

О счастливых подводных лодках нашего ВМФ

Вице-адмирал Ю.П. Квятковский

В 1972 году студия Мосфильм создала героико-приключенческий, проникнутый настоящим нашим народным патриотизмом фильм «Командир счастливой Щуки».

По сути, фильм не только о командире, хоть он однозначно заслуживает того, а и о всех тех, кто в годы Великой Отечественной войны сражался с врагом в северных морях. В основу фильма положены фактические эпизоды, в том числе и драматические, имевшие место в боевых действиях подводных сил Северного флота. В 1973 году фильм вышел в широкий прокат и сразу же приобрёл огромную популярность. Можно с уверенностью считать, что фильм стал добрым достоянием каждого жителя нашей страны. Значимая часть фильма снималась в Полярном, в одной из баз подводных лодок Северного флота, а для съёмки эпизодов на «счастливой щурке» и в её отсеках командированием ВМФ была выделена подводная лодка 613 проекта.

Почему свой рассказ я начал с столь популярного кинофильма? Ответ весьма прост. Просмотр этого замечательного фильма как-то подводит к вопросу о том - были ли в годы Великой Отечественной войны ещё такие же счастливые подводные лодки на том же Северном флоте, да и на других флотах.

Вспоминая историю подводной войны в период Великой Отечественной войны, однозначно приходишь к выводу, что нечто подобное было и не в малом количестве.



Так например, в первую очередь мне вспоминается Гвардейская Краснознаменная подводная лодка «Л-3» Балтийского флота, которая уже в первый день войны вышла в свой первый и результативный боевой поход и командовал ею тогда капитан 2 ранга **Грищенко П.Д.**, а в 1950-1953 годах, будучи капитаном 1 ранга, учили курсантов 1-го Балтийского Высшего Военно-Морского училища подводного плавания тактике подводных лодок. За боевые заслуги Пётр Данилович Грищенко многократно представлялся к званию Героя Советского Союза, но кто то был против этого.



В 1943 году лодкой стал командовать капитан 3 ранга **Коновалов В.К.**, за боевые успехи ставший Героем Советского Союза. «Л-3» одна из самых результативных подводных лодок и её боевая рубка заслужено установлена на постамент на территории Центрального музея Победы в Великой Отечественной войне в Москве на Поклонной Горе. Счастливая ли подводная лодка «Л-3». По тем данным, что имеются в архивах и в ряде воспоминаний, уверен однозначно – да, счастливая!



Одновременно вспоминается подводная лодка «С-56», в 1941 году построенная на Дальнем Востоке и в 1942 году совершившая длительный более чем 150-и суточный беспримерный 17000 мильный переход через Тихий и Атлантический океаны в состав Северного флота. Через несколько дней после прихода в базу подводных лодок в город Полярный вышла в свой первый боевой поход. Командовал подводной лодкой капитан 3 ранга **Щедрин Г.И.** За достигнутые боевые результаты ему в дальнейшем было присвоено звание Героя Советского Союза, позже он стал контр-адмиралом, а лодка стала Гвардейской Краснознамённой.



И в многодневном тяжелейшем океанском переходе, и на боевых выходах в составе Северного флота значимо отличался штурман подводной лодки старший лейтенант **Иванов Ю.В.**, в последствии ставший вице-адмиралом, начальником Разведки ВМФ – заместителем начальника Главного штаба ВМФ. Много позже подводную лодку «С-56» доставили во Владивосток, установили на почётный постамент и с 1972 года стала она Военно-Морским Музеем Тихоокеанского флота. Разве это не «счастливая подводная лодка»? Самая счастливая и в военное и послевоенное время.



Вспоминается и ещё одна подводная лодка Северного флота подводная лодка «Л-21», которой с 1942 года командовал капитан 2 ранга **Лунин Н.А.** Было совершено достаточное количество результативных боевых походов, в одном из которых командир совершил дерзкую торпедную атаку и весьма существенно поразил флагманский немецкий линкор «Тирпиц». За высокие боевые заслуги в ходе боевых действий капитану 2 ранга Лунину Н.А. было присвоено звание Герой Советского Союза, а подводная лодка «Л-21» стала Краснознамённой и ныне является музеем Северного флота, стоит у причала в парке главной базы флота в Североморске. Лично я уверен, что и «Л-21» следует считать счастливой подводной лодкой.



С таким же успехом можно считать счастливой Гвардейскую подводную лодку «Щ-215» Черноморского флота под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга **Грешилова М.В.**, как и многие другие успешные подводные лодки на каждом из сражающихся флотов. К сожалению, в данном конкретном случае физически не представляется возможным перечислить все подводные лодки, которые вполне заслужено следует считать счастливыми. А ведь они есть.

В 1988 году мне довелось быть в Солнечногорском военном санатории, где всегда можно было встретить отдыхающих офицеров из Главного штаба ВМФ. В это же время отдыхал там и начальник Главного штаба ВМФ адмирал Макаров К.В. Как всегда, в санатории были концерты и, конечно, чуть ли не каждый день были показы кинофильмов, В один из дней был просмотр фильма «Командир счастливой щуки». После фильма как-то непроизвольно началось обсуждение фильма. В целом, все отзывались положительно, а где-то и эмоционально. Говорили и о фильме, и о артистах исполнителей тех или иных персонажей. В ходе этой товарищеской беседы высказался и адмирал Макаров К.В. по поводу отдельных эпизодов фильма, дополнив их некоторыми деталями, и одновременно спросил меня о том, что знаю ли я какая современная подводная лодка исполняла роль «счастливой щуки». Конечно, я не знал этого, о чем и ответил адмиралу. Макаров В.Н. усмехнулся и сказал, что по просьбе Мосфильма для прообраза «счастливой щуки» от ВМФ была выделена подводная лодка «С-276» проекта 613. Ну и с улыбкой упрекнул меня в том, что бывшему многолетнему командиру родной подводной лодки «С-276» следовало бы знать.

Тогда же зашел разговор и о том, что можно ли сейчас считать какие-нибудь подводные лодки «счастливыми», а если можно, то по каким показателям. Дебаты по этому поводу были не малые. Однако, однозначно пришли к выводу о том, что, к чести, нашим ветеранам войны, политработникам и деятелям культуры, мы стали узнавать многие подробности о боевых действиях подводников, которые во время войны, естественно, не публиковались. В наше же время, к сожалению, по разным объективным причинам, широко не публикуются как идут дела на конкретно каждой нашей подводной лодке, какие достигаются показатели по боевой подготовке и входе боевой службы, как проходит служба офицеров и других членов экипажа не только на подводной лодке, но и после дальнейшего продвижения по службе. В заключении наших дебатов практически единодушно пришли к выводу о том, что, по крайней мере по этим причинам, трудно, но, если постараться, то можно найти современные «счастливые» подводные лодки и даже в не малом количестве.

Вопрос о современных счастливых «щуках» у меня всплыл много позже после очередного просмотра фильма по телевидению. Я уже был в отставке и времени на различного рода воспоминаний и размышлений было достаточно. Вот именно тогда подумалось о делах на родной подводной лодке «С-276», ставшей реквизитом «счастливой щуки» в кинофильме.

Ведь прослужил я на ней аж с 1956 года, когда она ещё была на стапелях завода «Красное Сормово» и до 1963 года, когда я убыл на учёбу в Военно-морскую академию в Ленинград. Стал вспоминать события, членов экипажа, эпизоды из боевой подготовки и боевой службы подводной лодки и из повседневной её жизни. Постепенно пришел к выводу что «С-276» можно и следует считать счастливой и по служебным показателям, и по подготовке достойных членов её экипажей. Ведь фактически она стала «альма матер» для многих, кто проходил службу на ней, а позже стали занимать ведущие должности и не только в Военно-Морском флоте, но и на «гражданке». О том в чем подтверждается мой вывод постараюсь изложить ниже. Правда, к великому сожалению, кое-что, прежде всего фамилии, за давностью лет стерлось из памяти, что, конечно, сказывается на полноту излагаемого.

В начале 1956 года мне старшему лейтенанту посчастливилось стать командиром торпедно-артиллерийской боевой части подводной лодки «С-276», заканчивающей своё строительство на заводе «Красное Сормово». С завершением строительства на заводе был переход по Волго-Балтийскому каналу в Белое море в Северодвинск, окончательный приём подводной лодки от завода и в том же 1956 году вхождение в состав Северного флота.



*Северный флот, Гремиха, 1959 год.
Подводная лодка С-276 швартуется к причалу после дальнего похода*

Дальнейшая служба подводной лодки проходила в Гремихе Йоканьгской военно-морской базе. Первым командиром подводной лодки был капитан 2 ранга Лихарев И.С. опытный и известный подводник. Он целеустремлённо обучал и воспитывал офицеров команды, стараясь сделать из нас достойных подводников. Позже он стал хорошим командиром бригады подводных лодок в городе Полярном.

И.С. Лихарева сменил капитан 3 ранга Кириллин В.Г. До 1955 года он служил на эскадренных миноносцах Северного флота, но что-то потянуло его в подводные силы. Подал соответствующий рапорт и был направлен на курсы подготовки командиров подводных лодок в Ленинграде. Окончил курсы в 1956 году и был назначен командиром на нашу подводную лодку. Конечно, неоднозначное было у нас подводников первоначальное мнение и отношение к этому «надводнику». Но его уравновешенная уставная требовательность, организаторские способности и желание повышать эффективность боевого использования подводной лодки быстро заставили нас изменить своё мнение. Так, например, он сделал хорошие расчёты по проведению торпедной атаки с использованием только шумопеленгатора и каждый раз старался отрабатывать это практически. Но его тянуло и на некоторые технические совершенствования подводной лодки. Так, например, наша лодка 613 проекта по всем показателям, в первую очередь по запасам топлива, имела длительность плавания в пределах 30 суток. Конечно, для

ведения боевых действий в Норвежском море и особенно в Северной Атлантике этого было недостаточно. В этой связи Виктор Григорьевич после многих раздумий и технических расчётов предложил реальную возможность увеличить автономность плавания подводной лодки до 45 суток.



Об этом было доложено командующему флотом адмиралу **Чабаненко А.Т.**, который быстро вник в оперативную и техническую суть вопроса и дал необходимые указания техническому управлению тыла флота и судоремонтному заводу. В общем, через пару месяцев лодка прибыла в Полярный для последней её проверки штабом флота перед выходом в 45 суточный поход. «Добро» на выход командующим флота было дано. Но внезапно вмешалась Москва. Прибыла комиссия в составе важных специалистов из технического управления ВМФ и из соответствующего научно-исследовательского института. Заключение, доложенное Главнокомандующему ВМФ, было ошеломляющим: запланированный поход отложить, технические новшества демонтировать. Оказывается, по поводу продления автономности плавания этих лодок ведутся соответствующие научно-технические проработки и частная самодеятельность, конечно, неприемлема. В 1959 году капитан 2 ранга Кириллин В.Г. успешно поступил учиться в Военно-Морскую академию. Командиром подводной лодки «С-276» был назначен я капитан-лейтенант Квятковский Ю.П. в свои 28 лет отроду.

Ну, а в чем же всё-таки заключалось «счастье» подводной лодки «С-276»? Наверное, прежде всего и в том, что лодка, как и большинство других подводных лодок в ВМФ того времени, в основном, своевременно и вполне успешно выполняла все текущие задачи, как по боевой подготовке и боевой службе, как в текущем ремонте на заводе, так и в повседневных буднях в родной береговой базе.

В ходе отработки задач боевой подготовки экипажем приобретался требуемый опыт выполнения боевых задач, а достигнутые устойчивые навыки стали давать свои положительные результаты. Так, например, в 1962 году без

специальной к этому случаю подготовки, практически внезапно наша подводная лодка была включена в состав подводных лодок участвующих в межфлотских состязаниях по торпедным стрельбам на Приз Главнокомандующего ВМФ. В результате проведенных состязаний, за лучшую торпедную атаку подводная лодка «С-276», а прежде всего её команда, завоевали этот Приз. Для кого-то это было неожиданным, а для нас – команды подводной лодки это был результат напряженных тренировок в базе в кабинете торпедной стрельбы и в море в ходе выполнения задач боевой подготовки.

Конечно, были и другие примеры, когда в серьёзных ситуациях подготовка экипажа и глубокие знания технических возможностей подводной лодки исключали возможность проявления весьма тяжких последствий. То есть на лодке постоянно формировался вполне подготовленный и сплоченный экипаж, выращивающий достойные кадры как в ВМФ, так и на «гражданке». И этому есть примеры.



Одно время на «С-276» старшим помощником командира был капитан 3 ранга **Макаров Константин Валентинович**, а лодка в это время выполняла совсем не простые задачи боевой службы в Норвежском море и в Северной Атлантике. В дальнейшем он был успешным командиром атомной ракетной подводной лодки, командиром дивизии атомных подводных лодок, служил на руководящих должностях в Главном штабе ВМФ, был командующим Балтийского флота и закончил службу Начальником Главного штаба ВМФ – первым заместителем Главнокомандующего ВМФ в звании адмирал флота.



Командир подводной лодки капитан 3 ранга **Квятковский Юрий Петрович**, пройдя ряд ответственных должностей на флоте и в Главном штабе ВМФ, стал вице-адмиралом, начальником Разведки Военно-Морского флота – заместителем начальника Главного штаба ВМФ по разведке, а после увольнения со службы много лет был руководителем Российского государственного историко-культурного центра при Правительстве Российской Федерации, позже был привлечен для работы в МИД России и закончил трудовую деятельность в 2024 году будучи руководителем Московской общественной организации ветеранов Великой Отечественной войны - жителей блокадного Ленинграда, насчитывающей более 1300 её членов.



Командир штурманской и связной боевой части капитан-лейтенант **Леонид Иванович Жданов**, пройдя ряд ответственных командных должностей на Северном флоте и за рубежом стал вице-адмиралом, начальником Высшего Военно-Морского училища имени Кирова С.М. в Баку. Будучи начальником гарнизона Баку, обеспечивал организованную эвакуацию наших воинских частей из города в связи с созданием республики Азербайджан. В дальнейшем работал в картографии ВМФ, активно участвовал в ветеранском движении. В своих мемуарах весьма тепло вспоминает годы своей службы на «С-276» и тех, с кем служил тогда на этой подводной лодке.

В 1961 году на «С-276» прибыли два курсанта Высшего Военно-Морского инженерного с училища имени Дзержинского Ф.Э. Прибыли они после успешной сдачи вступительных экзаменов и зачисления на первый курс. В то время, по чьему-то решению, после зачисления в это училище полагалось один год прослужить на корабле матросом. Естественно, зачислены они были на нашей подводной лодке в электромеханическую боевую часть. Следует отдать должное – служили они добросовестно, быстро вошли в коллектив и хорошо освоили должностные обязанности. К сожалению, фамилии этих ребят не помню и уточнить не знаю как. Проводили их по-доброму с хорошими характеристиками

и аттестациями. В последствии один из них в ходе службы на атомной подводной лодке был привлечен на службу в Главном разведывательном управлении Генерального штаба Вооруженных сил. По достигнутой результативности в работе за рубежом и в Главном управлении дослужился до высокой штатной должности и звания контр-адмирал.

Второй наш курсант после окончания училища тоже служил на атомной подводной лодке. Достиг должности командира электромеханической боевой части, был капитаном 2 ранга. В одном из дальних походов с атомным реактором случилась серьёзная беда, которая грозила тяжелейшими последствиями для подводной лодки. Не взирая на смертельную опасность, нашему бывшему курсанту удалось спасти подводную лодку, за что ему заслужено было присвоено звание Герой Советского Союза.

Но не менее заслужено «С-276» может гордиться рядом старшин срочной службы, прошедших достойную службу на её борту. Ещё раз каюсь - за давностью лет не помню их фамилии.

Так, например, главный старшина - старшина отделения гидроакутиков был одним из примеров достойного служения, на высоком уровне обеспечивал все торпедные стрельбы и особо на состязаниях по торпедной стрельбе на приз Главнокомандующего ВМФ. После увольнения в запас стал работать на одном из больших уральских военных заводов, одновременно заочно учась в инженерном институте. Закончил свою трудовую деятельность главным инженером этого значимого завода.

Был на лодке старшина 1-ой статьи - старшина отделения специальной связи, который помимо высоких результатов по своей серьёзной специальности хорошо зарекомендовал себя в общественной работе, естественно, прежде всего в комсомольской организации. Перед увольнением со службы стал кандидатом в члены КПСС. Вернулся он в родное Подмосковье, стал работать в местном совхозе и заочно учиться в сельскохозяйственном институте, в последствии стал директором этого преуспевающего совхоза.

Приведенные мной примеры говорят о том, что, наверное, уже можно говорить о нашей подводной лодке как о счастливой. Ведь не так уж много подводных лодок на которых в своё время проходили бы службу сразу четыре будущих адмиралов, Герой Советского Союза и достойные руководители в производстве и сельском хозяйстве.

Конечно, рассуждая о современных «счастливых» подводных лодках, прежде всего и без всяких сомнений вспоминается атомная подводная лодка К-3 то есть «Ленинский комсомол», которая ныне занимает достойное место в новом музее Военно-Морского флота в Кронштадте.



Мне довелось три года на одном курсе учиться в Военно-Морской академии совместно с одним из её командиров Героем Советского Союза капитаном 2 ранга **Жильцовым Л.М.** Много интересного и захватывающего иногда рассказывал Лев Михайлович об этой легендарной подводной лодки о многих офицерах экипажа, о тех кто строил и доводил до требуемой нормы как самой подводной лодки, так и её механизмов.



Очень тепло и с глубоким уважением говорил он об академике **Александрове А.П.**, трижды Герое социалистического труда, который «вёл» К-3 с начала её расчётов до ввода в плавсостав. Скульптура академика Александрова А.П. законно стоит рядом с К-3 в Военно-Морском музее в Кронштадте.

И ещё хотелось бы отметить то, что вряд ли много было подводных лодок, на которых, например, два раза командующий флотом выходил в море. «С-276» может похвастаться этим.

Так первый выход командующего Северным флотом адмирала Чабаненко А.Т. был где-то в 1957 году. Командиром подводной лодки был капитан 3 ранга Кириллин В.Г., старшим помощником старший лейтенант Квятковский Ю.П. Рано утром вышли в полигон боевой подготовки, шли в надводном положении. На ходовом мостице были командующий флотом, командир, я и матрос рулевой-

сигнальщик. С приходом в полигон Командующий флотом вдруг объявляет, что командир погиб и я вступаю в командование подводной лодкой. Прежде всего догадался оповестить команду о том, что вступил в командование кораблём. Тут же командующий вместе с командиром спустились внутрь лодки, а через пару минут стали поступать учебные вводные о том, что в 6-м отсеке пожар, затем в 5-м пробоина, ещё позже во 2-м удушливый газ и, конечно же, по какой-то причине внезапное срочное погружение. Безусловно, в ходе отработки задач боевой подготовки мы отрабатывали такие действия по этим и другим подобным вводным, но тогда всеми действиями личного состава руководил командир лодки то ли Лихарев И.С., то ли Кириллин В.Г. А вот в данном случае по решению Командующего флотом руководить пришлось мне, видимо для того, чтобы Командующий смог оценить степень подготовки всех звеньев экипажа. Помнится, что в целом Командующий дал положительную оценку действиям экипажа на этом выходе в море, естественно, с указаниями на что обратить внимание в ходе отработки задач боевой подготовки в дальнейшем. Другой случай пребывания на нашей лодке Командующего флотом адмирала Чабаненко А.Т. был в 1960 году. Командиром «С-276» был я капитан-лейтенант Квятковский Ю.П. С прибытием на бригаду командующий поработал в штабе, где было решено, что утром следующего дня он выйдет в море на нашей подводной лодке, которая будет выполнять торпедную стрельбу. Почему было решено выйти в море именно на нашей лодке только догадывался. Думаю, для проверки самого молодого командира. Вечером Командующий ушел на плавбазу «Аксай», где ему была подготовлена соответствующая каюта. Я же, естественно, домой не уехал. Остался в казарме, что-то делал в кабинете. Где-то в 21-м с чем-то часу услышал, как дежурный по этажу рапортует Командующему флотом. Выбежал встретить Командующего и я. Командующий зашёл в мой кабинет. В достаточно непринужденной обстановке, созданной Командующим, я докладывал о делах на лодке, характеризовал, конечно, положительно, офицеров, мичманов и старшин. Потом разговор как-то перешел на житейские темы. Командующий тактично интересовался как я живу один в своей квартире, как провожу свободные дни, что

мне мешает обзавестись семьёй, как отсыхаю в отпуске. В общем, сказал, что его волнует, что я самый молодой, да ещё и холостой командир подводной лодки Северного флота. В 22.00 в кабинет вошёл дежурный по команде и доложил мне что экипаж построен для проверки. Я дал команду произвести проверку, но командующий вдруг сказал, что и мы пойдём на этот вечерний ритуал. Пошли в кубрик личного состава. После проверки Командующий позвал матросов подойти поближе и стал с начала сам задавать житейские вопросы, одновременно предложил и матросам не бояться задавать и ему любые вопросы. На один из его вопросов о качестве питания в столовой на берегу один - старший матрос, хороший рулевой-сигнальщик вдруг сказал, что кормят то хорошо, но вот слишком много сала бывает. Командующий, естественно, спросил этого матроса как его фамилия и тот ответил, что фамилия его Цебенко. Командующий сходу с усмешкой говорит: «ты Цебенко, а я Чабаненко. Что же ты позоришь нашу национальность так недостойно говоря о сале!»! Хохот в кубрике раздался неимоверный. В последствии этого Цебенко до самого его увольнения личный состав разыгрывал этим эпизодом. На следующий день лодка вышла в полигон и нормально провела торпедную стрельбу учебными торпедами. Комфлота дал положительную оценку действиям командира и экипажа в целом, указав на что следует обратить внимание в дальнейшем. Вряд ли такие случаи с участием командующих флотами бывали на других подводных лодках. Только за эти жизненные эпизоды «С-276» может поставить плюс в свою характеристику.

Конечно, можно привести ряд других впечатляющих примеров из истории подводной лодки и её экипажа. А вот выделение подводной лодки «С-276» для участия в создании столь легендарного фильма в качестве прообраза «счастливой щуки» само по себе многое значит. В этой связи, было бы правильно и справедливо создателям фильма в перечне фамилий артистов, исполняющих те или иные роли, указать и подводную лодку «С-276», исполняющую роль «счастливой щуки».

Однозначно уверен, что в нашем Военно-Морском флоте есть достаточное количество подводных лодок не менее, а может быть и более, достойных считаться

нашими современными «счастливыми подводными лодками». Но для этого, видимо, надо хорошо подумать, многое вспомнить и постараться всё это письменно изложить в их славу.

В заключение хотел бы отметить, что данный материал внимательно просмотрел и внёс некоторые корректуры контр-адмирал **Абрамов Михаил Борисович**, который с 1962 по 1969 год служил в подплаве Тихоокеанского флота. Спасибо ему за это и, прежде всего, за включение в текст соответствующих фотографий.