, свободный от вахты, ринулся купаться в корабельные души. В это время подняли шахту РКП (работы компрессора под водой). Требовалось пополнить запасы воздуха в баллонах ВВД (воздуха высокого давления). Трюмные приступили к выполнению этой важной задачи. Как только Командир электро-механической боевой части, капитан 2 ранга, Петров И.Д., доложил на ГКП (главный командный пункт) об окончании работ по заполнению баллонов ВВД, командир ПЛ, капитан 2 ранга, Урезченко В.С., скомандовал:

– По местам стоять к погружению на глубину 150 метров!

Подводная лодка начала медленно погружаться на заданную глубину. Вдруг на ГКП поступил доклад:

– ГКП, третий отсек, из шахты РКП в отсек поступает вода.

– Аварийная тревога, всплывать под перископ! – скомандовал командир подводной лодки. – Осмотреться в отсеках! Боцман, всплывай!

– Не закрылась первая захлопка воздухопровода РКП, – доложили из третьего отсека.

Всплыли под перископ. «Захлопка»\* закрылась и течь прекратилась. Чёткие и своевременные действия личного состава позволили избежать аварии. Погрузились на глубину 150 метров.

Капитан 2 ранга Петров Игорь Дмитриевич собрал на центральном посту управления подводной лодки весь личный состав боевой смены и провёл тщательный разбор и инструктаж по действиям моряков при срочном погружении. Игорь Петров прошёл не одну боевую службу на подводных лодках и не упускал даже малейшей возможности повышать мастерство личного состава.

– Только дураки учатся на своём опыте, – не раз говорил он. – Но если они не хотят анализировать свой опыт, то это уже не дураки, а преступники.

Капитан 2 ранга Петров за этот исторический переход подводной лодки «К-496» через три океана: Северный ледовитый, Атлантический и Тихий награжден орденом «Красной

Звезды». В дальнейшем, за успешное выполнение боевых задач, поставленных командованием ВМФ и Советским правительством Игорь Дмитриевич был награждён «Орденом Адмирала Кузнецова» 1 степени, орденом «Октябрьской революции», орденом «Боевого Красного Знамени» и многими медалями, в том числе медалью «Международного ядерного общества».

При этом, выполняя свои обязанности командира электромеханической боевой части на разных подводных лодках, он никогда не забывал о том, что любой корабль и его успехи и неудачи зависят от целенаправленных усилий всего экипажа и каждого специалиста в отдельности. Большинство его подчиненных не только вместе с ним росли в изучении и освоении специальности, но и росли в должностях, званиях и в умении работать со своими подчиненными. Их командир своевременно замечал это и добивался их достойного награждения, вырастив целую плеяду офицеров электромеханической боевой части – орденосцев:

Командир первого дивизиона БЧ-5 Качалов Юрий Михайлович за успехи в боевой и политической подготовки награжден орденом «Октябрьской революции»;

Командир 3 дивизиона БЧ-5 Шестаков Евгений Леонидович награждён орденом «Октябрьской революции».

Командир третьей группы 1 дивизиона БЧ-5 Петухов Александр Иванович награжден орденом «Красной Звезды».

Командир 3 группы 1 дивизиона управления Скворцов награжден орденом «За службу Родине».

Командир 2 группы 1 дивизиона БЧ-5 Иванов Валентин Васильевич награждён орденом «Красной Звезды».

Командир турбинной группы 1 дивизиона БЧ-5 Юнак Сергей Иванович награждён орденом «Красной Звезды».

Командир группы движения, командир реакторного отсека Зеленин Владимир Михайлович награждён орденом «Октябрьской Революции».

Сам капитан 1 ранга в отставке Петров Игорь Дмитриевич недавно награждён высшим почётным званием – Герой Отечества, его большой портрет находится в музее Героев Отечества в городе Москва, на улице Черёмушкинская, дом 24, корпус 3.

## Глава 7

### Воспоминания Равиля Шайхутдинова

После долгих поисков участников «кругосветки» я вдруг получил ответ из далекой Сибири от нашего акустика, старшины 1 статьи Шайхутдинова Равиля.

Ст.1 ст. **Равиль Шайхутдинов** (1973–1976 г.г.) – акустик родом из Сибири.

Россия, Иркутская обл., Тайшет, Подстанция 500, ул. Энергетиков д. 4, кв.1. Живу здесь с 1978 года. В моей памяти Вы всегда молодой, черноволосый и с аккуратной бородкой – подводник-профессионал.

**Добрый вечер, Валентин Евгеньевич!**

Вот, посмотрите мои воспоминания о службе на К-469.

После завершения строительства К-469 на заводе наш корабль поставили в ДОК, закрытый сверху брезентом, когда в Ленинграде развели мосты, нас потащили по ночному Питеру. Ленинград весь в огнях, на разведённых мостах стоят влюбленные парочки, в том числе и в белых платьях! Машут нам руками... Так нас буксировали до Северодвинска. Шлюзовались через Беломорско-Балтийский канал, а так как я из Сибири, то мне всё это было впервой и очень было интересно.

В Северодвинске жили на ПКЗ (плавучей казарме) «Котлас». О «Котласе» остались самые приятные воспоминания.

Все чисто, уютно, большие светлые кубрики на современном уровне. 05.09.74 г. вышли в море на ходовые испытания совместно со специалистами завода. На борту было в то время порядка 200 человек. Дату так хорошо помню, потому что в этот день письмо из дома получил...

**10.11.2010 18:35**

Сами понимаете, времени прошло много, поэтому пишу, что помню... На ходовых испытаниях К-469 прогоняли на всевозможных режимах: реакторы на полную мощность – максимальный ход под водой и в надводном положении; первое погружение на рабочую глубину, когда ответственные сдатчики были максимально собраны. Мы очень переживали каждый за свой участок. А виражи под водой на максимальных углах циркуляции – руль право – лево на борт? А лодка летит под водой, как самолет, и что не закреплено по-штормовому, все летит на головы, на палубу? А аварийное всплытие с большой глубины, с полной продувкой всех цистерн главного балласта? А срочное погружение с приемом воды в цистерну быстрого погружения с продувкой ее на глубине 40 метров? А опробование ручной продувки цистерн «с места», когда четыре носовых травящих клапана отказали, а были продукты автоматически с пульта «Вольфрам» при дифференте? Градусов не помню, а врать не хочу.

**12.11.2010 19:08**

Дальше мы ушли на место постоянного базирования, 3-я дивизия подводных лодок, Западная Лица. Командир дивизии, Чернов Е.Д., был тогда еще в звании кап. 1-го ранга. Вот память подводит, не могу толком вспомнить, с октября по декабрь 1974 г. ходили мы в моря или нет? А вот в конце декабря экипаж ушел в отпуска. Ваш покорный слуга добирался до дома целую неделю, на поездах с пересадками... Новый 1975 г. встретил в поезде...

После возвращения экипажа из отпусков пошла усиленная подготовка к переходу на Тихоокеанский флот Северным морским путем. Отрабатывались задачи по отысканию полыньи во льдах, и т. д. Конечно, отрабатывались и навыки по уничтожению надводных кораблей

и подводных лодок «вероятного противника». Торпедные, ракетные стрельбы. Жалею, что я не переписал тогда на свой магнитофон хотя бы одну ракетную атаку в исполнении главного командного пункта нашей К-469. В это время морячили частенько по три-четыре недели... На базе тренировки по лёгководолазному делу, по борьбе за живучесть подводной лодки, тренировки по специальности. А в учебном центре учебные торпедные стрельбы на учебной аппаратуре в штабе дивизии. Меня тоже пару раз привлекали к этому делу. Обычно от акустиков ходил в штаб Володя Исаев, мой командир отделения. Волнение, конечно, было, но молодым все нипочем... тем более, что все выполнялось на «отлично», или как говорили в нашем экипаже на «шесть шаров», наряды на камбуз... В общем, как обычно...

### **27.11.2010 20:21**

Продолжаю повествование о том, как складывалась судьба нашей ПЛАТ (Торпедной атомной подводной лодки) К-469 в начале её пути... Приблизительно осенью 1975 года стали ходить разговоры о том, что нам предстоит переход на Краснознамённый Тихоокеанский флот южным путем. Мы, моряки срочной службы, относились к этим слухам как к слухам «мало ли чего наговорят»... За этот период пару раз, наверное, лодку ставили в док. Покраска, подкрутка, проверка и т. д. Хорошо помню, что когда стояли в доке в Полярном, а это было, наверное, в августе 1975 г., я первый раз услышал песню Пугачевой «Арлекино» и песню о чилийце Викторе Хара – помните?

«Больно гитаре, пуля задела,  
Звучит мотив на высокой волне,  
Нота сорвалась и заалела  
Капелькой крови, на мертвой струне.  
Новую песню выстрадай снова  
А над расстрелянной песней не плач! (3 раза)»

В Чили как раз смута была, к власти пришел «товарищ» Пиночет!

Опять же точно не помню, но где-то в это время наш первый командир, Макаренков Олег Борисович, уехал в Москву (говорили, мол, в штаб ВМФ, оперативным дежурным по флоту). Старпом Маргулис Петр Матвеевич, перешел командиром на 0615 заказ (наша К-469, 0614 заказ), где перед этим командиром был, теперь уже ставший нашим, капитан 2-го ранга, Урезченко Виктор Семенович. А старпомом к нам пришел кап. 3 ранга, Хоровенков.

Так или иначе, но время и служба идут неразлучно друг с другом... Наверху, наконец-то, было принято окончательное решение о переходе К-469 на Краснознамённый Тихоокеанский флот Южным путем. Теперь уже стали собираться в дорогу более конкретно. Стали помалу перетаскивать на лодку всякое «баракло», без которого не обойтись в начальный период, на новом месте. В результате, все отсеки были основательно забиты нужными, а может и не очень, вещами. Громоздкие вещи, типа трапов, отправляли по ж/д. Этим делом занимался мичман из химической службы. Его путешествие на ТОФ состоялось на поезде.

На ТОФ предстояло идти в составе тактической группы из двух подводных лодок. Наша К-469 должна была встретиться в определенном месте с АРПКСН (атомным ракетным подводным крейсером стратегического назначения) К-171 (проект 667 «Б») и далее сопровождать его в режиме боевого охранения. Как-то наши лодки пришвартовались к одному пирсу (не помню, где это было, то ли в Западной Лице, то ли в месте стоянки К-171) для личного знакомства наших экипажей и проведения чего-то вроде экскурсии. Нашему экипажу было разрешено посетить К-171, а их экипажу нашу, К-469. Теперь уже было понятно, что действительно нам предстоит переход на ТОФ совместно с РПКСН К-171.

## 10.12.2010 21:21

Друзья мои, хочу сказать, что 14 января 1976 года К-469 вышла из базы и начала свой знаменитый трансатлантический переход на ТОФ Южным путем. А 14 января 2011 года исполнилось 35 лет этому незабываемому событию! В нашей группе знаю четверых участников этого перехода! Может быть кто-то из них пожелает высказаться по этому поводу?

Я со своей стороны, конечно, постараюсь продолжить, по возможности, свое повествование о К-469 и о людях, которые выполняли свой воинский долг в то время... Да простят меня мои старшие товарищи, которые присутствовали в составе нашей группы, и мне теперь вроде не совсем удобно брать на себя функции хроникера тех событий, что происходили во время нашей совместной службы на К-469. С другой стороны, я пытаюсь выразить свое личное отношение и свои впечатления. Потому, с Вашего позволения, я продолжу...

Итак, 14-го января 1976 г. начался переход с КСФ на КТОФ южным путем нашей К-469 под командованием капитана 2-го ранга Урезченко В.С. Старшим на борту был назначен кап. 1-го ранга Соколов Валентин Евгеньевич. Вахту несли в обычном режиме. Моя вахта была в 3-ю смену (с 8-00 до 12-00) вдвоем с командиром гидроакустической группы лейтенантом Чуру Аркадием Ефимовичем. В центральном посту, на второй палубе – наши мичмана ее в шутку называли «Невский проспект» – вывесили карту, на которой отмечали маршрут следования. Это, вероятно, по настоянию заместителя командира подводной лодки по политической части, капитана 2 – го ранга, Вошинского Вячеслава Михайловича. При прохождении Фареро-Исландского противолодочного рубежа был объявлен режим «тишины». Стучать, кричать и т. п. было запрещено, все шмыгали по отсекам, как мышки. Ну, и, конечно, проявились так называемые «квакеры». Квакерами подводники называли новые подводные радиоакустические гидрофоны, которые американцы недавно стали включать в систему обнаружения подводных лодок. При подходе подводной лодки на дальность обнаружения противника включался миниатюрный гидролокатор, который при работе издавал звуки, похожие на лягушачий концерт. Конечно, их могли слышать только гидроакустики. Специально для наработки данных и последующего их анализа на лодку был прикомандирован специалист в чине капитан-лейтенанта, (фамилию, к сожалению, уже не помню). Так вот, он всегда просил нас (акустиков) предупреждать его об очередном обнаружении «квакеров», с целью сбора данных. Звук, который издавали эти самые «квакеры», был слышен отчетливо. Его можно сравнить со щелчками, издаваемыми, к примеру, пальцами рук. Правда, частота щелчков была разная. Сначала было интересно, потом эти «квакеры» слегка достали уже всех. По этому поводу появились и шутники, не знаю кто, но кто-то из личного состава команды по связи ГКП даже стал периодически квакать – «кваква», пытаюсь поиграть на нервах этого самого специалиста по «квакерам». Не помню, сколько это продолжалось по времени, но, наверное, недели через две-три, «квакеры» сошли постепенно «на нет», зато стали появляться морские обитатели. Они и щелкали, и пели, и чмокали, и свистели. Вот вам и безмолвный подводный мир!.. Слышать все это было очень интересно. Иногда переводили звук с наушников на внешнее звучание, открывали рубку и давали послушать всем в отсеке, кому, конечно, это было интересно...

*Равиль Шайхутдинов*

### **\* Доброго здоровья, Валентин Евгеньевич!**

Валентин Евгеньевич, в памяти возникла картинка, как мы прощались с ЭОС (экспедиционно-океанографическим судном сопровождения) «Башкирия», который вел нас среди льдов пролива Дрейка. Вы тогда дали команду: «Поднять перископ! Турбине... оборотов, боцман всплываем с дифферентом... градусов!» И на приличном ходу вынырнули из воды на недолгое время. А я в этом промежутке времени каким-то чудом успел заглянуть в окуляр перископа... Наверху светило яркое солнце, голубое небо..., белый красивый пароход! Картина незабываемая! И я оказался в легком шоке от представшей картины, совсем не ожидал

такого увидеть. После почти двухмесячного нахождения в ПЛ и, вдруг, такая красота... Тут же Вы дали команду на погружение. Вскоре мы оказались в Тихом океане»... Да, мы оказались в Тихом океане. На сей раз Тихий океан действительно вёл себя тихо. Наверное, первооткрыватели этого огромного водного пространства не меньше нас были восхищены его величавым спокойствием. Хотя, по опыту мореплавателей, спокойствие его зачастую было обманчивым.

## Глава 8

### Картинная галерея

Очередной обход подводной лодки я решил начать с первого отсека. Проходя по узкому коридору, я приоткрыл дверь в кают-компанию и увидел картину, заслуживающую особого внимания командира. В небольшом помещении, увешенном картами и схемами, старший помощник командира, капитан 3 ранга Хоровенко, с увлечением знакомил подводников с Тихим океаном:

«Это самый крупный водоем в мире, площадь которого оценивается в 178,62 млн. км, что на несколько миллионов квадратных километров больше площади земной суши и более чем в два раза превышает площадь Атлантического океана. Ширина Тихого океана от Панамы до восточного побережья о. Минданао составляет 17 200 км, а протяженность с севера на юг от Берингова пролива до Антарктиды – 15 450 км. Он простирается от западных берегов Северной и Южной Америки до восточных побережий Азии и Австралии. С севера Тихий океан почти полностью замыкается сушей, соединяясь с Северным Ледовитым океаном узким Беринговым проливом (минимальная ширина 86 км).

Чувствуется: старпом заранее, ещё на берегу, подготовился, подобрал самое интересное, самое важное из истории исследования океана. Мореплавание в Тихом океане, продолжал Хоровенко, началось задолго до начала письменной истории человечества. Однако имеются сведения, что первым европейцем, увидевшим Тихий океан, был португалец Васко Бальбоа; в 1513 г. океан открылся перед ним с гор Дарьен в Панаме. В истории исследований Тихого океана встречаются такие известные имена, как Фернан Магеллан, Абел Тасман, Фрэнсис Дрейк, Чарльз Дарвин, Витус Беринг, Джеймс Кук и Джордж Ванкувер. Позднее большую роль в изучении особенностей Тихого океана сыграли научные экспедиции на британском корабле «Челленджер» (1872–1876), а затем на судах «Тускарора», «Планета» и «Дискавери».

Он стоял у карты и в процессе рассказа и внимательно следил за реакцией слушателей...

Указка в его руках бегала по необъятным пространствам Тихого океана:

– Переходим к главному, – снизив голос, продолжал старпом. – Когда на морском дне происходят землетрясения или крупные оползни, возникают мощные волны – цунами. Эти волны преодолевают огромное расстояние, иногда более 16 тыс. км. В открытом океане они имеют малую высоту и большую протяженность, однако при приближении к суше, особенно в узких и мелководных заливах, их высота может возрасти до 50 м.

– А какие течения в Тихом океане? – хотел поставить в тупик начальника штурман Бояркин Юрий – опытный мореплаватель.

– Докладываю, – даже не моргнув глазом, продолжил Валерий Евгеньевич, – к основным течениям в северной части Тихого океана относятся теплое течение Куроисио, или Японское, переходящее в Северо-Тихоокеанское. Эти течения играют в Тихом океане такую же роль, как и система Гольфстрима и Северо-Атлантического течения в Атлантическом океане. В южной части океана выделяются теплые течения Восточно-Австралийское и Южное Пассатное течения. В Северном полушарии эти основные системы течений движутся по часовой стрелке, а в Южном – против нее. После окончания доклада все слушатели этой необычной лекции были приглашены на художественную выставку капитан – лейтенанта Баскакова.

Посещение художественной выставки нашего корабельного художника получилось вне плана, но произвело на меня сильное впечатление. Юра Баскаков превзошел все наши ожидания. И как только в свободное от вахты время он успевал создавать такие шедевры. Моряки были в восторге. Оставил запись в журнале посетителей:

«Выставка картин капитан-лейтенанта Баскакова заслуживает высокой оценки. И пусть это начало пути молодого художника, но даже сегодня мы видим, что его незаурядный талант, вызывает восхищение, его бесценная особенность – показать наших замечательных людей в их буднях». Картины разные по содержанию, но все они по своему прекрасны и, что главное, принесли нам так много восторженных впечатлений, радости и счастья. Пожалуй, это впервые на Флоте, когда художник устраивает выставку своих работ в океане, да еще в прочном корпусе подводной лодки на глубине 200 метров.

Пройдя в носовой торпедный отсек подводной лодки, я увидел ее боевую начинку. Вдоль бортов по обеим сторонам были размещены сигарообразные запасные торпеды. Все остальное свободное место отсека было занято подвесными койками. Меня встретил старшина команды торпедистов мичман Родионов – опытный специалист. Службу начинал на дизельных подводных лодках. Прошел хорошую школу обслуживания торпедного вооружения в дальних походах.

– Как обстановка, в каком состоянии торпеды? – спросил я

– В полной боевой готовности, – четко отрапортовал мичман. – Проводим осмотр очередной торпеды.

Из третьего аппарата торпеда была наполовину вытянута и матросы проводили осмотр и регулировку приборов управления торпедой. Торпеды всегда должны быть готовы к использованию. Матросы, вооруженные электрическими фонариками, различными инструментами и измерительными приборами тщательно проверяли действия сложных механизмов торпеды.

Мы привыкли к «шумной», напряженной Атлантике, где жизнь кипит-бурлит в полном смысле этого слова, где в подводном царстве постоянно звучат на разный лад шумовые рапсодии, чего мы не встретили в Тихом океане, а отсутствие какой-либо внешней информации всегда еще больше настораживает, даже пугает человека. Такое явление часто называют в народе «гробовая тишина».

Очнувшись от этих размышлений, я невольно вслушивался в назойливо звучащий в ушах необычный, монотонный доклад вахтенного акустика:

– «горизонт чистый, горизонт чист.

– Товарищ Командир! Что писать в журнал?..»

– Так и пишите – «океан чист!»

Запись в вахтенном журнале: «Прошли параллель 46 градуса южная. За сутки плаванья кроме редких косяков рыб в этом районе других объектов обнаружено не было». Тем не менее, походно-боевая жизнь экипажа подводной лодки шла своим чередом. После холодного пролива Дрейка стали наблюдать постепенное повышение температуры заборной воды. Холодильные машины вывели на свой штатный режим работы. И дышать морякам стало легче...

В 8.00 (по московскому времени) всплыли на перископную глубину. Подходило время проведения очередного сеанса связи. По местному времени в этих краях наступают вечерние сумерки. И мы надеялись поймать в перископ хотя бы пару звезд для навигационного уточнения своего места. Поднимаю перископ. Носовой сектор чист. Круговой обзор. И о радость! Над нами целый хоровод ярких звезд южного неба. Даю возможность морякам кратковременно полюбоваться этим неповторимым сиянием космоса и величиим окружающего нас мира. Видно, правду говорили мудрецы: «Человеку в его жизни дана великая радость – видеть, знать и любить окружающий мир».

Восторг от увиденного мира быстро разносится по центральному посту, а дальше по всей лодке.

– О! Мы в этом мире оказывается не одни! С нами целая вечность, – не сдержался старпом, которому посчастливилось первым прижаться к окуляру перископа. И затем более официально:

– Записать в вахтенный журнал: «Горизонт чист! Море – полный штиль».

– И эта запись, возможно, будет странной для историков, – подумал я.

Придет время, и наверняка, наш подводный длительный рейс кругосветного плавания, заинтересует будущие поколения и кто-то с трудом, будет расшифровывать плавание субмарины и действия личного состава по таким кратким, лаконичным записям.

А в это время радисты решали такую важную для нас задачу и ради чего мы подвсплыли: Прием информации из Москвы. Уже больше месяца мы находились в прямом подчинении Главкома ВМФ и, несмотря на значительную удаленность лодки от центра, связь была устойчивая и надежная. Непосредственно ответственным за связь был мичман Писарев Анатолий. Его пост связи находится на средней палубе у самой перегородки с реакторным отсеком. Кто «придумал» такое «опасное» соседство, трудно понять и сегодня.

И когда реактор выводили на полную мощность, переборка на посту связи начинала «светиться». Сколько рентген она излучала, никто и никогда не измерял. Один вид Писарева, этого молодого человека, говорил, в каких условиях он работает. Выглядел он старше своих 26 лет, большая лысина и оставшиеся пучки светлых волос говорили о многом. Я уважал этого мужественного человека за его увлеченность и преданность своей профессии, и безукоризненное исполнение своих функциональных обязанностей.

К перископу потянулись подводники. Для них даже такая малость, как беглый взгляд на поверхность моря, на солнце и облака, казалась живительным бальзамом, который вливается в душу.

Обстановка позволяла и я решил задержаться на сеансе связи, чтобы все желающие моряки, по возможности, успели «пообщаться» с внешним миром. Можно было видеть, как минутное прикосновение человека к окуляру перископа, озаряло улыбкой, радостью его лицо.

## Глава 9

### Астрономическая практика

Увидев небосвод и мерцание множества звезд, ощущение непредсказуемой мертвой тишины, жуткого одиночества в океане вмиг отступило. Все стало на свои места. Меня радовало, что люди воспрянули духом.

Штурману было не до эмоций. Он ждал своей очереди, чтобы за короткое время сеанса связи успеть взять, как можно больше высот звезд.

Каждая высота для судоводителя – это линия возможного нахождения корабля, а пересечение линий – точное место и координаты, где мы находимся.

– Звезды надежнее, – любил повторять опытный штурман, капитан 3 ранга, Юрий Бояркин – «Они моряка не подведут». Старший лейтенант Короткевич С.В., командир штурманской группы, тоже не хотел упускать этот шанс и за это время вся команда штурманов успела взять высоты самых «лучших» звезд.

Определение места корабля с помощью мореходной астрономии требует очень точного измерения угла между направлением на какое-нибудь светило и направлением на видимый горизонт. Измеренный угол при наличии точного времени, в который производилось наблюдение светила, позволяет штурману с помощью специальных математических таблиц рассчитать место корабля.

В течении столетий этот угол измерялся секстантом – навигационным инструментом. На атомной подводной лодке эта операция выполнялась при помощи перископа, в который было вмонтировано специальное устройство, позволяющее измерять высоту небесных светил гораздо проще и со значительно большей точностью.

После погружения подводной лодки вахтенные офицеры смогут в спокойной обстановке произвести вычисления по каждой взятой высоте небесного светила. В те годы астрономические вычисления делали «вручную», используя таблицы и настольные калькуляторы. ЭВМ первого поколения находились на борту подводной лодки, но должного доверия к этой технике ещё не было.

Вспоминаю поход в Средиземное море. После очередного длительного пребывания в подводном положении мы получили распоряжение командира Средиземноморской эскадры контр-адмирала Акимова:

– В темное время суток подойти к штабной плавбазе, всплыть в надводное положение для инструктажа по предстоящему учению!

Подводной лодке Северного Флота отводилась одна из главных ролей в этом «бою с вероятным противником».

По сценарию главкома мы изображали «супостата», а вся средиземноморская эскадра должна была нас найти, следить за лодкой, а затем по команде «уничтожить». Кажется все просто. Однако североморцы, пусть даже в учении, поддаваться «противнику» не собирались. Решили потрепать нервы надводникам.

Редкая возможность для атомохода всплыть в надводное положение приносит экипажу лодки неописуемую радость. И мы постарались этот случай использовать с пользой для команды. Однако хороший повод для всплытия обернулся проверкой готовности лодки, ее экипажа к выполнению поставленной задачи. Дотошный адмирал решил лично убедиться в возможностях атомохода в предстоящем учении.

Командующий средиземноморской эскадрой контр-адмирал Акимов не одну компанию отплавал в Средиземном море.

Его морская выучка, опыт длительного пребывания в походах были достойным примером для молодых офицеров. В образном представлении подчиненных при общении между собой, в своем кругу за ним единодушно укоренилась кличка «морской волк». Адмирал знал об этом и не возмущался.

Его стройная подтянутая фигура, рост под 2 метра, большие немного выпуклые голубые глаза, короткая под «ёжик» стрижка удачно дополняли образ морского офицера. И еще. Что-то в нем было «бойцовское», говорили моряки.

И вот с плавбазы последовала команда по громкоговорящей связи: «Офицерам штаба эскадры приступить к проверке...»

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.