

А.И. Бондаренко

«Тула» морская стратегическая

Коломна



Инлайт
2017

ББК 63.3(2)

Б 81

Бондаренко А.И.

«Тула» морская стратегическая / Александр Бондаренко. — Коломна : Инлайт, 2017. — 144 с. : ил.

ISBN 978-5-905529-48-1

Фотография на первой странице обложки посвящена памяти её автора — известного отечественного военного фото-корреспондента заслуженного деятеля культуры РСФСР капитана 1 ранга Якутина Леонида Евсеевича (1940–2009).

Автор выражает искреннюю признательность за помощь в сборе информационного и фотографического материала для книги М.А. Алёхину, М.Д. Жукову, Е.А. Зубкову, Г.В. Колевиду, Н.В. Корцову, О.В. Николаеву, Ю.А. Никулину.

Особую благодарность за помощь в издании этой книги автор выражает Олегу Васильевичу Николаеву и Вячеславу Александровичу Олейнику.

© Бондаренко А.И., 2017

© Оформление. ООО «Инлайт», 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

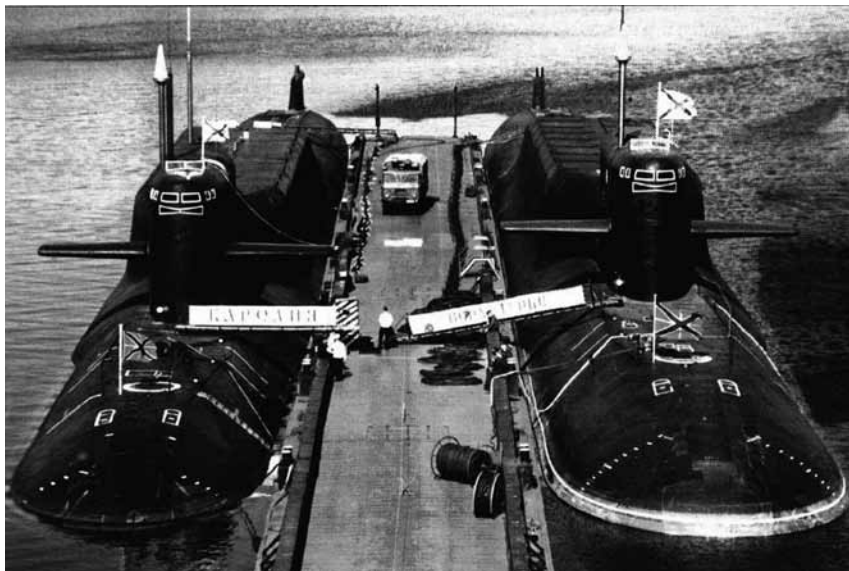
Вступление	5
I. История создания корабля	7
История создания подводных крейсеров 667БДРМ проекта.....	7
Как строился стратегический подводный ракетоносец «К-114»	16
II. Командиры корабля	26
III. Первый экипаж	41
IV. Второй экипаж	56
V. «Тула» в новом веке	119
Достижения в боевой учёбе.....	119
Шефские связи.....	122
Корабельная атрибутика	127
Заключение	131
Приложения	134
Литература	141

ВСТУПЛЕНИЕ

История — наука серьёзная и является не менее важной в жизни человека, чем физика или математика. Подобно тому, как в физике, вселенная создаётся из атомов, общая история человечества формируется из своеобразных маленьких кирпичиков, коими являются биографии отдельных людей и исторические пути коллективов, в составе которых им довелось работать или служить.

В нашей стране, к сожалению, издревле отношение к своей истории было, как бы сказать помягче, не очень уважительное. Военная история, в целом, не являлась исключением в данной тенденции общей истории страны. Правда, стоит признать, что хотя бы в людской молве или в отдельных источниках (песнях, былинах и др.) оставались следы о важнейших битвах, в которых принимали участие наши предки. На заключительном этапе XX столетия и в начале нового века и тысячелетия интерес россиян к своей истории, в том числе и военной, стал возрастать. Был написаны, а в дальнейшем изданы или выложены в Интернете биографические воспоминания многих защитников Отечества от маршалов до рядовых. Также усилиями энтузиастов были обобщены достаточно подробные сведения о боевом пути ряда воинских формирований, кораблей и частей.

В данной книге пойдёт речь об одном из таких первокирпичиков — истории ракетного подводного крейсера стратегического назначения (далее — РПК СН) «К-114» «Тула» и о воинских коллективах двух его экипажей. Идея написания книги возникла в ноябре 2012 г. на встрече ветеранов корабля, посвящённой 25-летию подъёма на нём военно-морского флага. РПК СН «Тула» входит в серию отечественных атомных подводных ракетоносцев 667БДРМ проекта, до сих пор находящихся в боевом составе Военно-Морского Флота. Корабль был принят от промышленности и вошёл в плавсостав на заверша-



ющем этапе советской эпохи, поэтому успел лишь четыре года верой и правдой послужить в Военно-Морском Флоте великой морской державы — СССР. Но большая часть его биографии приходится на постсоветский период истории. Когда роль и значение конкретно этого корабля, а также его вклад в укрепление боевой мощи Российского ВМФ с каждым годом только возрастали по мере списания в утиль всё большего числа подводных стратегов других проектов. А с конца 90-х годов прошлого века подводные лодки именно 667БДРМ проекта стали основой морской составляющей Стратегических Ядерных Сил (МСЯС) Российской Федерации (РФ) — главного гаранта безопасности и территориальной целостности нашего государства.

Жизнь личного состава экипажа «Тулы» была во многом схожа с повседневной жизнедеятельностью коллег из других экипажей подводных кораблей флотилии, как в прочем и всего Краснознамённого Северного флота. Имелись, конечно, свои особенности и нюансы, связанные, как правило, с человеческим фактором, да и некоторые события произошли в данном коллективе впервые среди кораблей проекта.

I. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ КОРАБЛЯ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ПОДВОДНЫХ КРЕЙСЕРОВ 667БДРМ ПРОЕКТА

Ракетные подводные крейсера стратегического назначения 667БДРМ проекта (шифр «Дельфин»; Delta-IV по терминологии НАТО) являются двухкорпусными с ракетными шахтами в прочном корпусе. Они представляют собой наиболее современное, вместе с тем, завершающее звено в самой многочисленной семье советских атомных подводных крейсеров 2-го поколения, созданных с использованием оборудования и технических решений проекта 667А. Это детище ленинград-



ского Центрального конструкторского бюро морской техники (ЦКБ МТ) «Рубин» (главный конструктор проекта С.Н. Ковалёв) и знаменитого северодвинского Производственного объединения «Северное машиностроительное предприятие» (ПО СМП), которому поручалось строительство самых мощных отечественных подводных кораблей. Хотя корабли 667БДРМ проекта официально считаются подводными ракетоносцами 2-го поколения, но практически они плавно перешли в 3-е поколение, т.к. по своей технической оснащённости практически ни в чём не уступают кораблям следующего поколения.










Постановление Правительства СССР о разработке нового поколения подводных атомных кораблей вышло 10 сентября 1975 г. Оно ознаменовало собой огромный труд ведущих отраслевых научных центров, обработавших в 1970–1975 гг. комплекс широкомасштабных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по повышению скрытности подводных лодок. Комплекс включал в себя доработку усовершенствованных схем амортизации, амортизирующих и демпфирующих средств, виброизолирующих, шумопоглощающих и нерезонирующих покрытий. Одновременно проводилось изучение закономерностей шумоизлучения корпусных конструкций, опорных и неопорных связей, движителей и других агрегатов. Полученные во время этих работ результаты в дальнейшем были успешно применены при создании и самых крупных в мире атомных подводных ракетоносцев проекта 941 типа «Тайфун» или «Акула». Разработка обоих проектов стратегических подводных ракетоносцев велась параллельно. Атомные кораблики 667БДРМ проекта были призваны дополнить своих более дорогостоящих, а значит менее массовых собратьев. А от своих предшественников из предыдущих серий кораблей 667 проекта они отличались высочайшей степенью автоматизации ракетного комплекса.

Проект имеет классическую для этого класса подводных лодок компоновку: двухвинтовая силовая установка, ракетные шахты за рубкой в специальном ограждении, выступающем из корпуса, горизонтальные рули размещены на рубке, торпедные аппараты — в носовой части.

Основное оружие для кораблей проекта, как и для ракетоносцев остальных 667 серий, согласно постановлению Правительства СССР от 9 января 1979 г. начало разрабатывать



«Конструкторское бюро машиностроения» (главный конструктор комплекса Ю.А. Каверин) в г. Миассе Челябинской области (ныне АО «Государственный ракетный центр имени академика В.П. Макеева»). Для 667БДРМ в этом НИИ был спроектирован ракетный комплекс Д-9РМ (принят на вооружение ВМФ в 1986 г.) с 16 трёхступенчатыми межконтинентальными баллистическими ракетами лёгкого класса (до 105 т по терминологии Договора СНВ-1) Р-29РМ (PCM-54, SS-N-24) с разделяющимися боевыми частями индивидуального наведения, имеющими увеличенную дальность стрельбы, точность и радиус развода боевых блоков (самыми совершенными в мире по соотношению стартовой массы и дальности стрельбы). Чтобы размеры ракеты не сильно отличались от их аналогов на предыдущих проектах подлодок и не надо было вносить значительных изменений в проект корабля, был применён ряд технических новинок и новаторских решений. В их числе: оригинальные компоновочные решения по совмещению баков последней маршевой и боевой ступеней и использование двигателей с предельными характеристиками. Были применены новые конструкционные материалы и улучшена технология производства. А некоторого увеличения габаритов ракеты (стартового веса, т: 40,3 вместо 35,5; длины × диаметра

Индекс комплекса	Д-1	Д-2	9К-72	Д-4	Д-5	Д-9	Д-9Р	Д-19	Д-9РМ
Индекс ракеты									
	Р-11ФМ	Р-13	Р-17* СамБ	Р-21	Р-22 Р-27 PCM-25	Р-26 PCM-40	Р-29 PCM-50 «Стрелка-2»	Р-39 PCM-52	Р-29РМ PCM-54 «Стрелка» «Синица»
Стартовая масса ракеты, т	5,5	13,6	5,8	19,7	14,2	32,3	35,5	90,0	46,3
Длина х диаметр ракеты, м	10,2х0,88	11,8х1,3	11,2х0,88	14,2х1,3	9,0х1,5	13,0х1,8	14,1х1,8	16,0х2,4	14,8х1,9
Топливо	жидкое				жидкое			жидкое	твёрдое
Количество ступеней	1	1	1	1	1	2	2	3	3
Тип системы управления	инерциальная			инерциальная		астроинерциальная		астрорадио-инерциальная	
Тип головной части	моноблочная (МГЧ)			МГЧ	МГЧ и кассетная	МГЧ	МГЧ и РГЧ** (3; 7)	РГЧ (10)	РГЧ (4)
Дальность стрельбы, км	150	600	300	1420	до 3000	межконтинентальная			
Волнение моря при старте, баллы	до 4-5		—	до 5			врологодный гуск		
Проект подводной лодки	АВ611, 626	630, 628	—	629А, 658М	667А, 667АУ	667Б, 667БД	667БДР	941	667Б/РМ
Количество ракет на лодке	2;3	3	—	3	16	12; 16	16	20	16

* Сухопутная оперативно-тактическая ракета подводного базирования
 ** РГЧ - разрываемая головная часть



ракеты, м: 14,8×1,9 вместо 14,1×1,8) удалось достичь за счёт объёмов так скажем, «позаимствованных» у пусковой установки.

По своим боевым возможностям новые баллистические ракеты превосходили все модификации наиболее мощного тогда американского морского ракетного комплекса «Трайидент», хотя имели меньшую массу и габариты. В зависимости от числа головных частей и их массы дальность стрельбы нашей ракеты могла значительно превышать 8300 км. Это первая ракета в ВМФ СССР, которая могла с высокой точностью поражать малоразмерные защищённые цели (шахтные пусковые установки межконтинентальных баллистических ракет, командные пункты и другие особо важные объекты). Благодаря установке разделяющейся боевой части ракеты Р-29РМ имели возможность поражать большее число целей. Обычно на эти ракеты устанавливались боеголовки с 4 или 10 разделяющимися боевыми блоками.

Запуск всего боекомплекта ракетного оружия на 667БДРМ проекте может осуществляться единым залпом. Максимальная глубина старта ракет — 55 м, ограничений по погодным условиям в районе старта не предусмотрено. Была обеспечена возможность пуска ракет по настильным траекториям, в том числе из высоких широт, что позволило более надёжно преодолевать перспективные системы ПРО вероятного противника.



В.П. Макеев



С.Г. Горшков

Также была повышена стойкость ракеты к поражающим факторам ядерного взрыва.

Р-29РМ является последней отечественной полностью жидкостной баллистической ракетой. Она также, однако, стала и последней ракетой, разработанной под руководством дважды Героя Социалистического Труда В.П. Макеева. Ученик и соратник родоначальника отечественной космонавтики Сергея Павловича Королёва Виктор Петрович Макеев, основатель советской школы морских баллистических ракет, так же, как и его земляк, Адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков, родом из подмосковной Коломны. Этот древний город, отметивший в 2017 г. своё 840-летие, ещё с допетровских времён славился корабельных дел мастерами. И спустя столетия Коломенский край продолжает работать на укрепление боевой мощи Военно-Морского Флота страны.

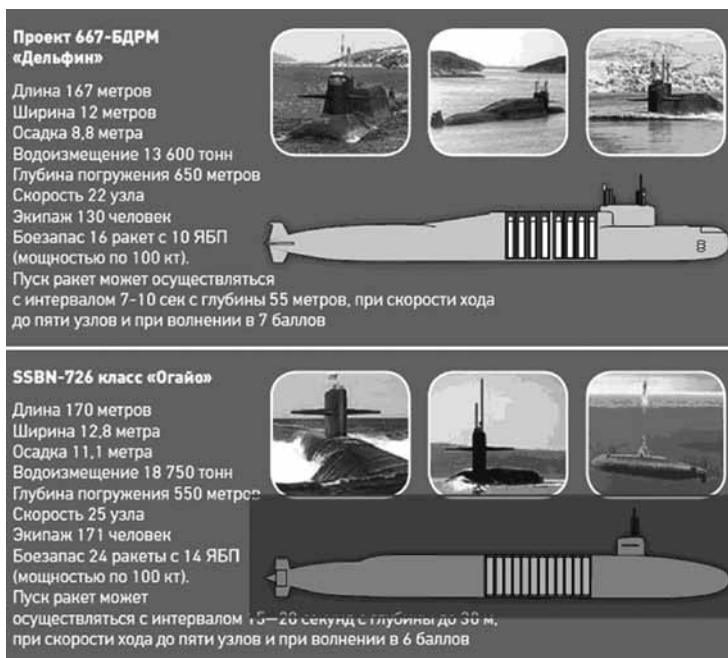
Подводные корабли 667БДРМ проекта были оснащены новым ракетно-торпедным комплексом, таким же, какой установлен на противолодочных подводных атомоходах эффективного 671РТМ проекта, с системой быстрого заряжания в составе четырёх торпедных аппаратов калибра 533 мм. Новый торпедный комплекс позволил применять все типы современных торпед, противолодочных ракет и приборов гидроакустического противодействия. Вместо части торпед была предусмотрена установка до 24 минут.

С целью быстрого сбора и обработки информации, решения задач тактического маневрирования корабля и боевого использования нового ракетного, торпедного и ракетно-

торпедного оружия на подводном крейсере было установлено и более современное радиоэлектронное вооружение: новая корабельная автоматизированная система управления — боевая информационно-управляющая система (БИУС) «Омнибус-БДРМ» (разработанная в ЦНИИ «Агат», главный конструктор Э.В. Рыков); навигационный комплекс «Шлюз» (ЦНИИ «Дельфин»), с 1988 г. дополненный аппаратурой космической навигации ГЛОНАСС; гидроакустический комплекс «Скат-БДРМ» (ЦНИИ «Морфизприбор», главный конструктор Е.П. Новожилов), работающий в активном и пассивном режимах, по своим характеристикам не уступающий американским аналогам. Впервые в практике отечественного кораблестроения на комплекс «Скат-БДРМ» был установлен стеклопластиковый обтекатель безрёберной конструкции, позволивший снизить гидроакустические помехи. Для радиосвязи и навигации в подводном положении РПК СН был оборудован двумя всплывающими антеннами буйкового типа «Параван», позднее «Ласточка», в нерабочем положении убирающимися в корпус. Для уточнения места корабля посредством астрокоррекции производилось подвсплытие на перископную глубину с периодичностью раз в двое суток. Общую картину надводного радиолокационного обнаружения обеспечивала станция МРК-50 «Каскад». На корабле в ограждении рубки установлены два перископа: командирский и универсальный.

Внешние размеры и обводы корабля изменились из-за увеличившихся габаритов ракет, а также применения новых конструктивных решений для значительного снижения гидроакустической заметности, что потребовало увеличить высоту ограждения ракетных шахт. Одновременно были удлинены носовая и кормовая оконечности корабля, вырос и диаметр прочного корпуса, округлились обводы лёгкого корпуса в районе 1–3 отсеков.

Существенному снижению шумности корабля способствовало широкое применение агрегатирования механизмов и оборудования, которые были размещены на общей раме, амортизированной относительно прочного корпуса подводной лодки. В районе энергетических отсеков установили звукопоглотители, повысили эффективность акустических покрытий лёгкого и прочного корпусов. Полученные характеристики гидроакустической заметности позволили кораблям 667БДРМ проекта



приблизиться к уровню шумности американских стратегических субмарин 3-го поколения типа «Огайо».

Главная энергетическая установка РПК СН проекта составила два водо-водяных реактора ВМ-4СГ суммарной мощностью 180 мВт и две паровых турбины ОК-700А номинальной мощностью 60 000 л.с. (44100 кВт). На борту также были установлены два турбогенератора ТГ-3000, два дизель-генератора ДГ-460 (производства Коломенского машиностроительного завода), два электродвигателя экономичного хода мощностью по 225 л.с.

Проектом было предусмотрено использовать в конструкции прочного корпуса, а также концевых и межотсечных переборок сталь, получаемую методом электрошлакового переплава и обладающую повышенными показателями пластичности.

Подводные корабли 667БДРМ проекта были оснащены малозумными пятилопастными гребными винтами с улучшенными гидроакустическими характеристиками. Для обеспечения винтам наиболее благоприятного режима работы

на лёгком корпусе установили специальное гидродинамическое устройство, выравнивающее набегающий поток воды.

По сравнению с предшественниками семейства 667 на кораблях БДРМ проекта были обеспечены самыми улучшенными условиями обитания подводников. За счёт появления в корпусе подлодки нового отсека экипаж получил в своё распоряжение солярий, сауну, спортивный зал. У корабельного врача появился просторный кабинет с широким ассортиментом медицинского оборудования и отдельной каютой для развёртывания изолятора. Все категории личного состава разместились в каютах, из которых всего несколько оказались с максимальным числом коек — шестиместными. Усовершенствованная система электрохимической регенерации воздуха путём электролиза воды и поглощения углекислого газа твёрдым регенерирующим поглотителем надёжно обеспечивала в отсеках концентрацию кислорода в пределах 25 процентов и углекислого газа не выше 0,8 процента. Более современные опреснители дали возможность получать из заборной мор-



Разница в размерах между атомным подводным ракетоносцем и дизельной подводной лодкой



ской воды до 20 т пресной в сутки и, тем самым, полностью снять ограничения в рационе её потребления на корабле. Увеличившиеся размеры корабля позволили прозрачной стеклянной перегородкой отделить от кают-компания офицеров комнату морально-психологической разгрузки с большим аквариумом, вольером для птиц, небольшим фонтанчиком и удобными креслами-качалками.

Основные тактико-технические характеристики подводных лодок 667БДРМ проекта:

Водоизмещение, т:

- | | |
|-------------|--------|
| - надводное | 11 740 |
| - подводное | 18 200 |

Главные измерения, м:

- | | |
|------------------------|------|
| - длина | 167 |
| - ширина | 11,7 |
| - осадка по ватерлинию | 8,8 |

Тип главной энергетической установки атомная энергетическая установка, паротурбинная

Скорость полного хода, уз.

- | | |
|-------------|----|
| - надводная | 14 |
| - подводная | 24 |

Глубина погружения, м:

- | | |
|--------------|---------|
| - рабочая | 320–400 |
| - предельная | 650 |

Автономность, сут.: 90

Вооружение:

Ракетное:

- | | |
|---------------------|-------------|
| - комплекс | Д-9РМ |
| - число × тип ракет | 16 × Р-29РМ |

Торпедное и ракетоторпедное 4 × 533 мм ТА

Зенитное ракетное ПЗРК «Игла-1»

КАК СТРОИЛСЯ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДВОДНЫЙ РАКЕТОНОСЕЦ «К-114»

Четвёртый корпус 667БДРМ проекта:

Заказ заводской № 01382, в простонародье — заказ 382.

Главный конструктор Чудовский Олег Михайлович (ЦКБ МТ «Рубин», г. Ленинград)

Генеральный директор ПО СМП Пашаев Давид Гусейнович.

Ответственный сдатчик Головцов Валентин Владимирович (ПО СМП).

Сдаточный механик Щусь Николай Иванович (ПО СМП).

Ответственный сдатчик от предприятия СПО «Арктика» цех № 1 (г. Северодвинск) — Клаусов Лев Андреевич.

Ответственные сдатчики аппаратуры и систем от предприятия СПО «Арктика» цех № 5 — Версул Виктор Яковлевич и Лапченко Владимир Алексеевич.



Создатели корабля на верхней палубе



Старший на борту во время заводских ходовых испытаний — заместитель командира 339-й отдельной бригады строящихся подводных лодок (ОБ СПЛ) капитан 1 ранга Тушин Николай Алексеевич.

Председатель комиссии государственной приёмки заказа — контр-адмирал Наумов Владлен Васильевич (первый командир первого экипажа РПК СН «К-182» — головного атомохода проекта 667БД).

Заказ № 01382, четвертый корпус в серии кораблей, строился по плану без особых отклонений от графика строительства. Конструкция корабля совершенствовалась постепенно от проекта 667А к проекту 667Б и далее: 667БД, 667БДР. Технология строительства была отработана до тонкостей. В цехах и отделах ПО СМП слаженно работали многие сотни и тысячи инженеров, специалистов, рабочих. Коллективы цехов и отделов возглавлялись мастерами своего дела, уникальными специалистами и выдающимися людьми. О каждом из них можно было бы написать отдельную книгу. Корабль шёл в заводском графике, и даже с небольшим опережением, что в итоге позволило ещё в октябре 1987 г. закончить ревизию и отделку и направить рабочие коллективы на другие сдаточные заказы, где нужно было проявлять трудовой героизм. На постройке все цеха знали свое дело, и, в случае необходимости, без агитации и давления, организовывались на работу в выходные дни. Ведь после вывода корабля из цеха — режим работы сдаточной команды — круглые сутки, и каждый день. В период достройки и испытаний про выходные и дни отдыха приходилось забывать, работали на результат, и мало кто из нас считался с личным временем и мнением домашних.

Четвёртый корпус является средним в серии из семи подводных лодок, построенных по 667БДРМ проекту. Его отличительной особенностью стало то, что именно с этого корпуса началась установка на корабли проекта самых современных по тем временам образцов вооружения и техники. До первых трёх корпусов серии эти новшества дошли позднее — во время прохождения ими модернизации на судоремонтном предприятии «Звёздочка».

Строительство заказа № 01382, к сожалению, было омрачено гибелью человека в результате несчастного случая. После гидравлических испытаний носового блока корабля (в цехе

№ 50), при выполнении расточных работ комингса шахты, в результате смещения расточного специального станка (массой более тонны) — был смертельно травмирован человек, рабочий цеха № 50.

При написании этой главы использованы материалы из открытых печатных источников и сети Интернет. В своё время в ПО СМП издался очень солидный по объёму четырёхтомник «Флагман отрасли», где были собраны воспоминания от дня основания завода до начала нового века работников предприятия всех рангов — от рабочих до министров, в том числе и тех, кто создавал четвёртый корпус 667БДРМ проекта. Немало авторов этого издания уже нет в живых, тем ценнее данный сборник. Достать его, к сожалению, не удалось, как, кстати, и многим работникам завода. Поэтому о конкретных людях и их делах рассказал непосредственный участник строительства РПК СН «К-114», в то время заместитель ответственного сдатчика (старший строитель) заказа Жуков Михаил Дмитриевич, с которым удалось связаться. Ряд его воспоминаний написан столь ярко и образно, что они приведены в виде прямой речи с незначительными корректурами литературного и этически-толерантного плана.

«Олег Михайлович Чудовский, заместитель С.Н. Ковалева по проекту 667 БДРМ, фактически главный конструктор проекта, очень много времени проводил в Северодвинске, решая вопросы своего уровня с руководителями завода и представителями контрагентских организаций, ввиду того, что кораблю предстояло работать в море на испытаниях с серьёзной программой по замерам шумов и проверкой результатов основательной доработки навигационного комплекса «Шлюз». Выдающийся был человек, конструктор, организатор, Олег Михайлович. Умница, очень лёгок в общении. Для всех нас — руководителей, инженеров, рабочих — авторитет, последняя инстанция в любом споре. Добиваясь истины — признавал информацию только из первых рук. *«Это мнение рабочего такого-то? Давайте его сюда, садимся за стол и будем вместе обсуждать и думать, искать решение...»*. Вот примерно так. В начале 90-х годов Олег Михайлович трагически погиб у себя дома в Питере, на прогулке с собакой... Попал под автомобиль... Светлая память... Замечательный был мужик... И слабости были у него, как у всех нормальных

мужиков, обычные, человеческие, и выпить был не промах, но корабль — превыше всего» (М.Д. Жуков).

При строительстве серии кораблей проекта 667 БДРМ, начиная с головного заказа, было организовано и велось соревнование по технологическим цепочкам. Преследуемая цель — качественно, в срок, с оптимальными затратами выполнить работы определенного этапа строительства, испытания или сдачи корабля. Этому виду соревнования придавалось важное значение, ввиду его высокой эффективности. Инициаторами введения такого вида соревнования выступили в своё время партийный комитет и профсоюзная организация завода. Непосредственными разработчиками методологии соревнования являлись ответственные сдатчики: Кабанов Василий Александрович (ответственный сдатчик головного 667БДР и головного 667БДРМ) и Белопольский Александр Семёнович. Впервые этот вид соцсоревнования был применен и апробирован при строительстве и сдаче головного корабля 941 проекта типа «Акула», где ответственным сдатчиком был А.С. Белопольский.

Суть соревнования заключалась в следующем. Строительство корабля — это чётко скоординированные действия многих тысяч людей, представляющих инженерные и рабочие коллективы как предприятия, так и сторонних (контрагентских) организаций. Это выполняемые параллельно, или последовательно, или со взаимным пересечением работы по формированию корпуса корабля, по монтажу главных и вспомогательных механизмов, по монтажу систем автоматики и контроля, по монтажу систем вооружения, электромонтажу, по монтажу общекорабельных систем, а далее



швартовные и ходовые испытания всего построенного, и везде присутствует конструкторское и технологическое сопровождение выполняемых работ. Каждый из перечисленных видов работ и представлял собой технологическую цепочку, возглавлял которую и нёс ответственность за результат её действий строитель по заведованию, а координацию их действий осуществлял ответственный сдатчик.

Приёмы, которые применяли руководители цепочек: определение узких мест строительства или испытаний (в силу, скажем, запоздалой поставки оборудования, или отставания цеха предприятия в изготовлении, в монтаже оборудования, отсутствия нужного количества людей в коллективе мастера или старшего мастера, и т.д.), разработка мероприятий для безусловного выполнения задачи, разработка графика работ, организация работ, контроль за выполнением и подведение итогов. Всё вышеперечисленное обсуждалось, согласовывалось с представителями цехов, отделов, контрагентских организаций, всеми участниками конкретной цепочки. Под выполнение конкретных работ по конкретному графику, на конкретных условиях предусматривалось поощрение отличившихся. Лучший старшина отсека, лучший мастер, лучший специалист и т.д. Выполнение поставленной задачи, звание лучшего — поощрялось денежной премией, почётной грамотой, демонстрацией фотографии отличившегося на Доске почёта.

Соревнование на заводе было организовано и между сдаточными коллективами кораблей. Итоги этого соревнования подводились ежемесячно на совместном заседании администрации, парткома и профкома завода, комитета ВАКСМ. Победитель получал переходящее Красное знамя и премию (небольшую, правда) на весь сдаточный коллектив. Итоги соревнования по технологическим цепочкам на корабле подводились, также ежемесячно, комиссией в составе ответственного сдатчика, парторга (на общественных началах) сдаточной команды, профорга



М.Д. Жуков



(на общественных началах) сдаточной команды, заместителей начальников цехов и отделов. Почётные грамоты, вымпелы передовиков вручались удостоившимся на собраниях коллективов участков или на общем собрании сдаточной команды (реже). Премия (50–100 рублей лучшему специалисту, старшине, конструктору, технологу; лучшей бригаде из расчёта 50 рублей на человека) — начислялась в зарплату.

«Вывод корабля из цеха проходил в штатном режиме: сложная, кропотливая подготовка стапельпоезда, окончание выполнения обязательного перед выводом объема работ в обеспечение живучести еще не ожившего корабля, движение подлодки из цеха в наливной бассейн. Чтобы сохранить в виде сувенира память о таком знаковом событии в истории корабля, личный состав экипажа атомохода под колеса стапельпоезда выложил монеты и даже часы. Причём членов экипажа корабля пришлось отгонять, в том числе матом и прочими обращениями к их родственникам, буквально вытаскивать из под движущихся стапельных тележек, когда они подкладывали на рельсы монеты и другие изделия из металла. Ведь машина в 13 тысяч тонн весом превратила эти предметы практически в фольгу. Далее шла навеска нескольких групп понтонов по всей длине корабля (высоты стенок наливного бассейна не хватало, чтобы обеспечить всплытие корабля такого водоизмещения), и заполнение бассейна водой. В какой-то неуловимый момент происходит **ВСПЛЫТИЕ КОРАБЛЯ!!!** Затем последовал перевод подводной лодки с помощью буксиров к месту стоянки, снятие понтонов и объявление швартовных испытаний.

Когда корабль начинает двигаться из цеха, по традиции, при движении стапельпоезда о корпус разбивается три бутылки шампанского: первую разбивает о винты командир БЧ-5 в момент пересечения порога цеха кормы корабля; вторую доверяют разить замполиту о марки углубления при пересечении порога цеха районом мидель-шпангоута; наконец, корабль покидает место своего рождения и строительства (порог цеха минует обтекатель носовой ГАС), тогда командир корабля и кто-нибудь из женского коллектива завода благословляют корабль на долгую и безотказную службу разбитием третьей бутылки об обтекатель ГАС. Каждый из этих трёх моментов сопровождается громом аплодисментов и под одобряющие возгласы присутствующих на торжестве по случаю

вывода корабля из цеха. Упаси Господь кого-либо промахнуться и не разбить бутылку — засмеют, перестанут уважать: как так, мы тут вкалывали, создавали мощь и щит, а ты... Осколки бутылок, особенно горлышко — сувенир цены не имеющий: уже по сложившемуся обычаю выкупался командиром, замполитом или механиком у заводчан (если попадало к ним в руки) на кабальных условиях. С разбитием бутылок во время выхода из цеха «К-114» всё было чётко. У командира БЧ-5 Н.А. Теплякова горлышко разбитой им бутылки хранится у него дома на самом почётном месте, рядом с фотографиями любимых женщин, друзей и прочими ценными предметами.

Далее начались длительные трудовые будни: швартовные, заводские ходовые, государственные ходовые испытания. Это напряженная, круглосуточная работа уже ЕДИНОГО КОЛЛЕКТИВА (экипаж и гражданские специалисты завода приказом генерального директора ПО СМП по согласованию с командованием 339-й отдельной бригады строящихся подводных лодок объявлялись единым коллективом — СДАТОЧНОЙ КОМАНДОЙ — под руководством ответственного сдатчика, тем же приказом командир корабля назначался сдаточным капитаном).

Интересный факт: перед выполнением первой в истории корабля ракетной стрельбы на борт РПК СН прибывала т.н. стартовая команда, куда входили как гражданские, так и военные специалисты. Народу — человек сорок дополнительно. Напряженная, деловая обстановка на корабле, все понимают, что это событие, ради которого корабль и создаётся, не дай Бог где-то ошибиться... Боевая тревога, предстартовая подготовка — весь экипаж на своих местах, стартовики у пульта управления ракетным оружием. Залп! Две ракеты с пятисекундным интервалом покидают корабль. Доклад в ЦП, в подтверждение того, что ракеты стартовали и не причинили вреда кораблю. Напряжение людей, и особенно у членов стартовой команды возрастает до предела: попадём ли в цель на полигоне, долетим ли? Подвсплываем на перископную глубину, всплываем... Радиограмма: «ПОПАЛИ! ТОЧНО! В КОЛ!!!». Проходят считанные секунды (10-15), по всему кораблю гремит мощное «ура-а-а-а!!!», а по истечении 16 или 17 секунды, — вся стартовая команда пьяная, пьяная в хлам. Целуются, обнимаются, и на вырезках из газет, в ко-

торых было опубликовано сообщение ТАСС о предстоящем пуске ракет (в то время в прессе не сообщали о результатах ракетных стрельб, зато в газетах появлялись маленькие заметки о закрытии определенных районов воздушного пространства и акватории океана для полетов всех типов воздушных судов и мореплавания) — ставят свой подписи и обмениваются этими вырезками друг с другом. Но тайной для меня осталось на всю жизнь: как и где так можно упиться. То ли перед началом работы и держаться только на нервах, то ли сразу после радиограммы о благополучном завершении работы...? Но за 15–20 секунд так не захмелеешь, по собственному опыту знаю. Одним словом — уметь надо! Достойные были мужики: русские, украинцы, татары, евреи, удмурты, белорусы... — СТАРТОВАЯ КОМАНДА. А потом их (стартовую команду) с полным почётом и уважением штабелями укладывали на судно-обеспечитель и отправляли в базу, в Северодвинск (М.Д. Жуков).

При строительстве РПК СН «К-114» имели место и другие запомнившиеся случаи, не лишённые юмора:

«Был ещё в экипаже матрос Мамедов, парнишка призвался на службу из Азербайджана. Разгильдяй был из последних. Незадолго до вывода корабля из цеха, иду по отсекам, смотрю за тем, как маляры, в основном женщины разного возраста, готовят отсеки корабля к первичной окраске. По циркуляру, во всех отсеках гремит голос вахтенного оператора пульта управления общекорабельными системами: «Матросу Мамедову срочно связаться с Центральным постом!». И много, много раз подряд. В 5 бис отсеке, на верхней палубе, заглядываю в одну из кают, а там сидит матрос Мамедов и на коленях



**Матрос Мамедов
и мичман Ю.А. Никулин**

у него какая-то тётка, малярша, девица годов ближе к преклонным. Он что-то втуляет ей в оба уха, девица готова кончить. «А ведь тебя дозваться не могут, матрос Мамедов. Плохо слышишь? Отпусти эту дуру и выйди на связь» — говорю ему. Расставались они, как на всю жизнь, минут десять: я успел дойти до девятого отсека и вернуться. Ладно. Далее была достройка корабля и выходы в море на заводские испытания. В один из выходов в третьем отсеке аварийная тревога. Поступление забортной воды в отсек. Глубина где-то 50 метров. При приготовлении к погружению чего-то там забыли закрыть (прозевали и военные и гражданские), а в итоге чых-то халатных действий матрос Мамедов совершил достойный моряка поступок: подал сигнал аварийной тревоги и грамотными действиями прекратил дальнейшее поступление забортной воды в отсек. Заместитель командира 339-й ОБ СПА капитан 1 ранга Н.А. Тушин перед строем личного состава третьего отсека за своевременные и грамотные действия объявил благодарность матросу Мамедову. И Вы знаете, или мне показалось, но слава первого разгильдяя с тех пор покинула матроса Мамедова, и он стал добросовестно нести службу. Эту историю, самого матроса Мамедова хорошо должен помнить Н.А. Тепляков, тот много ему чего-то попортил...» (М.Д. Жуков).

«Как-то стоя дежурным по кораблю (после спуска корабля стояли у дебаркадера), помощником дежурного был мичман Бердников. И вот, сижу в ЦП днём, вдруг звонок, Бердников поднимает трубку, представляется, потом бросает... раз... два...три...мат после третьего раза, на мой вопрос — что такое? Сколько можно брать телефон и швырять, говорит: тащц капитан-лейтенант, не... ну вот что за...звонят, я говорю-помощник дежурного по заказу, а мне в ответ — я тащусь... раз, два, три, задолбали, что за хрень...я и ответил-послал их! А ларчик открывался просто — фамилия главного строителя «заказа» на СМП была Щусь, и вот он звонит, ему помощник дежурного по заказу мичман Бердников, он — это Щусь...тому слышится — я тащусь...ну и...понеслось!» (М.А. Алёхин). Правда, есть и несколько другие варианты этой были.

Когда шёл сбор материалов для написания этой книги, кроме уточнения конкретных фактов, хотелось ещё осветить, какие же рычаги и стимулы применялись для обеспечения своевременного и качественного создания подводного гиганта



«К-114». Однако, вскоре стало понятно, что к 80-м годам экономический потенциал СССР был столь велик, что создание даже очень сложного технически и стратегически важного по боевой мощи подводного ракетоносца, в принципе способного уничтожить целое государство, шло без какой-либо штурмовщины и срывов, совершенно буднично и планомерно. Не требовалось ни большого напряжения сил всего государства, ни назначения персонального кураторства со стороны руководства страны, ни создания особых условий труда и отдыха для строителей корабля. При попытке собрать список всех, кто участвовал в создании четвёртого корпуса подводного атомного крейсера проекта 667БДРМ на территории ПО «Северное машиностроительное предприятие», оказалось, что сделать это несколько сложно. Виною тому и довольно избирательная человеческая память, быстро забывающая не только имена и отчества, но и фамилии; и немалая секретность проводимых работ; и некоторые другие объективные и субъективные факторы. Но, даже по самым скромным подсчётам, в постройке атомного подводного крейсера «К-114», наладке его техники и вооружения приняло участие более 450 гражданских специалистов, не считая представителей науки, военной приёмки и др., направленных 27 промышленными предприятиями и научно-производственными объединениями из трёх тогда ещё союзных и братских республик великой державы.

II. КОМАНДИРЫ КОРАБЛЯ

Какой бы современной и совершенной не была техника, но управляет ею человек, становясь её душой и разумом. Большим боевым кораблём управляет целый коллектив — экипаж, ядром которого является командир корабля. В своих решениях и действиях командир опирается на коллективный разум всего экипажа, беря на себя всю полноту государством доверенной ему власти и ответственности за подчинённых, за корабль, за страну.

Кандидатуры для назначения на должности командиров экипажей РПК СН 667БДРМ проекта кадровые органы Северного флота и 3-й флотилии подводных лодок, как правило, отбирали из числа уже подготовленных командиров в основном с допуском к управлению подлодками 667А или последующих проектов стратегических ракетноносцев объединения. Их ведь



готовить было проще, так как они уже знали «железо», которое в кормовых отсеках не сильно отличалось от того, что было на новом проекте. Им оставалось только освоить новые, более современные комплексы оружия, радиотехнического и штурманского вооружения, аппаратуры связи, а также нюансы по погружению и всплытию корабля (у 667БДРМ проекта заметно отличающиеся от более ранних проектов объёмы и организация продувания балластных цистерн). К тому же они уже имели большой опыт сдачи на допуск к управлению кораблем, что позволяло им в достаточно сжатые сроки получить допуск и к 667БДРМ проекту.

ПЕРВЫЙ ЭКИПАЖ

Хандобин Владимир Алексеевич

родился 29 марта 1949 г. в г. Владивостоке в семье офицера. После окончания восьми классов средней школы № 411 г. Ленинграда поступил в Ленинградский механикоприборостроительный техникум, по выпуску из которого в 1968 г. поступил и в 1973 г. окончил минно-торпедный факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола. Во время учёбы в училище избирался секретарём комсомольской организации класса, заместителем секретаря комитета комсомола факультета, награждён медалью «За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Офицерскую службу начал командиром БЧ-3 подводной лодки «С-378» 633 проекта 49-й бригады 9-й эскадры подводных лодок Краснознамённого Северного флота.

Через год лейтенант В.А. Хандобин принимает такую же должность во втором экипаже РПК СН «К-182» головного корабля 667БД проекта 13-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок СФ. В 1976 г. он был назначен помощником командира на своём экипаже, а через два года становится слушателем



командного отделения 6-х Высших специальных офицерских классов Военно-Морского Флота (6-х ВСОК ВМФ), по окончании которых вернулся во второй экипаж «К-182» старшим помощником командира.

Весной 1984 г. капитана 2 ранга В.А. Хандобина назначают командиром второго экипажа РПК СН «К-216» 667А проекта 19-й дивизии подводных лодок. Но 9 апреля 1985 г. ему поручают набрать первый экипаж новостроящегося корабля «К-114» 667БДРМ проекта 13-й дивизии подводных лодок.

В составе экипажа прошёл полный курс обучения в 93-м УЦ ВМФ СССР в г. Палдиски, участвовал в завершении строительства РПК СН «К-114», прохождении швартовых и ходовых испытаний корабля, введении его в боевой состав Северного флота.

Сразу после завершения первой боевой службы на «К-114» Владимир Алексеевич поступил на командный факультет Военно-морской орденов Ленина, Октябрьской Революции и Ушакова академии имени Маршала Советского Союза А.А. Гречко, по окончании которого в 1991 г. был назначен начальником штаба 13-й дивизии подводных лодок. В марте 1994 г. капитана 1 ранга В.А. Хандобина назначают начальником минно-торпедного управления Северного флота. 23 февраля 1996 г. ему присвоено воинское звание «контр-адмирал».

Доблестный ратный труд контр-адмирала В.А. Хандобина отмечен орденом «За службу Родине в ВС СССР» III-й степени и рядом медалей.

В.А. Хандобин уволился в запас 26 января 2002 г. и вскоре приступил к исполнению обязанностей первого заместителя директора ФГУП «Северное федеральное предприятие по обращению с радиоактивными отходами» (Северо-западный центр «СевРАО»).

В настоящее время В.А. Хандобин является руководителем проектного офиса «Ликвидация ядерного наследия Арктики» ФГУП «РосРАО».

Проживает в г. Мурманске. Владимир Алексеевич по натуре — заядлый рыбак, любит собак, правда, не охотничьих, а породы скайтерьер.

Мелешко Николай Дмитриевич

родился 9 сентября 1952 г. в г. Ткварчели Абхазской АССР. 19.11.1971 г. был призван в Военно-Морской Флот. В 1973 г. поступил и в 1978 г. окончил минно-торпедный факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола. Первой офицерской для него стала должность командира БЧ-3 подводной лодки «Б-118» (бывшая «К-149») 629А проекта 13-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота. Но уже через три месяца лейтенант Н.Д. Мелешко стал командиром БЧ-3 РПК СН «К-424» 667БДР проекта 13-й дивизии подводных лодок. В 1981 г. на этом же корабле принял дела помощника командира. Через два года Николай Дмитриевич становится слушателем командного отделения 6-х ВСОК ВМФ, по окончании которых в 1984 г. был назначен старшим помощником командира по боевому управлению (СПК БУ) РПК СН «К-129» 667БДР проекта 13-й дивизии подводных лодок. В марте 1985 г. он становится старшим помощником командира первого экипажа новостроящегося корабля «К-114» 667БДРМ проекта. Вместе с командиром и замполитом участвовал в отборе всех категорий личного состава экипажа, прошёл полный курс обучения в 93-м УЦ ВМФ СССР в г. Палдиски, участвовал в завершении строительства корабля, прохождении им швартовых и ходовых испытаний, введении его в боевой состав Северного флота, выполнении задач первой боевой службы «К-114». После поступления капитана 1 ранга В.А. Хандобина в Военно-морскую академию, 26 сентября 1989 г. капитан 2 ранга Н.Д. Мелешко назначен командиром РПК СН «К-114». Под руководством командира 13-й дивизии подводных лодок капитана 1 ранга Макеева В.М. на корабле выполнил задачи боевой службы. Приказом министра обороны РФ от 16 октября 1992 г. уволен в запас по организационно-штатным мероприятиям в связи с расформированием первого экипажа РПК СН «К-114». После увольнения в запас Николай Дмитриевич живёт и работает в г. Санкт-Петербурге.



ВТОРОЙ ЭКИПАЖ

Трегубов Олег Александрович родился 1 марта 1951 г. в Соломбале, старейшем районе Архангельска, славящемся своей корабельной верфью, в семье подводника-североморца офицера-политработника. Его детство и юность прошли в г. Гаджиево. По окончании средней школы № 276 города подводников О.А. Трегубов поступил в Высшее военноморское училище радиозлектроники имени А.С. Попова.

Получив в 1973 г. диплом о высшем образовании, вернулся в г. Гаджиево. Первичной в офицерской карьере Олега Александровича стала должность командира гидроакустической группы второго экипажа РПК СН «К-395» 667А проекта, входившего тогда в состав 31-й Краснознамённой дивизии 3-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота. Одним из первых среди лейтенантов корабля сдал на допуск к самостоятельному управлению подразделением и с самого начала службы проявил стремление к росту по командной линии. Поэтому следующей для него стала должность начальника РТС своего экипажа, затем помощника командира РПК СН «К-426» 667А проекта, далее — старшего помощника командира РПК СН «К-253» того же проекта, обе в составе 19-й дивизии подплава.

В 1982 г. капитан 3 ранга О.А. Трегубов поступил на командный факультет Военно-морской орденов Ленина, Октябрьской Революции и Ушакова академии имени Маршала Советского Союза А.А. Гречко, по окончании которого был назначен командиром второго экипажа РПК СН «К-395». В 1985 г. принял должность командира первого экипажа РПК СН «К-140» 667АМ проекта, входившего в состав 19-й дивизии подводных лодок. Спустя год перспективному офицеру было предложено сформировать второй экипаж четвёртого корпуса нового 667БДРМ проекта РПК СН. Экипаж под командованием капитана 2 ранга О.А. Трегубова прошёл полтора года обучения в 93-м Учеб-





ном центре ВМФ в г. Палдиски и в 1988 г. прибыл к месту постоянного базирования в п. Оленья Губа в состав 13-й дивизии подводных лодок. После сдачи всех элементов курсовых задач и ввода в состав боевых сил Северного флота, экипаж успешно отнёс свою первую боевую службу. А командир в 1990 г. был назначен заместителем командира 13-й дивизии подплава. В 1994 г. Олег Александрович возглавил дивизию, которая под его командованием через некоторое время была объявлена передовым соединением ВМФ. Контр-адмирал О.А. Трегубов также стал инициатором развития шефских связей кораблей соединения с городами и субъектами Российской Федерации, которыми были охвачены все подводные лодки 13-й дивизии.

В 1999 г. опыт и знания Олега Александровича были востребованы на более высоком уровне, когда он получил назначение заместителем начальника штаба Северного флота. В 2002 г. он стал начальником штаба — первым заместителем командира Краснознамённой Беломорской военно-морской базы флота, менее чем через год возглавил её и командовал вплоть до увольнения в запас в марте 2009 г. В 2004 г. ему было присвоено воинское звание «вице-адмирал».

За многолетний ратный труд вице-адмирал О.А. Трегубов был удостоен орденов Красной Звезды и «За военные заслуги», а также ряда медалей.

Завершив военную службу, Олег Александрович остался в Поморье. Избирался депутатом Архангельского областного собрания от Онежского района и некоторое время руководил в нём комитетом по военно-промышленному комплексу и конверсиям. Затем трудился ведущим инспектором Западного военного округа.

Сын Александр по примеру отца закончил Высшего военно-морского института радиозлектроники имени А.С. Попова и определённое время служил на кораблях объединения подводных лодок в г. Гаджиево.

О.А. Трегубов в молодости занимался несколькими видами спорта и сейчас не забывает о личной физической подготовке. В свободное время он уделяет внимание своим многочисленным увлечениям: пишет юмористические рассказы на флотскую тематику, создаёт картины из шпона, успешно выступает в чемпионатах различного уровня по бильярду, но особой его страстью является рыбная ловля.



Сизов Юрий Николаевич родился 3 ноября 1955 г. в г. Магдебурге (Германская Демократическая Республика) в семье офицера. Вместе с отцом в дальнейшем объездил почти всю Среднюю Азию: Туркменскую ССР (г. Байрам-Али, г. Мары, г. Кушка), Узбекскую ССР (г. Ташкент, г. Самарканд), Таджикскую ССР (г. Душанбе), Казахскую ССР (г. Семипалатинск).

Закончив в 1972 г. среднюю школу в г. Душанбе, Ю.Н. Сизов поступил в Семипалатинский технологический институт. Но весной следующего года

подал документы на ракетный факультет Высшего военного морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола, который окончил с отличием в 1978 г. и получил назначение командиром группы управления БЧ-2 РПК СН «К-423» 667А проекта 31-й дивизии Краснознаменной 3-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота.

Через год служил на такой же должности второго экипажа подводного крейсера «К-210» 667А проекта 19-й дивизии подводных лодок. В ноябре 1980 г. Юрий Николаевич был назначен командиром БЧ-2 «К-418» 667А проекта, а в декабре 1981 г. стал помощником командира подводного ракетносца «К-249» 667А проекта.

С августа 1982 г. Ю.Н. Сизов — помощник командира второго экипажа РПК СН «К-44» 667БДР проекта 13-й дивизии подводных лодок, с этой должности в 1983 г. был направлен на учёбу на командный факультет 6-х ВСОК ВМФ, по окончании которого также с отличием вернулся в свой экипаж «К-44» старшим помощником командира. Правда, через два месяца был переведён на аналогичную должность на РПК СН «К-487» того же проекта.

В ноябре 1986 г. капитан 3 ранга Ю.Н. Сизов был назначен на новое формирование — старшим помощником командира РПК СН «К-114» 667БДРМ проекта. В этой должности прошёл полный курс обучения в 93-м УЦ ВМФ в г. Палдиски, а также выполнил первую боевую службу экипажа. 20 марта 1990 г., после назначения капитана 1 ранга О.А. Трегубова замести-



телем командира 13-й дивизии подводных лодок, Юрий Николаевич принял дела командира второго экипажа «К-114», а с начала 1993 г., — и единственного оставшегося экипажа четвёртого корпуса РПК СН. Командиром «К-114» капитан 1 ранга Сизов Ю.Н. успешно выполнил две боевые службы.

Ещё старшим лейтенантом Юрий Николаевич пробовал свои силы, чтобы стать в ряды подводных космонавтов — акванавтов, самого закрытого рода сил отечественного подплава. Тогда не прошёл медкомиссию, впрочем, состояние здоровья позволило ему продолжить службу на атомных подводных лодках. Весной 1995 г. Ю.Н. Сизов сумел реализовать свою мечту — был переведён в части Главного управления глубоководных исследований Минобороны России, где прошёл путь от офицера отдела до заместителя начальника управления.

В 1997 г. с отличием окончил Военно-морскую академию имени Н.Г. Кузнецова по командно-штабной специальности, в 2002 г. — вновь с отличием аспирантуру при Санкт-Петербургском АО «НИИ телевидения», в 2003 г. — защитил диссертацию, получив научную степень кандидата технических наук, является старшим научным сотрудником.

Капитан 1 ранга Ю.Н. Сизов уволился в запас 6 сентября 2003 г., его доблестный ратный труд отмечен орденом «За службу Родине в ВС СССР» III-й степени и рядом медалей.

Уйдя в запас, Юрий Николаевич с флотом не расстался, а перешёл в АО «Концерн «Научно-производственное объединение «Аврора», где сменил ряд должностей от главного конструктора по комплексным тренажёрам до директора проектного центра.

Принимал участие в создании 15 тренажёрных комплексов для подготовки подводников, надводников, экипажей ледоколов. Ю.Н. Сизов особо гордится руководством создания Учебного центра подготовки подводников в г. Камрани (Социалистическая Республика Вьетнам).

Сейчас Юрий Николаевич проживает в г. Санкт-Петербурге.



Сергеев Сергей Анатольевич родился 13 сентября 1960 г. в г. Кандалакше Мурманской области в семье офицера Военно-Морского Флота. Окончил среднюю школу в г. Лиепае Латвийской ССР в 1977 г. В том же году поступил и в 1982 г. окончил штурманский факультет Высшего военно-морского училища имени М.В. Фрунзе. Первой офицерской для С.А. Сергеева стала должность командира электронavigационной группы БЧ-1 второго экипажа РПК СН «К-418» 667БДР проекта 13-й дивизии

3-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота. В январе 1986 г. был назначен на новое формирование командиром БЧ-1 первого экипажа РПК СН «К-117», пятого корпуса кораблей 667БДРМ проекта, прошёл полный курс обучения в 93-м УЦ ВМФ в г. Палдиски и цикл приёмки корабля от строителей в г. Северодвинске.

В 1989 г. Сергей Анатольевич назначается помощником командира первого экипажа РПК СН «К-64», третьего корпуса кораблей 667БДРМ проекта, а через два года — старшим помощником второго экипажа РПК СН «К-51», головного корабля 667БДРМ проекта. В 1993 г. после завершения обучения на командном факультете 6-х ВСОК ВМФ капитан 2 ранга С.А. Сергеев возвращается в 13-ю дивизию подводных лодок старшим помощником командира второго экипажа РПК СН «К-84», второго корпуса кораблей 667БДРМ проекта, через полгода переходит на аналогичную должность на АПК «К-114». После перевода капитана 1 ранга Ю.Н. Сизова в г. Санкт-Петербург 9 апреля 1995 г. Сергей Анатольевич становится командиром АПК «К-114». Лично участвовал в подписании шефского договора корабля с администрацией Тульской области, оформлении документов по присвоению «К-114» почётного наименования «Тула». Капитан 1 ранга С.А. Сергеев в ноябре 1997 г. был назначен командиром первого экипажа АПК «К-117» «Новомосковск».

Уволился в запас 26 апреля 1999 г. В настоящее время Сергей Анатольевич проживает в г. Санкт-Петербурге.

Качалов Александр Анатольевич родился 28 декабря 1962 г. в г. Москве. Окончил Ленинградское Нахимовское военно-морское училище (1980), минно-торпедный факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола (1985).

Офицерскую службу начал командиром торпедной группы БЧ-3 многоцелевой атомной подводной лодки «Б-513» (бывшая «К-513») 33-й дивизии 1-й Краснознамённой флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота. В 1986 г. назначен командиром БЧ-3 РПК СН «К-214» 667АУ проекта 19-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок СФ, а через два года — на такую же должность в первом экипаже РПК СН «К-245» того же проекта 19-й дивизии подводных лодок.

В 1989 г. капитан-лейтенант А.А. Качалов получает назначение помощником командира второго экипажа РПК СН «К-245» 667АУ проекта 19-й дивизии.

В 1991 г. назначается на новостройку старшим помощником командира крейсерской атомной подводной лодки «К-154» «Тигр» 971 проекта, проходит с экипажем полный курс обучения в 270-м УЦ ВМФ в г. Сосновый Бор, приёмку корабля от промышленности, швартовые и ходовые испытания, ввод в строй 24-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок СФ.

В 1995 г. А.А. Качалов переведён на должность старшего помощника 281 экипажа крейсерской атомной подводной лодки 971 проекта, а через год направляется на учёбу на командный факультет 6-х ВСОК ВМФ.

21 ноября 1997 г. капитан 2 ранга А.А. Качалов становится командиром АПК «К-114» «Тула». Александр Александрович уволился в запас 1 октября 1999 г. в звании «капитан 1 ранга».

Сейчас А.А. Качалов живёт и работает в г. Москве.





Смирнов Сергей Александрович
родился 6 декабря 1958 г. в г. Махачкале Дагестанской АССР.

После окончания средней школы поступил в Высшее военно-морское училище радиозлектроники имени А.С. Попова, по выпуску из которого в 1981 г. был назначен командиром электронно-вычислительной группы РТС первого экипажа подводного крейсера «К-92» 667БД проекта 13-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота, а в марте 1985 г.

возглавил РТС в своём экипаже.

В сентябре 1986 г. капитан-лейтенант С.А. Смирнов становится помощником командира первого экипажа подводного крейсера «К-421» 667БДР проекта, а в ноябре 1990 г. в этом же экипаже принимает дела старшего помощника по БУ.

Далее проходит обучение на командном факультете 6-х ВСОК ВМФ и в 1992 г. возвращается старшим помощником командира вначале первого, а через три месяца — второго экипажа АПК «К-92», входившего в состав уже 31-й Краснознамённой дивизии 3-й флотилии подводных лодок СФ.

В августе 1994 г. С.А. Смирнова назначают командиром второго экипажа АПК «К-92», а в апреле 1995 г. — второго экипажа АПК «К-44» 667БДР проекта 31-й дивизии подводных лодок, с 1998 г. носящего почётное наименование «Рязань».

1 октября 1999 г. капитан 1 ранга С.А. Смирнов принял дела командира АПК «К-114» «Тула», уволился в запас 21 июля 2000 г.

Колосов Юрий Анатольевич родился 21 мая 1967 г. в г. Ленинграде. Окончил Ленинградское Нахимовское военно-морское училище (1984), штурманский факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола (1989).

По выпуску из училища назначен командиром электронавигационной группы БЧ-1 подводной лодки «КС-86» 675Н проекта 29-й отдельной бригады подводных лодок Краснознамённого Северного флота, а через год переведён на должность инженера электронавигационной группы БЧ-1 второго экипажа РПК СН «К-64» третьего корпуса кораблей 667БДРМ проекта 13-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок СФ, а в январе 1991 г. — на такую же должность в первом экипаже РПК СН «К-64».



В июне 1991 г. Ю.А. Колосов становится командиром электронавигационной группы БЧ-1, в ноябре 1994 г. — помощником командира, в ноябре 1996 г. — старшим помощником командира по БУ, а в декабре 1997 г. — старшим помощником командира первого экипажа АПК «К-64».

Через год его направляют на учёбу на командный факультет 6-х ВСОК ВМФ, по окончании которого принимает дела старшего помощником командира первого экипажа АПК «К-407» «Новомосковск» седьмого, последнего корпуса кораблей 667БДРМ проекта.

21 июля 2000 г. капитана 2 ранга Ю.А. Колосова назначают командиром АПК «К-114» «Тула».

В 2002 г. он окончил академические курсы (офицерского состава) при Военно-морской академии имени Н.Г. Кузнецова.

Юрий Анатольевич участвовал в выводе корабля из дока по окончании первого среднего ремонта, прохождении им швартовых и ходовых испытаний.

Капитан 1 ранга Ю.А. Колосов уволился в запас 9 августа 2005 г. В настоящее время живёт и работает в г. Мурманске.



Гойдин Николай Тимофеевич родился 22 декабря 1965 г. в г. Силламяэ Эстонской ССР.

В 1988 г. окончил ракетный факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола.

По выпуску был назначен командиром стартовой группы БЧ-2 второго экипажа РПК СН «К-385» 667Б проекта 41-й дивизии 11-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота. В 1991 г. Н.Т. Гойдин переведён на такую же должность

РПК СН «К-447» 667Б проекта, где через три года был назначен командиром БЧ-2. В апреле 1998 г. состоялось назначение старшим помощником командира по БУ второго экипажа АПК «К-496» 667БДР проекта 31-й Краснознамённой дивизии 3-й флотилии подводных лодок СФ, откуда в том же году был направлен на командный факультет 6-х ВСОК ВМФ.

В 1999 г. капитан 2 ранга Н.Т. Гойдин назначен старшим помощником командира по БУ второго экипажа АПК «К-44» «Рязань» 667БДР проекта, а в 2000 г. — старшим помощником командира АПК «К-496» «Борисоглебск».

В сентябре 2002 г. офицера назначают командиром второго экипажа АПК «К-117» «Брянск» 667БДРМ проекта с одновременным присвоением воинского звания «капитан 1 ранга».

31 августа 2005 г. Николай Тимофеевич становится командиром АПК «К-114» «Тула», участвует в переводе корабля из г. Северодвинска в г. Гаджиево и подписании акта о передаче его от военной промышленности Северному флоту.

31 октября 2007 г. капитана 1 ранга Н.Т. Гойдина назначают начальником радиотехнического факультета (надводных кораблей) Высшего военно-морского института радиоэлектроники имени А.С. Попова.

Уволен в запас в 2009 г. Сейчас Сергей Тимофеевич живёт и работает в г. Санкт-Петербурге.

Кельбас Степан Петрович родился 7 ноября 1972 г. в г. Евпатории Крымской области Украинской ССР.

Окончил Ленинградское Нахимовское военно-морское училище (1989), Высшее военно-морское училище радиоэлектроники имени А.С. Попова (1994).

Первой офицерской для лейтенанта С.П. Кельбаса стала должность командира гидроакустической группы РТВЧ второго экипажа РПК СН «К-496» 667БДР проекта 31-й Краснознамённой дивизии 3-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота. В октябре 1998 г. он становится командиром РТВЧ, а в июне 2001 г. — помощником командира в своём экипаже корабля, к тому времени уже носившего почётное наименование «Борисоглебск».

Весной 2002 г. последовало переназначение на такую же должность в первом экипаже АПК «К-496» «Борисоглебск» и в том же году направление на учёбу на командный факультет 6-х ВСОК ВМФ. После классов С.П. Кельбас служил на первом экипаже АПК «К-44» 667БДР проекта с 2003 г. старшим помощником командира по БУ, а с 2004 г. — старшим помощником командира. В 2005 г. его переводят старшим помощником командира на АПК «К-51» «Верхотурье» головной корабль 667БДРМ проекта. 30 ноября 2007 г. Степан Петрович был назначен командиром АПК «К-114» «Тула» с одновременным присвоением воинского звания «капитан 1 ранга». Во время проведения учений «Стабильность-2008» 11 октября 2008 г. экипаж корабля под его командованием выполнил успешный пуск ракетой «Синева» из акватории Баренцева моря в рамках проверки готовности МСЯС со стрельбой баллистической ракетой на увеличенную дальность. Этот пуск стал историческим: впервые в ВМФ России стрельба производилась не по стандартному полигону Кура на Камчатке, а в район экваториальной части Тихого океана на рекордную дальность полёта 11547 км. По итогам той стрельбы отличившиеся в ней члены экипажа подводного крейсера были удостоены государственных наград, в том числе командир награждён орденом Мужества.



В 2011 г. капитан 1 ранга С.П. Кельбас с золотой медалью закончил командный факультет Военно-морской академии имени Н.Г. Кузнецова и вернулся в Гаджиево.



Храмов Андрей Александрович

родился 26 апреля 1968 г. в г. Саранске Мордовской АССР. 19 мая 1986 г. А.А. Храмов был призван на срочную службу в части КГБ СССР, службу проходил в г. Одессе. В 1988 г. поступил на минно-торпедный факультет Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола. Начинал офицерскую службу командиром БЧ-3 АПК «К-487» 667БДР проекта 31-й Краснознамённой дивизии 3-й флотилии подводных лодок Краснознамённого Северного флота. В сентя-

бре 1996 г. старший лейтенант А.А. Храмов назначен помощником командира большой атомной подводной лодки «БС-411» 667А проекта, а в ноябре 1999 г. — помощником командира АПК «К-44» «Рязань» 667БДР проекта. В 2001 г. направлен на командный факультет 6-х ВСОК ВМФ, по окончании которого назначен старшим помощником командира по БУ АПК «К-18» «Карелия» 667БДРМ проекта 31-й дивизии 12-й эскадры подводных лодок СФ. В 2006 г. на том же корабле принял дела старшего помощника командира. 20 октября 2009 г. капитан 2 ранга А.А. Храмов назначен командиром АПК «К-114» «Тула» с одновременным присвоением воинского звания «капитан 1 ранга». Андрей Александрович дольше всех командовал «Тулой» — почти семь лет. Под его руководством экипаж корабля выполнил несколько успешных практических стрельб ракетами «Синева» и «Лайнер», совершил переход из г. Гаджиево в г. Северодвинск и стал во второй средний ремонт в ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка». Ратная доблесть офицера была отмечена орденом «За военные заслуги». В июне 2016 г. капитан 1 ранга А.А. Храмов назначен в 510-й УЦ ВМФ в г. Обнинске Калужской области.

Сегодня экипажем атомного подводного крейсера «К-114» «Тула» командует капитан 2 ранга Баранов М.О.

III. ПЕРВЫЙ ЭКИПАЖ

Первый экипаж крейсера был сформирован в начале 1985 г. на базе 13-й дивизии 3-й флотилии подводных лодок. Экипаж прошёл полный курс обучения в 93-м Учебном центре ВМФ СССР с марта 1985 г. по сентябрь 1986 г. Этот учебный центр был предназначен для подготовки экипажей атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. Он находился на небольшом полуострове в юго-западной части Финского залива в г. Палдиски, расположенном в 52 км от столицы Эстонской ССР г. Таллина.



Для Российского флота г. **Палдиски** — место знаковое: здесь ещё в 1718 г. в незамерзающем глубоководном заливе Пакри на берегу одноимённого полуострова Пётр I лично основал военный порт, при котором возникло поселение. С 1723 г. оно официально носило название на шведский манер Рогервик (здесь ранее находилась небольшая шведская крепость XIV века), в 1762–1922 гг. — Балтийский Порт, в дальнейшем Балтиски (видоизменённое русское слово «Балтийский»), с 1934 г. — Палдиски. Построенный на полуострове маяк Пакри (1724) является одним из старейших на Балтийском море. Масштабным строительством порта в 1762 г. руководил генерал-фельдмаршал Б.К. Миних. В 1764 г. Балтийский Порт посетила царица Екатерина II. В 1870 г. до Балтийского Порта была проложена ветка Балтийской железной дороги Ревель — Санкт-Петербург. В 1876–1897 гг. здесь находилось мореходное училище. В 1912 г. в гавани Балтийского порта состоялась встреча российского императора Николая II и немецкого кайзера

Вильгельма II, приплывших на яхтах «Штандарт» и «Гогенцоллерн».

Полуостров Паكري с 1775 г. стал местом ссылки для участников пугачёвского восстания, в том числе и для башкирского национального героя Салавата Юлаева, умершего в 1800 г. и похороненного в Палдиски.

В Балтийском Порту служил прославленный русский поэт гвардейский штабс-ротмистр А.А. Фет. В г. Палдиски жил и работал известный скульптор Амантус Адамсон, автор памятников затопленным кораблям в г. Севастополе и броненосцу «Русалка» в г. Таллине.

Во время I-й Мировой войны город стал ареной военных действий. В 2 часа 30 минут 11 ноября 1916 г. немецкие эсминцы X-й германской флотилии в течение получаса обстреливали из орудий Балтийский порт. По портовым сооружениям, а потом по городу было выпущено 162 фугасных и шрапнельных снаряда. Повреждено 24 здания, в том числе вокзал и вышка поста наблюдения, погибли 10 человек, из них 8 мирных жителей.

В октябре 1939 г. Советский Союз по соглашению с эстонским правительством на правах аренды разместил в Палдиски военную базу. В 1941 г. на полуострове Паكري и соседних островах Паكري были установлены орудия батарей береговой обороны, а также построен небольшой военный аэродром.

С 28 августа 1941 г. по 24 сентября 1944 г. г. Палдиски находился под немецкой оккупацией. В те годы там размещалась фашистская военно-морская база и разведывательная школа абвера.

После Великой Отечественной войны на полуострове Паكري военный гарнизон включал в себя: 157-ю отдельную бригаду подводных лодок, гвардейский дивизион кораблей ОВР, военную комендантуру, строительную и дисциплинарную роты Балтийского флота, а также пограничную заставу, межотрядную школу сержантского состава пограничных войск и ракетное подразделение ПВО. Здесь же в базе периодически дислоцировались и проходили испытания сверхмалые подводные лодки 865 проекта типа «Пиранья», вроде той, которой мастерски управляет бравый подводник в исполнении Андрея Краско в художественном фильме «Особенности национальной рыбалки» (1998) из комедийной серии Александра Рогожкина.

После завершения больших строительных работ в г. Палдиски в 1962 г. был открыт 93-й Учебный центр ВМФ СССР. Уже по проекту он планировался как самый крупный, отличающийся от остальных отечественных учебных центров подготовки подводников-атомщиков. На его территории было установлено два действующих ядерных реактора от подводных лодок первого и второго поколений, а также уникальный учебно-тренажёрный комплекс, в котором в реальных измерениях были представлены отсеки тяжёлого ракетного подводного крейсера стратегического назначения 941 проекта, соединённые между собой настоящими переборочными дверями подводной лодки.

На территории гарнизона располагались Дом офицеров, пять пятиэтажных гостиниц для расселения экипажей подводных лодок, прибывающих на учёбу, одна — для гражданских специалистов, направляемых в 93-й УЦ с предприятий и НИИ оборонного комплекса страны, несколько магазинов и точек общепита, как от Военторга, так и гражданских. В городе имелось и небольшое производство — швейный цех-филиал таллиннской трикотажной фабрики «Карат».

В г. Палдиски находилось одно из двух закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО) на территории Эстонской ССР. Въезд в гарнизон был ограничен и осуществлялся по пропускной системе.



После развала СССР и парада суверенитетов началось свёртывание военного гарнизона г. Палдиски. Военские части и подразделения были передислоцированы на территорию Российской Федерации. Всё оборудование 93-го УЦ, которое можно было демонтировать, передали в учебные центры ВМФ в г. Сосновом Бору и г. Обнинске, туда же переведён профессорско-преподавательский состав учреждения.

Последние военные корабли и военнослужащие ВМФ России покинули г. Палдиски в августе 1994 г. Из мемориального наследия на полуострове Пакри остались: часть крепости, построенной по приказу Петра I, комплекс зданий поместья героя Отечественной войны 1812 г. князя генерал-фельдмаршала М.С. Воронцова, православная каменная церковь Святого Георгия, памятник Салавату Юлаеву, памятник экипажу подводной лодки «М-200» «Месть», погибшему 21 ноября 1956 г. после столкновения с эсминцем «Статный», дом-музей скульптора Амандуса Адамсона. И, конечно, два заглушенных ядерных реактора, облачённых в бетонные саркофаги.

Первый состав офицеров первого экипажа подводного крейсера «К-114»

Командир	капитан 2 ранга Хандобин Владимир Алексеевич
ЗКПЧ	капитан 2 ранга Николаев Олег Васильевич
СПК	капитан 3 ранга Мелешко Николай Дмитриевич
СПК БУ	капитан 2 ранга Калинцев Вадим Викторович
ПК	капитан 3 ранга Попов Василий Степанович
Командир БЧ-1	старший лейтенант Пургин Евгений Львович
офицеры БЧ-1:	лейтенант Ёжиков Виктор Васильевич лейтенант Шилин Вадим Альбертович
Командир БЧ-2	старший лейтенант Лукавский Сергей Михайлович
офицеры БЧ-2:	лейтенант Евстигнеев Герман Геннадьевич лейтенант Никитенко Сергей Александрович

- лейтенант Крейцер Леонид Николаевич
лейтенант Аксёнов Вячеслав Алексеевич
лейтенант Андрианов Андрей Петрович
- Командир БЧ-3 лейтенант Лукьянов Сергей Владимирович
- Командир БЧ-4 капитан-лейтенант
Котов Владимир Васильевич
- офицеры БЧ-4: лейтенант Дукуль Юрий Анатольевич
лейтенант Анисимов Борис Николаевич
- Командир БЧ-5 капитан 3 ранга
Тепляков Николай Алексеевич
- офицеры БЧ-5: капитан-лейтенант
Спиридонов Юрий Борисович
старший лейтенант
Машталер Виктор Васильевич
старший лейтенант
Удальцов Сергей Геннадьевич
старший лейтенант
Лепеть Анатолий Иванович
лейтенант Алёхин Михаил Александрович
лейтенант Доценко Владимир Олегович
лейтенант Киян Сергей Иванович
лейтенант Бирюков Владимир Михайлович
лейтенант Подлесный Владимир Олегович
капитан-лейтенант
Масленный Владимир Васильевич
лейтенант Галиев Ради́ф Расифович
капитан-лейтенант
Полосков Владимир Николаевич
лейтенант Пранцузов Олег Юрьевич
- начальник РТС капитан-лейтенант
Харитонов Михаил Владимирович
- офицеры РТС: старший лейтенант
Зубков Евгений Алексеевич
лейтенант Бутько Сергей Александрович
лейтенант Костылев Олег Николаевич
капитан-лейтенант
Колпаков Геннадий Геннадьевич
лейтенант Тарасенко Валерий Александрович

НХС
НМС

лейтенант Назаров Андрей Викторович
лейтенант медслужбы
Шеляпин Андрей Владимирович

Первый экипаж, как и его предшественников, набирался частями: вначале были набраны офицеры, все 100 процентов офицеров были с опытом службы на подводных лодках, далее они прошли полугодовое обучение в 93-м УЦ ВМФ. Офицерский коллектив подобрался крепкий, сплочённый. Ещё в условиях учебного центра в экипаже проводили очень много совместных внеслужебных мероприятий. Из них основными были рыбалка и пикники. Осенью 1985 г. набрали мичманов, в отличие от офицеров, среди которых с опытом службы были лишь единицы. Большинство составили недавние выпускники школ старшин-техников. И с ними было довольно много проблем, поэтому примерно процентов 20 были вынуждены заменить. В этом составе прошло ещё полгода обучения. Далее командир с замполитом убыли в г. Гаджиево для набора личного состава срочной службы, набирали со всех трёх дивизий РПК СН 3-й флотилии подводных лодок и всех с опытом выходов в море. Перевезли матросов и старшин по железной дороге в г. Палдиски, где уже полным составом экипаж прошёл завершающие полгода обучения. С того времени вылазки на природу стали делать всем коллективом, в том числе с матросами, жарили шашлыки, собирали грибы и ягоды.

Секретарём партийного бюро экипажа впервые был избран командир БЧ-4 капитан-лейтенант Котов В.В., а комсомольской организации — командир группы дистанционного управления-2 (КГДУ-2) старший лейтенант Удальцов С.Г. Для молодёжи в экипаже подобралась разнообразная и интересная программа. Здесь во всей красе проявил свою креативность секретарь комсомольской организации. Отличительной особенностью Сергея Геннадьевича Удальцова была его энергичность, порой повышенная, из-за чего поначалу у него даже имели место конфликты со старшим помощником командира при попытках доказать свою правоту. Но с увеличением численности комсомольской организации за счёт набора новых категорий личного состава и усложнением его общественной нагрузки он буквально преобразился. Излишняя энергия комсорга нашла своё мирное применение, к тому же она совпала



по времени с набравшей обороты в СССР общественной активностью в связи с кампанией так называемой «перестройки и гласности». Работа закипела, С. Удальцов мчался сам и всех потащил за собой. В казарме проводили вечера отдыха, приглашали девчонок из медучилища. Комсорт сам сидел за диджея. Первому экипажу «К-114» завидовали все другие экипажи. Матросы ему верили, как себе.

Отличной прививкой для предотвращения неуставных отношений в первом экипаже стала экскурсия в отдельную дисциплинарную роту Балтийского флота, которая находилась на территории гарнизона г. Палдиски. В ней служил замполитом однокашник капитана 2 ранга О.В. Николаева по Киевскому высшему военно-морскому политическому училищу В. Овечко. Дисциплинарные батальоны и роты в Вооружённых Силах СССР являлись последней ступенькой перед тюрьмой. И направляли в них военнослужащих срочной службы, совершивших преступления, связанные в основном с неуставными взаимоотношениями. Кроме жёсткого недельного распорядка дня, где не только его нарушение, но даже помышление об этом, обязательно строго каралось, ещё направление в дисциплинарную воинскую часть предусматривало, что виновник должен будет отслужить на два — три, а то и более дополнительных лет больше, чем ему было положено по закону первоначально.

На ПО СМП в г. Северодвинск первый экипаж прибыл в ноябре 1986 г. Подводный атомоход стоял в цеху, казалось, практически готовым. Физический пуск реакторов был уже произведён. Специально на него в г. Северодвинск из г. Палдиски ездили командир БЧ-5 капитан 2 ранга Тепляков Н.А. с его подчинёнными офицерами из дивизиона движения. По прибытию экипажа на завод почти всех офицеров и мичманов направили в отпуск, чтобы к ходовым испытаниям все были в сборе. Матросы почти на два месяца оставались предоставлены сами себе. Но сработала палдиская прививка, за год пребывания первого экипажа в г. Северодвинске не было зафиксировано ни одного грубого нарушения воинской дисциплины. Главным звеном в этом был секретарь комитета ВЛКСМ первого экипажа. С. Удальцова знали в Северодвинском горкоме комсомола. Приглашали на освобожденную комсомольскую работу. После комсомольских мероприя-

тий города с участием первого экипажа и за другие заслуги ему вручили переходящее красное знамя горкома комсомола г. Северодвинска «Лучшей комсомольской организации». Большое влияние на остальные категории личного состава экипажа оказывала партийная организация первого экипажа.

В марте 1987 г. корабль был спущен на воду, в апреле начались швартовые испытания, а с мая по сентябрь продолжались ходовые испытания подводного атомохода. Все испытания прошли в плановом порядке, в назначенные сроки и получили отличные оценки. Со строителями корабля у первого экипажа сложились отличные взаимоотношения. На завершающем этапе работ заводчане предоставили экипажу многочисленные подарки. Но были взяты только заказы, поставленные перед экипажем дивизией и флотилией, в основном в виде строительных материалов, а также изделия, изготовленные непосредственно для благоустройства и оформления казармы первого экипажа в п. Оленья Губа. Особенно современно смотрелась наглядная агитация, оформленная на досках и планшетах, залитая горячим лаком. Важным событием стал подъём на РПК СН флага ВМФ СССР. Это торжественное событие состоялось 5 ноября 1987 г. На этом историческом мероприятии присутствовал не только личный состав первого экипажа, но и большинство гражданских специалистов, принимавших участие в создании корабля, и находившихся в том момент в г. Северодвинске. Строители корабля встали в общий строй с подводниками. Состоялось памятное фотографирование. Эта дата стала годовым праздником корабля.

В конце первой декады ноября 1987 г. состоялся переход подводного крейсера из Северодвинска в Оленью Губу. По мнению руководства завода и командования объединения экипаж корабля был настолько хорошо подготовлен, что на переход из Северодвинска к месту базирования командир не стал брать гражданских специалистов на борт. В день перехода стояла штормовая погода и кораблю разрешили подводный переход. Подводный участок прошли по плану, а вот при всплытии подводного атомохода в районе Кольского залива возникла непредвиденная ситуация. Как только корабль поднялся на поверхность, его резко накренило, примерно градусов на 30. В центральном посту все, кто не сидел и не держался, попадали. Командир кричит: «Механик, проду-

вайся», Н.А. Тепляков ему в ответ: «Товарищ, командир, дую, дую». Был только слышен очень громкий клёкот воздуха, выходящего из цистерн. Потом постепенно крен начал отходить, но корабль стал заваливаться на другой борт. Стало ясно, что на море стоит сильный шторм, а подлодка всплыла лагом к волне. Откуда и громадный крен. Сменили курс, повернули носом к волне, и качка вошла в пределы нормы. И через несколько часов подводный ракетоносец уже швартовался к пирсу в Оленьей Губе.

Потом было обустройство первого экипажа на третьем этаже в казарме № 1. С заводскими материалами отделали казарму по высшему разряду. Стала она образцово-показательной, как и корабль. На него и казарму водили все комиссии др. К концу 1987 г. первый экипаж очень быстро сдал все курсовые задачи, правда, новый 1988 год пришлось встречать в море. Вначале надо было ввести корабль в первую линию, затем в состав сил постоянной готовности. Но до первой автономки было ещё далеко, т.к. именно четвёртый корпус 667БДРМ проекта предстояло в достаточно сжатые сроки существенно доработать и, тем самым, косвенным образом попасть в историю международных отношений. В конце весны 1988 г. первый экипаж передал корабль второму и убыл в отпуск.



В середине лета первый экипаж вновь принял корабль и в конце августа перешёл из Оленьей Губы в Северодвинск на замену винтов. «К-114» первой из всех отечественных подводных лодок поставили новейшие тяжелые винты. По ним была интересная история. Советские атомные подводные лодки значительно уступали западным аналогам по показателям шумности. Поэтому возможности ВМС стран НАТО по обнаружению наших подводных кораблей были значительно большими, чем наоборот. А скрытность плавания и сейчас является одним из важнейших преимуществ подводных лодок, прежде всего, стратегических подводных ракетносцев. Специалисты разобрались, в чём была собака зарыта. Нашей стране не хватало технологий для решения такой задачи. СССР, как впрочем, и все другие государства в подобной ситуации начали искать обходные пути. Через третьи страны с помощью сложной комбинации удалось купить универсальные фрезерные станки известной японской фирмы «Тошиба», тесно связанной с военно-промышленным комплексом страны восходящего солнца. Они имели режущую головку с пятью степенями свободы и давали громадную точность за счёт лазерной системы измерения. Эти станки были установлены на ПО СРЗ «Звездочка», где для «К-114» сделали новые винты. Больше месяца простояли в доке, а потом еще месяц испытаний, прежде





всего, замеры шумности. Результаты оказались прекрасные. Исчезли все шумовые дискретности. А общий уровень шума корабля снизился в разы. Американцы об этом пронюхали, разразился шумный международный скандал и против фирмы «Тошиба» США применили санкции.

Отдельного рассказа требует эпизод с переходом «К-114» из Северодвинска в Гаджиево после установки новых винтов. Разрешение на выход было дано на 7 ноября 1988 г. Желания выходить в праздник ни у кого не было по всем причинам. Старший перехода начальник штаба 13-й дивизии капитан 1 ранга Дронов В.Н. (будущий Герой Российской Федерации и контр-адмирал) пытался договориться о переносе срока выхода, причём в основном из-за плохой погоды. Тогда был ещё памятен недавний случай, когда при переходе в Северодвинск в канале также в ноябре сел на мель РПК СН «К-151» 13-й дивизии и командование соединения очень боялось повторения подобного. Тем более что буи, обозначающие фарватер, уже убрали. Но капитан 1 ранга В.Н. Дронов получил отказ. Делать было нечего, начали переход 7 ноября. Причём ближе к вечеру, уже по темноте. Береговая станция СНАРРУ ведет, дает место корабля. Примерно в середине канала (около трёх миль от берега) береговая станция сообщает, что подводный ракетоносец сместился относительно оси канала. Появилась угроза посадки на мель. Но навигационные данные корабля говорят, что он находится на оси. Так как данные суперсовременной техники точнее, то на веру принимают их. Но дальше начинается непредвиденное. Идет доклад по линии боевой информационный пост (БИП) — штурман, что глубина под килем три метра. Через одну минуту — два метра. Ещё через минуту — один метр. Следующий доклад глубина — ноль, т.е. сели на мель. В это время на мостике стоит дикий крик, кричит начальник штаба капитан 1 ранга Дронов В.Н.: «Володя (Хандобину), делай что-нибудь! Ворочай куда-нибудь! Сейчас ведь на мель сядем!». Капитан 1 ранга В.Н. Хандобин стоит внешне спокойно, только поручни сдвинул и зубы сцепил — «Мы идём верно. Держать курс и скорость без изменения». Следующий доклад: «Глубина 20 сантиметров». Затем один метр, два метра, три метра. Капитан 1 ранга В.Н. Дронов слетает с мостика в ЦП. Крик: «Доктора ко мне. Со стаканом валерьянки. Нет лучше полстакана шила». Клацая зубами о стакан, вы-

пивает его. Немного отходит и обращается к замполиту: «Ну, Олег (они вместе служили на РПК СН «К-228») каким чудом нас пронесло!». Потом по ЗАС связался с заместителем командира 13-й дивизии. Тот находился на другой подводной лодке и ожидал разрешения на вход в Северодвинск. Пояснил по обстановке. Тот ответил: «Всё, буду в море ждать утра. Потом по свету и нормальной погоде пойду на вход». Вошёл на следующий день спокойно и без проблем. А «К-114» гнали. Как потом выяснилось, РПК СН «К-114» шёл абсолютно верно. Только на канале в непогоду намыло песчаные барханы. Один из таких барханов подводная лодка поймала, откуда и глубина ноль. Так что выдержка и мужество капитана 1 ранга Хандобина В.А. по сути спасли корабль.

Почти сразу началась подготовка к первой автономке отработкой полного цикла курсовых задач, которая проходила с января по март 1989 г. Все их элементы были выполнены качественно и не вызвали особых нареканий. Первая в истории корабля боевая служба состоялась с 30 мая по 25 августа 1989 г. Старшим на поход вновь был назначен начальник штаба 13-й дивизии капитан 1 ранга Дронов В.Н. По плану автономное плавание должно было продолжаться 76 суток. Где-то через месяц плавания, когда ссаживали на берег начальника штаба, план подтвердили. Однако, во время самостоятельной отработки задач боевой службы примерно на 72 сутки пришло





продление на 15 суток. Пришлось срочно делать ревизию продуктов, чтобы разобраться, хватит ли полного их ассортимента продуктов до конца плавания. Худо-бедно с этим вопросом разобрались, однако, курильщики приуныли, их запасы табака подошли к концу. Стали собирать и сушить заварку чая, при горении дающую неповторимый запах, слабо похожий на табачный. Так что в последние две недели плавания пачка сигарет считалась самым дорогим подарком на день рождения. С поставленными задачами справились успешно, первая боевая служба первого экипажа была оценена на «отлично».

На четвёртом корпусе, как и на всех кораблях 667БДРМ проекта, были установлены сауна и солярий. Поэтому после возвращения из дальнего похода подводники первого экипажа выглядели значительно смуглее их коллег с более ранних проектов РПК СН. Был на корабле и неплохой живой уголок с птичками, рыбками и другими животными. Так, в первую автономку с первым экипажем ходили два джунгарских хомячка Тихон и Хома. Их поймал в Казахстане и привёз в Оленью Губу старшина девятого отсека атомохода мичман Ю.А. Никулин. Хома был, видимо, постарше, и не привыкал к подводникам. Пришлось увезти его назад в Казахстан и выпустить. А Тиша отходил две автономии. Все его любили и постоянно угощали. Он ни от чего не отказывался. И вино пил с удовольствием... Вот у кого была необычная судьба — родился в Казахстане, служил в России, а умер от старости на Украине...

По итогам автономного плавания экипаж ожидал присвоения звания «отличного», а командование и личный состав надеялись на получение государственных наград. Но тогда уже армия и флот начали подвергаться обструкции, да и люди в погонах стали понимать, что руководство страны их предаёт. И новое руководство министерства обороны после массовых отставок в 1987 г. в результате пролёта М. Руста, никак не могло прийти в себя, и, видимо, очень скромничало и не стремилось показывать свои достижения. Поэтому поощрение командования первого экипажа за первую автономку выразилось в следующем: командир первого экипажа был направлен на учёбу на командный факультет Военно-морской орденов Ленина, Октябрьской Революции и Ушакова академии имени Маршала Советского Союза А.А. Гречко, куда посту-

пил без сдачи вступительных экзаменов, правда, и без положенного отпуска. Замполиту капитану 2 ранга Николаеву О.В. было присвоено очередное воинское звание «капитан 1 ранга» и пришло назначение инспектором политического управления Северного флота, а старший помощник капитан 2 ранга Мелешко Н.Д. получил назначение командиром экипажа. Экипажу в целом по приходу с моря расслабиться не дали, в отпуск сразу не отпустили. Потребовали подготовить и первыми на Северном флоте провести досрочные отчётно-выборные партийные и комсомольские собрания. На них приехали все крупные начальники того времени: член военного совета — начальник политуправления Северного флота вице-адмирал Варгин С.П., командующий 3-й флотилией подводных лодок вице-адмирал Литвинов И.Н., член военного совета — начальник политотдела 3-й флотилии подводных лодок контр-адмирал Кучеров А.П., не говоря уже обо всём командовании 13-й дивизии. Правда, и здесь не обошлось без флотского юмора. Подводный крейсер стоял у пирса в губе Оленьей, ждали проверяющих, дежурный по кораблю инструктировал верхнего вахтенного, что на машинах «ГАЗ-69» должны приехать проверяющие офицеры из штаба, по прибытию которых надо немедленно доложить в центральный пост. И через некоторое время следует доклад вахтенного: «Центральный! На пирс приехало 4 козла». Дежурный по кораблю уточняет: «Кто прибыл конкретно, доложите». Вахтенный ответил: «Точно не вижу, но на них такие же шапки, как у нашего командира». В отпуск экипаж смог убыть лишь в конце сентября.

Проблемы в первом экипаже начались с подготовки ко второй своей автономке 1990 года. Проверки воинского коллектива офицерами штабов Северного флота, 3-й флотилии и 13-й дивизии показали, что степень готовности оказалась значительно ниже, чем перед первой боевой службой. Сроки выхода на боевую службу никто срывать не мог. Поэтому старшим на выход был назначен заместитель командира 13-й дивизии подводных лодок капитан 1 ранга Макеев В.М. (будущий Герой Российской Федерации и контр-адмирал). Зная крутой нрав Владимира Михайловича, вторая автономка для первого экипажа выдалась нелёгкая. К тому же эта коса нашла на камень не менее непростого характера нового командира первого экипажа капитана 2 ранга Мелешко Н.Д.



По возвращению из дальнего похода командир дивизии поставил экипажу удовлетворительную оценку, ещё хуже оценил командира корабля и подал первый экипаж «К-114» на расформирование. Как раз к тому времени подошла директива Генштаба России о сокращении одного экипажа РПК СН 13-й дивизии. К тому же проведённая вскоре всесторонняя проверка состояния дел первого экипажа выявила немалые недостатки по ряду позиций, конечно, не сравнимые с тем массовым воровством, которое начало разворачиваться в то время по всей стране и в Вооружённых Силах, в частности, но на определённую коррупционную составляющую персонально всё же тянувшее.

Припомнили в руководстве дивизии и антикоммунистическую оппозиционную группу мичманов первого экипажа, готовивших письмо в поддержку идеалистических проектов академика А.Д. Сахарова, поверив без проверки тем многочисленным фальшивкам, которые в массовом масштабе забрасывались в СССР во второй половине 80-х годов из-за рубежа или готовились внутренней пятой колонной, как потом стало известно, при намеренном горбачёвском попустительстве.

IV. ВТОРОЙ ЭКИПАЖ

Командир второго экипажа очень тщательно подошёл к отбору кандидатов на штаты офицерского коллектива корабля. У капитана 2 ранга О.А. Трегубова в этом деле был чётко продуманный план и своя стратегия. Способствовал ему в этом и немалый жизненный и профессиональный опыт, накопленный к тому времени. Во-первых, за плечами у Олега Александровича было уже командование экипажами двух подводных ракетносцев 667А проекта 19-й дивизии подводных лодок, в том числе полученный допуск к самостоятельному управлению кораблём. Во-вторых, у него уже имелся налаженный хороший контакт как с командованием флотилии и дивизии, так и с отделом кадров объединения. В-третьих, наконец, он вырос в г. Гаджиево, здесь ему хорошо был известен каждый камень, каждая тропинка, каждая бухточка. Да и лично он был знаком чуть ли не с половиной населения



**Второй экипаж с адмиралами –
участниками сборов руководящего состава ВМФ**



городка подводников, во всяком случае, его молодого поколения. Как человек целеустремлённый, рациональный и организованный, умеющий не только грамотно планировать, но чётко контролировать своевременность и качество выполнения каждого пункта плана, Олег Александрович очень целесообразно подошёл к формированию основы кадрового ядра экипажа — офицерского состава. Перелистал десятки личных дел офицеров, побеседовал со многими из них. На самых ответственных направлениях на должности командиров подразделений подобрал офицеров в основном ещё достаточно молодых по возрасту, но уже имеющих опыт длительных плаваний, выполнения боевых упражнений в море. Очень виртуозно, например, был отобран кандидат на должность начальника химической службы.

Старший лейтенант Н.Н. Поддубный начинал в воинском коллективе службы радиационной безопасности (СРБ) 3-й флотилии, т.е. не молодой лейтенант, а уже опытный химик-профессионал, и не начхим из другого экипажа или даже другого проекта лодок, которого вместо учёбы пришлось бы переучивать, что значительно сложнее. Да и в дальнейшем знакомство офицера с командованием СРБ облегчало бы выполнения им своих должностных обязанностей на корабле.

Жизнь показала, что этот выбор оказался более чем правильным. Благодаря своей честности, порядочности, доброте и коммуникабельности Николай Николаевич Поддубный пользовался большим уважением и доверием среди всех категорий военнослужащих и многие годы возглавлял комсомольскую организацию экипажа. Разве что немного выпадали из ранее названных критериев командир БЧ-3 и начальник РТС. Но офицер О.Н. Захаренко, хотя и был ещё в звании лейтенанта, но уже успел год отслужить на многоцелевой противолодочной субмарине 24-й дивизии, где требования к подготовке минёров предъявлялись значительно более строгие, чем в соединениях стратегов. Конечно, и старший лейтенант А.В. Лебедько был ещё несколько молод для руководства самым большим на корабле подразделением из «люксов», как по численности подчинённого личного состава, так и по количеству и важности поставленных службе задач. Но старался не выпячивать тот факт, что он является сыном известно-

го теоретика и историка флота контр-адмирала Владимира Георгиевича Лебедько. И, как человек целеустремлённый и решительный, Александр Владимирович сумел быстро развеять все сомнения и проявить себя неплохим командиром подразделения.

Практически почти все первичные офицерские должности командиров и инженеров групп заняли выпускники военно-морских вузов 1986 года. Только те группы, где в подчинении оказались офицеры, возглавили выпускники 1985 года.

Следует отметить, что при отборе в состав экипажа приоритет был отдан тем, кто отлично успевал в годы учёбы в военных училищах. Поэтому среди офицерского корпуса второго экипажа оказалось немало обладателей красных дипломов, в том числе поддюжины золотых медалистов.

Вот только отдельные представители самого молодого выпуска на корабле в своих учебных заведениях были уже слегка отравлены духом вольнодумства и нигилизма, как джина из бутылки выпущенного горбачёвской «перекройкой» страны и государства. С данными проявлениями пришлось довольно долго бороться, прежде чем эти офицеры избавились от гражданских иллюзий. К тому же, некоторые отличники учёбы в училище и учебном центре, оказавшись в реальной флотской обстановке, проявили себя слабее, чем ожидалось. Причём сразу успешно применить полученные знания не получилось не только у тех отдельных молодых офицеров, у кого появился подчинённый личный состав, но даже и тех, кто по штатному расписанию отвечал только за себя и порученную им технику. Но тут важнее было собственное желание самостоятельно освоить теорию на практике, да и в конце 80-х временные рамки освоения нового оружия и боевой техники параллельно с командными навыками были уже не такими жёсткими, как десятилетие до того.

Первым секретарём партийного бюро второго экипажа корабля был избран командир БЧ-2 капитан-лейтенант Астафьев Д.Н., а первым секретарём комсомольской организации стал инженер вычислительной группы РТС лейтенант Коротов А.В.



**Первый состав офицеров второго экипажа
подводного крейсера «К-114»**

Командир	капитан 2 ранга Трегубов Олег Александрович
ЗКПЧ	капитан 3 ранга Бондаренко Александр Иванович
СПК	капитан 3 ранга Сизов Юрий Николаевич
СПК БУ	капитан 2 ранга Сиянов Станислав Григорьевич
ПК	капитан-лейтенант Ефремов Вячеслав Анатольевич
Командир БЧ-1	капитан-лейтенант Смирнов Максим Юрьевич
офицеры БЧ-1:	лейтенант Черников Олег Владимирович лейтенант Смирнов Артём Викторович
Командир БЧ-2	капитан-лейтенант Астафьев Дмитрий Николаевич
офицеры БЧ-2:	старший лейтенант Осьминский Леонид Игоревич лейтенант Лапшин Владимир Анатольевич лейтенант Рябов Валерий Викторович лейтенант Громов Сергей Борисович лейтенант Назаренко Александр Филиппович
Командир БЧ-3	лейтенант Захаренко Олег Николаевич
Командир БЧ-4	капитан-лейтенант Любимов Владимир Павлович
офицеры БЧ-4:	лейтенант Наумов Геннадий Леонидович лейтенант Сысоев Николай Петрович
Командир БЧ-5	капитан 3 ранга Метелёв Константин Константинович
офицеры БЧ-5:	старший лейтенант Черкасский Валерий Викторович лейтенант Шаров Александр Александрович лейтенант Савченко Александр Николаевич лейтенант



	Ольховатов Владимир Евгеньевич лейтенант Красненков Павел Александрович лейтенант Здоровцев Александр Анатольевич лейтенант Пряхин Виктор Иванович лейтенант Божко Алексей Петрович лейтенант Бизякин Алексей Геннадьевич старший лейтенант Григорьев Михаил Геннадьевич лейтенант Гусев Андрей Анатольевич капитан-лейтенант Аполлонов Александр Владимирович лейтенант Лунёв Леонид Николаевич
начальник РТС	старший лейтенант Лебедько Александр Владимирович
офицеры РТС:	лейтенант Серый Владимир Михайлович лейтенант Медведев Василий Викторович лейтенант Медведев Никита Викторович лейтенант Галкин Александр Тихонович лейтенант Корятов Алексей Владимирович
НХС	старший лейтенант Подлубный Николай Николаевич
НМС	старший лейтенант медслужбы Молчанов Михаил Юрьевич

Обучение в учебном центре по программе полного курса — важный этап в истории каждого экипажа как в плане повышения профессионализма подводников, так и процессе формирования его воинского коллектива. В самом учебном центре в простонародье такие экипажи называли «длинными», а «короткими» — те, что приезжали на переобучение, как правило, то был полуторамесячный курс. Эта учёба была приятна и интересна для всех категорий военнослужащих, в ней участвовавших. Офицеры и мичманы имели практически нормированный распорядок дня и могли ежедневно видеть свои семьи, в отличие от условий службы непосредственно на кораблях, прежде всего, базировавшихся в Заполярье с его непредсказуемым климатом. Для матросов и старшин их сроч-

ная служба проходила легче и со значительно меньшим объёмом и сложностью служебных обязанностей, а значит — психологически быстрее. К тому же для всех категорий во время учёбы имелось больше степеней свободы: просто решался вопрос предоставления офицерам и мичманам краткосрочных отпусков с выездом к родственникам, особенно тем, кто жил в обеих столицах, республиках Прибалтики, Белоруссии, западных и северо-западных областях России; в магазинах почти заграничной Эстонии было легко приобрести промышленные и продовольственные товары, считавшиеся дефицитом в штатных местах их службы. Матросы и старшины могли регулярно ходить в увольнения, чего они были почти лишены в закрытых городках отдалённых гарнизонах подводников. Да и условия для отдыха были совсем другие: летом можно было загорать и купаться в Балтийском море, хотя и прохладном, но всё равно более тёплом, чем Баренцево, раньше знакомиться с новинками советского кинематографа, да и всеми преимуществами жизни в средней полосе.

Ещё при УЦ имелась отличная библиотека, постоянно пополнявшаяся свежей литературой, в том числе и местного издания.

Одна проблема была у подводников-североморцев: во время учёбы за пределами льготной зоны: им (вполне законно) не выплачивали надбавку за службу в Заполярье, составлявшую по тем временам довольно значительную часть их денежного довольствия. Правда, в количественном выражении они всё-таки получали больше военнослужащих учебного центра в сопоставимых должностях и воинских званиях за счёт более высоких окладов у подводников по сравнению с теми, кто служил на берегу. К тому же одна из сопутствующих этому направлению проблем была решена: за военнослужащими сохранялась та сумма процентов по заполярной надбавке, которая ими была накоплена до поездки в УЦ. И ещё в период учёбы подводники продолжали получать определённый процент надбавки за службу вблизи с источниками ионизирующих излучений (в связи с наличием на территории УЦ двух действующих ядерных реакторов).

Второй экипаж убыл для обучения в 93-м Учебном центре ВМФ в начале января 1987 г. На первом этапе обучения второго экипажа в 93-м Учебном центре были задействованы толь-

ко офицеры. Для набора в состав экипажа остальных категорий военнослужащих после очередного отпуска убыла во флотилию небольшая делегация в составе: командира, замполита, старшего помощника по боевому управлению и помощника командира. Формирование экипажа завершилось в г. Гаджиево на базе казармы 19-й дивизии подводных лодок. На должности техников в большинстве своём были отобраны молодые мичманы — выпускники школ техников ВМФ 1987 года. Только в тех случаях, когда предполагалось, что кандидат на данном штате в дальнейшем будет исполнять обязанности старшины отсека или техника по обслуживанию очень сложного и дорогостоящего вооружения, а также решать другие важные и ответственные задачи, тогда отбирали уже опытных специалистов из других экипажей, в том числе иногда и из других дивизий.

На должности старшин команд кандидатов отбирали особенно тщательно и тоже, конечно, из числа тех мичманов, кто уже имел в своём активе не одну автономку. Если вчерашних выпускников школ техников на собеседование с командованием экипажа направлял отдел кадров флотилии, то по остальным пришлось заниматься строго индивидуально и конкретно, проявляя при этом смекалку и изобретательность, личное обаяние и коммуникабельность. По наиболее важным должностям старшин команд были заранее подготовлен список тех, кто был ранее лично знаком командиру, старшим помощникам и другим офицерам экипажа. Правда, за то, чтобы добиться отбора данных кандидатов во вновь сформированный экипаж, во всех случаях пришлось изрядно побороться, даже когда сами кандидаты очень хотели перевестись на новостройку. Ведь их прежнее командование, как правило, ни в какую не хотело отпускать из своих воинских коллективов опытных и дисциплинированных профессионалов. Тогда приходилось идти на хитрость, даже небольшой обман, как-то маневрировать, искать поддержку вышестоящего командования, задействовать личные дружеские связи с нужными лицами и т.д. И когда вопрос о переводе был окончательно решён, командиры прежних экипажей под теми или иными предложениями старались как можно дольше не отпускать мичманов, даже имея на руках выписку из приказа по дивизии или флотилии о переназначении. Поэтому некоторые из опытных мичманов



не смогли убить в УЦ вместе со всеми, а вынуждены были добираться туда самостоятельно позднее. Так, например, получилось с мичманом В.С. Дургаряном, которому предстояло стать старшиной команды электриков второго экипажа. Чтобы даже просто встретиться с ним и предложить новую должность, пришлось организовывать многоходовую практически общефлотскую операцию. Варган Санакарович тогда только женился и хотел скорее перейти на новое формирование, чтобы в цивилизованных условиях прожить первый год семейной жизни. Но командир подводной лодки «К-426», где он начинал, ещё почти месяц не отпускал молодожёна на учёбу. Хотя все служивые мичманы переводились в новый экипаж по собственному желанию, но в дальнейшем оказалось, что среди них было несколько человек, имеющих склонность к злоупотреблению спиртными напитками. В прежних коллективах их поставили перед выбором: либо идёшь на новое формирование, либо мы тебя увольняем в срочном порядке по отрицательной статье без выходного пособия.

Сложнее всего оказалось набрать личный состав срочной службы. Укомплектовать все старшинские и матросские штаты только одной молодёжью, т.е. недавними выпускниками учебных отрядов, не позволили. Страна находилась в очередной «демографической яме» и была вынуждена пополнить призывной контингент студентами первых — вторых курсов вузов и техникумов. Но их не хватало, чтобы обеспечить даже те экипажи, которые находились в боевом составе флота. Причём и эти экипажи вынуждены были оголить для набора полного штата на учёбу. Чтобы эта задача не легла тяжким бременем только на одну дивизию, на базе которой формировался наш экипаж, были назначены квоты на все соединения флотилии. Но командиры кораблей, у кого пришлось забирать срочников, тоже оказались не лыком шиты и постарались, грубо говоря, сбегать на новое формирование всех тех матросов, кто доставлял их коллективам больше всего проблем. Конечно, от явных негодяев удалось отбиться, подготовив для командования флотилии подробный рапорт по каждому из таких кандидатов. Но из-за нехватки времени и возможностей для уточнения биографий всех рекомендованных матросов, всё же несколько нарушителей воинской дисциплины смогли «просочиться» через сито отборочной комиссии.

И доставили в дальнейшем командованию экипажа немало проблем. Правда, молодое пополнение, которое удалось выбить на штаты в экипаж, в большинстве своём состояло из недавних студентов гражданских вузов.

Все мичманы и матросы, набранные в состав второго экипажа, ещё должны были пройти строгую медицинскую комиссию подплава, которая, к сожалению, не пропустила нескольких достойных и опытных мичманов, пожелавших продолжить службу в новом формировании.

Когда все необходимые процедуры и формальности оказались выполнены, была сформирована команда, приобретены билеты и состоялся переезд поездом вначале до г. Ленинграда, затем пересадка на поезд до г. Таллина. А уж из столицы Эстонской ССР проезд электричкой до г. Палдиски. Нельзя сказать, что весь переезд прошёл без сучка и задоринки, но, в целом, доехали без потерь, бесчинств по отношению к бригадам поездов и гражданскому населению проявлено не было. Хотя при построении на перроне Московского вокзала г. Ленинграда перед посадкой на поезд, следовавший в г. Таллин, нескольких мичманов пришли с изрядным «выхлопом», а двоих даже пришлось поддерживать, чтобы не упали. Удивляться не приходилось, ведь никто и не ожидал, что удастся набрать в экипаж одних только трезвенников, даже несмотря на





то, что в стране в то время был самый разгар борьбы с пьянством. Но, всесоюзная антиалкогольная кампания, объявленная в 1985 г., была слабо проработана и просчитана, поэтому оказалась больше показушной и малоэффективной. Хотя на том построении на ленинградском вокзале командование получило конкретную информацию, кто из их новых подчинённых имеет склонность к употреблению спиртных напитков. По прибытию в г. Палдиски личный состав срочной службы экипажа был размещён в казарме учебного центра, а мичманы — в номерах военных гостиниц. Правда, знакомство ряда офицеров со всеми своими новыми подчинёнными состоялось только на следующий день — 1 ноября 1987 г. Эта дата первого общего построения всех категорий личного состава и была объявлена в дальнейшем как годовой праздник второго экипажа.

Далее пошли повседневные учебные будни всего экипажа, которые, впрочем, практически весь оставшийся период обучения перемежались с ремонтно-строительными и оформительскими работами. Обустройство в казарме требовало хотя бы маломальского косметического ремонта большинства помещений и создания в ней уюта и приемлемых бытовых условий. Молодых офицеров параллельно с занятиями по планам учебного отдела центра надо было научить работать в полном комплекте всех категорий личного состава, а также вникать в нужды и заботы своих подчинённых и уметь отвечать за их профессиональную подготовку и воинскую дисциплину. Находясь в стенах данной казармы экипажу капитана 2 ранга О.А. Трегубова предстояло менее года, поэтому сильно вкладываться в её оформление не стали. Работы были проведены быстро, т.к. немалую часть косметического ремонта выполнили силами офицеров ещё до приезда мичманов и матросов. Были оформлена Ленинская комната и несколько стендов в коридоре казармы, отработан дизайн баталерки, бытовой комнаты и умывальника.

И в воинском коллективе экипажа надеялись спокойно прожить в этих условиях до завершения полного курса обучения. Но не тут то было: буквально через недели полторы после прекращения ремонта было получено известие, что по весне следующего года на базе учебного центра пройдут сборы руководящего состава ВМФ. А перед экипажем поста-

вили сложную и ответственную задачу стать показательным экипажем фактически по всем мероприятиям согласно программы предстоящих сборов. Мало того, что было предложено провести немалый ремонт другого казарменного помещения, но ещё по строго обозначенным конкретным позициям плана и в самые сжатые сроки. Благо дело, что вся эта масштабная работа стала заботой не только экипажа, учебного центра, но и всего Балтийского флота. И в обеспечении средствами и материалами проблем не было.

В ходе подготовки учебного центра к предстоящему мероприятию была заасфальтирована почти вся территория воинской части, причём в два слоя, произведено благоустройство каждого клочка земли вокруг зданий и сооружений УЦ. Были установлены новые столбы освещения, лавочки, придан новый формат и дизайн наружной наглядной агитации, разбиты новые клумбы и посажены деревья и кустарники, в современном стиле оформлены курилки. Более всего по нраву всем категориям как основного, так и переменного состава учебного центра стало полное преобразование столовой личного состава по призыву. Там впервые мы увидели будущее.

В свежееотремонтированном светлом просторном помещении установили новое современное кухонное и столовое оборудование и мебель. Как и в столовых воинских частей для офицеров и мичманов для старшин и матросов были поставлены вместо десятиместных четырёхместные столы. Выдача пищи стала осуществляться как в гражданских точках общепита персонально на подносы. Дежурной службе по учебному центру и отдельным воинским подразделениям стало легче проверить, чтобы в тарелку к каждому матросу попал положенный именно ему кусок мяса, порция сливочного масла или другого дефицитного продукта. Далее оставалось проконтролировать, чтобы молодые матросы лично съели все эти вкусности на месте, а не передали их старослужащим. Таким образом, заметно уменьшилась возможность для проявления годковщины (флотского варианта дедовщины). Ещё в обновлённой организации приёма пищи появился также выбор в виде двух — трёх первых и такого же количества вторых и третьих блюд. Для диетчиков были не только выделены отдельные столы, но и реально стала приготавливаться соответствующая пища.

Несмотря на то, что участникам сборов должны были показать все стороны повседневной жизнедеятельности только двух экипажей подводных лодок, кстати, оба были определены из состава 13-й дивизии, но потрудиться пришлось и всем остальным. Поэтому провести хотя бы маломальские ремонтные работы в казармах задача была поставлена всем экипажам, находившихся тогда на обучении, в том числе и прибывшим на 45-суточный курс межпоходовой переподготовки.

Но максимальные по сложности и объёму задачи были поставлены второму экипажу «К-114», который должен был участвовать в предстоящем мероприятии под номером один, и первому экипажу «К-18», шестого корпуса кораблей 667БДРМ проекта под командованием капитана 1 ранга Пархоменко В.И., которому достался номер два. Следует признать, что подобное доверие или участь (как считать) доставалась далеко не каждому экипажу, прошедшему полный курс обучения в учебном центре подготовки подводников. Военные строители для этих двух экипажей отремонтировали помещения в другой казарме. Чтобы привести назначенные помещения в образцовый вид к нужному сроку командованию экипажей пришлось организовать для подчинённых режим работы, аналогичный периоду подготовки к дальнему походу. Времени на раскачку не осталось, а на отдых — было сведено до минимума. Дизайнерские решения по внутреннему убранству казарм были доверены командованию экипажей и жёстких рамок для проявления ими фантазии поставлено не было, в том числе и по вопросу художественного оформления ленинских комнат, на что тоже пришлось потратить немало времени и мозго затрат. Желаемого результата в казарме удалось достичь всего за день до начала сборов.

Ещё ремонтно-строительные работы надо было совмещать с многочасовыми строевыми занятиями по программе строевого смотра, причём организовать их без ущерба занятиям по плану учебного отдела центра. Особое внимание было уделено строевой подготовке всех категорий личного состава опять же обоим задействованным в смотре воинских коллективов. Вся парадная форма одежды всех категорий личного состава была приведена в порядок, в том числе произведён ремонт парадных тужурок или брюк всем, кому это требовалось. На завершающем этапе отработку навыков строевых приемов

экипажами кораблей проверил лично командующий дважды Краснознамённым Балтийским флотом адмирал Иванов В.П., который перед построенными коробками воинских коллективов экипажей подводных лодок сам продемонстрировал образцовые приёмы индивидуальной строевой подготовки военнослужащих. Ежедневная строевая подготовка способствовала сплочению вновь сформированного воинского коллектива, дала возможность командирам подразделений, групп, старшинам команд быстрее познакомиться с подчинёнными, узнать их темперамент, положительные и отрицательные качества. Для подготовки к строевому смотру тренировки не заканчивались только на плацу, но и продолжались в казарме при проведении так называемых «баночных учениях». Банками на флоте называют скамьи разной формы от табуретов до стульев и кресел. «Баночные учения» — форма занятий, которая чрезвычайно нравилась О.А. Трегубову, т.к. она позволяла в сжатые сроки, в любом более менее приспособленном месте проводить разные формы учебных занятий.

На таких «баночных учениях» после строевых занятий и было организовано в казарме изучение слов экипажных строевых песен. Основной строевой песней экипажа командир предложил песню «Флагманский марш» известного питерского барда Александра Розенбаума. Песня тогда была новой (1986 г.), правда, по тексту несколько сложноватой для заучивания, но, всё же, подходящей для строевого шага. Именно эта песня была выбрана потому, что являлась не избитой и не самой повторяемой во флотских коллективах. Да и слова её были по нраву молодёжному коллективу экипажа, так как значительно меньше вкладывались в тесные уставные рамки, чем большинство строевых песен прежних лет. Что было модно в самый разгар перестройки. С происходящими тогда переменами вынуждены были считаться даже наиболее консервативные флотские руководители. Другой экипажной строевой песней стала «Экипаж — одна семья» ленинградских авторов Виктора Плешака и Юрия Погорельского, впервые исполненная в 1972 г. ансамблем «Самоцветы», однако, не потерявшая для военных моряков своего вполне современного звучания ни через полтора десятилетия после своего появления, ни в начале XXI века.

Главным событием сборов руководящего состава ВМФ стало прибытие в г. Палдиски министра обороны СССР Д.Т. Язова. Тогда он только год как занимал этот пост, сменив Маршала Советского Союза С.А. Соколова, отправленного в отставку М.С. Горбачёвым после провокационного полёта Матиаса Руста, и ещё носил звание генерала армии. Визит генерала армии Д.Т. Язова в г. Палдиски, хотя и был для него первым, но оказался очень кратким. Министр обороны СССР успел только выслушать общий доклад начальника 93-го Учебного центра ВМФ контр-адмирала Шаурова А.А., по самому короткому маршруту ознакомиться с территорией УЦ и учебно-тренировочной базой учебного заведения. Кратко выступил перед руководящим составом ВМФ и убыл из гарнизона г. Палдиски. По плану сборов их участники посетили казармы, внутренне убранство которых, естественно, было образцовым. Ведь руководители центра не довели своим гостям, что в эти казармы после их реконструкции и ремонта пока ещё никто не заселился (переезд второго экипажа в эту казарму состоялся уже после смотра).

Затем для участников сборов были проведены показательные занятия на циклах УЦ. Так, командование второго экипажа приняло участие в показательном практическом занятии по управлению ракетным оружием, которое посетила основная группа адмиралов вместе с главнокомандующим ВМФ СССР ад-



миралом флота В.Н. Чернавиним. При близком рассмотрении Главком оказался совсем седым и выглядел значительно старше тех лет, сколько ему можно было дать, взглянув на официальное фото из комплекта фотографий высшего командования ВС СССР, который висел в армии и на флоте на стендах в каждом штабе и в каждой казарме. Заключительным элементом практической части сборов стало показное занятие по проведению строевого смотра воинской части на плацу учебного центра, в котором приняли участие оба экипажа подводных ракетносцев, специально готовившихся к этим сборам. Все плановые мероприятия сборов заняли даже не полный рабочий день, но на их подготовку было затрачено столько средств, времени, сил и энергии, что заранее трудно было себе представить.

По завершению основных мероприятий по программе сборов состоялось и одно неплановое: вновь назначенный командующий Северным флотом вице-адмирал Громов Ф.Н. отвёл в сторону командиров и замполитов североморских экипажей подводных ракетносцев и кратко довёл своё видение дальнейшего развития СФ. По завершению сборов второму экипажу предстоял ещё почти двухмесячный этап завершающей учёбы вместе с выпускными экзаменами и зачётами. Хотя руководители циклов УЦ, в целом, учли большую занятость лич-



ного состава второго экипажа во время подготовки и проведения сборов, но спрос по итогам всего обучения осуществили без особых поправок. Командир экипажа капитан 2 ранга Трегубов О.А. в заключении добился, чтобы офицеры и мичманы смогли отгулять очередной отпуск за 1988 г. ещё в составе учебного центра. В денежном плане люди, конечно, потеряли, но зато была полная гарантия, что весь до единого офицерский и мичманский состав экипажа отгуляет свой отпуск за текущий год именно в этом году. Тем более время отпуска пришлось на середину лета, так что возражающих не нашлось.



Второй экипаж прибыл к месту постоянного базирования в п. Оленью Губу 1 сентября 1988 г.

Оленья Губа — небольшой посёлок, расположенный на южном берегу губы Оленьей между г. Полярным и г. Гаджиево. Название происходит от поморского слова «губа» — залив, а «оленья» связано с тем, что в прошлом здесь размещались стада промысловых оленей (ближайшие поселения с конца XIX века находились в районе Ека-

терининской гавани и губы Сайда).

Первое упоминание о населённом пункте Оленья Губа как административно-территориальной единице впервые встречается в документе исполнительного комитета Александровского волостного Совета рабочих, крестьянских и рыбацких депутатов от 3 мая 1920 г. Этот день считается днём образования посёлка.

После ликвидации Александровского сельсовета 4 июня 1920 г. и до 1932 г. сведений об Оленьей Губе не имеется. Но по архивным данным известно, что с момента основания и до конца 1930-х гг. посёлок был рыбацким и оленеводческим.

По мере формирования Северного флота, в конце 1930-х годов, Оленья Губа перестраивается под военно-морскую базу — сооружаются причалы, склады, казармы, госпиталь, база отдыха моряков. Интерес военных моряков обусловлен

удобным расположением посёлка — хорошо защищённая бухта с глубинами до 60 м, расположенная недалеко от выхода в Кольский залив и Баренцево море и в непосредственной близости от Екатерининской гавани (г. Полярный, бывший Александровск) — первой базы Северного флота СССР. В тот период дороги до Оленьей Губы не было, снабжение и доставка строительных материалов осуществлялась морем.

Во время Великой Отечественной войны на Оленью Губу базировался дивизион торпедных катеров, ныне 108-й Печенгский Краснознамённый Ордена Ушакова I степени дивизион малых ракетных кораблей.

В послевоенный период гражданское население в посёлке отсутствовало — гражданские лица проживали в рядом расположенном посёлке Щитовая, на месте которого ныне построен СРЗ «Нерпа». В период с 1955 по 1958 годы в п. Оленья Губа с Балтийского флота переводят 16-ю дивизию дизельных подводных лодок. В 70-х годах Оленья Губа становится базой атомных подводных лодок, в ней формируется 13-я дивизия подводных лодок Северного флота, комплектовавшаяся ракетными подводными крейсерами стратегического назначения 667БД, БДР и БДРМ проектов. При дивизии была сформирована полноценная береговая база со всеми необходимыми службами, имевшая в своём составе: угольную котельную, хлебопекарню, комбинат питания, баню, склады, кинобазу, и немалое подсобное хозяйство, включавшее коровник, свинарник и парники. В состав соединения ещё входили базовый лазарет, служба радиационной безопасности, матросский клуб, военная комендантура. Кроме того в губе Оленьей также базировалась бригада специальных подводных лодок и отделение морской инженерной службы.

В конце 80-х годов, когда оба экипажа «К-114» прибыли в Оленью Губу, в посёлке находились двенадцать 4-5-этажных жилых домов, офицерское общежитие, средняя школа № 280, детский сад, почтовое отделение, отделение сберегательного банка, военная и гражданская библиотеки, несколько магазинов.

В посёлке рядом с проезжей частью автомобильной дороги в братской могиле похоронен экипаж подводной лодки «С-80» проекта, погибший в 1961 г. в полигоне боевой подготовки во время отработки второй курсовой задачи.

Сейчас п. Оленья Губа входит в состав административного округа Гаджиево, в свою очередь замыкающегося на ЗАТО Александровск.

Первый экипаж на борту родного корабля в это время обрабатывал свои курсовые задачи, другого относительно свободного по планам боевой подготовки «железа» БДРМ проекта в дивизии не было. Поэтому второму экипажу на первых порах были поставлены сугубо сухопутные задачи. Первой среди них было обустройство на новом месте дислокации в казарме № 2. Хотя это здание являлось самым новым в казарменном фонде соединения, но к тому времени уже требовало как минимум хорошего косметического, а по ряду позиций и капитального ремонта. Не стал исключением и третий этаж, который был выделен экипажу для размещения.

Самыми сложными оказались проблемы создания нормальных бытовых условий для повседневной жизнедеятельности экипажа: обеспечения цивилизованных санитарно-гигиенических требований в умывальниках и туалетах, а также утепления всех без исключения помещений, прежде всего, кубрика, где ночевали матросы и старшины срочной службы. Санузлов в казарме было два: в левой стороне большой для общего пользования и почти в два раза меньше в правой стороне, которым пользовались в основном офицеры и мичманы. Во время обучения командование экипажа заранее побеспокоилось о предстоящем ремонте в казарме. Чтобы создать определённый запас строительных материалов и одновременно обучить людей столярным специальностям перед окончанием обучения в учебном центре несколько мичманов ежедневно направлялись на работу на Таллиннский фанерно-мебельный комбинат. Предприятие работало на полную мощность, людей всегда не хватало и его дирекция была рада такому негласному сотрудничеству. Снятие военнослужащих с занятий с направлением их на работу в гражданскую организацию, конечно, являлось незаконным, но в условиях того времени это было одним из возможных вариантов решения задачи нормального обустройства экипажа в месте постоянного базирования. В родной базе казарму, как говорится, под ключ к прибытию экипажа никто и не собирался готовить. По прибытию на место экипаж всё должен был делать сам сво-

ими силами и своей смекалкой. Хорошо, если в предоставляемой казарме были бы целыми все двери и стёкла, не протекал потолок, работали бы системы отопления, водоснабжения и канализации. Так что два полных пятитонных контейнера с заработанными на мебельной фабрике строительными материалами и крепежом, отправленные из г. Таллина, помогли в дальнейшем справиться с большинством ремонтных проблем, возникших у экипажа на новом месте.

В Эстонии, к тому же, оказалось довольно несложным приобретение в складчину остро дефицитных для основной части страны небольшой пилорамы и качественного столярного инструмента. Потом командованию экипажа из-за этих нелегально добытых материалов пришлось более полугода вести не слишком приятную переписку с военной прокуратурой Балтийского флота. От реальных санкций спасло то, что данная прокуратура находилась далеко от Северного флота и то, что на фоне общего социально-экономического бардака в стране, начатого горбачёвской «перестройкой», расследовавшееся деяние представлялось невинной забавой по сравнению с масштабами воровства и коррупционных преступлений, охвативших на тот период все сферы жизни страны, в том числе и Вооружённых Сил.

На начальном этапе обустройства в казарме после прибытия из учебного центра острой оставалась проблема организации быта и культурного досуга личного состава, так как молодой экипаж после учебного центра прибыл практически как новорожденный лишь с минимальным набором личных вещей.

На первом плане, конечно, стоял ремонт казармы в объёме, значительно большем, чем косметический, и налаживание в ней нормальных бытовых условий. Сложнее всего обстояло дело с санузлом. В нём не пришлось устанавливать или менять на новые разве что трубы и часть сантехники. Вообще отсутствовали писсуары, на кранах не было «барашков», требовалась замена отдельных разбитых плиток кафеля на стенах и на полу. Причём ремонт пришлось делать срочно, к тому же из подручных средств, так как на месте ещё не до конца были урегулированы все вопросы по тыловому обеспечению, да и контейнеров со стройматериалами осталось дожидаться почти две недели. А с наступлением холодов,



которые на Севере приходят быстро и, как правило, неожиданно, всплыла ещё одна проблема: включение системы отопления показало, что его одного не хватает для комфортного пребывания личного состава, даже при нормальной заклеяке окон на зиму. Тут пришлось напрячь мозги и посоветоваться со старожилками казармы. Также в кратчайшее время был найден выход неофициальный, но надежный. За счёт эквивалента питьевой горюче-смазочной жидкости, одолженного в соседнем экипаже, и с помощью, как говорил самый популярный советский сатирик Аркадий Исаакович Райкин, «специфических человеческих отношений», в службе радиационной безопасности (СРБ) флотилии был приобретена установка регенерации морская (УРМ). Во время работы данного устройства происходит столь повышенное выделение тепла, что оно одно может заменить сразу несколько электрогрелок. И в условиях длительной полярной зимы УРМ в те годы являлся незаменимой вещью для решения задачи обогрева жилых помещений большого объёма.

Отдельных слов заслуживает рассказ, как его удалось доставить до места установки. Этот агрегат в полной комплектации весит под 400 кг. Даже при небольшой разборке его вес удаётся снизить максимум на четверть, что всё равно ещё очень тяжело. УРМ имеет цилиндрическую форму, по размерам несколько крупнее стандартной двухсоткилограммовой металлической бочки. На СРБ его погрузили в кузов грузовой машины с помощью специальных технических средств. У входа в казарму с кузова скатили тоже вполне несложно. Но вкатить УРМ по ступенькам лестницы вверх на третий этаж вручную оказалось совсем непросто. Понадобились немалые усилия самых крепких и физически выносливых членов экипажа, чтобы с передышками на каждом лестничном пролёте по команде и с добавлением характерных для подобных случаев и понятных всем идиоматических выражений нелитературной лексики, для постепенного подъёма к цели. Зато, каков получается эффект, когда УРМ уже установлен на входе в спальное помещение казармы, и опытные специалисты подключили его к электросети. Температура в казарме повышается до комфортной даже в условиях суровой заполярной зимы. Правда, агрегат необходимо периодически отключать, чтобы в помещении не становилось слишком жарко. Да и снизить напряже-

ние в электросети, ведь такие же УРМы подключены на каждом этаже казармы, что может привести к перебоям в электропитании как отдельного этажа, так и всего здания. К тому же при отключении устройства на УРМ и вокруг него ещё долго сохраняется тепло, поэтому можно быстро просушить одежду и обувь без создания пожароопасных предпосылок.

Для обеспечения культурного досуга личного состава ещё нужно было срочно получать технические средства пропаганды (ТСП): телевизор, передвижную киноустановку типа «Украина-5» или «Украина-7», магнитофон, проигрыватель, радиоприёмник, музыкальные инструменты (баян, гитару), настольные игры. 13-я дивизия на тот период ощущала себя почти отдельной, т.к. имела свою береговую базу с практически полным набором соответствующих тыловых служб. Поэтому в минимальном списке ассортимента ТСП выдавались сразу. Реалистично решался вопрос и с обеспечением периодическими изданиями: т.к. у вновь прибывшего экипажа ещё не было подписки на новый адрес его дислокации, личный состав обеспечивали газетами и частично журналами за счёт экипажей, находившихся в командировке на учёбе, в длительном плавании или в отпуске. У этих «старых» экипажей, конечно, забиралась не вся пресса, а только по одному экземпляру газет, иногда общественно-политических журналов.

К телевизору, естественно, требовалось ещё получить и правильно установить телевизионную антенну и провести телевизионный кабель. В отдалённых заполярных гарнизонах без этого трудно было получить более менее качественный телевизионный сигнал. Он итак терялся из-за большой длины кабеля (до 100 м) от антенны до телевизора в 5 бис отсеке. Магнитофон также являлся важным необходимым атрибутом для реализации обязанностей корабельного политработника. При нахождении экипажа на корабле его замполит во время объявления тревоги должен был первым делом доставить магнитофон в центральный пост (ЦП) и сразу же включить его на запись. Магнитофон записывал всю звуковую гамму происходящего в ЦП вплоть до команды отбоя тревоги. Переносной войсковой кассетный магнитофон модели «ВМ-75К» производился Арзамасским приборостроительным заводом имени 50-летия СССР по заказу Минобороны, т.е. представлял собой военную модификацию аналогичного гражданского изделия

«Легенда-404». Говоря современным языком, этот магнитофон изготовлялся в антивандальном варианте, мог продолжать работать после случайного удара на ходу о механизмы или агрегаты или даже после падения на пол. В условиях морской качки такие случаи могли возникать неоднократно. Магнитофон был облачён в кожаный чехол с ручкой, удобной для переноски. Однако, как и вся отечественная техника второй половины XX века, имел определённые недостатки. Качество записи было невысоким. Клавиши переключения программ из-за частого применения периодически западали. Кассеты были довольно хрупкими и недолговечными, к тому же могли работать непрерывно не более часа, а учебно-боевые и боевые тревоги порой растягивались на несколько часов подряд. Выдавались кассеты в недостаточном количестве, да и не всегда их можно было приобрести в магазинах.

Казарма № 2 находилась на самом перекрёстке дорог, ведущих одна в сторону причальной зоны, другая — в центр жилого городка посёлка. Вот только жить одному в выделенной казарме второму экипажу «К-114» довелось недолго. В середине 1989 г. его соседом стал второй экипаж пятого корпуса проекта «К-117» под командованием капитана 1 ранга Ганичева В.А., с которым ещё недавно несколько месяцев параллельно учились в г. Палдиски. Правда, командир соседей был вскоре списан по здоровью с плавсостава, а его место занял капитан 1 ранга Вовяно В.А., ранее служивший старшим помощником командира в первом экипаже второго корпуса 667БДРМ проекта. Условия жизни двух экипажей в одном казарменном помещении сразу стали заметно более стеснёнными. Матросы теперь жили поэкипажно по разные стороны коридора, чтобы разместить всех, койки, естественно, пришлось ставить в два яруса. Офицеры и мичманы также вынуждены были потесниться, так как передали соседнему экипажу несколько помещений, ранее занимаемых ими самими. Возникали сложности с одновременными построениями в казарме сразу двух экипажей. Для решения этой проблемы у каждого экипажа появилась своя часть коридора по длине казармы. Конфликтов между личным составом экипажей практически не было, к тому же интенсивные планы боевой подготовки и выходов в море дивизии не давали частых возможностей долгого времени нахождения в казарме двух

экипажей одновременно. Правда, коммунальное проживание двух экипажей на одном этаже казармы давало и определённые плюсы: текущие вопросы повседневной жизнедеятельности можно было по-соседски решать легко и быстро, да и постоянно происходил обмен не только материальными средствами, но и положительным опытом форм и методов успешной отработки поставленных учебно-боевых задач, а также работы с людьми.

Возведение забора вокруг автопарка береговой базы дивизии стало ещё одной трудной и необычной сухопутной задачей, поставленной экипажу по прибытию в Оленью Губу. Строительство забора производилось обычным для армейских и флотских условий тех лет — так называемым «хоп-способом», то есть своими силами из подручных средств и с минимальными финансовыми затратами, а также с использованием бесплатной рабочей силы. Так, цемент частично получался на береговой базе, частично доставался комендантом гарнизона и командованием корабля у военных строителей за тот или иной эквивалент. Доски и значительную часть гвоздей для опалубки добывали, разбирая брошенную казарму военных строителей или собирая по всем закоулкам гарнизона. Строительных знаний и опыта у подводников, конечно, не хватало, лишнего времени на раскачку также не было. Поэтому архитектурную науку пришлось осваивать коллективным разумом и методом проб и ошибок. Причём потребовалась и дизайнерская мысль, ведь командование дивизии хотело в конечном итоге получить не более менее гладкую бетонную стену, а красивую ограду из аккуратно сложенных друг на друга камней. Достичь желаемого результата удалось, возводя забор слоями и поднимая деревянную опалубку всё выше и выше и заливая цементом пустоты между камнями.

У подводников всегда ощущалась нехватка автотранспорта для решения сухопутных тыловых задач, даже при наличии у дивизии отдельной береговой базы. Поэтому в ходе проведения работ по строительству забора грузовик в помощь подводникам экипажа выделялся далеко не каждый день, либо часто и надолго отвлекался для выполнения более важных или срочных заданий командования соединения. Постоянно не хватало цемента, который, конечно, в основном поставляла береговая база, но не раз доводилось срочно включаться в



поиски этого ценного материала и самим подводникам. Да и другие материалы для строительства добывались собственными силами и смекалкой. В таких случаях личному составу тяжести приходилось перемещать на расстояние в несколько сотен метров с помощью не лошадиных, а человеческих сил. Носилок на всех не хватало, поэтому, чтобы не снижать темпы строительства, всем категориям личного состава не раз довелось переносить груз на руках поодиночке. Особенно характерными оказались несколько дней, когда каждый из матросов, мичманов и офицеров собственноручно перенёс по несколько десятков камней на расстояние от 200 до 500 метров. Со стороны это напоминало кадры из художественных фильмов, где показывался труд рабов на римских каменоломнях или военнопленных в фашистских концлагерях. Поначалу строительные работы шли медленно, многие молодые офицеры и старые мичманы не верили в быстрый успех предприятия. Строительного опыта, действительно, не хватало, да и слабо верилось в реальность обеспечения назначенных сроков работ. Но, чем ближе был виден результат, тем большим становился энтузиазм подводников-строителей поневоле. Экипажу удалось выполнить поставленную задачу, вложившись в месячный срок. Благо погода той осенью выдалась хорошая, за весь сентябрь работы лишь несколько раз пришлось останавливать из-за сильных дождей. Тот забор до сих пор стоит, хотя в ряде мест и поистрепался из-за северной непогоды и с помощью неумелых водителей.

Чтобы успешно решить задачу расселения экипажа, автору этой книги пришлось через три месяца по прибытию воинского коллектива в дивизию юридически возглавить жилищно-бытовую комиссию (ЖБК) соединения, в состав которой он вошёл сразу по должности. А фактически принять этот груз ответственности довелось уже через месяц, чтобы потом тянуть лямку целых шесть лет. Это нестандартное решение подсказал и помог реализовать однокашник по училищу капитан 2 ранга В.М. Корзинин, который в ту пору входил в состав ЖБК объединения от штаба флотилии. И готовил проект ежегодно переиздаваемого приказа о назначении состава данной комиссии. Данная нештатная обязанность во все времена была делом хлопотным, а в ту пору стремительно нарастающего дефицита ещё больше, к тому же, совершенно не-

благодарным, если все действия производить честно и ответственно, стараясь соблюдать хотя бы в общих чертах принцип социальной справедливости (возможностей и желающих надавить на председателя ЖБК, чтобы пролоббировать то или иное решение комиссии, хватало всегда). До 1988 г. ЖБК 13-й дивизии длительное время возглавлял секретарь партийной комиссии соединения капитан 1 ранга Ламихов В.Н., которому в то время было уже под 50, жил офицер в п. Оленья Губа. Он явно не горел желанием так долго без передышки заниматься этой суетной работой, и ему уж очень не хотелось не реже раза в неделю ездить в г. Гаджиево на плановые заседания вышестоящей ЖБК, в состав которой он входил практически, как говорится, «на автомате». Весной и летом ещё куда не шло, а в конце осени, начале весны и всю зиму из-за сильных заносов не раз приходилось добираться туда или обратно пешком, часто по колено в снегу. Такая ситуация неоднократно имела место на участке трассы от развилки дорог на г. Снежногорск до г. Гаджиево (тогда на его обслуживание явно не хватало и дорожной техники, и сил, и средств). Так что противников сменить председателя жилищной комиссии не нашлось ни в лице самого В.Н. Ламихова, ни со стороны командования дивизии. Даже в таких условиях сразу, конечно, всех нуждающихся жильём обеспечить не удалось. Более полугода ушло на то, чтобы толком разобраться в наличном жилом фонде дивизии, нюансах и особенностях оформления документов, организации ремонтных работ, веяниях и течениях закулисной стороны данного дела и т.д. Во время базирования соединения в п. Оленья Губа, жилфонд делился на поселковый и гаджиевский. ЖБК 13-й было сложнее работать, чем её аналогам из других дивизий, дислоцированных только в губе Ягельной, так как последних особо не затрагивали более глобальные жилищные проблемы, общие для гарнизона. Возглавлять ЖБК, к тому же, пришлось ещё и в период, когда надо было организовать массовый переезд семей офицеров и мичманов из п. Оленья Губа в г. Гаджиево в связи с передислокацией дивизии. За четыре года удалось реализовать программу-минимум, когда жилыми помещениями были обеспечены все бесквартирные и основная масса нуждающихся в улучшении жилищных условий. В экипаже «К-114», конечно, также не осталось людей, проживавших в коммунальных квартирах



на несколько семей. Все семейные пары, ранее ютившиеся в малосемейных квартирках домов общежитийного типа, получили отдельные комфортабельные квартиры в основном в новых домах. Для полноты характеристики следует добавить, что и решить задачу удалось практически без ущемления интересов остальных экипажей соединения. Пару раз имели место случаи подачи жалоб на председателя ЖБК за якобы необоснованные отказы в улучшении жилищных условий отдельным военнослужащим. Однако, проведённые проверки вплоть до очных ставок подтвердили правильность вынесения оспаривавшихся решений именно по конкретным военнослужащим, написавшим жалобы.

Сравнительно большой промежуток времени нахождения на берегу позволил экипажу планово и в спокойной обстановке с охватом всех 100 процентов личного состава экипажа отработать весь комплекс задач по легководолазной подготовке — обязательного атрибута при получении допуска на выход в море. Учебный центр 3-й флотилии подводных лодок всегда находился в непосредственном подчинении начальника штаба объединения, поэтому поддерживался в хорошем состоянии. К тому же командованию экипажа удалось быстро найти общий язык с начальником учебного центра капитаном 2 ранга Морозовым Е.А. Чему способствовал и его брат-близнец Морозов В.А., служивший замполитом на корабле 13-й дивизии. Учебные центры при объединениях для подводников являются важной платформой их боевой учёбы, совершенствования профессионального мастерства и знакомства с новинками в военном деле. На тренажёрах УЦ по всем основным корабельным специальностям отрабатываются навыки действий всех категорий личного состава при выполнении элементов курсовых задач, огневых упражнений, в случае возникновения различных ситуаций в море. Ещё в башне учебного центра проводится практическая подготовка нештатных корабельных легководолазов.

Первый выход второго экипажа в море состоялся в декабре 1988 г. на борту РПК СН «К-117». Совсем новый корабль, пятый корпус 667БДРМ проекта, ещё сохранял запах свежей краски, ярко светился внутри полным комплектом огоньков приборов и ламп освещения. Он пришёл с завода в конце осени. На его борту в новеньких «канадках» и кожаных крагах

многие члены экипажа начинали чувствовать себя настоящими «морскими волками», вернее сказать, старались это показать окружающим. Однако, для большинства представителей молодого экипажа субмарины это было лишь только начало освоения ими северных морей и солёных глубин. Профессионализм и мастерство приходят не сразу, а накапливаются по ходу приобретения всё большего опыта морских походов, бессонных вахт и доведения до автоматизма навыков обслуживания своего заведования и точного выполнения своих должностных обязанностей.

Формально второй экипаж принял корабль у первого экипажа «К-117», но фактически на ключевых постах на выход в море на борту подлодки осталась значительная часть их офицеров, мичманов и даже матросов. Во-первых, для скорейшего освоения оружия и боевой техники корабля помощь подводников уже успевших отработать обслуживание своего заведования и на берегу, и в море, представителям молодого не обкатанного экипажа, была очень кстати. Во-вторых, присмотреть хозяевам за тем, чтобы гости-новички ничего не испортили на их новом корабле. Да и командованию дивизии и флотилии было спокойнее, ведь выход в море планировался в осенне-зимний период плавания, особо сложный в условиях Заполярья. Обе эти задачи, поставленные наставникам из первого экипажа «К-117», были выполнены успешно. И второму экипажу «К-114», конечно, тоже пришлось постараться, чтобы содействовать в этом хозяевам. Первые самостоятельные ввод и вывод ядерной энергетической установки; первый выход из базы с прохождением узкости; первые погружение и всплытие огромного подводного корабля; первые учебно-боевые тревоги, хотя и прошли под присмотром более опытных специалистов, но запомнились надолго. Только выйдя в море на корабле своей головой (в том числе и не фигурально ударяясь самой умной частью человеческого тела о приборы, трубопроводы и другие выступающие предметы), руками и ногами можно на практике применить ту массу знаний, которую удалось накопить во время подготовки в учебных центрах.

Главной задачей командования экипажа стало научить подводников, впервые вышедших в море, как во время плавания сохранять свои жизни и здоровье. На конкретных при-



мерах показать, что, где и как влияет на состояние электро-, взрыво- и пожаробезопасности корабля. Ещё до выхода корабля в море в своих отсеках для личного состава были проведены тренировки по одеванию индивидуальных средств защиты дыхания: ПДУ (противодымного устройства), ШДА (шлангового дыхательного аппарата), ИП-6 (изолирующего противогаза). Требовалось также отработать до автоматизма навыки действий каждого подводника на своём боевом посту при различных видах учебно-боевых тревог. Прежде всего, чёткого усвоения алгоритма действий в своих отсеках, где на первое место выдвинулся уровень профессионализма командиров и старшин отсеков. Да и важно было добиться снижения до минимума норматива всеми категориями личного состава занятия своего места по боевому расписанию. Чтобы каждый подводник знал, где в его отсеке находятся средства борьбы за живучесть корабля, и умел их применять.

Кроме того, молодые подводники привыкали к корабельному распорядку дня в море, который значительно отличается от берегового. В море весь экипаж разбивается на три боевые смены, представители каждой из которых за сутки несут восемь часов вахты, но не более четырёх часов подряд. В то время, когда первая боевая смена стоит на вахте, вторая смена бодрствует и является подвахтенной, а третья — отдыхает, в том числе может спать. Приём пищи также организован по сменам, на каждую смену отводится примерно полчаса. Примерно потому, что жёсткие рамки получаса на приём пищи соблюдаются, как правило, только для смены, заступающей на вахту, так как она должна ещё успеть пройти инструктаж перед заступлением. Инструктаж заступающей вахты проводят вахтенный офицер и вахтенный инженер-механик смены, опрос состояния здоровья осуществляет корабельный врач. В инструктаже заступающей вахты, как правило, принимают участие и представители командования экипажа.

Количество приёмов пищи по сравнению с берегом в море возрастает до четырёх, а в длительном плавании — до пяти. В море время утреннего подъёма смещается резко вправо. И первым после подъёма приёмом пищи становится обед. За ним следует полдник, когда подводникам выдаётся стакан молока или простокваши и куски хлеба, сухари или сушки. Организация подачи полдника примерно такая же, как пред-

ложение молочных продуктов в санатории, то есть в форме фуршета. Этот приём пищи на выходах в море до дальнего плавания также может производиться в зависимости от числа суток нахождения в море, интенсивности обрабатываемых задач и других факторов. Самым изобильным и калорийным в море является ужин, когда на столы выставляется максимальное число блюд, в том числе всё дефицитное и деликатесное, что входит в суточный паёк подводника в море: вино, красная икра, балык, вобла. Разве что шоколад выдаётся на вечерний чай, куда также подаются подогретые полуфабрикаты в виде блинчиков с мясом или творогом, а также сгущённое молоко или варенье. Пятый приём пищи — завтрак осуществляется в ночное период, хотя по времени суток на берегу примерно соответствует завтраку на берегу. Возвращение в базу состоялось во второй половине дня 30 декабря 1988 г. Но и на берегу ровно за сутки при полном напряжении сил общими усилиями удалось успеть не только обогреть казарму, но и подготовить её к празднованию Нового 1989 года.

Ещё при подготовке экипажа к первому дальнему походу пришлось столкнуться с серьёзной трудностью — из обоймы выпала ключевая фигура командира электромеханической боевой части. Капитан 2 ранга К.К. Метелёв был вынужден досрочно покинуть экипаж по состоянию здоровья. Правда, данную проблему удалось решить быстро за счёт прикомандирования капитана 2 ранга В.Н. Патрина. Он служил командиром БЧ-5 второго корпуса корабле 667БДРМ проекта и имел большой опыт несения боевых служб, в том числе на корабле именно данного проекта. Кроме высокого профессионализма офицер действовал всегда уверенно, даже в сложной обстановке не терял самообладания, к тому же был человеком ответственным, порядочным и скромным. Так что при этой замене экипаж ещё и выиграл, особенно молодые офицеры и мичманы, которым капитан 2 ранга В.Н. Патрин за время плавания помог быстрее стать настоящими моряками-подводниками.

Так сложилась обстановка, что перед началом первой автономки у второго экипажа после завершения всех проверок, осталось не на бумаге, а фактически почти трое суток для предпоходного отдыха экипажа, рекомендованного руководящими документами. Командование экипажа решило с учё-



том момента и с умом спланировать это время. Дать возможность после длительной напряженной подготовки к плаванию не только отдохнуть каждому военнослужащему, но организовать знакомство семей подводников с их кораблём. Командир сразу предупредил, что получить разрешение на такое мероприятие окажется трудной задачей. А его личное обращение к вышестоящему командованию будет воспринято негативно и приведёт лишь к отрицательному результату. Поэтому для получения необходимого разрешения было поручено совершить визит в штаб флотилии замполиту. Дополнительно времени для преодоления бюрократических барьеров тогда, к счастью, не потребовалось. Благо для командования экипажа, готовящегося к длительному плаванию, по давно сложившейся традиции, существовала, так скажем, открытая зелёная линия почти в любое время дня и даже ночи напрямую обращаться к командованию флотилии с целью оперативного преодоления возникающих проблем.

Помогли и текущие обстоятельства: на тот период командующий флотилией находился в отпуске, его замещал начальник штаба объединения контр-адмирал Бескоровайный В.Г., будущий первый главнокомандующий ВМС Украины, ожидавший в скором времени приказа возглавить флотилию. Встреча

с ним прошла корректно, лаконично и быстро. Тогда в стране во всю уже витал дух перемен и гласности. Владимир Георгиевич достаточно явно показывал подчинённым, что и он совсем не консерватор, а человек современного мышления (ударение в этом слове можно делать согласно правилам русского языка или, как говорил М.С. Горбачёв, его сути оно не меняет), поэтому долго убеждать адмирала не пришлось. Он лишь провёл небольшой инструктаж об обеспечении сохранения военной тайны и о соблюдении правил поведения в охраняемой зоне. На поданном рапорте В.Г. Бескоровайный написал резолюцию: *«Разрешаю проход на пирс и в ограждение рубки»*. Уже это дозволение стало большим достижением, ведь ранее семьи членов экипажей новейших и самых мощных боевых кораблей ВМФ СССР — подводных ракетноносцев 667БДРМ проекта имели доступ только на корень пирса, да и то лишь в день возвращения корабля из дальнего похода.

Приезд семей на пирс был назначен на день, предшествующий дате выхода корабля в длительное плавание, к тому же он пришёлся на воскресенье. После недолгих раздумий командование экипажа решило воспользоваться полученным разрешением, и, как бы случайно, их нарушить и допустить жён и детей подводников не только в ограждение рубки, но и внутрь прочного корпуса. Прикинули возможные последствия: информация о превышении полномочий командованием экипажа до руководства дивизии и флотилии могла дойти самое раннее в тот же день ближе к ужину. Уже в ночь перед выходом и в день выхода не принято ругать командира, а ко времени возвращения подводной лодки из похода страсти улягутся, и наказание будет уже не таким строгим, а то и вообще удастся его избежать. Как говорится, победителей не судят, к тому же вспомнить будет о чём. Поэтому был выбран курс на получение того весомого положительного эффекта, который могло дать это посещение для укрепления морально-психологического состояния экипажа перед его первым дальним походом. И не только у офицеров и мичманов, но также старшин и матросов. Военнослужащие по призыву смогли увидеть, что их командирам и начальникам есть, кого защищать, и с большим уважением и ответственности стали бы относиться к выполнению их приказов.



Экипажу в данном случае, конечно, пришлось дополнительно решить ряд организационных вопросов, чтобы качественно подготовиться к этому мероприятию. Было проведено оповещение семей военнослужащих, подготовлены, завизированы и переданы во все необходимые инстанции списки членов семей экипажа для пропуска на территорию части. Заказан автотранспорт (кунг) для доставки семей, прежде всего, из п. Оленья Губа и частично с окраин г. Гаджиево. На корабле сделана большая приборка, подготовлены маршруты экскурсий по подводной лодке, определены экскурсоводы, приведена в порядок форма одежды не только их, но и всего личного состава экипажа.

Погода в день посещения корабля выдалась отменная, солнечная, без осадков и сильного ветра, что совсем не характерно для второй половины осени на Севере. Кунг подвёз семьи прямо к пирсу. Для многих семей первые впечатления были получены после прохода через контрольно-дозиметрический пост при входе на пирс. Необычная обстановка и сверкающее дозиметрическое оборудование сразу настраивали на серьёзный лад. Когда семьи вышли на корень пирса, им было продемонстрировано, какие фонтаны брызг возникают вокруг подводной лодки во время продувания цистерн в надводном положении. В безветренную погоду по трапу подняться на корабль оказалось делом несложным. Для всех гостей была проведена экскурсия по ограждению рубки, мостику и ракетной палубе. Далее было самое интересное — оказаться внутри подводного атомохода. Спуск жён и детей подводников вниз оказался довольно длительным по времени. Для многих этот спуск в подводную лодку стал первым в жизни. Но гости в своём абсолютном большинстве были тогда людьми молодыми, поэтому освоились быстро, особенно школьники. А вот с отдельными дошколятами пришлось сложнее. Чисто психологически им показалось страшным спускаться в глубокую шахту. Зато подъём потом был осуществлён в значительно более быстром темпе. После интересной экскурсии по жилым отсекам подводной лодки многие из членов семей смогли побывать не только в каютах своих мужей и отцов, но и на их боевых постах, кроме, конечно, секретных. В кают-компани офицеров для гостей были накрыты столы с бутербродами, печеньем, чаем и соками. Чтобы занять детей, им там же

с помощью видеомэгнитофона прокрутили серию мультипликационных фильмов. Во время посещения корабля жены и дети воочию смогли убедиться в том, что ратный труд их мужей и отцов является нелёгким как психологически, так и физически. Неподдельный интерес у гостей вызвали трудности самого спуска по вертикальному трапу внутрь подлодки, перехода между отсеками, функционирование зоны отдыха, условия приготовления пищи и правила пользования галюнами. За два с лишним часа посещения подводной лодки у всех посетителей накопилось столько эмоций и впечатлений, что этот визит запомнился им на долгие годы, а то и на всю жизнь. Таким образом, четвёртый корпус стал первым не только из кораблей 667БДРМ проекта, но и вообще стратегических ракетоносцев, который смогли посетить семьи подводников.

При подготовке данного мероприятия активное участие принял женсовет корабля, образованный ещё во время учёбы экипажа в учебном центре. Но особо важной его деятельность стала с тех пор, как экипаж начал выходить в море. Ни одна подготовка к длительному плаванию не обходилась без поддержки со стороны представительниц женсовета. При этом активность проявляло большинство жён офицеров и мичманов всех без исключения подразделений экипажа, как старшего поколения, так и из числа молодожёнов. Фамилии не указаны специально, чтобы кого-то не обидеть забывчивостью.

Первая боевая служба второго экипажа и вторая непосредственно самого корабля прошла с 3 ноября 1989 г. по 18 января 1990 г. Старшим начальником на автономку был назначен заместитель командира 13-й дивизии подводных лодок капитан 1 ранга Макаров В.П. Командование корабля, да и весь экипаж остались довольны таким выбором руководства 3-й флотилии. Вадим Павлович был весьма уважаемым морским начальником, имеющим за плечами богатый опыт выходов в море, как на отработку курсовых задач, так и на основные мероприятия. Но ещё больше импонировали подводникам его человеческие качества. Среди остальных руководителей В.П. Макаров выделялся своим интеллигентным поведением и несомненными педагогическими способностями, славился отличной памятью и неплохим чувством юмора. Он



никогда не повышал голоса на подчинённых, старался избегать ненормативной лексики, умел очень толково, образно и доходчиво разъяснить людям ту или иную истину. Круг его способностей, интересов и умений был весьма широк. Вадим Павлович мог лично показать, например, как грамотным русским языком записать в вахтенный журнал то или иное событие, произошедшее на корабле, как правильно провести воспитательную беседу с провинившимся военнослужащим, как рационально разложить алгоритм действий личного состава при отработке какого-нибудь корабельного учения или даже как быстро и качественно приготовить и испечь шарлотку. Особенно ценным было умение В.П. Макарова хладнокровно, уверенно и эффективно действовать в нештатных ситуациях, когда в центральном посту подчас возникала нервная обстановка, а для принятия верного решения оставались считанные минуты.

По плану поход был разделён на две части. Первая часть плавания оказалась по времени почти такой же, как вторая. И проходила она в районах с малым количеством льда, даже несмотря на зимнюю погоду, хотя по насыщенности различными манёврами и упражнениями была вполне интенсивной. Ведь первая часть плавания являясь, как потом стало ясно, своего рода прелюдией перед более сложной по поставленным задачам второй частью. В первые дни похода и старший на борту, и командование экипажа не проводили усиленных тренировок и не объявляли частых учебно-боевых тревог. При этом решалось две задачи: во-первых, обеспечить привыкание личного состава к недельному распорядку длительного плавания; во-вторых, дать возможность подводникам прийти в себя после большого ажиотажа из-за многочисленных проверок на берегу и боязни что-то не успеть сделать до выхода. Но уже со второй недели плавания интенсивность боевой учёбы начинала возрастать, чаще стали проводиться различные учения и тренировки, личный состав экипажа втянулся в нормальный ритм выполнения задач боевой службы.

Активизировалось соцсоревнование между боевыми сменами, отсеками и боевыми частями. Успехи и недостатки в нём стали регулярно отражаться в цифрах на плакате с экраном соревнования, а в словесных комментариях — по корабельной трансляции и в выпусках стенгазеты, на бое-

вых листках и листках-молниях. Оценка участия в соцсоревновании по каждому подводнику персонально выставлялась ежедневно, а боевые смены, подразделения и отсеки оценивались еженедельно. Наиболее подходящим моментом для озвучивания итогов за неделю являлось подведение результатов большой приборки по субботам. Комиссия обходила с проверкой весь корабль, отмечала достижения и недостатки выполнения большой приборки, выставляя оценку каждому отсеку.

Итоги по соревнованию между боевыми сменами и боевыми частями определялись по коэффициентам, получаемым от деления суммы баллов индивидуальных оценок подводников, полученных за прошедшую неделю, поделённых на количество участников, увеличенному на число поощрительных баллов или наоборот, уменьшенному на число штрафных баллов. Боевая смена, боевая часть, служба, отсек, достигшие наибольшего показателя, становились победителями за неделю. О чём объявлялось по корабельной трансляции, победителям вручались сладкие призы в виде набора компотов, сгущённого молока, а за месяц ещё и пирога. Отсеку, занявшему последнее место, доставался поощрительный приз в виде куска хозяйственного мыла, ветоши и металлической щётки. Все призы вручались прилюдно в центральном посту. Итоги за неделю в цифровых показателях отражались на экране соцсоревнования и в боевых листках. Субботний распорядок завершался посменной помывкой личного состава и стиркой рубашек и белых форменок. Нижнее бельё, носки, рабочие куртки и брюки выдавались интендантом для разового использования на неделю до очередной помывки.

Через месяца полтора после выхода в первый боевой поход второго экипажа корабль кратковременно зашёл в базу. На берег сошёл заместитель командира дивизии, а задачи дальнейшего плавания командиру было доверено выполнять самостоятельно. За несколько часов стоянки у пирса на корабль были доставлены ещё горячий хлеб из хлебопекарни береговой базы и другие свежести со складов береговой базы, а также почта, поступившая в адрес экипажа за время плавания. Маршрут второго этапа боевой службы корабля проходил в основном под арктическими льдами. По плану плавания экипажу предстояло отработать ряд мероприятий, в том числе с поиском полыней и приледнением корабля,

в ходе которых Арктика показала подводникам экипажа всю свою мощь. Подводный атомоход с немалым водоизмещением более полутора десятка тысяч тонн у пирса смотрелся громадным, но в море в сравнении с бескрайними просторами Северного Ледовитого океана он уже казался, если не малой песчинкой, то лёгкой щепкой, которую суровая северная морская стихия может кидать, как захочет. Во время этого плавания эхоледомер стал одним из важнейших корабельных приборов. Его показания старался увидеть каждый, кто заходил в центральный пост. Мониторить толщину ледяного покрова над кораблём приходилось круглосуточно. Лента эхоледомера порой показывала картинку, похожую на расчёску-щётку, состоящую из довольно толстых сосулек, свисающих вниз от пакового льда на глубину подчас в несколько десятков метров. В таком частоколе выпускать всплывающую буксируемую антенну приходилось очень осторожно и виртуозно, так как существовал большой риск её потери, ведь любая гигантская сосулька была способна не только оторвать антенну, но даже повредить лёгкий корпус корабля. А график выхода на сеансы связи требовал регулярного подвсплытия подводной лодки. Задачи подлёдного плавания экипаж выполнил с честью, но на рубке остались отметины от соприкосновения с пако-



Общение со льдом оставило вмятины на рубке

вым льдом, полностью устранить которые удалось лишь после постановки корабля в средний ремонт.

Несколько месяцев выполнения задач длительного плавания является сложным морально-психологическим испытанием для людей. Сказывается и высокая личная ответственность за качество исполнения своих должностных обязанностей, и длительное время оторванности от дома и семьи, и эмоциональная усталость, накапливающаяся ещё с момента начала отработки курсовых задач и предпоходовых упражнений в море.

Если в первые две-три недели боевой службы основное внимание уделяется вхождению в ритм жизни и привыканию к автономному недельному распорядку дня, то после этого все ранее названные причины начинают довлеть над многими подводниками. В коллективе возрастает напряжённость, которую требуется побыстрее разрядить. Для достижения этой цели более всего подходят яркие, красочные, хорошо отрежессированные общекорабельные массовые мероприятия. Эмоционального эффекта, полученного по их окончанию, хватает обычно на две-две с половиной недели дальнейшего плавания. Во время задач первых двух автономок главными общекорабельными мероприятиями стали празднование Нового года, Дня Нептуна и подводная корабельная олимпиада. Первые два праздника предполагали собой большие костюмированные действия со значительными театрализованными представлениями и неоднократными экспромтами. Тут даже командир корабля и старший на борту давали себе слабину и с большим уважением приветствовали главных персонажей названных праздников — Деда Мороза и Нептуна. А остальным членам экипажа, принимавшим участие в театрализованных представлениях по случаю данных праздников, разрешалось совершать разные шалости и дурачества, главное, чтобы они не мешали выполнению основной задачи, стоящей перед кораблём. Эти два праздника, когда старшие военачальники на корабле позволяли себе принять условия данных своего рода игр для взрослых, докладывать при встрече с Дедом Морозом и Нептуном. От Деда Мороза, который последовательно проходил по всем отсекам, все ждали подарков и встречали очень радушно и уважительно. Подарки перед выходом в плавание заранее собирались в семьях подводников с помощью женсовета экипажа. Подарки были в виде

рисунков или поделок, созданных руками жён или детей членов экипажа, сувениров, тех или иных предметов, интересных прежде всего коллекционерам. Были и звуковые подарки на аудиокассетах. Некоторые из них, с разрешения хозяев, передавались по корабельной трансляции. Роль Деда Мороза доставалась офицеру крупных размеров, способному за словом не лезть в карман. А на роль Снегурочки старались подобрать кандидата с чертами лица, похожими на женские: симпатичный, с длинными ресницами, щеками розового цвета, желательно, как у красавиц с кустодиевских полотен. В данном случае, было не важно, среди какой категории военнослужащих искать кандидатуру для Снегурочки, главное, чтобы соответствовала названным критериям. Не возбранялось, чтобы кандидат на Снегурочку соответствовал русским идеалам красоты: в теле, но не толстый и высокого роста.

Огромное внимание подводники уделили выпуску сатирической газеты. Неподдельный интерес был вызван тем, что давно сложившейся традиции в этом выпуске изображается каждый участник дальнего похода, несмотря на должности, воинские звания и возраст. Интрига заключалась в том, в каком виде будет изображён каждый. С узнаваемостью проблем не было не только потому, что в контурах подводной лодки в разрезе изображение каждого подводника постарались разместить в том отсеке, где он был расписан по боевой тревоге, но и благодаря таланту самодеятельного художника. Старшина команды торпедистов мичман Белов В.В. умел отразить ту неповторимую черту в лице человека, по которой его можно было сразу узнать с первого взгляда. В книгу рекордов Гиннеса стремиться не стали, длину газеты ограничились самой большой длиной, которую можно было поместить на самую длинную переборку в коридоре жилого 5-бис отсека. Завершался Новогодний праздник большим концертом художественной самодеятельности. В его подготовке и проведении участвовали все подразделения экипажа, стараясь привлечь все имеющиеся на корабле таланты. Поиск талантов вёлся ещё на берегу до дальнего похода, подбирались нужные музыкальные инструменты, материалы и атрибутика в требуемом количестве. Если внутри подразделений не получалось организовать проведение репетиций отдельных номеров, то выход искали уже в общекорабельном масштабе.

Самым весёлым праздником во время длительного плавания являлся День Нептуна. Это удобная форма весело, с юмором провести важное мероприятие — церемонию в общем-то официального приёма новых членов в братство подводников. Чтобы раскрепостить даже самые впечатлительные натуры, которые могут заикнуться, слишком серьёзно готовясь к этому традиционному ритуалу в жизни каждого подводника. День Нептуна открывает возможность для широкого творчества, ведь готовится целый комплекс театрализованных представлений, которые проходят последовательно в разных местах корабля. Да и людей в подготовке и проведении этого праздника задействуется не меньше, чем на концерте корабельной художественной самодеятельности. К тому же это праздник костюмированный, надо загримировать и изготовить соответствующие костюмы для Нептуна и его многочисленной свиты: русалок, пиратов, чертей, водяных и прочих персонажей. Даже отдельные зрители, не участвовавшие лично в тех или иных представлениях Дня Нептуна, готовили себе театральные костюмы, кто во что горазд. Правда, некоторые из числа особо злопамятных военнослужащих пытались воспользоваться моментом общей беспшабашной обстановки и сделать маленькую пакость своим обидчикам, обсыпав их мукой или облив водой.



День Нептуна в первой автономке второго экипажа



Ритуал приёма в подводники проходят все без исключения от молодого матроса до старшего офицера, в том числе офицеры или мичманы, которые могли ранее не раз выходить в море на подводных лодках, но по тем или иным причинам до того не участвовали в длительных плаваниях. Начинаясь День Нептуна в центральном посту с предоставления слова самому владыке морей по корабельной трансляции с поздравлением всего экипажа с праздником и зачтения его указа об этом знаменательном событии. Участники церемонии приглашались в самое большое помещение корабля — столовую личного состава. Далее Нептун со своей свитой выдвигался по направлению к месту проведения церемонии, по мере продвижения забирая с собой тех участников мероприятия, кто замешкался и ещё не добрался до столовой личного состава. Того, кто сам не торопится на место проведения церемонии, подручные Нептуна посыпают мукой. В столовой всё уже заранее подготовлено к ритуалу.

По прибытию на место Нептуна и его свиты объявляется полный список тех, кто проходит сегодня принимается в подводники. Далее по старшинству и алфавиту все участники ритуала по одному подходят к Нептуну, представители свиты которого в быстром темпе проводят всю цепочку этапов церемонии. В мановение ока двое из свиты владыки морей поднимают участника церемонии вверх ногами и окунают как можно глубже головой в чан с забортной водой, довольно прохладной. Даже несмотря на то, что эту воду готовят заранее, но она не успевает сильно согреться, так как длительные плавания корабля проходят в северном полушарии планеты, да и на большой глубине морей и океанов вода обычно холодная. В тот момент, когда голова вновь объявленного подводника окунается в воду, третий из свиты Нептуна резким движением одной руки слегка спускает его штаны вместе с трусами. Другой рукой ставит на филейную часть мастичную печать владыки морей. У каждого экипажа подводной лодки была своя такая печать диаметром 10–15 сантиметров с оригинальным рисунком, изготовленная руками корабельных умельцев. Когда окунувшегося подводника снова ставят на ноги, ему дают выпить забортной воды, налитой в плафон от лампы освещения. Плафоны бывают разных форм и размеров, обычно вмещают от полулитра до почти литра жидкости. Вода, взятая

с глубины 50–100 метров, чистая и холодная. Если незадолго перед мероприятием не употреблять никаких жидкостей, то половина литра солёной воды выпивается вполне легко и без особого отвращения. По прохождению всех этапов негласного ритуала каждому его участнику вручается форменный бланк в виде грамоты с указом Нептуна, в котором также приводятся воинское звание, фамилия, имя и отчество подводника, дата события, глубина погружения, номер войсковой части и примерный район Мирового океана, на территории которого состоялась церемония приёма в подводники. В этот день сауна и все места, где на корабле есть рожки душа, работают, пока все участники церемонии не приведут себя в порядок после приёма в подводники. Во время празднования Дня Нептуна по коридорам, в помещении столовой, да и по жилым помещениям отсеков корабля разливается немало воды. Поэтому по окончании празднования в этих отсеках настоятельно требуется произвести мокрую приборку.

Ещё одним заметным событием, привлекающим внимание всего экипажа в период длительного плавания, являлась подводная олимпиада. От настоящих спортивных праздников олимпийского движения она, конечно, отличается количеством и качеством видов спорта, да ещё отсутствием медалей из благородных металлов. Но по накалу страстей, жажде побед у участников состязаний и эмоциональной поддержке их усилий со стороны зрителей отнюдь не уступает главному спортивному празднику планеты.

Стеснённые условия подводной лодки, естественно, заметно сужают возможности организаторов данного спортивного мероприятия. Хотя надо отдать должное, для занятий спортом корабли 667БДРМ проекта обладают наилучшими условиями среди подводных атомоходов второго поколения. Состязания подводной олимпиады проходили как в личном, так и в командном первенствах. Были задействованы все спортивные тренажёры, имевшиеся в наличии на корабле. В видах состязаний были представлены лёгкая и тяжёлая атлетика, военно-прикладные виды спорта и даже такое экзотическое соревнование для береговых условий, как умение дольше всего продержаться, обхватив руками и ногами корпус выдвигного устройства. А корпус любого выдвигного устройства представляет собой толстостенную металлическую

трубу довольно широкую в диаметре, гладкую и ещё покрытую смазкой для облегчения движения, совершаемого вверх и вниз. Такую гладкую поверхность даже просто обхватить было нелегко, а уж удержаться на ней, и подавно. Но некоторые натренировавшиеся товарищи умудрялись показывать время удержания больше минуты, а то и нескольких. Во время проведения состязаний личный состав боевых частей горячо болел за товарищей, лично защищавших спортивную честь своих подразделений, а победителей и призёров встречал овациями.

Психологические нагрузки во время длительного плавания проявлялось в раздражении по минимальным поводам при общении, в ухудшении аппетита и повышенной разборчивости в пище. Хотя в меню-раскладке на неделю на обедах и ужинах старались не допускать повторения блюд, но всё равно кое-что приедалось. Хотелось чего-то нового, причём не из казённого списка первых и вторых блюд, порой казавшегося похожим на статьи из устава внутренней службы, а приближённого к домашней еде. Здесь помощь командованию экипажа оказывал кулинарный совет корабля, в который включались как профессионалы и отдельные любители кулинарии, так и самые привередливые в этом плане военнослужащие. Чтобы реализовать отдельные предложения кулинарного совета приходилось изучать книги о вкусной и здоровой пище и искать таланты среди членов экипажа корабля.

Традиционным массовым мероприятием в жизни подводников во время длительного плавания, важной составной частью работы командования по сплочению воинского коллектива экипажа является коллективная лепка пельменей. Обычно за день-два до какого-нибудь государственного или профессионального праздника коки заранее изготавливают большое количество мясного фарша и теста. В столовой лично-го состава тщательно моются все столы и посыпаются мукой, а также обрабатываются большие листы фанеры, на которые в дальнейшем складываются готовые пельмени. В их изготовлении принимает участие каждый член экипажа в составе своей боевой смены. Перед началом мероприятия корабельный врач, конечно же, проверяет качество помывки рук каждым из участников. Бывалые мариманы начинают лепить сразу, а для новичков в морском и кулинарном деле коки показывают мастер-класс по лепке пельменей. Смены между собой

соревнуются, кто больше штук и качественнее слепитпельменей. Потом все слепленныепельмени замораживаются в холодильной камере. Это кушанье, приготовленное собственными руками, ценится подводниками больше всего, и подаётся к столу в дни праздников и других важных событий в жизни экипажа. Одной такойпельменной закладки обычно хватало на четыре-пять приёмов пищи всем экипажем.

Во время первого дальнего похода второго экипажа был открыт яркий кулинарный талант мичмана Ю.С. Байрамова. Юрий Саидович и без этого отличался рядом других талантов: неплохо исполнял свои функциональные обязанности согласно штатным расписаниям БЧ-2, виртуозно печатал на пишущей машинке, из-за чего постоянно привлекался к изготовлению различных документов и наглядной агитации. Как коренной москвич, он прекрасно знал литературный русский язык и являлся неплохим рассказчиком. В числе его хобби оказалась и кулинария, особенно великолепно у него получалась выпечка. В свободное от вахты время по собственной инициативе Ю.С. Байрамов шёл на камбуз и к праздничному столу готовил пышные сосиски в тесте или булочки. Чтобы заготовить их на весь экипаж, в помощь к нему выделялись как профессиональные коки, так и желающие изучить азы его кулинарного опыта.

Первая боевая служба второго экипажа, хотя и получила высокую оценку командования, но не была отмечена государственными наградами. Как отщучивалось по данному вопросу вышестоящее командование, дальние походы являлись повседневным видом жизнедеятельности подводников, а награды даются за выдающиеся достижения.

Первый послепоходовый отдых экипажу корабля был обозначен в виде выделения нескольких десятков путевок, в том числе и семейных в санаторий Северного флота «Аврора», редких для подводников. «Аврора» располагалась в ближнем пригороде г. Сочи п. Хоста. Этот санаторий считался самым любимым местом отдыха для моряков-североморцев. Тому было несколько причин. Во-первых, его удачное местоположение в самом центре посёлка да ещё всего в 100 метрах от основного корпуса до пляжа. Отдельный санаторский пляж находится в самом центре хостинского пляжа. Во-вторых, имелась удобная транспортная развязка: железнодорожный и автовокзал находились в шаговой доступности от санатория. Оттуда на



электричке или автобусе можно было быстро добраться до любой курортной достопримечательности региона. Ещё многие поезда дальнего следования делали в Хосте краткую остановку. В-третьих, у санатория был ещё филиал, который располагался хоть несколько дальше от моря, но в нём имелась отличная детская комната, где можно было родителям спокойно оставлять детей на полдня во время совершения экскурсий и приёма процедур. Там было всё, чем можно занять детей в возрасте от двух до 10 с лишним лет, к тому же под присмотром опытных воспитателей. Филиал находился примерно на полпути от п. Хоста до п. Кудепста и включал в себя не большие корпуса, а небольшие уютные домики. Между филиалами курсировал санаторский «Пазик» с удобным расписанием рейсов. В-четвёртых, «Аврора» являлась довольно молодым по возрасту санаторием и была оснащена по современным требованиям. Наконец, львиная доля путёвок сюда доставалась именно северянам, раз это был санаторий Северного флота. Вот только летом попасть в «Аврору» было совсем непросто даже подводникам-атомщикам и даже после автономного плавания. Но был конец зимы — 20-е числа февраля, поэтому большого числа конкурентов в борьбе за путёвки не оказалось. Старшим заезда был определён старший помощник командира по боевому управлению капитан 2 ранга Сиянов С.Г. В списке офицеров и мичманов экипажа преобладала молодёжь, поэтому значительная часть участников этого коллективного заезда приехала в санаторий впервые в жизни. И их первые впечатления оказались самыми памятными. Даже в зимний сезон в курортной столице российского Черноморского побережья найти для себя занятие по интересам могли многие.

Для послепоходового отдыха личного состава срочной службы было определено время трёхнедельного заезда в специально построенный в этих целях не одно десятилетие назад Дом отдыха экипажей подводников в п. Шук-Озеро под г. Североморском. Матросов и старшин в этот Дом отдыха привлекала одна явная открывавшаяся возможность не реже двух раз в неделю (конечно, в случае отсутствия нарушений воинской дисциплины) ходить на танцы в соседний поселковый клуб. Конкуренцию для них перед местными девушками могли составлять лишь матросы и сержанты батальона морской

пехоты, дислоцировавшегося рядом. Личный состав срочной службы остальных соседних береговых воинских частей явно уступал подводникам. Непосредственно в г. Гаджиево подводники такой степени свободы не имели, т.к. в гарнизоне базовый матросский клуб отсутствовал как таковой. А на танцы в Гаджиевский дом офицеров их не пускали. К тому же рацион питания в Доме отдыха был разнообразнее и пища готовилась вкуснее, чем на комбинатах питания в г. Гаджиево или п. Оленья Губа, в которых на берегу обычно питались подводники-гаджиевцы. Не говоря уже о хлебе, выпекавшемся на Североморском хлебозаводе несравненно лучше, чем в небольших хлебопекарнях гарнизонов подводников. Дом отдыха обладал и отличными возможностями для занятий спортом как летом, так и зимой. В спортивном зале можно было поиграть в волейбол и баскетбол, на открытой площадке — в футбол. Имелась и неплохая лыжня со всем необходимым инвентарём. Но наибольшей популярностью пользовался плавательный бассейн. В клубе части для отдыхающих подводников практически ежедневно крутили кинофильмы. Регулярно организовывались культпоходы с выездами в музеи, театры, кинотеатры и концертные залы, расположенные в г. Североморске и г. Мурманске. При Доме отдыха имелись также небольшие продовольственный и промтоварный магазинчики, неплохо снабжавшиеся свежими и качественными продуктами и промтоварами. Регулярно завозился и некоторый дефицит. После обязательно отдыха в п. Шук-Озеро наиболее отличившиеся во время длительного плавания старшины и матросы экипажа согласно соответствующему приказу командира корабля получали дополнительный отдых в виде краткосрочного отпуска с выездом на родину.

Первая и последняя поездка на межпоходовую подготовку второго экипажа в 93-й УЦ ВМФ СССР в г. Палдиски состоялась летом 1990 г. В отличие от соседних республик Прибалтики, в Эстонии в тот период было спокойнее и немного сытнее, чем на остальной территории СССР. К тому же не проявлялся явно такой открытый сепаратизм, как в соседней Латвии, а тем более в Литве. В республике наблюдалось широкое развитие индивидуальной трудовой деятельности. Нехватка мяса в рационе жителей успешно заменялась рыбой. В ресторанах и кафе заметно расширился доступ к спиртно-

му, особенно радовало глаз большее число сортов и объёмов продажи пива. Данное обстоятельство создавало, конечно, дополнительные трудности для командования в вопросе поддержания в коллективе воинской дисциплины, и так ослабленной внешним влиянием всё более накалявшейся политической обстановки в стране. К счастью, ситуацию, в целом, удалось удержать под контролем, не допустить значительного числа грубых проступков, а, тем более, преступлений.

Экипаж получил возможность в отличных условиях и в спокойной обстановке улучшить свою теоретическую подготовку и совершенствовать практические навыки на действующих тренажёрах центра. И, прежде всего, по отработке слаженных грамотных коллективных действий как в составе отдельных боевых частей и служб, так и всего экипажа в целом. Немаловажную роль играла и предоставленная возможность немного отдохнуть перед предстоящим длительным плаванием в условиях не Севера, а Прибалтики. Также немаловажной оказалась представившаяся возможность реализовать такие простые человеческие чувства, как подкормиться и с умом отовариться в условиях множасьегося дефицита товаров в стране. К тому же в связи с парадом суверенитетов уже через год поехать в Палдиски на учёбу для советских подводников оказалось вообще невозможно. Время учебной командировки выдалось легче, так что подводники успели позагорать и даже искупаться в не очень солёном, да и не слишком тёплом Балтийском море.

При всём при этом, надо признать, что у тех военнослужащих экипажа, кто прошёл полный курс обучения с момента формирования экипажа, ещё были свежи полученные тогда знания и навыки. Но и в ходе данной учебной командировки все категории молодых военнослужащих делилась с преподавателями своими впечатлениями от первой автономки, спрашивали у них, правильно ли действовали в тех или иных случаях в ходе плавания. Так что основная масса личного состава училась добросовестно, совершенствуя свою профессиональную подготовку и готовя себя к предстоящим дальним походам.

Ещё одной исторической вехой в биографии корабля стала смена советского военно-морского флага на дореволюционный Андреевский. Официальная церемония, посвящённая

этому событию, состоялась в День Военно-Морского Флота 26 июля 1992 г. Корабль стоял у пирса в Оленьей Губе. Погода в тот день выдалась не солнечная, будто и сама природа хмурилась от такого действа, непонятного для многих. Ведь каждый военнослужащий подводного ракетоносца, стоявший тогда в строю, в своё время принимал Военную присягу под красивым советским трёхцветным военно-морским флагом, любил его и знал роль этого флага в истории и в деле сохранения флотских традиций. Военно-морской флаг СССР был овеян ратной славой в годы Великой Отечественной войны, и, как в предвоенный период, так и особенно после войны являлся олицетворением нашей великой морской державы. А для почти двух десятков офицеров и мичманов экипажа под этим флагом прошла большая часть их флотской службы. Некоторые из них поэтому в тот день позавидовали морякам-черноморцам, которым в этом плане повезло больше, хоть и в силу политических соображений, но ещё несколько лет служить флоту под советским флагом ВМФ. Так что особого веселья на лицах подводников-гаджиевцев не наблюдалось. Тем более и потому, что у всех моряков, чей прежний период службы, прошёл под этим флагом, остался в памяти в основном ярким и ясным, созвучным с годами их юности и с грядущим светлым, как тогда казалось, будущим. Но с начала 90-х годов впереди маячило не очень понятное завтра как для самого боевого корабля, так для всего личного состава его экипажа. Так что смена флага тогда была больше похожа на прощание с символом, с которым подводники уже успели породниться.

Непросто пришлось офицерам и мичманам экипажа, особенно, их семьям в первые годы после развала СССР. Задержки выплаты денежного довольствия военнослужащим в течение ряда лет стали хроническими и достигали порой пяти, а то и шести месяцев подряд. Хотя до дефолта 1998 г. доходы подводников в долларовом исчислении были, в целом, неплохими, особенно, в сравнении с остальными категориями населения России, но в результате таких задержек только очень стойкие, экономные, экономически образованные, морально и психологически подготовленные люди могли успешно свести концы с концами своего семейного или личного бюджета. Обстановка в отдельных семьях обострялась в случаях, когда

подходил срок детям заканчивать школу и поступать в высшие или средние специальные учебные заведения, а также при необходимости длительного и дорогостоящего лечения одного или нескольких членов семьи и появлении других серьёзных и не допускающих отлагательства обстоятельств. В этот период по решению командования флотилии жёны военнослужащих, чьи семьи оказались в очень трудных финансовых обстоятельствах, получили разрешение проходить на территорию воинской части, чтобы получить в столовой личного состава порции хлеба, первых и вторых блюд для того, чтобы иметь возможность накормить своих домочадцев. Непосредственно в экипаже капитана 1 ранга Сизова Ю.Н. до таких крайностей, по счастью, не дошло. Вопрос о продовольственном обеспечении семей подводников экипажа удалось решить красиво и необременительно для государства. Благо все технические вопросы взял на себя достойный уважения начальник службы снабжения старший мичман Мироненко В.П., пришедшего в экипаж с опытом службы в полярном дизельном подплаве. С его помощью удалось очень даже легко и просто организовать выдачу на руки офицерам и мичманам экипажа сухим пайком полумесячного довольствия подводника при стоянке корабля в любом доке (Роста, Росляково, Полярный) и трети месячного довольствия во время выполнения задач боевого дежурства в базе. Этот шаг к тому же помог улучшению морально-психологического состояния в воинском коллективе экипажа.

Вторая боевая служба второго экипажа, как и первая, пришлось на Новый год, она проходила с 15 ноября 1990 г. по 25 января 1991 г. Старшим на поход был назначен заместитель командира 13-й дивизии подводных лодок капитан 1 ранга Хахалин А.П. С таким руководителем экипажу снова повезло. Александр Петрович не был так сиён в кулинарии, как Макаров В.П., и на нарушения мог среагировать жёстче и в более резкой форме. Мог выразить свою мысль и на нелитературном языке, но так ёмко и понятно, что повторять не требовалось. Однако, по чисто человеческим качествам оба замкомдива были немало похожи. Поэтому и вторая автономка для экипажа, в том числе и для его командования прошла в довольно спокойной обстановке. К тому времени прошли подвижки в командном составе экипажа: капитан 1 ран-



Вторая боевая служба второго экипажа

га Трегубов О.А. пошёл на повышение, приняв должность заместителя командира 13-й дивизии подводных лодок вместо назначенного в штаб Северного флота капитана 1 ранга Макарова В.П., на командирский мостик встал капитан 2 ранга Сизов Ю.Н., его же место старшего помощника командира занял старший помощник командира по БУ капитан 2 ранга Сиянов С.Г. Старшим помощником командира по БУ был назначен подававший большие надежды капитан-лейтенант Рощин Г.В., ранее служивший на РПК СН «К-44», последнем корпусе кораблей 667БДР проекта. Новый помощник командира капитан-лейтенант Осмоловский А.А. попал на «К-114» из подводников-дизелистов, причём балтийских. По тем или иным причинам в экипаже произошёл ещё ряд замен: во второй дальний поход пошли новые командиры БЧ-2 капитан 3 ранга Казадаев Д.В., БЧ-4 капитан 3 ранга Киржаев М.Ф., БЧ-5 капитан 2 ранга Соколов М.Н. Полностью поменялись офицеры в электро-техническом дивизионе БЧ-5, на корабль пришли ещё несколько выпускников военно-морских вузов, заполнивших ставшие вакантными отдельные должности командиров и инженеров групп. Заметно поменялся и состав руководства общественных организаций: новым секретарём

партийного бюро экипажа был избран капитан-лейтенант Осьминский Л.И., новым вожаком комсомольцев корабля стал капитан-лейтенант Поддубный Н.Н.

После развала Советского Союза значительно сократилось число боевых служб, выполнявшихся подводными лодками Северного флота, как основной ударной силы Военно-Морского Флота России, хотя прежний вероятный противник интенсивность боевого патрулирования атомных субмарин своих ВМС у российских берегов ещё долго не сокращал. Гайдаровское правительство резко уменьшило финансирование Вооружённых Сил России, особенно самого дорогостоящего их вида — ВМФ. Денег не стало хватать даже на повседневную боевую подготовку кораблей и частей, не говоря уже о ремонте боевых кораблей и вспомогательных судов флота. Когда основному транспорту-ракетоносу Северного флота по техническому состоянию запретили выходить в море, именно «К-114» поручили выполнять его обязанности. Поэтому большую часть лета 1992 г. второй экипаж корабля был вынужден совершать регулярные рейсы по маршруту: Гаджиево – Североморск – Гаджиево, чтобы загрузить в свои ракетные шахты баллистические ракеты с арсенала СФ, перевезти их в гарнизон подводников и перегрузить на ракетную базу 3-й флотилии подводных лодок. Так как погрузка и выгрузка из ракетных шахт баллистических ракет — дело не быстро, причём требующее проведения данных операций в режиме боевой тревоги, поэтому данная необычная учебно-боевая задача экипажем выполнялась в формате боевого дежурства. Это способствовало повышению воинского мастерства личного состава второго экипажа, прежде всего, командного состава, офицеров и мичманов ракетной боевой части. Задача, поставленная экипажу, в итоге была выполнена успешно, качественно и своевременно.

Экипажу корабля пришлось на себе в полной мере ощутить последствия известного стихийного бедствия, оставившего заметный след в истории п. Оленья Губа. В конце апреля 1993 г. неожиданно ушёл под воду участок длиной около 100 метров автомобильной дороги, соединяющей посёлок с трассой, проходящей в сторону г. Гаджиево, г. Снежногорска и п. Ура-Губа. Глубоководная губа Оленья является одной из самых удобных для мореплавателей губ Кольского залива.

С самого начала её освоения главной проблемой стала сложность в прокладке к ней автодороги. На всём пути мурманской трассы, проходящей вдоль границ губы Оленьей, частоколом стоят сопки. Лишь в одном месте две сопки раздвигает небольшое по длине и узкое по ширине, но глубокое озеро ледникового происхождения. Чтобы не проделывать тоннеля в сопке, при прокладке дороги выбрали более дешёвый вариант: по берегу озера вдоль одной из сопки был насыпан грунт, поверх которого и проложили автодорогу. Причём край дороги упирался непосредственно в воду. При таянии льда по весне часто эта сторона дороги оказывалась частично залитой водой. Так что подобное происшествие вполне можно было ожидать. И тому уже были примеры в истории других заполярных гарнизонов, где те или иные инфраструктурные задачи решались с помощью аналогичной насыпки грунта вдоль береговой черты и подножия сопки.

В данном случае, сползание грунта произошло метрах в 60 от перекрёстка, соединяющего эту дорогу с основной трассой. Просто удивительно, как во время данного стихийного бедствия никто из людей не пострадал. По свидетельствам очевидцев, перед самым обрушением по тому участку успело проехать несколько грузовых и легковых автомобилей, а также полностью набитый пассажирами рейсовый автобус № 115, шедший по маршруту п. Оленья Губа — г. Гаджиево. Стоял ясный солнечный день, время приближалось к 18.30, когда со службы и работы возвращались многие жители, проживавшие в близлежащих городах и посёлках. Поэтому свидетелей состоявшегося события оказалось немало. Увидеть обрыв на месте знакомой дороги оказалось полной неожиданностью для нескольких любителей пива, отправившихся в тот вечер на личном автотранспорте за пенным напитком в соседний г. Снежногорск. Так как эта дорога была единственной, соединяющей посёлок с остальной цивилизацией, в первые двое суток командование позволило им по очереди дежурить у своих автомобилей, но третий день автолюбители вынуждены были срочно искать для своих «железных коней» свободные гаражи в г. Снежногорске или в г. Гаджиево. Хотя озеро в тот период находилось ещё под ледяным панцирем, но проехать на транспорте по нему было невозможно из-за многочисленных торосов, образовавшихся на льду за прошедшую зиму. Но

жизнь жителей посёлка и функционирование дивизии подводных лодок не остановились, хотя сделались более сложными и в определённой мере опасными. Снабжать всем необходимым жителей Оленьей Губы и личный состав соединения в срочном порядке стали осуществлять катерами морским путём. С их помощью организовывалась и перевозка больших групп людей, как военнослужащих, так и гражданского населения. При возникающей потребности перемещения отдельных жителей и военнослужащих одиночным порядком им приходилось добираться до развилки дорог, обходя пешком место провала. Преодоление торосов для людей, в целом, не представляло больших проблем, разве что для тех, кто был вынужден передвигаться по льду с большой поклажей. В преодолении этих трудностей все оказались равны, как в бане. Прыгать через торосы пришлось и пенсионерке, направлявшейся в городскую поликлинику г. Снежногорска, и старшекласснику-допризывнику, добирающемуся в г. Полярный для прохождения медкомиссии в райвоенкомате, и командиру дивизии, срочно вызванному в штаб флотилии. Военачальников и отдельные подразделения военнослужащих у наружного края обрыва обычно поджидал заранее вызванный военный автотранспорт, гражданское население подвозили попутные машины, а также рейсовые автобусы, на график работы которых ориентировались оленегубцы. Когда лёд стал тонким, потом и совсем растаял, передвигаться пришлось по краю сопки. К тому времени, благо, снега на ней уже практически не осталось. Так что в течение всего периода существования провала жители посёлка и военнослужащие, всё равно вынуждены были постоянно преодолевать своеобразную полосу препятствий.

Именно в это время экипаж ракетноносца постигла первая утрата — скоростижно скончался старшина команды ракетчиков старший мичман Мазуркевич А.А., подводник с многолетним стажем службы на кораблях, активный общественник, человек ответственный и достойный. Семья Мазуркевич проживала в п. Оленья Губа, поэтому чтобы добраться до ближайшего морга (г. Полярный) гроб с его телом пришлось нести на руках метров 150 через сопки до основной трассы. Эта потеря для корабля оказалась большой. Экипаж лишился порядочного человека, законопослушного гражданина, высококвалифицированного опытного специалиста, образцово дис-

циплинированного военнослужащего, коммуниста с немалым партийным стажем, очень авторитетного в мичманском, да и во всём коллективе. Ещё Александр Александрович являлся прекрасным семьянином, любил жену, души не чаял в своих детях, особенно много внимания уделял часто болевшему сыну-дошкольнику. Может кое-кто его и считал прижимистым, но он всё делал, в первую очередь, для повышения благосостояния своей семьи.

С приближением лета и таянием льда к месту провала было подогнано большое количество дорожной техники, которая приступила к проведению интенсивных ремонтно-строительных работ. Работы по восстановлению автодороги военными строителями продолжались около двух месяцев. И уже ко Дню Военно-Морского Флота автомобильное движение по дороге к п. Оленья Губа было восстановлено, причём новое асфальтовое покрытие было проложено вначале до КПП на въезде в гарнизон, а потом и до посёлка. По качеству на тот период оно было лучшим среди всех трасс ближайшей округи.

После расформирования первого экипажа, ставший его правопреемником второй экипаж, переехал в бывшее помещение предшественника на третий этаж соседней казармы № 1. Как там вначале не казалось, что это казарменное помещение было в нормальном техническом состоянии, но на поверку совсем без косметического ремонта обойтись не получилось. Всё-таки казарма № 1 была старше по годам казармы № 2, все трубы и электропроводка в ней оказались более ветхими, да и двери и мебель более поизносились в условиях резкого перепада температур в заполярном климате. В этой казарме, правда, был более высокий потолок, чем в прежней, и, самое главное, — в ней размещался только один экипаж, без соседей. В казарме № 1 на каждом этаже тоже жило по два экипажа, но у каждого из них был отдельный вход в разных подъездах, а центральный проход в середине разделяла глухая стена. Вот только жить в этой казарме экипажу пришлось не долго в связи с перебазированием всей плавающей части 13-й дивизии из п. Оленья Губа в г. Гаджиево. Но за неполные шесть лет существования экипажа на тот момент для него это оказался уже четвёртый переезд, так что воспринят он был вполне буднично и без лишней траты нервов. Хотя переезд — дело более чем хлопотное и малоприятное. 1993 год вообще



оказался чрезвычайно сложным для экипажа корабля. Вместе со всей дивизией ему пришлось перемещаться на новое место базирования в г. Гаджиево. Не зря говорят, что два переезда равняются одному пожару. Актуальность пословицы в данном случае подтвердилась почти полностью. Личному составу вновь надо было собирать вещи к переезду, рассчитываться со всеми тыловыми службами, готовиться к сдаче казарменного помещения командованию береговой базы. Работа непростая, нелегкая, но главное — малоприятная. Было обидно за бесцельно потраченное время и средства на проделанные раньше ремонты, ведь к тому времени за пять лет существования экипажа его личному составу пришлось отремонтировать четыре казармы. И плодами своего труда порой даже не успевали толком воспользоваться, как следовал приказ произвести очередной переезд и очередной ремонт.

Готовясь к окончательному переезду из Оленьей Губы, командование корабля не стало равняться на некоторые экипажи дивизии, выехавшие из посёлка ранее, которые довольно варварски отнеслись к оставляемым казармам, а проявило в этом вопросе цивилизованный подход. Не были сняты обои и плинтусы, не сорваны розетки и выключатели, ручки с дверей, хотя почти вся эта инфраструктура приобреталась на корабельные средства. Решено было снять только предметы, что не входили в список основного имущества казармы, прежде всего то, что было привезено из Эстонии. Но даже такой компромиссный вариант не устроил новое руководство гарнизона. Причём, камнем преткновения стали всего лишь рулоны пластика, которые по заселению экипажа в казарму № 1 были прибиты посередине по всей длине казарменного коридора. Благодаря пластику коридор становился светлее и наряднее, да и приборку в нём было делать легче, т.к. казарма уже требовала капремонта, а многие доски пола — замены. Но это имущество корабельное и выдаётся для укладки на палубу отсеков подводной лодки в аналогичных целях. Поэтому береговые структуры на него не имели никакого права, однако, командир береговой базы всё равно пытался помешать выезду из п. Оленья Губа последнего «Камаза» с вещами экипажа, выставив поперёк проезжей части два трактора и несколько грузовых автомашин. Экипаж выезжал из посёлка последним в дивизии, поэтому некому было помочь ему в том проти-

востоянии. Если бы не большая дипломатичность командира корабля и своевременная поддержка командования дивизии и флотилии, дело могло дойти до рукопашной. Но, по счастью, всё обошлось, и корабельное имущество удалось успешно сохранить для проведения ремонта уже в гаджиевской казарме.



Гаджиево — небольшой город подводников-североморцев, расположившийся на расстоянии чуть более 70 км от столицы Заполярья г. Мурманска на берегах бухты Ягельной, входящей в состав губы Сайда, в свою очередь, являющейся частью Кольского залива.

В середине 50-х годов XX столетия главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал Горшков С.Г. поручил командующим Северным и Тихоокеанским флотами найти места, подходящие для создания новых баз для подводных лодок. На Кольском полуострове командующий Северным флотом адмирал А.Т. Чабаненко для одной из таких баз выбрал бухту Ягельную. До этого постоянного населения в ней не было, люди проживали в Сайде-Губе, населённом пункте, основанном в начале прошлого столетия, а с 1938 г. являвшимся рабочим посёлком.

В годы Великой Отечественной войны, однако, в бухте Ягельной подводные лодки Северного флота производили дифферентовку, а торпедные катера рассредоточивались во время массированных налётов вражеской авиации.

Первые картографы на место новой базы ВМФ прибыли в октябре 1955 г. 23 июня 1956 г. из Полярного в бухту Ягельную перешла плавбаза подводных лодок «Аят» со штабом 22-й бригады подводных лодок Северного флота 613 проекта, командовал которой прославленный подводник Герой Советского Союза капитан 1 ранга Лунин Н.А. Семьи офицеров и сверхсрочнослужащих соединения первоначально жили в г. Полярный и р.п. Сайда-Губа или на плавбазе подводных лодок «Дмитрий Галкин». Снабжение бригады осуществля-

лось катерами из тех же населённых пунктов. Автодорога прямого сообщения г. Мурманск — г. Гаджиево появилась в конце 70-х годов. Впервые в списках населённых пунктов Мурманской области рабочий посёлок Ягельная Губа появился 15 мая 1957 г. Строительство базы велось быстро, военные строители трудились круглосуточно в три смены, поэтому уже к началу 60-х годов как в жилом посёлке, так и в причальной зоне имелась вся минимально необходимая инфраструктура. Для ускорения строительства в р.п. Сайда-Губа был развёрнут передвижной кирпичный завод, а рядом с создаваемым посёлком началась разработка песчаного карьера. В 1967 г. п. Ягельная Губа получил наименование Гаджиево в память о легендарном соратнике Н.А. Лунина Герое Советского Союза капитане 2 ранга Магомете Имадутдиновиче Гаджиеве, погибшем 12 мая 1942 г. в бою на подводной лодке «К-23». 14 сентября 1981 г. рабочий посёлок Гаджиево по Указу Президиума Верховного Совета РСФСР получил статус города закрытого типа с новым названием Скалистый на секретных картах, но в открытой переписке он именовался Мурманск-130. По распоряжению Правительства Российской Федерации от 16 января 1994 г. название Скалистый стало официальным. В 1999 г. г. Скалистый был вновь переименован в г. Гаджиево.

30 сентября 1959 г. в бухте Ягельной было сформировано управление 8-й дивизии подводных лодок Северного флота



под командованием капитана 1 ранга Егорова Г.М., впоследствии Героя Советского Союза и адмирала флота. 15 июля 1961 г. началось реформирование 8-й дивизии в 12-ю эскадру подводных лодок. 14 декабря 1969 г. 12-я эскадра была реформирована в 3-ю флотилию подводных лодок Северного флота. 1 сентября 2003 г. к объединению возвращено наименование 12-й эскадры. С 2012 г. Гаджиево становится главной базой Подводных сил Северного флота.

В 1992 г. на базе г. Гаджиево было сформировано ЗАТО Скалистый, в состав которого, кроме самого города, вошли рабочие посёлки Оленья Губа, Сайда-Губа и Кувшинская Салма. С 1 января 2010 г. произошло объединение трёх соседних ЗАТО г. Полярный, г. Снежногорск и Скалистый в ЗАТО Александровск.

На территории г. Гаджиево находятся следующие достопримечательности:

- памятник Герою Российской Федерации матросу С.А.Преминину (2001);
- две мемориальные доски, посвящённые подвигу Героя Российской Федерации матроса С.А. Преминина (1994, 1999);
- мемориальные доски (2007), посвящённые подводникам-североморцам Героям Советского Союза М.И. Гаджиеву, И.А. Кольшикину и Н.А. Лунину, а также первому командующему Северным флотом К.И. Душенову;
- памятник В.И. Ленину (1970);
- монумент «Подводникам ракетноносцев — наследникам боевой славы флота» (1972);
- мемориал, посвящённый героям-подводникам Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (1969);
- мемориал, посвящённый 25-летию закладки первой атомной подводной лодки и первого старта морской баллистической ракеты СССР (1980);
- монумент, посвящённый началу космической эры (1962), являющийся уменьшенной копией обелиска «Покорители космоса» в г. Москве;
- именной навигационный знак памяти флагманского штурмана 3-й флотилии капитана 1 ранга В.К.Богомазова;
- православный Поморский крест на о. Ягельный (2000);
- часовня святого праведного адмирала Фёдора Ушакова (2006).

В городке подводников Гаджиево экипаж заехал на верхний четвёртый этаж по левой стороне казармы № 1. Казарма совсем недавно была сдана военными строителями после вроде бы её капитального ремонта. На деле же оказалось совсем по-другому. В стране тогда уже начиналось наступление капитализма и массовой безответственности. Наспех сделанные в казарме работы, тянувшие лишь на усиленный косметический ремонт, были кем-то приняты, как капремонт. Но сразу же вскрылось много проблем по сантехническому и водопроводному оборудованию. Когда начали постоянно забиваться стоки в умывальнике и гальюне, при их проверке обнаружилось, что новые трубы были соединены со старыми коленами. Чтобы их заменить, пришлось пробивать дыры в цементе пола до потолка третьего этажа и доводить всё до ума общими усилиями с напортачившими военными строителями. Сложнее всего оказалось решить проблему с полами. Казарма № 1 пошла под капитальный ремонт после пожара, при тушении которого все помещения были обильно залиты водой, отчего деревянные полы прогнили и легко продавливались. От военных строителей удалось, конечно, добиться частичной замены половой доски, но только на наиболее опасных участках, где люди уже проваливались. Благо экипажу удалось сохранить определённое количество досок, снятых с заброшенной казармы военных строителей в п. Оленья Губа в 1988 г. во время строительства забора для автопарка береговой базы.

Дело ещё осложнялось тем, что в самый разгар ремонтных работ экипаж начал передачу корабля другому коллективу подводников и готовится к очередному отпуску. Мичманов, имевших опыт проведения ремонтных работ, приходилось постоянно отвлекать на другие дела, да и задерживать их надолго во время начавшегося отпуска было и не красиво, и не рационально с точки зрения последующих планов экипажа. А объём ремонтных работ был слишком велик. Командованием экипажа было принято решение не создавать штурмовщину и снижение качества работ, а провести их за два с небольшим месяца отпуска, действуя постепенно, шаг за шагом. Вот только силы были задействованы минимальные, оставив лишь несколько офицеров и мичманов, а также примерно половину личного состава срочной службы (остальные были отпущены

ны в отпуск). При реализации поставленной более чем сложной задачи свои организаторские способности проявил старший лейтенант В.С. Потапов, делегированный БЧ-2 кандидатом на освобождавшуюся должность помощника командира экипажа. Денег на ремонт, вырученных по статьям экономии хлеба и других продуктов, также имелось совсем впритык. Помогла ситуация в стране: к лету 1993 г. в России ещё не закончился переход к капиталистическим товарно-денежным отношениям. Ряд работников торговли тогда ещё сохранял социалистическое мышление, поэтому в отдельных магазинах товары, произведённые до 1991 г., продавались по старым советским ценам. На этом удалось значительно сэкономить и, хотя и с трудом, но втиснуться в наличный лимит средств. С помощью инициативы, небольшой хитрости и смекалки получилось одновременно решить проблему и с мебелью, так как при переезде из Оленьей Губы вся казарменная мебель была оставлена на месте. А переезд состоялся в бывшие казармы расформированной 19-й дивизии. Эта дивизия являлась одной из самых старых во флотилии и оставленный ею мебельный фонд в большинстве своём к тому времени уже пришёл в негодность. В связи с переездом целой дивизии на новое место базирования командованием Северного флота было выделено определённое количество мебели для обеспечения казарменного фонда соединения. Когда подошло время забирать эту мебель со складов тыла флота, сразу не нашлось желающего возглавить её получение и доставку в Гаджиево. Тогда Владимир Станиславович Потапов взялся за данную работу. Самый лучший комплект из списка полученной новой мебели, конечно, вполне закономерно был доставлен в казарму экипажа «К-114». Большим подспорьем при проведении работ стал нештатный душ, оборудованный своими силами в углу помещения галюна. В обычную 200-литровую металлическую бочку встроили четыре ТЭНа, остальные составные части душевой кабины также были сделаны руками корабельных умельцев. Личный состав, участвовавший в ремонтных работах, мог таким образом каждый вечер помыться и даже слегка постираться. Хотя экипаж «К-114» последним переехал в Гаджиево, но работал по ускоренному графику, и смог нормально обустроиться одним из первых в дивизии. Ход работ по обустройству казарм 13-й дивизии



ежедневно контролировался офицерами ОУС флотилии. Но и без их проверок все запланированные работы в казарме экипажа были выполнены к назначенному сроку, вплоть до оформления комнаты досуга, бытовой комнаты и части стендов в коридоре казармы. Поэтому к возвращению офицеров и мичманов из очередного отпуска казарма была приведена во вполне уставной жилой вид. Осталось доделать несколько кабинетов, на ремонт которых попросту не хватило денег и материалов.

1993 год запомнился ещё и началом кампании по массовому набору на контрактную службу. Эта кампания развивалась по всем Вооружённым Силам России, причём приоритет в этом деле был отдан отельным видам и родам войск, в их числе оказались и подводные силы. Правда, как с давних времён повелось в нашей стране, первый блин вышел комом.

Первая большая партия контрактников из почти 100 человек, направленная в части и на корабли 3-й флотилии, была набрана военным комиссариатом г. Тихвина Ленинградской области. Это были мужчины в возрасте 30–40 лет, в большинстве своём холостые или разведённые. Но уже через три месяца из этой партии в строю остались считанные единицы. Кто был забракован по здоровью медкомиссией флотилии, более строгой, чем в военкомате, кто ушёл сам по тем или иным причинам, но с большей частью контракт был расторгнут командованием по причине злоупотребления алкоголем.

Тогда и было принято решение, не полагаться только на военкоматы, а проявить изобретательность и инициативу, а также проводить тщательное морально-психологическое обследование каждого кандидата ещё до назначения его в конкретную воинскую часть. Карт-бланш по набору контрактников был отдан в дивизии, на корабли и в части, прежде всего, за счёт старшин и матросов, попавших в эти воинские части по призыву. Но и на местах поначалу набор на контрактную службу забуксовал. Даже наиболее патриотично настроенные военнослужащие, получив первое денежное довольствие контрактника и осознав свои скудные социально-бытовые условия жизни, довольно быстро разочаровались в сделанном выборе и стали всеми правдами и неправдами расторгать контракт со своей стороны. Кроме того, офицерскому составу, прежде всего, командного звена кораблей и частей, при убытии в отпуска и командировки ставилась негласная задача

отобрать от одного до нескольких кандидатов на контракт. И неважно, будет ли кандидат родственником, соседом или знакомым, главное, чтобы он был проверен или за него мог кто-то поручиться ещё до поездки в Гаджиево.

В экипаже «К-114» первыми контрактниками стали матросы и старшины, воспитанные в своём воинском коллективе. К большинству из них не было особых претензий и по профессиональной подготовке, и по дисциплинированности. Однако, и среди них основная масса уволилась ещё до окончания своего первого контракта. Главной причиной досрочного ухода с корабля первых контрактников стала бытовая неустроенность. К середине 90-х годов в Гаджиево, как и по большинству отдалённых гарнизонов армии и флота, из-за повального недофинансирования закрылись все военные общежития. Попытки заселять контрактников по два-три человека в отдельные квартиры также не дали желаемого результата. Благоустроенного жилого фонда не хватало для офицеров и мичманов по той же причине недофинансирования программ по ремонту вторичного жилья и полного прекращения строительства новых домов в военных городках. Чтобы отремонтировать разбитые квартиры за свой счёт у большей части контрактников не было ни средств, ни времени, ни умения и ни желания. К тому же это был период лихих 90-х, который своей криминальной составляющей военные городки также не обошёл стороной. Появились рэкетеры, которые стали вымогать у новоявленных контрактников деньги. Причём среди этих преступников оказались и дети военнослужащих гарнизона г. Гаджиево, успевшие отслужить в воинских частях объединения, и такие же контрактники, но имеющие преступные намерения, и даже матросы-срочники, в основном выходцы из южных регионов страны. Полностью прекратить данные преступления в гарнизоне не получилось, да и загнать этих негодяев в глубокое подполье удалось далеко не сразу и только с помощью офицеров особого отдела флотилии.

Второй экипаж с самого начала своего формирования выделялся своей спортивной подготовкой. Тут не обошлось без твёрдой руки первого командира. При изучении личных дел будущих подчинённых О.А. Трегубов уделял внимание и их физической развитости. Да и в ходе дальнейшей службы не забывал поддерживать спортсменов экипажа. Ещё во время

учёбы в учебном центре во время спортивных состязаний военнослужащие экипажа показывали лучшие результаты, прежде всего, в командных видах спорта — волейболе и баскетболе. И не только потому, что в экипаже было собрано немало рослых офицеров спортивного телосложения. Некоторые из них ещё с военного училища, а то и со школы почти профессионально занимались спортом. Так, лейтенант А.А. Гусев являлся мастером спорта по водному поло, лейтенант В.И. Пряхин — кандидатом в мастера спорта по волейболу, лейтенанты П.А. Красненков и А.Н. Савченко имели второй спортивный разряд по баскетболу. По возвращению на Север личный состав продолжал поддерживать марку спортивного экипажа. Представители экипажа долгое время составляли костяк сборных команд дивизии по волейболу и баскетболу. И при проведении инспекционных проверок флотилии по физической подготовке экипаж обязательно выставлялся от 13-й дивизии.

В том числе, летом 1993 г. личному составу экипажа довелось успешно отстоять спортивную честь дивизии даже во время основного отпуска воинского коллектива. После проведения парада войск гарнизона по случаю Дня ВМФ на центральной площади г. Гаджиево перед ДОФом по традиции состоялась серия спортивных соревнований, среди которых самым зрелищным, как всегда, оказалось перетягивание каната. Экипажи кораблей 13-й дивизии, участвовавшие в параде, чтобы не мять и пачкать парадную форму одежды, выставили лишь несколько человек на легкоатлетические забеги и состязания гиревиков. Флагманский спортсмен дивизии в этот день не смог по семейным обстоятельствам лично присутствовать на соревнованиях и по какой-то причине не выставил команду на перетягивание каната. Но у экипажа корабля были хорошие отношения с ним, поэтому старший, который привёл личный состав на праздник, решил пойти на эксперимент и защитить честь дивизии в этом соревновании своими силами, причём без подготовки. Шаг был рискованным, так как выбор оказался невелик — большая часть офицеров, мичманов экипажа, да и лучшие матросы и старшины к этому времени уже убыли в очередной отпуск, а в составе группы военнослужащих, прибывшей на центральную площадь г. Гаджиево в День ВМФ, находились в основном матросы, отслужившие год-полтора, причём отнюдь не спортсмены. Однако,

тот, кто не раз перетягивал канат, знает, что в этом состязании часто побеждает не самая физически сильная команда, а наиболее тактически грамотная. Многие с иронией называют перетягивание каната «самым интеллектуальным видом спорта после домино», но как раз таки оба эти состязания требуют для достижения успеха проявления немалой смекалки и применения разных тактических ходов. А перетягивание каната входило, между прочим, в программу Олимпийских игр в 1900–1920 годах. В ходе этого состязания с командами других дивизий подводников удалось разобраться сравнительно легко и быстро, но в полуфинале пришлось встретиться с самыми сильными командами: отряда подводных диверсионных сил и средств, торпедо-технической базы и службы радиационной безопасности флотилии. На территории этих частей давно были созданы лучшие на объединении спортивные городки, поэтому их личный состав, как правило, регулярно занимал призовые места на всех флотилийских соревнованиях. А к перетягиванию каната они готовились особо тщательно, так как первое место в нём считается наиболее престижным именно на Северном флоте, где по климатическим условиям Заполярья такое соревнование проводится лишь раз в году. Чтобы достичь положительного результата в финальной стадии пришлось обратиться за помощью к свежим силам, что по условиям соревнований не запрещалось. Главное требование, в данном случае, чтобы замена была бы не из подставных лиц. А в толпе зрителей как раз оказался крепкий молодой офицер из второго экипажа третьего корпуса БДРМа с личным весом за 80 кг. Поучаствовать в этом виде соревнования он согласился сразу и в решающих схватках заменил самого слабого из матросов, став с края каната. С его помощью удалось в полуфинале в упорной борьбе победить торпедистов, а в финале — победителей другой полуфинальной схватки — представителей службы радиационной безопасности. В итоге оказалось, что завоёванное подводниками экипажа первое место оказалось единственным успехом 13-й дивизии в спортивных соревнованиях, состоявшихся в тот День ВМФ.

V. «ТУЛА» В НОВОМ ВЕКЕ

ДОСТИЖЕНИЯ В БОЕВОЙ УЧЁБЕ

«Тула» является третьим кораблём серии, прошедшим модернизацию. В самом начале нового века корабль стал в северодвинский судоремонтный завод «Звёздочка» в свой первый средний ремонт. В результате проведённой на нём модернизации, которая включала 83 позиции, улучшены маскировочные свойства корабля, усовершенствована система обнаружения подводных и надводных целей, модернизированы системы живучести и ядерной безопасности. «Тула» получила на вооружение новый ракетный комплекс «Синева».

30 июля 2006 г., в День Военно-Морского Флота, подводному ракетноносцу «К-114» «Тула» было доверено представлять силы 12-й эскадры подводных лодок на параде кораблей Северного флота на рейде г. Североморска.



Через полтора года с борта корабля с разницей в девять дней из акватории Баренцева моря было произведено два успешных пуска тогда только что принятых на вооружение ракет «Синева» 17 и 25 декабря 2007 г. Оба раза головные части ракет в установленные сроки и с высокой точностью поразили заданные цели на камчатском полигоне Кура.

11 октября 2008 г. с «Тулы», находящейся в Баренцевом море, в рамках самых масштабных со времён СССР транс-континентальных стратегических командно-штабных учений «Стабильность-2008», проведённых с целью проверки возможностей силовых структур двух стран по обеспечению безопасности Союзного государства России и Беларуси, был совершён запуск ракеты «Синева». Зафиксированная дальность полёта, 11 547 километров, стала рекордным результатом для ракет этого типа. Это на 200 километров превышает аналогичный показатель главного конкурента «Синева» основной американской морской баллистической ракеты «Трайдента-2». Такого запаса дальности не имеет ни одна ракета в мире. 17 ноября 2008 г. указом Президента России Дмитрия Медведева Орденом Мужества награждён командир атомного подводного крейсера «Тула» капитан 1 ранга Степан Кельбас за успешную стрельбу баллистической ракетой «Синева» на максимальную дальность из подводного положения. Кавалером ордена «За военные заслуги» стал командир ракетной





боевой части АПЛ «Тула» капитан 2 ранга Сергей Заболотный. Медали Ушакова удостоены командиры различных подразделений подводного крейсера «Тула».

29 сентября 2011 г. с борта АПК «Тула» выполнен успешный пуск ракеты РСМ-54М «Лайнер» (Р-29РМУ2.1) из акватории Баренцева моря по полигону Кура на Камчатке. Это был второй старт новой ракеты морского базирования, созданной в ОАО «ГРЦ имени академика В.П. Макеева», превосходящей вдвое по мощности боевой нагрузки ракету «Булава».

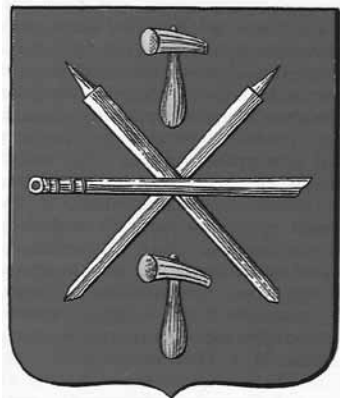
8 мая 2014 г. в рамках плановой тренировки по управлению Вооружёнными Силами РФ под руководством Президента России Путина В.В. атомные подводные крейсера стратегического назначения Северного флота «Тула» (первый экипаж АПК СН «К-84» «Екатеринбург», командир — капитан 2 ранга Семьянских Д.В. ракетой «Синева») и Тихоокеанского флота «Подольск» произвели успешные пуски баллистических ракет из акваторий Баренцева и Охотского морей соответственно по полигону Кура на Камчатке и ракетному полигону в Белом море.

В 20-х числах сентября 2013 г. корабль принял участие в стратегических российско-белорусских учениях «Запад-2013», в которых были задействованы войска Западного военного округа, вооружённых сил Республики Беларусь, Северного и Балтийского флотов.

В декабре 2014 г. «К-114» стала к причалу ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка» для второго среднего ремонта в своей истории. Во время этого ремонта впервые из кораблей 667БДРМ проекта на «Туле» внедряют новинку — систему информационной поддержки по борьбе за живучесть. Также, уже после спуска на воду вместе с нижегородским ОАО «Опытное конструкторское бюро машиностроения имени И.И. Африкантова», проводящим сейчас опытную работу, кораблям предстоит впервые в истории опробовать загрузку новой активной зоны реактора. По завершении ремонта назначенный ранее срок службы корабля будет продлён на три с половиной года. Выход подводного крейсера из ремонта ожидается в начале 2018 г.

ШЕФСКИЕ СВЯЗИ

Когда на 3-й флотилии началась работа по установке шефских связей между кораблями, а позже дивизиями и береговыми частями объединения, экипаж «К-114» также активно включился в эту деятельность. И сумел в числе первых кораблей 13-й дивизии заключить шефский договор и получить почётное наименование для корабля. Договор о шефских взаимоотношениях между экипажем АПК СН «К-114» и Тульской областью был подписан в г. Туле 18 апреля 1995 г. Почётное наименование «Тула» у корабля появилось в соответствии с приказом главнокомандующего Военно-Морским Флотом России от 21 августа 1997 г.



Тула — административный центр Тульской области, расположен в 193 километрах южнее Москвы на реке Упе на пересечении водных, железнодорожных и автомагистралей, ведущих в южные регионы России и на Украину. Уже не одно столетие Тула играет важную роль в защите Отечества и вполне заслуженно носит почётное звание «Город-Герой», является оружейной столицей нашей Родины.

Город впервые упоминается в Никоновской летописи 1146 г. Исторически сложилось так, что Тула была южным форпостом Москвы, на протяжении веков отражавшим набеги многочисленных захватчиков. Это один из старейших промышленных центров России. С начала XVII века город становится центром металлургической промышленности и оружейного производства. Издревле оружейное производство было в Туле основным, налагая свой отпечаток на облик и характер города и области. Кустарное изготовление оружия здесь началось ещё в XVI веке, в 1695 г. частное оружейное производство организовал Н.Д. Демидов, основатель знаменитой династии купцов Демидовых, а в 1712 г. по указу Петра I в городе был построен первый в России государственный оружейный завод. В Туле работали известные



отечественные конструкторы стрелкового оружия В.А. Дегтярёв, С.И. Мосин, Ф.В. Токарев.

Самовары, гармоники и баяны, пряники и скобяные изделия наряду с оружием надолго определили специализацию тульской промышленности. Тула знаменита своим кремлём, двумя монастырями, десятками церквей и старинных каменных зданий, построенных в стиле классицизма. Славна и культурная история Тульского края где творили писатели Л.Н. Толстой, М.Е. Салтыков-Щедрин, Г.И. Успенский и В.В. Вересаев; художник А.В. Васнецов.

Отношение к флоту в Туле всегда было уважительное. В морскую славу Отечества внесли свой весомый вклад туляки: мореплаватели Алексей Чириков, Василий и Татьяна Прончищевы, Семён Челюскин, Алексей Скуратов, Степан Малыгин, Харитон и Дмитрий Лаптевы, Иван Сухотин, Василий Ртищев, контр-адмирал С.П. Хруцов, капитан-лейтенант П.А. Карпов, отличившийся при первой обороне Севастополя, капитан 1 ранга В.Ф. Руднев, командир легендарного крейсера «Варяг». Среди туляков, отличившихся в годы Великой Отечественной войны: лётчики морской авиации дважды Герой Советского Союза подполковник Б.Ф. Сафонов, Герой Советского Союза генерал-майор авиации Н.А. Токарев, морской пехотинец Герой Советского Союза старшина 1 статьи С.Н. Судейский и др.

На обвесе корабельного трапа АПК «К-114» появилась надпись «Тула». Освящение корабля произошло в октябре 1998 г. также гостем из шефствующего региона — представителем Тульской и Бичевской епархии протоиереем Николаем. Шефские связи заметно изменили к лучшему повседневную жизнь подводников экипажа. За прошедшие с того времени годы на корабле успели побывать многие руководители оружейного края. Делегации подводников экипажа также неоднократно выезжали в г. Тулу для встречи со своими шефами. Очень серьёзной оказалась шефская помощь во время проведения средних ремонтов корабля на северодвинском судоремонтном предприятии «Звёздочка», особенно первого. Без реальной поддержки туляков ремонт «К-114» мог бы затянуться на лишние месяцы, а то и годы, чем была бы снижена обороноспособность нашего государства. Целевой отбор в экипаж подшефного подводного крейсера лучших призыв-



ников и контрактников из столицы Тульской области способствовал укреплению воинской дисциплины во флотском коллективе, снижению риска возникновения неуставных взаимоотношений, повышению профессионализма подводников. Очень существенными оказались и гуманитарные поставки на корабль от шефов. Первая на 3-й флотилии объёмная гуманитарная помощь прибыла в конце 1997 г. именно из г. Тулы. Правда, оказалась она тогда несколько курьёзной: две фуры с коробками сухого вина «Каберне». Удивляться не приходится, в то время ещё не закончилась эпоха бартерных расчётов между поставщиками продукции. 40 тысяч бутылок вина поступили в Тулу из Молдавии и были перенаправлены в г. Гаджиево. Подводники тоже не растерялись и нашли применение привезённому вину. Этого запаса хватило для всей флотилии на два года. Каждому офицеру и мичману, служившему тогда на кораблях и в частях 3-й флотилии, к праздничному новогоднему столу было выдано по несколько бутылок «Каберне». С его помощью, вспоминая уже упомянутого сатирика А.И. Райкина, подводникам-гаджиевцам удалось решить в гражданских и тыловых флотских структурах немало социально-бытовых проблем, коих в ту пору у них было значительно больше, чем сейчас. Следующую крупную постав-



ку шефской помощи экипаж подводной «Тулы» также самостоятельно не смог «переварить». Четыре вагона овощей: картофеля, капусты, моркови, свеклы и лука с помощью тыловых подразделений 3-й флотилии только разгружали почти два дня. Это при том, что значительная часть овощей была передана непосредственно на склады тыла Северного флота и стала сверхплановой партией свежестей, переданных на все корабли СФ, готовившиеся тогда к длительным плаваниям. Проблема заключалась в нехватке в тылу флотилии грузовых машин для разгрузки вагонов.

Чтобы не создавать подшефному экипажу дополнительных тыловых проблем, туляки в дальнейшем стали передавать на корабль столько овощей, сколько экипаж мог освоить самостоятельно. В дальнейшем шефская помощь стала регулярной и более дифференцированной.

Наиболее существенный вклад шефы внесли в ремонт этажа в соседней казарме, куда экипажу «К-114» пришлось переехать в очередной раз. С помощью шефов был сделан евроремонт, после которого условия жизни подводников улучшились на порядок. Причём шефы не только выделили деньги на ремонт помещения, но и прислали в Гаджиево ремонтную бригаду, выполнившую работы качественно и в сжатые сроки. В казарме установили пластиковые окна, новые двери, совершенную систему отопления с климат контролем, кроме того шефами для всех помещений казармы была закуплена современная мебель. В каютах для контрактников появились телевизоры и кондиционеры. Импортное сантехническое оборудование до неузнаваемости изменило облик и функции санузла. Душевые кабины отличались не только дизайном в стиле «хай-тек», но и дали возможность сократить расход воды и электроэнергии на помывку личного состава. Профессиональные стиральные машинки позволили закрыть проблему со стиркой белья и рабочей одежды. Бачок с питьевой водой и кружкой, анахронизм прошлого века, прописанный в прежних уставах внутренней службы Вооружённых Сил и СССР, и России как обязательный атрибут казарменного помещения, был заменён компактной раковиной со специальным краном и комплектом фильтров для очистки воды. Кружку, правда, сохранить удалось. Одному из первых кораблей флотилии экипажу «Тулы» шефы поставили грузопассажирский автомобиль «Газель»

для обеспечения оперативного решения текущих бытовых вопросов, как на территории гарнизона подводников, так и за его пределами. С помощью шефов корабль в течение короткого времени был полностью обеспечен необходимыми компьютерами с соответствующими программными комплектами, а также другой аудио-, видео- и множительной техникой.

Чтобы улучшить условия повседневной жизнедеятельности подшефных подводников в экипаж начали регулярно поставлять осенние и зимние комплекты обмундирования из синтетических тканей на меху и синтепоне, а также спортивные костюмы, майки и бейсболки с логотипом «Тулы», изготовленные на швейных предприятиях области по конкретным размерам личного состава.

В списке постоянных шефских поставок подводникам экипажа числятся строительные материалы, спортивное снаряжение, канцелярские принадлежности, предметы личной гигиены, моющие средства, сладкие новогодние подарки для членов экипажа «К-114» и их детей. Шефы также оплачивают подписку на дополнительные экземпляры газет и журналов, в том числе региональных, поступающих на корабль. Решением губернатора Тульской области шефы стали ежегодно финансировать приобретение на льготных условиях или бесплатных путёвок для летнего отдыха десятков детей подводников экипажа на лучших курортах Тульской области, Краснодарского края и даже за рубежом, а также санаторного лечения семей подводников. Правда, нередкими были случаи, когда немалая часть этих путёвок отдавалась не детям непосредственно офицеров и мичманов экипажа «Тулы», а родственникам вышестоящего начальства из дивизии и флотилии, что в небольшом городке подводников очень трудно было сохранить в тайне.

9 сентября 2017 г. глава г. Тулы Цкипури Ю.И. и командир подводного крейсера «Тула» капитан 2 ранга Баранов М.О. подписали документ о продлении шефских связей, который открывает новую страницу взаимоотношений между городом-героем и атомным подводным крейсером. В рамках этого документа предусмотрено: пропаганда истории, культуры, трудовых достижений города-героя Тулы и ратных дел экипажа подводного ракетносца «Тула»;



**Встреча главы г. Тулы Ципури Ю.И.
и главы администрации города Авилова Е.В.
с командиром АПК «Тула» капитаном 2 ранга Барановым М.О.**

патриотическое воспитание граждан, совершенствование подготовки молодежи к службе в Вооружённых Силах России, укрепление связей моряков-подводников Северного флота и жителей города-героя, повышения престижа военной службы, уважения к флотским традициям; улучшение культурного досуга моряков-подводников.

КОРАБЕЛЬНАЯ АТРИБУТИКА

На флоте давно сложилась традиция сопровождать каждую важную веху в истории корабля изготовлением соответствующей атрибутики, призванной сохранить память и о корабле, и об исторической вехе. Определённые предметы этой атрибутики для ряда любителей флотской тематики являются интересными с целью коллекционирования.

За три десятилетия жизни ракетного подводного крейсера «Тула» таковой атрибутики появилось уже немало. В этой книге удалось собрать изображения определённой её части. Начиналось всё со знаков, затем вымпелов, а в новом веке появились ещё ручки, зажигалки, календари, посуда, головные уборы с оригинальной символикой. Если в советское время открытые наименования кораблей на знаках было за-



«Тула» морская стратегическая



2013 Январь Январь

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	

2013 Январь Январь

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	

2013 Январь Январь

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	



Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь
1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31

Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь
1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31



Атрибутика к 25-летию корабля



прещено выставлять на обозрение, то в постсоветский период на секретность уже почти не обращают внимание. Да и с возможностями Интернета, многочисленных модификаций подглядывающей и подслушивающей аппаратуры мало что удаётся скрыть от любопытных глаз. Лучшие знаки в советские годы делала небольшая мастерская службы быта в столице Эстонии. Горячая эмаль, яркие краски, тяжёлая металлическая основа на закрутке вместо обычной для значков булавки, делали эти неформальные знаки, изготовленные в г. Таллине, солидными, похожими на официальные жетоны ромбовидной или иной формы, производимые Московским монетным двором и выдаваемых выпускникам высших и среднетехнических учебных заведений или сотрудникам отдельных государственных учреждений и организаций. Во время учёбы в г. Палдиски оба экипажа «К-114» также заказали там свои первые знаки.

С конца прошлого века структур, занимающихся изготовлением знаков, стало на порядки больше, однако, основная часть из них является скорее посредническими организациями. Заказать знаки сейчас можно в любом рекламно-издательском агентстве. Эти конторы разрабатывают эскизы и оформляют дизайн знаков, но производство изделий осуществляют всё равно предприятия.

На Северном флоте почти монопольное положение по заказам памятной атрибутики занял Семён Семёнович Вейцман. Основанная им фирма «Фивеон» в 90-х годах начинала в г. Североморске, а в 2000-х переехала в центр г. Мурманска и называется теперь «Пароход». Эта же фирма оформила и большую часть самого массового заказа по количеству и ассортименту атрибутики в истории подводной «Тулы», которая появилась в 2012 г. к 25-летию корабля. В том заказе, правда, не обошлось без курьёзов. В нём первоначально почему-то забыли про знак. Знак к 25-летию корабля появился чуть позже и был сделан явно на скорую руку. Поэтому, чтобы заполнить пробел и успеть к дате празднования, рекламно-производственной компанией «Мегаполис» в подмосковной Коломне, также на скорую руку был изготовлен совсем простенький значок небольшим тиражом в 70 штук. В том общем заказе, к сожалению, случились и ещё некоторые накладки: текст на оборотной стороне вымпела был напечатан

с ошибками по невнимательности заказчика; а по вине изготовителя первая партия вымпелов вообще оказалась бракованной; завод-изготовитель недоработал с тарелкой, которую пришлось оперативно заменять плакеткой. Кроме той атрибутики, которую заказывали сами подводники, регулярно стали появляться партии значков, календарей и другой продукции с подводной символикой, изготавливаемые по заказам шефов. Надо отметить, что в тех случаях, когда первичного тиража выпуска знаков не хватало для всех желающих, ловкие дельцы, работающие на поприще фалеристики, изготавливали подделки оригинальных знаков. И только специалисты могут определить, что подделки отличаются от настоящих знаков качеством их изготовления, металлом, оттенками цветов и другими признаками.

Поддельвались не только простенький значок к 25-летию «Тулы», но и первый знак второго экипажа таллинской печати, который подделать значительно сложнее. Автором рисунка знака, посвящённого 30-летию подъёма флага ВМФ на АПК «К-114» стал Е.А. Зубков, ветеран, как первого, так и второго экипажей корабля. К различным событиям в истории четвёртого корпуса БДРМ также было выпущено не менее десятка вымпелов. Однако, до издания этой книги все их изображения собрать не удалось.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Служба на атомном подводном крейсере «К-114» «Тула» явилась отличной школой подготовки кадрового состава подводников-североморцев. Адмиралами стали первые командиры обеих экипажей стратегического подводного ракетносца В.А. Хандобин и О.А. Трегубов, а также служивший помощником командира во втором экипаже С.А. Ласточкин. Обязанности заместителей командиров двух основных североморских эскадр подводных лодок по вооружению и эксплуатации вооружений исполняли капитаны 1 ранга В.В. Машталер и Л.Н. Лунёв, кроме того, Леонид Николаевич Лунёв в дальнейшем около четырёх лет возглавлял Техническое управление Северного флота. Нынешний командир 31-й Краснознамённой дивизии подводных лодок капитан 1 ранга Коваленко А.А. ещё курсантом высшего военно-морского училища азы подводничьей службы осваивал на борту «К-114».

Командирами атомных подводных крейсеров стратегического назначения стали офицеры, достигшие определённых результатов на других должностях на «К-114»: капитаны 1 ранга Ю.Н. Сизов, С.Г. Сиянов, В.И. Танков, С.А. Сергеев, А.А. Качалов, С.П. Кельбас, А.А. Храмов, капитан 2 ранга Н.Д. Мелешко. Первый командир БЧ-3 первого экипажа капитан 2 ранга запаса С.В. Лукьянов был назначен капитаном ледокола «Академик Трёшников» 22280 проекта, принял его от промышленности в 2012 г. и совершил рейс по обеспечению 58-й российской антарктической экспедиции. Десятки офицеров с «К-114» стали офицерами штабов соединения, объединения, Северного и Военно-морского флотов, в их числе: капитаны 1 ранга М.А. Алёхин, В.В. Бусырев, Д.В. Казадаев, В.А. Морозов, О.В. Николаев, Г.В. Рощин, Н.А. Тепляков, капитаны 2 ранга А.И. Бондаренко, Е.А. Зубков, А.Ф. Назаренко, С.Г. Санин, В.М. Серый, М.Ю. Смирнов, капитан 3 ранга

В.И. Пряхин. Внесли свой вклад в военную науку капитаны 1 ранга В.В. Калинин, С.М. Лукавский и Л.И. Осминский, полковник медицинской службы С.М. Плахотский. Продолжает флотскую службу капитан 1 ранга П.А. Красенков. Не плохо проявил себя в должности командира БЧ-5 подводного ракетносца капитан 2 ранга А.П. Божко. После службы на подводной «Туле» перешли на штатную воспитательную работу с личным составом офицеры Н.Н. Поддубный, В.И. Пряхин и В.М. Серый, военной контрразведки ракетчик из второго экипажа «К-114» капитан 2 ранга Б.А. Смолич.

На гражданском поприще воспитанники «К-114» также проявили себя достойно, о чём уже было отмечено в биографиях командиров атомного подводного ракетносца. Вице-президентом нефтяной компании ПАО «Лукойл» стал О.Д. Пашаев, в начале 90-х годов служивший во втором экипаже «К-114» командиром электронavigационной группы. Кроме того, заместителем главы администрации ЗАТО Скалистый работал заместитель командира по воспитательной работе экипажа капитан 2 ранга Петлёванный А.П., организатором и первым руководителем муниципального учреждения «Аварийно-спасательная служба ЗАТО Скалистый» стал начальник химической службы «Тулы» в 2004–2007 годах капитан 3 ранга Шелегов С.В. Несмотря на возраст, приближающийся к 50 годам, в рядах защитников Отечества и ныне продолжают оставаться представители первого набора контрактников экипажа, ныне старшие мичманы Н.В. Корцов и В.С. Пономарёв, за доблестную службу в подводном флоте удостоенные по несколько боевых медалей.

По решению генерального штаба Вооружённых Сил России в 2013 г. был вновь сформирован второй экипаж «Тулы», Расформирован весной 2017 г.

Новое время накладывает свой отпечаток на жизнь и деятельность Российского Военно-Морского Флота, в том числе и подводного ракетносца «Тула». Автономки у подводников с атомоходов стали в два, а то и в три раза короче, чем при рождении «Тулы», к тому же их оказалось в разы меньше, чем даже на завершающем этапе советской эпохи. При этом ужесточилась и усложнилась система допуска экипажа и подводной лодки к выходу на боевую службу. По сравнению с 80-ми годами прошлого века претерпела изменение и



штатно-должностная книга корабля. В экипаже подводной крейсера сейчас уже нет матросов и старшин по призыву. Все должности рядового состава ныне заняты военнослужащими контрактной службы. Более комфортными стали условия жизни и быта подводников как на корабле, так и в казарме. Подводные крейсера 667БДРМ проекта с середины 90-х годов являются постоянными участниками военно-морских парадов кораблей Северного флота на рейде г. Североморска в День ВМФ, в том числе несколько раз честь принять участие в этом ответственном праздничном мероприятии доверялась экипажу «Тулы». Значительно вырос поток информации, поступающей на корабль. У подводников экипажа появились современные информационно-вычислительная техника, средства связи и другие гаджеты. В преддверии 30-летия корабля в соцсети «В контакте» усилиями капитана 2 ранга Прошкина Дениса Александровича, служившего в 1998–2008 гг. на «К-114» в должности командира турбинной группы дивизиона движения, появилась группа «Туляки» <https://vk.com/club130842178>, которая объединяет уже около 100 человек. Новый век и новые условия жизни и быта членов экипажа «Тулы» не внесли изменений в десятилетиями устоявшиеся традиции российских подводников. И для сегодняшних подводников за праздничным столом по-прежнему третьим является тост «За тех, кто в море», а в списке пожеланий всё также звучат: «Семь футов под килем» и «Чтобы количество погружений равнялось количеству всплытий».

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

Веги истории ракетного подводного крейсера «Тула»:

22 февраля 1984 г.	корабль заложен на стапеле Северного машиностроительного предприятия
декабрь 1984 г.	начало формирования первого экипажа корабля
март 1985 г. – сентябрь 1986 г.	обучение первого экипажа в 93-м Учебном центре ВМФ
октябрь 1986 г.	начало формирования второго экипажа корабля
январь 1987 г. – июль 1988 г.	обучение второго экипажа в 93-м Учебном центре ВМФ
22 февраля 1987 г.	корабль спущен на воду
28 марта 1987 г.	произведён физический пуск реактора
20 октября 1987 г.	первая ракетная стрельба корабля
5 ноября 1987 г.	на корабле поднят флаг ВМФ СССР
декабрь 1987 г.	прибытие корабля к месту постоянного базирования в губу Оленью
4 февраля 1988 г.	корабль включён в кампанию
22 апреля 1988 г.	корабль введён в состав сил постоянной готовности
30 мая – 25 августа 1989 г.	первый экипаж выполнил задачи первой в истории корабля боевой службы (командир — капитан 1 ранга Хандобин В.А, старший — начальник штаба дивизии капитан 1 ранга Дронов В.Н.)

3 ноября 1989 г. - 17 января 1990 г.	первая боевая служба второго экипажа, вторая в истории корабля (командир — капитан 1 ранга Трегубов О.А., старший — заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Макаров В.П.)
июнь – август 1990 г.	вторая боевая служба первого экипажа (командир — капитан 2 ранга Мелешко Н.Д., старший — заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Макеев В.М.)
октябрь 1990 г.	корабль посетил первый заместитель министра обороны СССР генерал армии Кочетов В.М.
ноябрь 1990 г. – январь 1991 г.	вторая боевая служба второго экипажа (командир — капитан 2 ранга Сизов Ю.Н., старший — заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Хахалин А.П.)
3 июня 1992 г.	корабль переименован в атомный подводный крейсер стратегического назначения
26 июля 1992 г.	на корабле впервые поднят Андреевский флаг
март 1993 г.	приказом ГК ВМФ расформирован первый экипаж корабля, все его полномочия перешли второму экипажу
июль 1993 г.	корабль перебазирован в составе дивизии в бухту Ягельную губы Сайда
январь – март 1994 г.	пятая боевая служба корабля (командир — капитан 1 ранга Сизов Ю.Н., старший — заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Хахалин А.П.)
18 апреля 1995 г.	подписан шефский договор с администрацией Тульской области

март – июнь 1996 г.	шестая боевая служба корабля (командир — капитан 2 ранга Сергеев С.А., старший — заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Лебедев В.М.)
13 ноября 1996 г.	посещение корабля инспекцией США в отношении боеголовок ракет согласно п. 6 ст. 11 Договора о СНВ
21 августа 1997 г.	приказом ГК ВМФ кораблю присвоено почётное наименование «Тула»
октябрь 1998 г.	корабль освящён протоиереем Тульской и Бечёвской епархии отцом Николаем
19 апреля 1999 г.	посещение корабля инспекцией США в отношении боеголовок ракет согласно п. 6 ст. 11 Договора о СНВ
июнь 2000 г. – май 2004 г.	плановый средний ремонт и модернизация корабля в ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка»
сентябрь 2004 г. – сентябрь 2005 г.	швартовые и ходовые заводские испытания корабля
7 декабря 2005 г.	корабль прибыл в бухту Ягельную после окончания среднего ремонта и модернизации
12 января 2006 г.	подписан акт о передаче корабля ВМФ
30 июля 2006 г.	корабль принял участие в параде кораблей СФ в День ВМФ на рейде г.Североморска
17 декабря 2007 г.	корабль выполнил успешный пуск ракетой «Синева» (Р-29РМУ2) из акватории Баренцева моря. Головная часть ракеты поразила цель на полигоне Кура на Камчатке в условленное время

<p>25 декабря 2007 г.</p>	<p>корабль выполнил успешный пуск ракетой «Синева» из подводного положения из акватории Баренцева моря. Головная часть ракеты поразила цель на полигоне Кура на Камчатке в условленное время</p>
<p>11 октября 2008 г.</p>	<p>корабль (командир капитан 1 ранга Кельбас С.П.) выполнил успешный пуск ракетой «Синева» из акватории Баренцева моря в рамках проверки готовности МСЯС (учения «Стабильность-2008») со стрельбой баллистической ракетой на увеличенную дальность. Впервые в истории ВМФ России стрельба производилась не по стандартному полигону Кура на Камчатке, а в район экваториальной части Тихого океана на рекордную дальность полёта 11547 км</p>
<p>4 марта 2010 г.</p>	<p>корабль выполнил успешный пуск ракетой «Синева» из акватории Баренцева моря</p>
<p>6 августа 2010 г.</p>	<p>корабль (командир капитан 1 ранга Храмов А.А.) осуществил успешный залп двумя ракетами «Синева» из акватории Баренцева моря по полигону Кура на Камчатке. МСЯС России выполнили такую задачу впервые после длительного перерыва</p>
<p>29 сентября 2011 г.</p>	<p>корабль выполнил успешный пуск ракетой РСМ-54М «Лайнер» (Р-29РМУ2.1) из акватории Баренцева моря по полигону Кура на Камчатке</p>

8 мая 2014 г.	в рамках плановой тренировки по управлению Вооружёнными Силами РФ под руководством Президента России Путина В.В. первый экипаж АПК СН «К-84» «Екатеринбург» (командир — капитан 2 ранга Семьянских Д.В.) с борта корабля выполнил успешный пуск ракетой «Синева» из акватории Баренцева моря по полигону Кура на Камчатке
5 ноября 2014 г.	корабль выполнил успешный пуск ракетой «Синева» из акватории Баренцева моря по полигону Кура на Камчатке
15 декабря 2014 г.	корабль прибыл в ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка» для планового среднего ремонта и продления сроков службы

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

Флагманский марш

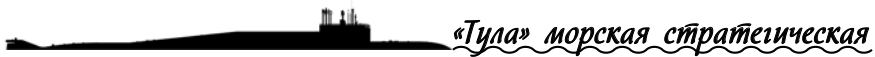
Музыка и слова А.Я. Розенбаума

У нежной тонкой руки
Украл платок свежий ветер,
И пеленою чёрный дым
Лёг над высокой волной.
Блистают тускло штыки
В лучах зари на рассвете,
Под звуки маршевой трубы
Идут матросы на бой.

Над морем тучи легли,
И враг коварен и злобен,
Но в вихре грянувшей грозы
Нас ждёт победы сладкий миг.
Идут матросы в поход,
И корабли бьёт в ознобе,
И дудки боцманской призыв
К орудьям нас устремит.

Мы в кильватерном гордом строю
Сбережём честь и славу свою.
Так веселей играй, труба!
И пусть горчит поцелуй на губах.

Защит прощальный наш крик
Морской суровою ниткой,
И в небо чайкой не рвануть
Ему из флотской груди.
Прощай, прощай, материк!
Ты проводи нас улыбкой.
Не скоро свидимся вновь...
А что там ждёт впереди?



«Тула» морская стратегическая

И вот сыграли «аврал»,
И командир встал на мостик,
«Славянка» с берега гремит,
И флагман вышел на рейд...

ЛИТЕРАТУРА

Буклет ОАО «Государственный ракетный центр имени академика В.П. Макеева». — С. 17.

Буклет Полвека в боевом строю. — Мурманск: ОАО МИПП «Север», 2007.

Бондаренко Александр. Возращение «Тулы». («На страже Заполярья», 8 февраля 2006 года).

Бондаренко Александр. И какой День подводника без шефов! («Северная субботняя газета», 26 марта 2003 г.).

Бондаренко Александр. Обещанного пять лет ждут («Новости закрытых городов», 3 — 9 декабря 2005 г.).

Города России: энциклопедия / Гл. ред. Г.М.Лаппо. — М.: Научное издательство «Большая Российская энциклопедия»; ТЕРРА — Книжный клуб, 1998. С. 478–482.

Гундаров Владимир. Ядерный трезубец страны. («Красная звезда», 14 августа 2004 г.).

Ильин В.Е. Подводные лодки России. Иллюстрир. справ. / В.Е. Ильин, А.И. Колесников. — М.: ООО «Издательство Астрель»; ООО «Издательство АСТ», 2002. — С. 235–245.; ил. — (Военная техника).

История отечественного судостроения. В пяти томах. Т. 5: Судостроение в послевоенный период (1946–1991 гг.) / А.М. Васильев, С.И. Логачев, О.П. Майданов, В.Ю. Маринин, А.Б. Морин, А.А. Нарусбаев, Ю.В. Скороход. — СПб.: Судостроение, 1996. — С. 293–294.

Костев Георгий. Ракетный патруль (зарождение и развитие подводных стратегических сил). («Красная звезда», 28 января 1994 г.).

Краснознамённая дивизия ракетных подводных лодок стратегического назначения. — СПб: типография ФГУП ЦКБ МТ «Рубин», 2006. — С. 24–25.

Морские стратегические ракетные комплексы. — М.: ООО «Военный Парад», 2011. — С. 101–104.

Подводные силы России. — М.: ООО «Военный Парад», 2006. — С. 266–268, 413–414, 477.

Подводный флот № 4 (специальный выпуск). — Мощью за Отечество. — СПб, 2000. — С. 42–43.

Подводный флот России. (Морская слава России. Глава 62/64, июль 2017). — С. 14, 30.

«Тула» принята в состав флота. («Океанская вахта», 12 января 2006 г.).

Флотоводец, воин и строитель. («Океанская вахта», 1 марта 2006 г.).

<http://www.atomic-energy.ru...khandobin-vladimir-alekseevich>

<http://www.deepstorm.ru> Проект 667БДРМ

http://www.defendingrussia.ru/a/komandir_apl_tula-intervju...

[http://www.ensiklopedya.ru/wiki/Тула_\(подводная_лодка\)](http://www.ensiklopedya.ru/wiki/Тула_(подводная_лодка))

<http://www.lukoil.ru>

<http://www.militaryrussia.ru> Статьи: Delta-IV

<http://www.muzruk.info?p=3064>

<http://www.nz-press.ru/poslednij-shans-bulavy-...>

<http://www.2008.nworker.ru/tag/tregubov>

<http://www.rufor.org/showthread.php?t=11171>

<http://www.tbshop.ru/metods/view12/>

<http://www.tulapressa.ru/2017/09/vlasti-tuly-podpisali-...>

<http://www.turkaramamotoru.com/ru/-162108.html>

<http://www.youtube.com/watch?v=xB6wwlONGlc>

http://www.youtube.com/watch?v=Wk3eo6SX_G8

<http://www.ru.wikipedia.org>:

- Гаджиево;
- Лебедько Владимир Георгиевич;
- Оленья Губа;
- Особенности национальной рыбалки;
- Палдиски;
- Сайда Губа;
- Тула (город);
- Тула (подводная лодка);
- Подводные лодки проекта 667БДРМ «Дельфин».

БОНДАРЕНКО Александр Иванович

«Тула» морская стратегическая

Подписано в печать 25.10.17. Формат 60х90/16.

Усл. печ. л. 9. Тираж 200 экз.

ООО «Инлайт». 140415, г. Коломна, ул. Левшина, д. 19

(496) 612-70-28