

Мормуль Н.Г.

Обреченные на безвестность

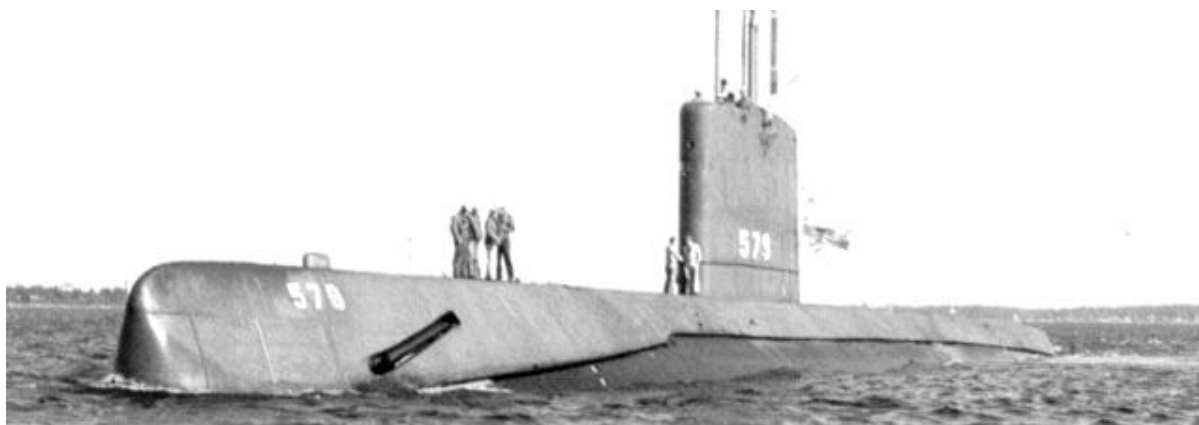
Братская могила – океан



24 февраля 1968 года дизельная подводная лодка Тихоокеанского флота с экипажем более 100 человек и тремя баллистическими ракетами на борту, вышла в Тихий океан на боевую службу и... исчезла.

Советская пресса хранила гробовое молчание, и даже морским офицерам Тихоокеанского флота было запрещено вести какие-либо разговоры на эту тему. Между тем с начала марта по май 1968 года проводилась невиданная по размаху и секретности поисковая операция, в которой были задействованы десятки военных кораблей, суда морского и рыболовного флота, самолеты и вертолеты. Однако не удалось обнаружить ни лодку, ни каких-либо признаков катастрофы.

Взрыв от разрушения корпуса лодки на глубине был зафиксирован донными акустическими системами ВМС США. Затопление "К-129" около острова Гуам замечено с орбиты американским спутником-шпионом. Таким образом, командование ВМС США и ЦРУ практически сразу получили сведения о точном месте гибели подводной лодки: 40°00' с.ш. и 180°00" в.д., впрочем, у этой осведомленности могли быть и другие корни. Среди множества существующих сегодня версий о причине гибели "К-129" одна заслуживает особого внимания: возможно лодка столкнулась с американской субмариной слежения.



USS Swordfish.

Это могла быть “Суордфиш” (типа “Скейт”), которая через три дня после гибели “К-129” прибыла на базу в Йокосука (Япония) с повреждением ограждения боевой рубки. В этом случае американцы, естественно, просто не могли не знать точных координат.

В июне 1968 года, убедившись, что советские спасательные службы прекратили поиски погибшей лодки, ВМС США и ЦРУ приступили к осуществлению секретной операции по обнаружению и подъему “К-129”. Их интерес был очевиден: получить доступ к советским баллистическим ракетам, шифрам, кодам, системам связи, управления, технологиям строительства прочного корпуса и т.п. Дизельных подводных лодок проекта 629 (по классификации НАТО - “GOLF”) в Советском Союзе было построено 23 единицы. Головная “К-96” вступила в состав ВМФ в декабре 1959 года. Корабли этого проекта имели следующие тактико-технические данные:

Водоизмещение — 3 533 тонн

Длина - 98 метров

Глубина погружения - 300 метров

Дальность плавания - 27000 миль

Автономность - 70 суток

Экипаж - 59 человек

Количество ракет – 3

Многие модернизировались, на них отрабатывались новые ракетные комплексы и вооружение. Однако, к моменту гибели “К-129” большинство узлов спецбоеприпасов было снято с производства и в новых типах оружия они не использовались. Что же касается шифров и блоков кодирования, то после исчезновения субмарины все документы на флоте были заменены.

В ВМФ СССР пришли к убеждению, что лодка затонула и экипаж погиб. Родственникам подводников сообщили об их смерти, на территории базы

подводных лодок заложили камень для установки памятника. Казалось бы, в деле навсегда поставлена точка. Но, как выяснится спустя шесть лет, не для всех.

В 1974 году военно-морские силы и ЦРУ США поднимут с глубины 5000 метров, так и не найденную тогда нами, “К129”. Ее обнаружило американское научно-исследовательское судно и, к удивлению специалистов, внешне субмарина почти не пострадала, хотя пережила взрыв, погружение на чудовищную глубину и удар о каменистый донный грунт.

Операция по подъему с помощью поискового судна “Мизар” и судна “Гломар Эксплорер” со специальной баржей началась в мае 1974 года. Строительство огромного сооружения с мощными гидравлическими лапами для захвата лодки, корабля-базы, для осуществления подъема лодки, а также подготовка персонала, велись в условиях строжайшей секретности. Настоящая цель длительных приготовлений во всей Америке была известна лишь троим - Президенту Ричарду Никсону, директору ЦРУ Уильяму Колби и финансирующему миллиардеру Ховарду Хьюзу. Стоимость операции составила более полумиллиарда долларов, подъем длился 40 суток.

В июле-августе (точнее не скажу) лодку подняли. И в то время, как весь мир обсуждал эту грандиозную по масштабам и технической сложности операцию, советская печать хранила возмутительное молчание. Складывалось впечатление, что страна просто отказалась от своих граждан, которых послала охранять безопасность своих границ. Ведь СССР достаточно было опубликовать в “Извещениях мореплавания” или в открытой печати сообщение о гибели лодки с примерным указанием района, - и ни одна другая страна не имела юридического права поднять лодку! Но, если такого сообщения не сделано, имущество считается бесхозным...

Однако в СССР гибель подводников официально не зарегистрирована. На патрулирование лодка направлялась в крайней спешке, с отзывом офицеров из отпусков и приписыванием ряда подводников, не входящих в постоянный экипаж. Даже список личного состава, выходящего в море, не был заверен. В справках, выданных семьям погибших подводников ЗАГСом города Петропавловска-Камчатского, в графе “причина смерти” выведены кощунственные, бесчеловечные слова: “признан умершим...”. Родственники до сих пор не могут добиться назначения пенсий.

Единственное, что сделала Родина для своих защитников - после подъема лодки МИД СССР направил Госдепартаменту США ноту, в которой обвинял американцев в нарушении международного морского права (подъем со дна океана чужого корабля) и в осквернении братской могилы погибших моряков. Однако, ни то, ни другое утверждение не имели под собой никаких правовых оснований.

Русских моряков хоронили американцы

Зарубежная пресса шумно и многословно освещала беспрецедентную операцию по подъему затонувшей советской подлодки. Однако, зачастую, сообщения были весьма противоречивыми. По одним данным, уже у самой поверхности корпус субмарины переломился, и кормовая часть погрузилась обратно в пучину. По другим, поднять удалось все три части развалившейся лодки.

Столь же взаимоисключающими были и сведения по поводу экипажа. По прошествии шести лет все подводники, как утверждал один из участников работ, “выглядели только что утонувшими”, и найдены тела многих членов экипажа, большая часть которого в момент гибели лодки находилась в первом и втором отсеках. Возможно, что свободные от вахты моряки смотрели кинофильм или проводили собрание. Другие газеты говорили лишь о восьми подводниках... По одним сведениям, погибшие были погребены в океане с отпеванием на русском и английских языках, под звуки траурного салюта и гимна СССР, по другим - на суше, на американской территории... Как бы то ни было, советская лодка была поднята американцами, именно они и захоронили русских моряков.

Думаю, при всей разногласии зарубежных средств массовой информации небезынтересно знать, что же, собственно, рассказывали в 1974 году своим читателям западные газеты и журналы?..

Журнал “Тайме”. *Все началось с ЧП. В марте 1968 года в северо-западной части Тихого океана советская подводная лодка всплыла для подзарядки батареи. Произошел взрыв, причиной которого, возможно, стала искра, воспламенившая газы в корпусе. Прежде чем кто-либо из экипажа успел спастись, лодка погрузилась на дно океана, на глубину примерно трех миль. Но не в неизвестную могилу легла она. ВМС США удалось засечь, используя соответствующую аппаратуру, последнюю агонию подводной лодки... Советский ВМФ был не столь удачлив. Группа советских кораблей вела поиск пропавшей лодки далеко от мест происшествия.*

Агентство ЮПИ. *Советские дипломаты выражают свое недовольство по поводу того, что тела, личные вещи русских моряков, поднятых ЦРУ с подводной лодки, не были возвращены ближайшим родственникам.*

Советская пресса не сообщила своим читателям об обнаружении ЦРУ русской подводной лодки, хотя передачи “Голос Америки” последнее время не глушились. Причина замалчивания русской прессой этого факта, по мнению наших советских собеседников, следующая: это может вызвать антиамериканские чувства и отрицательно повлиять на процесс разрядки напряженности. Ведь русский руководитель Леонид Брежнев должен приехать этим летом в Вашингтон для встреч с Президентом Фордом.

Опрошенные русские не критикуют саму операцию “Дженифер” как таковую. Но, наоборот, они отзываются о ней с восхищением, как о “прекрасно

выполненной с технической точки зрения”. Русские выразили лишь недовольство тем, как поступили с телами их соотечественников. Один из них заявил: “Если бы мы обнаружили вашу лодку в районе Мурманска, то мы возвратили бы тела”. Русские не удовлетворены теми объяснениями, что перезахоронение тел было произведено в полном соответствии с существующими в советском ВМФ правилами. И хотя были сделаны кино- и фотосъемки, запечатлевшие эту церемонию, по всей видимости, они так и не были отправлены в Москву.

“Вашингтон пост”. По заявлению специалистов в области международного морского права, затонувшее в международных водах судно, может быть поднято тем, кто раньше к нему успеет. Однако, они признают, что в случае с советской подводной лодкой существуют сомнения и неясности, так как пока мало прецедентов (если они вообще были) предъявления прав на спасение военного корабля другой страны...

Правительственные круги США заявили, что попытка ЦРУ поднять затонувшую русскую подводную лодку может повлечь некоторые последствия, аналогичные тем, какие имели место при инциденте с самолетом У-2.

В 1960 г., после того, как самолет У-2 был сбит над территорией Советского Союза, а пилот захвачен в плен, СССР заявил протест и отменил встречу, назначенную между Эйзенхауэром и Хрущевым. Официальные американские лица заявили, что Советский Союз тогда вовсе не собирался делать такой решительный жест, однако был вынужден: ведь Эйзенхауэр открыто признал факт шпионского полета У-2!

В настоящее время необходимо соблюдать определенную деликатность, чтобы избежать действий, могущих поставить Москву в аналогичное положение. Это объясняет политику, проводимую администрацией США с тех пор, как органы печати опубликовали сообщение о действиях ЦРУ по подъему подводной лодки. До настоящего времени не происходило публичного обсуждения каких-либо дипломатических осложнений. По словам одного высокопоставленного американского чиновника, русские, возможно, хотят, чтобы все закончилось, само собой.

Есть и другие причины, объясняющие их молчание: обыкновение не сообщать о трагических событиях у себя. Советский Союз никогда публично не сообщал о гибели подводной лодки в 1968 году. Чтобы теперь заявить публичный протест против американской попытки поднять лодку, придется признать и сам факт ее гибели.

Агентства “РЕЙТЕР”. Директор ЦРУ Уильям Колби на днях сделал заявление, что Центральное разведывательное управление готовится предпринять подъем со дна океана остатков подводной лодки, несмотря на то, что это строго секретная информация в результате кражи документов из сейфа, находящегося в управлении фирмы, стала известна широким кругам.

В Вашингтоне выразили сомнение в том, что может быть предпринята вторая попытка по поднятию остатков подводной лодки.

Агентство ЮПИ. Судно “Гломар Эксплорер”, зафрахтованное в интересах ЦРУ, подняло часть русской подводной лодки со дна Тихого океана. Успешно подняты две торпеды с атомным зарядом и тело специалиста по атомному оружию, со специальным журналом.

“Гломар Эксплорер” планирует для отправки на место катастрофы этим летом для поднятия остальной части подводной лодки и ракеты с атомной боеголовкой. Две торпеды с атомным зарядом, а также журнал, который молодой офицер держал в руках, были подняты вместе с носовой частью лодки. Тело офицера, согнутое в положении лежащего в койке, так хорошо сохранилось, что в ЦРУ были в состоянии выяснить его личность.

Журнал был первым документом, свидетельствующим, что это была атомная лодка типа “Гольф”.

“Нью-Йорк тайме”. Директор ЦРУ запросил государственный секретариат США, будет ли дана возможность, для принятия дальнейших мер по подъему обломков подводной лодки. Ответ пока не ясен.

Радиовещательная компания “Нейшинл бродкастинг компания”. США провели по крайней мере четыре секретные операции по поднятию затонувшего советского военного оборудования. Поднятие части лодки в августе 1974 года было последней из серии операций. Считают, что кроме ЦРУ в это мероприятие вовлечена какая-то другая организация.

Шифраторы и расшифрованная информация на борту советской затонувшей подводной лодки могли бы оказаться очень ценными для американских экспертов для расшифровки сверхбыстродействующих передач, которые велись между штабом Тихоокеанского флота во Владивостоке и подводными лодками, находившимися на патрулировании до момента гибели данной лодки.

“Вашингтон пост”. В результате проведенных работ по поднятию лодки добыт удивительный материал. Обе торпеды подняты на поверхность и погружены в специально оборудованную баржу с целью маскировки от иностранных судов. Операция по поднятию лодки будет продолжена в дальнейшем. Если она пройдет успешно, то ЦРУ овладеет всеми кодами, шифровками, схемами машин управления подводным кораблем. Полученная информация поможет ЦРУ раскрыть секрет советского радиообмена, устаревшие торпеды с ядерными боеголовками доставят бесценную информацию о советской технологии.

“Лос-Анджелес таймс”. В опровержение предыдущих сообщений выяснилось, что ЦРУ не удалось извлечь две ядерные боеголовки торпед, затонувших в Тихом океане советской подводной лодки. Из тех частей, что были извлечены, очевидно: ядерные боеголовки были на борту подводной лодки, но сами

боеголовки подняты не были. Наличие торпед с ядерными боезапасами установлено путем анализа остатков, обнаруженных на поднятых частях подводной лодки.

ЦРУ планирует продолжить операцию по извлечению частей подводной лодки в этом году, для чего в настоящее время модифицируется специальное оборудование, использовавшееся в прошлой операции”.

Мы, разумеется, тоже реагировали на “секретную” операцию ВМС и ЦРУ США. Но в своих умозаключениях по всему свету не трезвонили. Высшие военные чины СССР обменивались информацией в тишине кабинетов.

ОБЗОР ГЛАВНОГО ШТАБА ВМФ СССР ПО СОСТОЯНИЮ ПЛ “К-129”

“Учитывая, что гибель подводной лодки произошла на глубине более пяти тысяч метров, спецбоезапасы должны быть разрушены и определить по ним полную их характеристику не представляется возможным. Если специалистам США удалось поднять боеголовки, максимум информации при неполном разрушении спецбоезапасов будет следующим:

- общий уровень боеприпасов ВМФ на начало 60-х годов
- физические и технические решения, заложенные в конструкцию зарядов
- конструкция отдельных узлов боеприпасов
- количество боеприпасов на подводных лодках ВМФ этого проекта”

Начальник направления Главного штаба ВМФ капитан I ранга Л.Зайцев.

СПРАВКА О СОХРАННОСТИ ТРУПОВ ЭКИПАЖА ПЛ “К-129” И ВОЗМОЖНОСТИ ИХ ОПОЗНАНИЯ

Исходя из имеющихся о чрезвычайном происшествии данных, можно предположить, что трупы членов экипажа находятся в такой степени сохранности, которая позволит произвести опознание (идентификацию) их личности.

Это подтверждается опытом по подъему подводной лодки с глубины 270 метров. После пребывания ее на глубине в течении семи лет трупы сохранились и опознание их было возможным.

Начальник медицинской службы ВМФ генерал-майор медслужбы Е.Иванов.

... В октябре 1992 года директор ЦРУ Р. Гейтс во время встречи с Б. Ельциным передал Президенту России материалы, касающиеся гибели “К-129”. Гейтс информировал Президента, что летом 1974 года специально построенное американское судно водоизмещением 36 000 тонн подняло носовую часть советской подводной лодки, затонувшей в марте 1968 года в северном районе Тихого океана. В лодке были обнаружены останки шести погибших, трое из них

имели удостоверения личности: Виктору Лохову, Владимиру Костюшенко и Валентину Носачеву в момент гибели было по 20 лет. Остальных опознать не удалось.

Церемония погребения была снята американцами на пленку на тот случай, если русские попытаются обвинить американцев в неуважении к погибшим.

Погребение соответствовало нашему ритуалу. Их все еще ждут.

В апреле 1998 года я встретил в Санкт-Петербурге сына командира “К-129” капитана 1 ранга Владимира Ивановича Кобзаря.

“С 1982 года, - рассказал мне Андрей Владимирович Кобзарь, - я безуспешно пытаюсь получить хоть какую-нибудь информацию о судьбе отца. Неоднократно обращался в различные инстанции: в Московский горвоенкомат, в Главное управление кадров Министерства обороны с просьбой сообщить хотя бы ту информацию, которая рассекречена по прошествии стольких лет. В основном мне отвечали уклончиво. Неужели мы не имеем права знать правду?! Просил я и о том, чтобы мне передали на хранение, как дорогую память, отцовский орден “Красной Звезды”, который он не успел получить перед выходом в море в последний поход. И только в 1985 году, после обращения к Председателю Верховного Совета СССР просьба была удовлетворена...”

Сын погибшего командира подводной лодки любезно позволил мне снять копию с письма старшины 2 статьи В. Лисицына тоже служившего на “К-129”. Это письмо Владимир Лисицын написал своим родителям за два дня до выхода в море. Володя окончил политехнический техникум и по призыву в армию был назначен на подводную лодку, на лодке его определили в ракетную боевую часть - вычислителем. Дело шло к демобилизации и предполагалось, что это его последний выход в море. К сожалению, поход, действительно, оказался последним...

“Скоро меня здесь не будет, — пишет старшина маме, Антонине Яковлевне и отцу Владимиру Леонидовичу, — так что письма пока мне не пишите. Месяца через два я сам о себе дам знать. У нас уже составили списки на демобилизацию. Грозятся где-то в мае-июне демобилизовать. Посмотрим, что у них получится из этого. У меня к вам просьба узнать, какие специальности есть в УПИ и какие документы нужны для поступления. Меня интересуют специальности, связанные с вычислительными машинами. Ну вот, кажется, и все. Бегу на корабль. За меня не беспокойтесь. Все должно быть хорошо. Скоро увидимся. До свидания. Целую, Владимир: 22.02.1968”.



А эта фотография российского моряка-подводника с дизельной ракетной подводной лодки “К-129”. Снимок этот вручил в 1994 году Евгению Примакову, тогда директору службы внешней разведки России американский сенатор Р. Смит. Фотография отпечатана с одного-единственного уцелевшего негатива фотопленки, которую американцы обнаружили на борту носовой части подлодки после ее подъема с глубины в 1974 году.

Спустя восемнадцать лет, как негатив оказался в Америке, газета “Известия” подробно рассказала о трагедии “К-129”. “Известия” писали, что для этой цели ЦРУ и ВМС США провели беспрецедентную операцию, с использованием самых последних достижений науки и техники, но всю лодку поднять так и не смогли. Дескать она разломалась пополам при подъеме на глубине 2 700 метров. Сообщила газета и о том, что американские моряки захоронили поднятых ими погибших россиян со всеми воинскими почестями, которые предусматривал ВМФ СССР. Засняли этот ритуал на видеопленку и еще в октябре 1992 года передали ее России. До сих пор имена и фамилии всех погибших неизвестны. По одним данным их было в составе экипажа 78, по другим - 105, по третьим - 129 ... И многие в Петропавловске - Камчатском и других российских городах до сих пор ждут своих пропавших без вести сыновей и братьев.

Мы не знаем фамилию моряка, запечатленного на снимке. По номеру на его рубашке видно, что он из БЧ-3 - минно-торпедной боевой части. Кто знает и помнит его - отзовитесь...

Поскольку полные списки погибших на “К-129” моряков не опубликованы, я считаю своим долгом указать в этом скорбном перечне максимум данных о каждом из членов экипажа. Буду очень признателен, если читатели помогут откорректировать возможные неточности или разночтения, которые, увы, имеют место и спустя три с половиной десятилетия после катастрофы “К-129”.

Список членов экипажа подводной лодки “К-19”, погибших 8 марта 1968 года.

Штатный офицерский состав:

1. КОБЗАРЬ Владимир Иванович, 1930 года рождения, капитан I ранга, командир подводной лодки.
2. ЖУРАВИН Александр Михайлович, 1933 года рождения, капитан II ранга, старший помощник командира лодки.
3. ЛОБАС Федор Ермолаевич, 1930 года рождения, капитан III ранга, зам. командира лодки по политической части.
4. МОТОВОЛОВ Владимир Артемьевич, 1936 года рождения, капитан III ранга, помощник командира лодки.
5. ПИКУЛИК Николай Иванович, 1937 года рождения, капитан-лейтенант, командир БЧ-1.
6. ДЫКИН Анатолий Петрович, 1940 года рождения, лейтенант, командир электронavigационной группы БЧ-1.
7. ПАНАРИН Геннадий Семенович, 1935 года рождения, капитан III ранга, командир БЧ-2.
8. ЗУЕВ Виктор Михайлович, 1941 года рождения, капитан-лейтенант, командир группы управления БЧ-2.
9. КОВАЛЕВ Евгений Григорьевич, 1932 года рождения, капитан III ранга, командир БЧ-3.
10. ОРЕХОВ Николай Николаевич, 1934 года рождения, инженер-капитан III ранга, командир БЧ-5.
11. ЖАРНАКОВ Александр Федорович, 1939 года рождения, старший лейтенант, начальник РТС.
12. ЕГОРОВ Александр Егорович, 1934 года рождения, инженер-капитан-лейтенант, командир моторной группы БЧ-5.

Прикомандированный офицерский состав.

1. ЧЕРЕПАНОВ Сергей Павлович, 1932 год рождения, майор медицинской службы, врач ПЛ Приказом ГК ВМФ N 0106 от 18.01.1968 года в связи с тяжелыми семейными обстоятельствами был переведен во Владивосток преподавателем медицинского института. По разрешению ОК КТОФ был оставлен на ПЛ для обеспечения похода.
2. МОСЯЧКИИ Владимир Алексеевич, 1942 года рождения, старший лейтенант, командир группы разведки ОСНАЗ. Прикомандирован на период выхода в море. Командир группы разведки ОСНАЗ ПЛ "Б-50".

Рядовой и старшинский состав.

1. БОРОДУЛИН Вячеслав Семенович, 1939 года рождения, мичман, старшина команды рулевых-сигнальщиков.
2. ЛАПСАРЬ Петр Тихонович, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения рулевых-сигнальщиков.
3. ОВЧИННИКОВ Виталий Павлович, 1944 года рождения, матрос, рулевой-сигнальщик.
4. ХАМЕТОВ Мансур Габдулханович, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, старшина команды электриков навигации.
5. КРИВЫХ Михаил Иванович, 1947 года рождения, старший матрос, старший электрик штурманский.
6. ГУЩИН Николай Иванович, 1945 года рождения, старший матрос, командир отделения управления.
7. БАЛАШОВ Виктор Иванович, 1946 года рождения, старший матрос, старший электрик оператор.
8. ШУВАЛОВ Анатолий Сергеевич, 1947 года рождения, матрос, старший электрик оператор.
9. КИЗЯЕВ Алексей Георгиевич 1944 года рождения, старшина I статьи, старшина команды подготовки и пуска.
10. ЛИСИЦЫН Владимир Владимирович, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения борт. приборов.
11. КОРОТИЦКИХ Виктор Васильевич, 1947 года рождения, матрос, старший гироскопист.

12. САЕНКО Николай Емельянович, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения старта.
13. ЧУМИЛИН Валерий Георгиевич, 1946 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения торпедистов.
14. КОСТЮШКО Владимир Михайлович, 1947 года рождения, матрос, торпедист.
15. МАРАКУЛИН Виктор Андреевич, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения электриков торпедных.
16. ТЕРЕШИН Виталий Иванович, 1941 года рождения, мичман, старшина команды радиотелеграфистов.
17. АРХИВОВ Анатолий Андреевич, 1947 года рождения, матрос, радиотелеграфист.
18. НЕЧЕПУРЕНКО Валерий Степанович, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения телеграфистов.
19. ПЛЮСНИН Виктор Дмитриевич, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения мотористов.
20. ТЕЛЬНОВ Юрий Иванович, 1945 года рождения, старший матрос, старший моторист.
21. ЗВЕРЕВ Михаил Владимирович, 1946 года рождения, матрос, старший моторист.
22. ШИШКИН Юрий Васильевич, 1946 года рождения, матрос, старший моторист.
23. ВАСИЛЬЕВ Александр Сергеевич, 1947 года рождения, матрос, моторист.
24. ОСИПОВ Сергей Владимирович, 1947 года рождения, матрос, моторист.
25. БАЖЕНОВ Николай Николаевич, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения электриков.
26. КРАВЦОВ Геннадий Иванович, 1947 года рождения, матрос, моторист.
27. ГООГЕ Петр Иванович, 1946 года рождения, старшина 2 статьи, моторист.
28. ОДИНЦОВ Иван Иванович, 1947 года рождения, матрос моторист.
29. ОЩЕПКОВ Владимир Григорьевич, 1946 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения электриков.

30. ПОГАДАЕВ Владимир Алексеевич, 1946 года рождения, матрос, старший электрик.
31. БОЖЕНКО (иногда БАЖЕННО) Владимир Алексеевич, 1945 года рождения, старший матрос, старший электрик.
32. ОЖИМА Александр Никифорович, 1947 года рождения, матрос, электрик.
33. ГОСТЕВ Владимир Матвеевич, 1946 года рождения, матрос, электрик.
34. ДАСЬКО Иван Александрович, 1947 года рождения, матрос, электрик.
35. ТОЩЕВИКОВ Александр Николаевич, 1947 года рождения, матрос, электрик.
36. ДЕГТЯРЕВ Анатолий Афанасьевич, 1947 года рождения, матрос, электрик.
37. ИВАНОВ Валентин Павлович, 1944 года рождения, главный старшина сверх срочной службы, старшина команды машинистов трюмных.
38. СПРИШЕВСКИЙ (иногда - СПРИЩЕВСКИЙ) Владимир Юлианович, 1934 года рождения, мичман, старшина команды РТС.
39. КОШКАРЕВ Николай Дмитриевич, 1947 года рождения, матрос, В старший радиометрист.
40. ЗУБАРЕВ Олег Владимирович, 1947 года рождения, матрос, радиометрист.
41. БАХИРЕВ Валерий Михайлович, 1946 года рождения, старшина 2 статьи, химик-санитар.
42. ЛАБЗИН (иногда - ЛОБЗИН) Виктор Михайлович, 1941 года рождения, главный старшина сверх срочной службы, старший кок-инструктор.
43. МАТАНЦЕВ Леонид Владимирович, 1946 года рождения, старший матрос, старший кок.
44. ЧИЧКАНОВ Анатолий Семенович, 1946 год рождения, старшина 2 статьи командир отделения радиотелеграфистов.
45. КОЗИН Владимир Васильевич, 1947 года рождения, матрос, радиотелеграфист.
46. ЛОХОВ Виктор Александрович, 1947 года рождения, старший матрос, старший гидроакустик.

47. ПОЛЯКОВ Владимир Николаевич, 1948 года рождения, матрос, ученик машиниста трюмного.
48. ТОРСУНОВ Борис Петрович, 1948 года рождения, матрос, электрик
49. КУЧИНСКИЙ Александр Иванович, 1946 года рождения, старшина 2 статьи, старший инструктор.
50. КАСЬЯНОВ Геннадий Семенович, 1947 года рождения, матрос, ученик электрика штурманского.
51. ПОЛЯНСКИЙ Александр Дмитриевич, 1946 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения машинистов трюмных.
52. САВИЦКИЙ Михаил Селиверстович, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения машинистов трюмных.
53. КОБЕЛЕВ Геннадий Иннокентьевич, 1947 года рождения, старший матрос, старший машинист трюмный.
54. СОРОКИН Владимир Михайлович, 1945 года рождения, старший матрос, старший машинист трюмный.
55. ЯРЫГИН Александр Иванович, 1945 года рождения, старший матрос, машинист трюмный.
56. КРЮЧКОВ Александр Степанович, 1947 года рождения, матрос, машинист трюмный.
57. КУЛИКОВ Александр Петрович, 1947 года рождения, старший матрос, командир отделения гидроакустиков.
58. КАБАКОВ Анатолий Семенович, 1948 года рождения, матрос, моторист.
59. РЕДКОШЕЕВ Николай Андреевич, 1948 года рождения, матрос, моторист.

По замене:

1. КУЗНЕЦОВ Александр Васильевич, 1945 года рождения, старшина 1 статьи старшина команды мотористов = 453 экипаж ПЛ.
2. ТОКАРЕВСКИХ Леонид Васильевич, 1948 года рождения, старший матрос, рулевой-сигнальщик = 453 экипаж ПЛ.
3. ТРИФОНОВ Сергей Николаевич, 1948 года рождения, матрос, старший рулевой-сигнальщик = 453 экипаж ПЛ.

4. ДУБОВ Юрий Иванович, 1947 года рождения, матрос, старший электрик-механик = 453 экипаж ПЛ.
5. СУРНИН Валерий Михайлович, 1945 года рождения, старшина 2 статьи, старший электрик-механик = 453 экипаж ПЛ.
6. НОСАЧЕВ Валентин Григорьевич, 1947 года рождения, матрос, старший торпедист = 453 экипаж ПЛ.
7. ШПАК Геннадий Михайлович, 1945 года рождения, старшина 1 статьи, старший моторист = 453 экипаж ПЛ.
8. КОТОВ Иван Тихонович, 1939 года рождения, мичман, старшина команды электриков = 337 экипаж ПЛ.
9. НАЙМИШИН (иногда - НАЙМУШИН) Анатолий Сергеевич, 1947 года рождения, старший матрос, командир отделения радиометристов = ПЛ "К-163".
10. ХВАТОВ Александр Владимирович, 1945 года рождения, старшина 1 статьи старшина команды радиотелеграфистов = ПЛ "К-14".
11. ГУЩИН Геннадий Федорович, 1946 года рождения, старшина 2 статьи, специалист СПС = 337 экипаж ПЛ.
12. БАШКОВ Георгий Иванович, 1947 года рождения, матрос, машинист трюмный = 458 экипаж ПЛ.
13. АБРАМОВ Николай Дмитриевич, 1945 года рождения, главный старшина сверх срочной службы, командир отделения электриков = 337 экипаж ПЛ.
14. КАРАБАЖАНОВ (иногда - КАРАБОЖАНОВ) Юрий Федорович, 1947 года рождения, старший матрос, старший рулевой сигнальщик = ПЛ "К-163".

Стажеры:

1. КОЛБИН Владимир Валентинович, 1948 года рождения, матрос, моторист = 453 экипаж ПЛ.
2. РУДНИК (иногда - РУДНИН) Анатолий Иванович, 1948 года рождения, матрос, моторист = 453 экипаж ПЛ.
3. ПЕСКОВ Евгений Константинович, 1947 года рождения, матрос, старший трюмный = 453 экипаж ПЛ.
4. КРУЧИНИН Олег Леонидович, 1947 года рождения, матрос, радиотелеграфист = 453 экипаж ПЛ.

5. ПЛАКСА Владимир Михайлович, 1948 года рождения, матрос, ученик радиотелеграфиста = ПЛ “К-116”.
6. МИХАЙЛОВ Тимур Тархаевич, 1947 года рождения, старший матрос, командир отделения радиометристов = 453 экипаж ПЛ.
7. АНДРЕЕВ Алексей Васильевич, 1947 года рождения, старшина 2 статьи, командир отделения гидроакустиков = ПЛ “К-163”.
8. КОЗЛЕНКО Александр Владимирович, 1947 года рождения, матрос, торпедист = 453 экипаж ПЛ.
9. ЧЕРНИЦА Геннадий Викторович, 1946 года рождения, матрос, кок=ПЛ “К-99”.
10. ПИЧУРИН Александр Александрович, 1948 года рождения, матрос, старший гидроакустик. Прибыл на “К-129” учеником гидроакустика 1 февраля 1968 года. Приказом командира дивизии был переведен в 453 экипаж. Однако фактически в экипаж не передавался и участвовал в подготовке подлодки к боевой службе. Перед выходом “К-129” старший помощник командира капитан II ранга Журавин о нахождении матроса ПИЧУРИНА на борту субмарины при докладе командиру дивизии не доложил и поданный им раньше список не откорректировал.
11. СОКОЛОВ Владимир Васильевич, 1947 года рождения, матрос, электрик = ПЛ “К-75”.

Вечная память героям-подводникам!

Послесловие

В апреле 1999 года на телеканале НТВ состоялась премьера телефильма Е. Киселева “Тайна гибели К-129”. Фильм создан совместно с американцами к 25-летию операции “Дженифер”. Любая крупница информации о гибели “К-129” полезна, читатель уже знает из этой главы сколь настойчиво Правительство СССР хранило тайну “К-129”.

28 апреля в “**Красной Звезде**” Андрей Гавриленко опубликовал статью со смелым заголовком: “Как погибла К-129”. И на коварный, уже в течение тридцатилетия, вопрос: “Как?”, - отвечает: “Причины гибели К-129 окончательно так и не установлены”. Наиболее достоверной причиной гибели он приводит мнение уважаемого и известного подводника, в то время командира дивизии подводных лодок, в которую входила “К-129”, контр-адмирала В. Дыгало. А именно, он считает причиной гибели “К-129”: “Ее столкновение с другой лодкой в подводном положении, ее название - “Суордфиш” (меч-рыба). Маневрируя на критически близких дистанциях она ударила верхней частью своей рубки в днищевую часть нашей лодки”.

Эту версию можно было бы принять за достоверную, если бы не те несколько десятков тысяч снимков, которые через несколько месяцев после гибели “К-129” произвела атомная лодка США “Хэлли-бат” с помощью глубоководного аппарата, о чем в мае 1999 года подробно изложил в газете “Совершенно секретно” А. Мозговой;

“... фотокамера запечатлела пролом в 10 футов (около 30 м) сразу за рубкой. Кроме того, оказались сильно поврежденными две кормовые ракетные пусковые установки в ограждении рубки. У них были сорваны крышки шахт. Ближняя к корме шахта — сильно погнута, а головная часть у ракеты отсутствовала. Не было боеголовки и у второй ракеты. Нетронутой оказалась только третья пусковая установка - та, что ближе к носу. А один фоторяд запечатлел скелет русского моряка, облаченного в штормовой реглан, стеганые штаны и тяжелые флотские сапоги. Тысячи крохотных морских червей роились в останках подводника”.

Повреждения обеих лодок в верхней части однозначно отвергают версию их столкновения. Подводные лодки не могут делать “петлю Нестерова”, входить и выходить из штопора, а архитектура корабля устанавливает критический дифферент и “угол заката” по крену.

Версия американцев о гибели “К-129” от взрыва аккумуляторной батареи не подтверждается статистикой: за период Второй Мировой и холодной войны по этой причине не погибла ни одна ПЛ. Гибли лодки от последствий взрыва АБ - пожаров, повреждений забортных систем. Мощность взрыва АБ никогда не разрушала прочный корпус, и, тем более, ракетные шахты, равнопрочные с прочным корпусом. На этой версии настаивают США.

Даже при взрыве топлива ракет в шахте ПЛА “К-219” в 1986 году пострадала одна шахта, была сорвана крышка и разрушен легкий корпус в этом районе. Характер повреждений на “К-129”, как свидетельствуют снимки на месте гибели, в большей степени убеждает, что лодка погибла от столкновения с другим кораблем в надводном положении или на глубине.

А вот как видят развитие событий, связанных с гибелью “К-129”, американцы. В 1998 году в США вышла книга **Шерри Зонта-га и Кристофера Дрю “Игра в жмурки. Неизвестная история американского подводного шпионажа”**. В общем американцы, как и мы, придерживаются 3-х версий гибели “К-129”:

- Экипаж не справился с управлением
- Техническая авария, переросшая в катастрофу
- Столкновение с другим кораблем

Но настаивают они на второй причине, связывая ее со взрывом аккумуляторной батареи.

По мнению американцев — Зонтага и Дрю — факт исчезновения советской подводной лодки был установлен благодаря поисковой операции, начатой Тихоокеанским флотом. Командир американской лодки “Барб”, которая несла службу в Японском море в районе Владивостока, обнаружил выход в море большого отряда кораблей, подводных лодок и вылет авиации, о чем немедленно донес в Главный штаб ВМС, причем корабли и ПЛ использовали свои гидроакустические средства в активном режиме. Командир “Барб” высказал предположение, что русские ищут свою затонувшую лодку. Он получил приказание продолжать слежение. Ориентировочное место гибели “К-129” американцы рассчитали по данным системы “СОСУС” под кодовым наименованием “Цезарь”. Это место совпадало с районом поиска советских сил.

Здесь я немного вернусь к истории. Американцы вначале отказались от внедрения на подводных лодках крылатых ракет и демонтировали такой комплекс на единственной атомной лодке “Халлибат”. В 1965 году ее поставили на модернизацию и за два года вместо крылатых ракет “Регулус-2” оснастили новейшей гидроакустической, видео и фото аппаратурой, мощной ЭВМ по обработке информации, а также встроили в ангары бывших крылатых ракет две глубоководные мини подводные лодки с клешнями для захвата предметов со дна моря. Все это обошлось в 70 млн.долларов.



alibut (SSG(N)587).

К моменту гибели “К-129” “Халлибат” уже имела опыт работы по новой специальности, она искала обломки от ракет в северной части Тихого океана, в районах, куда их отстреливали стратегические лодки Северного флота. Как известно, эти районы сообщались в печати при каждом испытании баллистических ракет.

11 апреля 1968 года лодка вернулась с долгого похода ни с чем, командир получил “разнос” от командования и новое задание, утвержденное Белым домом — искать советскую подводную лодку типа “Гольф” (629 проекта). Цель похода знали только

командир Мур и руководитель специальной начинки “Халлибат” Кук. Для подводников и специалистов - наблюдателей за морским дном потянулись монотонные утомительные дни поисков и непрерывного наблюдения за приборами. Чтобы не терять внимательность, для операторов у телеаппаратуры продолжительность вахты была установлена 90 минут. Каждую неделю перезаряжали пленку в глубоководных аппаратах. Камера снимала 24 кадра в секунду. И вот он долгожданный успех: на стол легли кадры с силуэтом подводной лодки, это была “К-129”. Сняли еще 22 тысячи кадров.

После операции “Дженифер” 4 сентября 1974 года (через 6 лет после гибели “К-129”) директор ЦРУ Роберт Гейтс в октябре 1992 года передал Борису Ельцину видеопленку с записью церемонии захоронения тел шести моряков, поднятых из носовых отсеков ПЛ. Их, перезахоронили в двухстах милях от Гавайских островов 4 сентября 1974 года с судна “Гломар Эксплорер”.

“К-129” уже давно не хранит никаких тайн, кроме одной - тайну своей гибели. Можно ли ее открыть? “Можно!” — считает Александр Мозговой и комдив В. Дыгало, если создать совместную российско-американскую комиссию и добросовестно изучить имеемые материалы и разрешить пока еще живым участникам событий рассказать людям, что они знают.

Время, время... Кобзарю — командиру было бы уже 69 лет, старпому Журавину - 66...

22 октября 1998 года на основании Указа Президента сыну командира Андрею, супруге старпома Журавиной Ирине Андреевне, супруге командира группы Зуевой Галине Николаевне вручены Ордена Мужества. Благодаря настойчивости Журавиной Ирины Андреевны сдвинуто с места дело восстановления доброй памяти о подводниках экипажа ПЛ “К-129”.

[Источник](#)