

ПОДВИЖНИКИ

Совсем не обязательно, чтобы тот, кто родился у моря, стал моряком и тем более подводником. В нашей стране на флот обычно приходили служить те, кто волн морских и в глаза не видел. Так и в экипаже нашей подводной лодки К-517, за исключением немногочисленных представителей города на Неве, служили всё больше парни из российской глубинки. Никто тогда и не думал, что с её борта в разные годы сойдут три Героя России, четыре адмирала, один доктор наук, один (на сегодняшний день) соискатель докторской степени и четыре кандидата наук, а из остальных офицеров проще назвать тех, кто не стал капитаном 1-го ранга...

Наш корабль был заложен на Адмиралтейском заводе Ленинграда 23 марта 1977 года под заводским номером 627. Он стал последним (седьмым) корпусом из серии многоцелевых атомных ракетно-торпедных подводных лодок 671РТ проекта. За счёт частичной модернизации и отлаженной технологии сборки наша лодка была уже более просторной (можно было свободно ходить по отсекам, не опасаясь расшибить себе лоб о торчащий в проходе клапан) и комфортной для «проживания».

Первым командиром К-517 стал капитан 2-го ранга Александр Яковлевич Чугунков — человек, пользовавшийся (и таковым оставшийся поныне) непререкаемым авторитетом и уважением. Он даже не командовал, а убеждал в необходимости того или иного действия, и это у него

*Владимир **ОВЧИННИКОВ**,
кандидат исторических наук*

НАСТОЯЩИЙ ЭКИПАЖ

Славная история К-517

хорошо получалось. Старпомом к нему был назначен капитан 3-го ранга Юрий Александрович Зеленский, ставший впоследствии первым командиром АПЛ «Комсомолец».

И я чуть было не попал на тот корабль. На стажировке на «К-517» зимой 1982 года меня отправили поработать в отдел кадров флотилии, куда с экипажа перевёлся командир группы автоматики ГЭУ Александр Емельянов. А когда я уже прибыл туда лейтенантом для распределения, то запомнивший меня офицер отвёл в сторону и «по знакомству» предложил пойти на новейший и единственный во всём ВМФ подводный корабль. Мне уже было выписано предписание на «Комсомолец», но, выйдя из отдела кадров, я остановился, подумал и вернулся обратно, заявив,

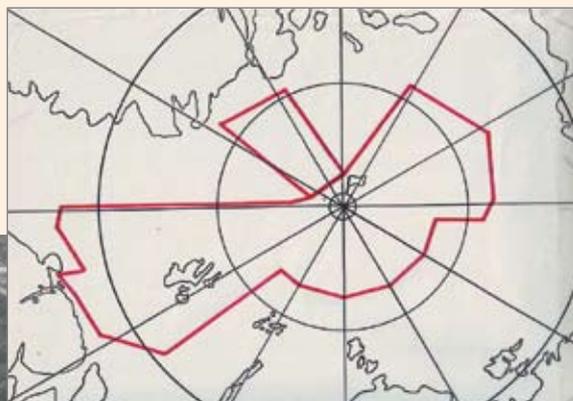
что пойду служить только на 517-ю. И это дало мне возможность сегодня писать эту статью...

Механиком (командиром БЧ-5) тоже был опытный моряк капитан 2-го ранга Иван Антонович Стадник. Я помню, как меня разыграли офицеры-управленцы, сказав, что он является автором романа «Война»¹. А тот, не моргнув глазом, подыграл им, заявив, что готов в любое время подписать авторский экземпляр...

Костяк экипажа 517-й составили молодые офицеры 1976 года выпуска. Сразу же после формирования экипаж был направлен на подготовку в учебный центр Обнинска, после чего все прибыли в Ленинград на достройку своего корабля.

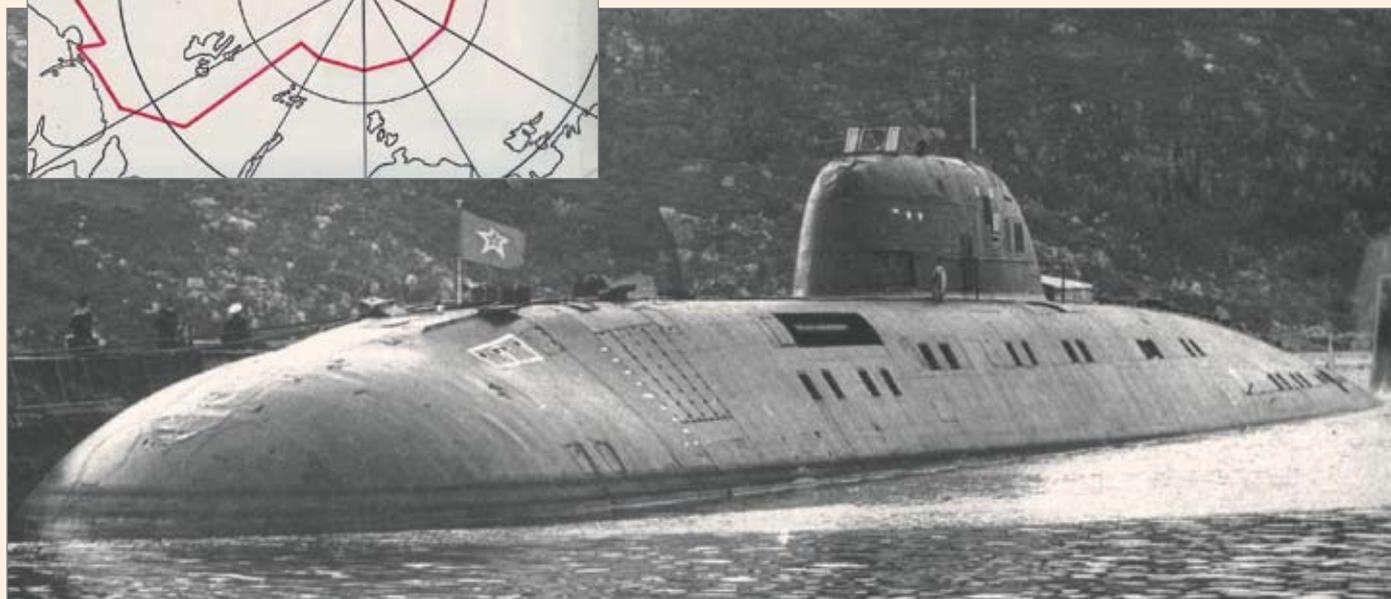
24 августа 1978 года лодка была спущена на воду и по внутренним водным системам переведена в Северодвинск для прохождения сдаточных испытаний, где 20 декабря на корабле был поднят Военно-морской флаг СССР, что по всем официальным канонам ознаменовало дату его «рождения». Но и после того, как 24 января 1979-го корабль вошёл в состав 33-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота, по установившейся «традиции», рабочие продолжали приезжать к месту постоянного базирования, в Западную Лицу, для проведения доработок. Вскоре после этого по состоянию здоровья Чугунков сдал корабль капитану 2-го ранга Равкату Загидуловичу Чеботаревскому. По моим воспоминаниям, человеком он был вдумчивым, уравновешенным.

Стоять у пирса кораблю долго не пришлось. После вхождения в линию на корабле испытали систему порохового продувания цистерн главного балласта (ЦГБ), что дало возможность лодке экстренно всплывать практически с любой глубины. По воспоминаниям участников, при экспе-



Маршрут похода на Полюс.
1981 г.
Из личного архива В. В. Колесниченко.

АПЛ «К-517» в губе Нерпичья.
1984 г.



риментальном всплытии ощущения были сродни поездке на скоростном лифте.

В июле 1980 года К-517 направили для выполнения задач боевой службы в Индийский океан. Старшим на борту был назначен капитан 1-го ранга Валентин Владимирович Протопопов, впоследствии Герой Советского Союза. Обогнув Африканский континент, подводная лодка благополучно подошла к острову Дахлак в Красном море (ныне принадлежит Эритрее). Можете себе представить, в каких условиях проходила эта первая автономка: за бортом + 35, воздух + 45, в энергетических отсеках под 70! Спасали только вентиляторы и смоченные в воде простыни. Однако новые впечатления от диковинной флоры и фауны перекрыли в памяти невыносимые условия пребывания в экваториальных широтах.

В 1981-м экипаж стал готовиться к выполнению специального задания Правительства СССР. Предстояло идти на Северный полюс. Несмотря на то, что наши первые атомоходы уже штурмовали его, новым кораблям предстояло решать более сложные задачи. 8 августа подводная лодка отошла от родного причала в бухте Большая Лопаткина и вышла в море, как было объявлено по корабельной трансляции, «для перехода по плану», о котором никто кроме командира и штурмана не знал (почему-то все думали, что снова пойдут в Африку). Впереди было 76 суток похода, 40 из которых подо льдами Арктики!

Лодка произвела 21 всплытие во льдах и 17 приледнений, в том числе 15 сентября всплыла в точке, близкой к географическому Северному полюсу. Наиболее запоминающимся событием для экипажа стали митинг и подъём флага на полюсе, а кроме того — блины и футбол: «механики» против «люксов». Мяч был изготовлен доктором Валерием Зеленовым из медицинских перчаток. Механики тогда выиграли 4:2, два гола были забиты моим товарищем — лейтенантом (впоследствии капитаном 1-го ранга) Володей Колесниченко.

Из экстремальных ситуаций врезалось в память срабатывание аварийной защиты реакторов и автономных турбогенераторов обеих бортов по «засолению» второго контура (подачи воды на парогенераторы). Серьёзность ситуации определяли два фактора: изрядно подразряженная аккумуляторная батарея и полная невозможность всплытия (готовились даже к подрыву льда боевой торпедой). В результате лодке пришлось полтора часа «висеть» на стабилизаторе глубины без хода. Особо хотелось бы подчеркнуть роль командира дивизиона движения капитана 3-го ранга Александра Валентиновича Шарпова в ликвидации последствий аварий-



Р. 3. Чеботаревский с членами походного штаба и командованием подводной лодки во время митинга на Северном Полюсе. 1981 г.

ной ситуации. С тех пор сигнал «Соль» на мнемосхеме пульта управления вызывал у операторов нашего корабля особенное внимание и тревогу.

За этот поход командир был удостоен ордена Ленина, а остальные члены экипажа награждены орденами и медалями. Когда все на корабле, включая матросов, ходили с боевыми наградами, это впечатляло!

Чеботаревский вместе с командиром 513-й, ныне вице-адмиралом, Анатолием Ивановичем Шевченко, который по сей день в качестве наставника водит командиров атомоходов «под лёд», стали самыми опытными подводниками по части подлёдных походов. Собственно говоря, этим двум людям мы обязаны тем, что походы наших многоцелевых атомоходов под лёд стали «плановыми».

В первой половине 1982 года К-517 совершил очередной поход уже в Средиземное море, которое затем станет основным местом несения боевых служб нашим кораблём.

Когда я прибыл на лодку в конце июля 1982 года, Чеботаревский уже готовился сдать должность капитану 3-го ранга Михаилу Васильевичу Моцаку. «Старый» командир, помня меня ещё курсантом, по-отечески пожелал успешно прохождения службы, а в дальнейшем при встрече всегда интересовался моими делами. К сожалению, Равкат Загидулович не дожил до наших дней. Став народным депутатом Верховного Совета РСФСР, а затем и Российской Федерации, контр-адмирал Чеботаревский в очередной поездке в Югославию 19 июня 1994 года скоропостижно скончался.

Со стажировки запомнил меня и старший помощник командира капитан 3-го

ранга Леонид Фёдорович Катухин, который не преминул заметить: «Если ты у меня курсантом с кукана сорвался, то лейтенантом куда не денешься». На самом деле он был хотя и нарочито строгим и где-то даже грубоватым, но справедливым начальником и очень толковым офицером. На нём фактически держался весь экипаж. Будучи трудоголиком, он терпеть не мог бездельников и любого рода беспорядок. В казарме дверь его каюты всегда была открыта. Праздно шатающихся офицеров он непременно останавливал и задавал вопросы по специальности. Горе тому, кто не мог правильно ответить...

Моё становление в экипаже проходило под командованием Моцака. Это был командир больших познаний и опыта (в том числе похода на нашем корабле). Он мог заменить на боевом посту практически любого офицера главного командного пункта. Обладал большой эрудицией, феноменальной памятью и потрясающей работоспособностью, но при этом командиром был достаточно жёстким. Как у нас говорили, «в близости к личному составу замечен не был». Он не стеснялся крепких выражений, на которые в запальчивости никогда не скупился. Однако, с другой стороны, благодаря этим выражениям личный состав любил, к примеру, смотреть с ним кинофильмы, потому как его смачные, ядрёные и язвительные комментарии значительно улучшали восприятие даже самого неинтересного фильма. Офицеры и мичманы часто ходили в кают-компанию не кино ради, а чтобы послушать командира в неформальной обстановке...

Экипаж прошёл с ним две боевые службы в 1982 и 1984 годах в Средиземном море. При нём лодка ежегодно подтверждала звание «отличный корабль», дважды выигрывала торпедные стрельбы на приз



Командир Ю. А. Сазонов в Центральном посту.
1987 г.



А. И. Опарин. 1990 г.



М. В. Моцак. 1982 г.

главкома, и ей было доверено по стилистике тех времён выступить инициатором социалистического соревнования на флотилии. А так как имя командира было закрытым, то в агитплакат попало имя «лейтенанта В. Овчинникова».

Партполитработа, соцсоревнование и прочие подобные мероприятия, на мой взгляд (да простят меня бывшие и «новообличённые» политработники), отнимали много времени и никак не влияли ни на боеготовность корабля, ни на боеспособность экипажа. Мы не нуждались в дополнительной пропаганде, ибо у каждого была твёрдая убеждённая в правоте своего дела. Мне кажется, что более преданных своей Родине людей, чем мы тогдашние, вообще не было. Но такова была система, и мы воспринимали всё как своеобразную ритуальную жертву, для того чтобы можно было заниматься реальным делом.

В первый мой дальний поход Моцак взял меня ещё не допущенным к самостоятельному управлению командиром реакторного отсека, причём вопреки принятому в таких случаях правилу — без дублёра. Мои коллеги Александр Дёгтев, Георгий Круглик, Павел Николайчик, Геннадий Блохин и другие, будучи старше меня на шесть лет, мало того что несли за меня вахту (за исключением Дёгтева — командира дивизиона движения), но ещё и возились со мной буквально как с сыном полка.

Я не мог не оправдать их доверия. Жертвуя сном и личным временем, зачёты сдал не за четыре, а за полтора месяца и в знак поощрения был допущен командиром к просмотру через перископ акватории Атлантического океана при выходе из Гибралтарского пролива, ради чего подводная лодка на минуту больше положен-

ного «висела» на перископной глубине. После того, как я оторвал глаз от окуляра, на вопрос командира: «Ну как?» — смог произнести только одно слово — «вода-а», что вызвало неподдельный смех окружающих офицеров.

Другим событием стало для меня всплытие в надводное положение в конце похода. Когда все дружно побежали на мостик — кто покурить, а кто подышать свежим воздухом, я пошёл в каюту, где по корабельной трансляции, из которой, кроме команд голосом вахтенного инженер-механика или командира БЧ-5, в течение 70 суток не издавалось никаких звуков, лилась незнакомая для меня песня Аллы Пугачёвой «Миллион алых роз». Я стоял и, как замороженный, смотрел на этот коричневый динамик...

Когда я был уже капитаном 2-го ранга, командиром БЧ-5 517-й, осенью 1992 года мы пришли из Гренихи в Западную Лицу на выгрузку оружия. Моцак к тому времени закончил Военную академию Генштаба и командовал 11-й дивизией. Я пригласил его на корабль. Мы прошли с 1-го по 8-й отсеки, поговорили с личным составом. С первых лет на корабле была традиция соблюдать в отсеках и на боевых постах идеальную чистоту, на что Михаил Васильевич обратил внимание. Но больше всего запомнился наш разговор в кают-компании, куда мы зашли попить чаю с начальником штаба 17-й дивизии капитаном 1-го ранга Александром Прокофьевичем Тесленко и командиром корабля, моим товарищем и одногодком по выпуску капитаном 2-го ранга Виктором Ивановичем Хорунжиным.

Время было беспокойное: завершался распад Союза с «разделом имущества». Как рассказал Михаил Васильевич, при

формировании ВМС Украины к нему прибыли эмиссары из Киева с предложением занять должность начальника штаба украинского флота. Его ответ нас потряс: «Ребята, меня с вами кроме фамилии и любви к салу ничего не связывает!»

Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1994 года за мужество и героизм, проявленные при исполнении воинского долга, Моцаку Михаилу Васильевичу было присвоено звание Героя Российской Федерации с вручением медали «Золотая Звезда» за № 80. Он стал первым Героем и вторым после Чеботаревского адмиралом, вышедшим с 517-й. Затем он занимал должности начальника штаба Северного флота и первого заместителя полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе.

Вторым Героем и третьим адмиралом, сошедшим с трапа нашего корабля, стал помощник командира Сергей Викторович Кузьмин, который сменил в этой должности ещё одного будущего адмирала — Олега Викторовича Алёшина. Кузьмин закончил службу в должности начальника управления боевой подготовки ВМФ в звании вице-адмирала, а Алёшин — заместителя начальника Военно-морской академии им. Н. Г. Кузнецова по учебной и научной работе в звании контр-адмирала.

Я бы не сказал, что у нас на корабле был какой-то особенный дух или микроклимат. Отличаем, пожалуй, было только то, что экипаж формировался в основном молодыми лейтенантами, а потому стандартная для нашего флота градация членов экипажа на «люксов» и «механиков» была по максимуму нивелирована. А реальная боевая работа по-настоящему



В. Д. Овчинников. 1982 г.



Л. Ф. Катухин. 1982 г.



О. В. Алёшин. 1982 г.

сплотила и сдружила экипаж, и эта дружба сохраняется поныне.

Другой отличительной особенностью нашего экипажа был значительно более высокий уровень профессиональной подготовки, чем на других кораблях дивизии. Однажды произошёл курьёзный случай. На корабле капитана 2-го ранга В. А. Терёхина из-за нарушений правил эксплуатации взорвалась аккумуляторная батарея, и весь личный состав срочной службы был направлен к нему для расчистки 1-го отсека. Командир сделал замечание нашему старшине 1-й статьи Алексею Талашову: «Кто вас учил так убирать палубу?» На это боец, не задумываясь, с вологодским прямодушием ответил: «Нас учили не взрывать аккумуляторную батарею!», за что немедленно с соответствующими эпитетами был выпровожен к себе на корабль, хотя очевидно, что матрос был прав...

В 1986 году при выходе лодки из судоремонтного завода на ходовые испытания в системе 2-го контура (подачи воды на парогенераторы) правого борта из-за нарушения технологии сборки клапана на напоре насоса высокого давления, навешенного на вал турбогенератора, вырвало прокладку. Вода (бидистиллят) под давлением 70 атмосфер стала стремительно уходить из системы и буквально распыляться по турбинному отсеку, в том числе заливать распределитель самого турбогенератора.

В столь экстремальной ситуации сразу сообразить, что делать, тоже было довольно сложно. Некоторых, что называется, просто заклинило. Запаса питательной воды явно не хватало для восполнения утечки. Испаритель (опреснитель) также не мог справиться с такой потерей, а потому был просто остановлен. Отчётливо

наметилась перспектива перегрева и возможного подплавления тепловыделяющих элементов реакторов корабля.

С объявлением аварийной тревоги в турбинный отсек сразу же прибыли начальник электромеханической службы дивизии капитан 2-го ранга Борис Александрович Зверев² и командир БЧ-5 капитан 2-го ранга Владислав Альфредович Бейнарлович. Оба были исключительно грамотные офицеры с академическим образованием, но я понял, что и они не знали, что в такой ситуации делать. На механике просто лица не было. Несмотря на то, что самым ругательным выражением у него было слово «гадство», он сидел на БП-55, хлопал себя ладонями по коленям и повторял: «Ну, всё!» Мне 26 лет, и это был мой первый выход в море в должности командира дивизиона движения. В уме я прикинул возможное развитие событий и про себя подумал: «Действительно».

Надо было принимать срочные меры. Для локализации аварии следовало попытаться как можно быстрее отключить аварийный участок и разобщить борта паротурбинной установки по водяным трубопроводам при сохранении работоспособности установки неаварийного борта. Но подобного никто никогда не делал, а старшие по возрасту операторы, прошедшие поход на Полюс, говорили мне, что это вообще невозможно. Однако глаза боятся — руки делают, да и выхода другого не было.

Под сплошным потоком воды я проскочил на пульт управления. Разъясняя обстановку командиру корабля (капитану 2-го ранга Евгению Николаевичу Кудрявцеву) и спрашивать разрешение на дальнейшие действия уже просто не было времени. Вместо этого по «Каштану» я дал в

центральный пост команду (и тут было не до субординации) на запуск дизель-генератора. В центральном в тот момент находился, пожалуй, самый опытный человек в нашем экипаже — командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга С. М. Плакунов. Он правильно понял ситуацию и без лишних слов стал предпринимать необходимые действия.

Для восполнения потери воды в системе немедленно была дана команда на подачу обычной пресной питьевой воды. Для этого, правда, пришлось отключить один из двух солемеров с целью блокировки сигнала аварийной защиты реактора и турбогенератора по «соли». Но всё же, порциями проходя через ионообменные фильтры, вода на выходе соответствовала необходимым параметрам.

По всем технологическим правилам так поступать было нельзя. Подобный режим предусматривался только для аварийного расхолаживания (проливки) реакторов, но никак не для обеспечения работы одного борта и вывода из действия второго. А что было делать? Я тогда подумал, что лучше загубить фильтры, чем реакторы!

Далее приступили к отключению аварийного участка. Я до сих пор с благодарностью вспоминаю своих молодых офицеров и мичманов: Игорь Кунихин и Валера Печко, Николай Логинов и Александр Лопатников уверенно выполнили свою работу. Грамотными и быстрыми действиями они обеспечили и отключение аварийного участка, и подачу воды на работающий борт и на расхолаживание выводимой из действия установки.

В результате мы не только не допустили, мягко говоря, неблагоприятного развития событий, но и обеспечили электропитание

без использования резервных и аварийных источников и ход корабля. Это, конечно, была не столь драматичная ситуация, чем та, что произошла подо льдами Арктики в 1981-м (у нас, по крайней мере, был путь к спасению), но поволноваться всё же пришлось.

С крейсерской скоростью лодка вошла в Кольский залив и мимо встречающих нас морских буксиров, предназначенных для нашей аварийной буксировки, прошла в акваторию завода.

После того как мы ошвартовались, приняли питание с берега и планово вывели установку из действия, командир БЧ-5 подошёл ко мне, пожал руку и сказал «спасибо», назвав по имени и отчеству. Его уже давно нет в живых, но я до сих пор ощущаю тепло его руки и помню его проникновенные слова. Мы тогда оба, как никто другой в экипаже, отчётливо понимали, что, казалось бы, неминуемо должно было произойти и не произошло.

Вот это всё в совокупности и называется настоящим экипаж!

Слава Богу, за всю историю нашего корабля, ни один человек на нём не погиб и даже не пострадал!

С окончательным переводом лодки в состав 24-й дивизии 3-й флотилии, базировавшейся в Гаджиево, в начале 1987 года экипаж стал заметно обновляться. Многие, в основном мичманы, остались на прежнем месте, не желая расставаться с обустроенным бытом. Не всем, однако, сопутствовала удача. Наш техник БЧ-4 Юра Бродовский, замечательный парень, с которым мы близко сошлись на почве любви к фотографии, перешёл служить на «Комсомолец» и впоследствии вместе с кораблём погиб...

После выхода из завода 517-й стал командовать капитан 2-го ранга Юрий Антонович Сазонов — человек достаточно резкий, но отходчивый и незлопамятный. При нём на корабле установился, пожалуй, оптимальный режим службы, когда командиры подразделений полностью распоряжались своими подчинёнными. Никого без особой нужды не держали до ночи на службе, просто так не вызывали в выходные дни. Мы стали чаще собираться семьями (почему-то, как правило, у меня дома, причём, учитывая начавшуюся борьбу с пьянством, без спиртного) и выезжать на природу.

В это же время в экипаж стали приходиться и новые люди. Среди них были Юрий Станиславович Малахов, ныне начальник отделения сосудистой хирургии Центрального военно-морского госпиталя, заслуженный врач РФ, доктор медицинских наук, который проявил себя в первом же дальнем походе, где ему пришлось проводить операцию по удалению аппендикита



Ю. С. Малахов проводит операцию в море.
1987 г.

у капитана 3-го ранга Петра Сергеевича Гапоненко. Малахов, в свою очередь, сменил Анатолия Сергеевича Попова — будущего главного трансфузиолога ВМФ, заслуженного врача РФ, кандидата медицинских наук.

Вместо «старых» управленцев и специалистов автоматики пришли Олег Васильев, Александр Легков, Сергей Горицкий и Николай Артющенко (ныне капитан 1-го ранга, главный инженер инспекции МО РФ по ядерной безопасности на Северном флоте). Это было уже несколько другое поколение, с иными взглядами на жизнь и службу, с которыми мы успешно продолжали решать не менее сложные задачи, в том числе по несению боевой службы в высоких широтах.

В начале 1990 года какому-то очень умному руководителю пришло в голову перевести лодки нашего проекта из 24-й в «умирающую» 17-ю дивизию. Придя в Грехиху, некоторое время нас не покидало ощущение дежавю, как будто мы вернулись в «застойные» времена. Создавалось впечатление, что мы попали не в дивизию подводных лодок, а в кавалерийский полк, потому как командиры только и делали, что «размакивали шашками».

Например, каждый вышестоящий начальник считал своим долгом упрекнуть меня в том, что я занимаюсь исследованием жизни и деятельности русского адмирала Фёдора Фёдоровича Ушакова и пишу о

нём исторические очерки. Причём всё, что было не досказано охотникам, рыбакам, автолюбителям и сторонникам разгульной жизни, доставалось мне. По мнению командования, моё хобби никак не сочеталось с высокой должностью инженер-механика атомохода. Чего стоит высказывание командира дивизии капитана 1-го ранга Евгения Витольдовича Гатчинского на одном из выходов в море: «Историческую сущность пора забыть. Улькнемся на глубину — никто про нас исторические очерки писать не будет!»

Было, правда, одно исключение. Когда я подарил свою книгу заместителю командующего 11-й флотилии контр-адмиралу, впоследствии адмиралу, Вячеславу Алексеевичу Попову, то он, принимая подарок, сказал: «Почту за честь!»

Несмотря на все искусственно созданные трудности, из Грехихи мы дважды успешно совершили походы в Средиземное море, поведя «за нос» наших «партнёров» у Британских островов. За первый из походов наш командир капитан 2-го ранга Александр Иванович Опарин был награждён орденом Красной Звезды, а автор статьи получил медаль «За боевые заслуги»³. Однако, в отличие от многих из нас, Александр Иванович не остановился на достигнутом: перейдя к новому месту службы, за мужество и героизм, он ещё трижды награждался орденами и в конечном итоге стал Героем Российской Федерации!

А наше дело после его ухода стало совсем «швах». Корабль, не прослужив и 15 лет, был выведен из боевого состава ВМФ и отправлен в отстой. Это дало моральное право взять исторический журнал корабля и сделать в нём запись: «На основании директивы ГК ВМФ № ___ от 30 июня 1993 г. АПЛ «Б-517»⁴ выведена из боевого состава ВМФ В ТЕХНИЧЕСКИ ИСПРАВНОМ СОСТОЯНИИ! Командир БЧ-5 в/ч 26982 капитан 2 ранга В. Овчинников». В феврале 2005-го нашего корабля, прошедшего не одну сотню тысяч миль и 10 боевых служб, не стало... Он был утилизирован на судоремонтном заводе «Звёздочка» в Северодвинске.

Но члены экипажа всех поколений, где бы они не служили и не жили потом, продолжают поддерживать друг с другом тесные связи и по мере возможности собираться вместе — вспомнить пройденное, помянуть ушедших, поддержать друг друга и просто пообщаться, потому как однажды рождённое подводное братство — это навсегда!

Примечания

1. Речь идёт о писателе Иване Стаднюке — авторе романа «Война». — *Ред.*

2. Я с особой теплотой всегда вспоминаю этого человека, считая его своим учителем, и горжусь тем,

что командующий 3-й флотилией контр-адмирал, впоследствии адмирал, И. Н. Литвинов за публично высказанное мною мнение об уровне подготовки наших подводников назвал меня «зверевским отродьем».

3. В подводном флоте почему-

то не было принято, за редким исключением, награждать офицеров, если они не погибли, выполняя воинский долг. Спасибо А. И. Опарину.

4. 3 июня 1992 г. отнесена к подклассу АБПЛ и переименована в Б-517.