

# Судьба



Спецвыпуск • Апрель 2014 г.

[www.gazeta-sudba.ru](http://www.gazeta-sudba.ru)



## АДМИРАЛ ХМЕЛЬНОВ И ЕГО УРОКИ

ПО СТРАНИЦАМ  
КНИГ  
ВЫДАЮЩЕГОСЯ  
ФЛОТОВОДЦА

# Самородок из Улан-Удэ



ПОД СИНИМ НЕБОМ УЛАН-УДЭ

# Моя родня сухопутная



Курсант военно-морского училища Игорь Хмельнов

С мамой  
Марией Алексеевной

В кругу родных и близких –  
младший брат Станислав,  
И.П. Сальников и отчим  
С.Ф. Бурлаков

Самые ключевые, поворотные моменты моей жизни связаны с Дальним Востоком. На этой земле в семье коренных дальневосточников в городе Улан-Удэ я появился на свет. Здесь стал военным моряком, поступив в знаменитое Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова...

После 7 класса, в 1959 году, я попросил разрешения родителей устроиться на работу. Я чувствовал, как трудно отчиму (он тогда работал один в семье), да и у меня уже силенки появились. Уже летом я устроился на торговую базу грузчиком. На следующую осень поступил на вечернее отделение Машиностроительного техникума и одновременно устроился с определенными трудностями (мне было 15 лет) на авиационный завод. На нем я проработал почти пять лет - до окончания техникума. Начиная клепальщиком, затем технологом, а завершил инженером-конструктором.

Летом 1964 года я закончил техникум и защитил дипломный проект. К этому времени я уже принял для себя окончатель-

ное решение поступать в военное авиационное училище. Это было для меня вполне естественным шагом: ведь к тому времени я почти пять лет непосредственно соприкасался с летательными аппаратами, освоил кое-что из авиационных наук. А о военной службе я думал еще в детские годы, слушая рассказы деда. К тому же само небо, огромное, почти круглый год синее небо над Улан-Удэ, казалось, звало меня к себе. Путь в военное училище начинался с военкомата. Пожилой подполковник, помусолив какой-то справочник, сказал, что самое близкое учебное заведение, где можно учиться летать, это - Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова. Там есть штурманский факультет и авиационная кафедра. "Будешь не простым летчиком, а, - подполковник поднял палец, - морским! Зачем тебе Армавир, Ейск... Так что дерзай. И от дома близко. Всего трое суток на поезде".

Из автобиографии адмирала  
И.Н.Хмельнова



Я не хочу судьбу иную  
Мне ни на что не променять  
Ту заводскую проходную  
Что в люди вывела меня

Песня из кинофильма  
«Весна на Заречной улице»





## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ



*«Знание – сила»... Эти слова звучат неоспоримой истиной, когда закроешь последнюю страницу записок Игоря Николаевича Хмельнова, опального адмирала российского военно-морского флота.*

*И его первая книга «Российский флот: доблесть и нищета», появившаяся в Москве в 2003 году, и вторая – «Российский флот: у бездны на краю», вышедшая в 2008 году в издательстве «Уральский рабочий» как отклик на первую, удивляют своей откровенностью, достоверностью и научностью.*

ние новых знаний, просветительское значение записок флотоводца трудно переоценить. Адресованные тем, кого адмирал Игорь Хмельнов знает лично и помнит, – это военные моряки Калининграда, Санкт-Петербурга, Североморска, Камчатки, Владивостока, – его размышления, популярные по форме и патриотичные по сути, помогают формировать ОБРАЗ РОССИЙСКОГО ФЛОТА, адекватного надеждам всех, кто любит Россию, и прежде всего, надеждам самых юных подрастающих поколений – будущего великой страны.

Судьба адмирала Игоря Хмельнова – это судьба современной России. Великой не только потому, что у ней бескрайние просторы, огромные природные ресурсы, богатая история и культура. А ещё и потому, что и есть самое главное её богатство, у ней удивительные, замечательные, необыкновенные люди.

Добрые и справедливые, трудолюбивые и любознательные, дерзкие и отзывчивые, смелые и решительные, словом, – настоящие жизнелюбы, не пасующие перед трудностями и проблемами, обладающие широтой души, стремлением к истине и справедливости, страстью к доблестным деяниям.

Именно таким предстёт перед нами адмирал Игорь Николаевич Хмельнов – наш современник и земляк, обладающий навыками гибкого критического мышления о мире, Родине, о себе.

**Л. СИНЕГРИБОВ,**  
руководитель информационного  
проекта общества "Знание" России

Судьба «безродного», выбившегося с самых что ни на есть «низов» гражданского общества адмирала – нашего современника, который за двадцать лет службы в Северном флоте и семь – в Тихоокеанском прошёл путь от курсанта военно-морского училища до начальника Главного штаба ВМФ России, весьма поучительны. Один из немногих, если, по признанию военных экспертов, не единственный адмирал в российском флоте, который командовал соединениями военных кораблей в условиях, максимально приближённых к боевой обстановке (в Средиземном море в период противостояния с 6-м американским флотом, на пике «холодной войны»), действующий адмирал, глубоко понимающий современную войну на море, в своих публикациях довольно глубоко осмысливает стратегическое значение военно-морского флота для сегодняшней России, раскрывает причины его кризиса, возникшего в середине 90-х годов, в разгар кардинальных перемен на постсоветском пространстве, пробуждает надежды на возрождение его оперативно-тактической и стратегической мощи.

Книги И.Н.Хмельнова о горьком, но поучительном в истории военно-морского флота. Они взывают к гордости за Отчизну, к укреплению духовно нравственных основ общества и каждой отдельной личности, к единению страны, к превращению её в оплот мировой цивилизации, способствуют взлёту патриотических настроений среди россиян.

Сегодня, когда в обществе существует мощный запрос на получение и применение

Самые трогательные страницы книг – о Дальнем Востоке, Сибири, о Забайкалье и городе Улан-Удэ, где родился и вырос адмирал флота И.Хмельнов.

Рассказы о «сухопутной» родословной – про деда Артёма, смотрителя собора Петра и Павла в Петродовце, о горьком, сиротском детстве отца, который непонятно почему перед самой войной был выслан из Ленинграда в Улан-Удэ, о матери Марии Алексеевне и отчине Степане Федосовиче, интеллигентном человеке, о бабушке Анисье Васильевне, тайком от родителей-коммунистов окрестившей будущего адмирала в церковном храме на берегу реки Уда, исполнены по-сыновьи – с сердечной теплотой и трогательностью.

«Иногда думаю, – признаётся Игорь Николаевич, – а не её (бабушкины) ли молитвы оберегали меня во время тяжелых походов и опаснейших происшествий морской службы».

Ветераны авиационного завода в Улан-Удэ хорошо знают и помнят крепко-крепко паренька.



*Ракетный крейсер «Маршал Д.Устинов» на выходе из Кольского залива. Североморск, 1984 год*



*Ракетный подводный крейсер стратегического назначения Северного флота на входе в родную базу после дальнего похода. Североморск, апрель 1985 года*

# ЧЕСТЬ ИМЕЮ



## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ

**- В апреле 1997 года в вашей жизни произошел резкий поворот: в возрасте 52 лет Вы были сняты с должности начальника Главного штаба ВМФ - первого заместителя главнокомандующего Военно-морским флотом России, а через восемь месяцев и вовсе уволены из Вооруженных Сил. Почему?**

И.Х. «Для меня и близких мне людей это не явилось неожиданностью. Нам было ясно, что тщательно подготовленный и четко разыгранный - с использованием служливой прокуратуры и "черного пиара" - фарс по дискредитации неугодного адмирала скорее всего именно так и завершится. Сложившаяся к тому времени в высших эшелонах государственного аппарата уродливая и безнравственная система подвохов интриг, поощрявшая самые темные бюрократические инстинкты - карьеризм, лицемерие и продажность, сработала в очередной раз.

Однако эта книга («Российский флот. Доблесть и нищета» - РЕД.) написана вовсе не для того, чтобы отстоять собственную честь и достоинство, хотя желание это вполне естественно для любого оклеветанного человека. Я твердо верю, что в глазах тех, чьим мнением я дорожу, и прежде всего в глазах простых военных моряков и флотских командиров, отношение ко мне не изменилось. Многочисленные телефонные звонки и письма ко мне - тому свидетельство. Друзья и враги, да и само государство познаются в беде. Главная цель моей книги состоит в том, чтобы раскрыть огромное значение Военно-морского флота для национальной безопасности нашей омываемой двенадцатью морями, с выходом в два океана, Родины. Рассказать о полном опасностей героическом труде военных моряков, об их боевой службе на просторах Мирового океана, в которой и мне посчастливилось участвовать.

Я был уволен из Вооруженных Сил, но жизнь продолжалась. Нет худа без добра, и у меня, гражданского человека с 8-часовым рабочим днем и двумя выходными, появилось достаточно времени, чтобы вспомнить пройденный путь, друзей и коллег, поразмышлять о переменчивой судьбе еще недавно могучего российского Военно-морского флота.

Известный поэт Е. Винокуров написал в свое время с сожалением: "Я дневника не вел. Я фактов не копил". Каюсь, я тоже не делал этого: на личные записи просто не оставалось времени. Единственное, что я мог себе позволить, это собирать книги и газетные статьи о жизни флотов, на которых служил, о проблемах отечественного ВМФ. Они-то и помогли восстановить в памяти многие факты, события и подробности моей североморской и тихоокеанской службы. И потому я буду достаточно часто прибегать к цитированию этих материалов. Не стоит обращать внимание на некоторые стилиевые пережесты и красноречия, употребляемые нынешними журналистами, как и на официально-партийный стиль статей советского периода: у каждого времени свой

язык. По большей части они верно передают суть дела и точно воспроизводят обстановку и общую атмосферу тех лет, а это важно. Здесь, как говорится, ни убавить, ни прибавить. По ним можно легко представить себе и то главное, чем я всегда занимался, где бы ни находился - на суше или в море - и какую бы должность ни занимал. Оно состояло в том, чтобы повышать свое профессиональное мастерство, укреплять боеготовность кораблей и соединений, которыми я командовал, и помогать морякам.

его в мало-мальски соответствующем новым реалиям варианте потребуется в несколько раз больше времени и огромные финансовые, экономические и научные усилия всей страны.

Противостоять нажиму и давлению в новых геополитических условиях, отстаивать интересы друзей и партнеров, обеспечивать баланс сил, справедливость, даже элементарное уважение международного сообщества можно только имея современный и достаточно сильный военно-морской

# ФЛОТ И СУДЬБА

## НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ И.Н.ХМЕЛЬНОВ

Возможно, мои записки грешат излишней эмоциональностью, но она вполне объяснима: еще не затянулись душевные раны, нанесенные лживыми газетными статьями обо мне, еще обжигают недавние события, связанные с потрясшей весь мир трагической гибелью подводной лодки "Курск".

**- В период развала СССР и на протяжении ряда последующих лет в высоких инстанциях и на страницах газет некоторые "стратеги" усиленно пытались доказать, что в новых политических условиях современный ВМФ якобы не нужен России. Суть их рассуждений можно выразить всего несколькими фразами: "Ну что флот, подумай флот... Вот ракетные войска стратегического назначения - это да. А флот - и дорого, и сложно. Живут же некоторые страны вообще без флота, и ничего". Ваша позиция на этот счёт?**

И.Х. «Эти так называемые "деятели" или притворяются обывателями, или же - по сути - являются таковыми. В обоих случаях - сознательно или бессознательно - они работают против стратегических интересов нашей Родины.

В конце 70-х - начале 80-х годов минувшего века страна имела самый мощный за всю ее историю ВМФ. Но самомнение военно-политической верхушки тех лет, ее заикливость на противостоянии США и НАТО привели к односторонности и несбалансированности в строительстве нашего флота. Никто из них не думал о его будущем вообще и о будущем кораблей (особенно атомных субмарин) в частности. Мощь боевой части флота сопровождалась нищетой инфраструктуры, которая совершенно не обеспечивала нормальную эксплуатацию кораблей и достойную жизнь военных моряков.

Флот - весьма сложное оружие, но чтобы разрушить его, как оказалось, нужно всего лишь десятилетие. Для восстановления же

флот. Весьма красноречиво подтверждают его возросшую роль разгром американцами военного и экономического потенциала Ирака и Югославии, антитеррористическая операция США против афганских талибов. В обоих событиях Соединенные Штаты полномасштабно использовали силы флота для базирования средств доставки высокоточного оружия, переброски специальных подразделений и достижения своих целей.

Крупные независимые государства в новом столетии будут стремиться к многополярному миру. И это естественно, потому что монополия на истину одного государства, даже такого "продвинутого", как США, для многих стран неприемлема. Но ведь именно в этих условиях России и нужен соответствующий окружающим ее морским и океанским просторам, достойный ее научно-технического потенциала военно-морской флот. Он жизненно необходим - и стране в целом, и даже олигархам, отсасывающим сегодня из ее национальных богатств гигантские личные доходы. Чем раньше все это поймут, тем лучше. Перефразируя слова великого Ломоносова, можно сказать, что в будущем российское могущество произрастать будет не только Сибирью, но и флотом.

Флот - национальное богатство страны. Ни один вид вооруженных сил не имеет такого средоточия и тесно взаимодействующих сил, средств, оружия, техники, как ВМФ. Все это поддерживается обширной береговой инфраструктурой, системой базирования, без которых существование и деятельность флотов просто невозможны. Эффективное функционирование всех указанных компонентов возможно только в единой системе, и недооценка любого из них существенно снижает ее качество и возможности.

Военно-морской флот – это подво-



## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ



дные и надводные силы, оснащенные всеми существующими видами и типами оружия и техники, морская авиация разнообразного назначения, береговые войска (морская пехота и ракетно-артиллерийские части), система управления силами ВМФ, свои системы разведки, освещения обстановки (все - с космическими элементами), система навигационно-гидрографического обеспечения, органы технического и тылового обеспечения».

**- Но флот - не только корабли и техника, это и специалисты-моряки, и судостроители. И чтобы возродить профессиональную морскую школу потребуются немало лет, возможно - жизнь целого поколения. Способна ли страна на это?**

И.Х. «На самом деле Россия, даже при нынешних ресурсах, вполне способна иметь дееспособный флот, нужны лишь чувство исторической ответственности и политическая воля. Не в слабости экономики дело, она не так уж и слаба, как это иногда пытаются представить. В стране есть средства, но огромная их часть через систему «чёрных дыр» уходит к «узкому кругу избранных лиц». Вопрос «быть или не быть» флоту упирается в дилемму: либо флот для страны, либо сверхдоходы для себя. Те меры, которые предпринимаются по указанию Президента РФ В.В.Путина, являются важными и необходимыми.

**- Ваши книги начались с описания событий 1996 года - московского периода жизни. Почему?**

И.Х. «Эти события еще свежи в памяти, они жгут и тревожат душу, и, не рассказав о них, мне просто трудно двигаться дальше. Я долго колебался: стоит ли ворошить прошлое, ведь все равно уже ничего не изменишь? Кроме того, многие могут подумать, что моя цель - обелить, выгородить себя, оправдаться. Но только ради этого не стоило бы писать. Я же хочу иного - раскрыть, насколько это в моих силах, как легко в нынешних условиях с помощью желтой прессы и послушной прокуратуры безнаказанно ошельмовать человека, оторвать его от дела, которому он посвятил всю свою жизнь, исключить его даже из такого специфического, требующего огромного профессио-

нализма мира, каким является военно-морской флот.

Говорят, настоящий опыт - это горький опыт, а это значит, что уроки, которые преподала мне жизнь, могут пойти на пользу и другим людям, послужить им предостережением.

Начал я с подготовки статьи "Останется ли Россия морской державой?", и в 2000 году в июльском номере журнала "Москва" - ко Дню Военно-морского флота России - она была опубликована. Кстати, в том же году, впервые в истории страны во Владивостоке в День Военно-морского флота не состоялось парада. Причина была проста до банальности: корабли не имели горючего, чтобы отойти даже на несколько сотен метров от берега. Не говоря уж о боевой учебе. И это в стране - крупнейшем производителе нефти в мире!

А еще через две недели произошла трагическая катастрофа атомной подводной лодки "Курск". В этой страшной истории как в зеркале отразилось то состояние, до которого доведен сегодня военно-морской флот. Именно после нее я понял окончательно и бесповоротно, что обязан написать эту книгу, что просто не имею права молчать о том, что происходит с ВМФ России».

\* \* \*

В книгах И.Н.Хмельнова много горьких, но поучительных страниц. За плечами автора богатый опыт военной службы, и своя - личная горечь.

Одна из глав называется "Истоки трагедии АПЛ "Курск".

Корабль - это дом для моряка, и немало трогательных воспоминаний о военных кораблях и их судьбах.

Весьма содержательны главы, отвечающие на вопрос: "Нужен ли России военно-морской флот?" Вопрос этот далеко не ри-



торический, потому что реальная (не декларативная) политика руководства страны в области военно-морского строительства в конце прошлого - начале нынешнего века свидетельствует о полнейшем его равнодушии к судьбе отечественного флота.

Интересны главы, в которых описана 20-летняя служба И.Н.Хмельнова на Северном флоте, когда на пике "холодной войны" советский флот противостоял военно-морским силам США и НАТО самым непосредственным образом. Повествуется о Тихоокеанском флоте и миротворческих возможностях ВМФ.

Освоив отечественную крейсерскую школу морских командиров и дальних походов, И.Н.Хмельнов многое узнал, понял и оценил. Флотский коллектив помог ему пройти по всем ступеням морской службы - от курсанта Тихоокеанского высшего военно-морского училища до адмирала - командующего Тихоокеанским флотом, а затем и начальника Главного штаба ВМФ - первого заместителя главнокомандующего ВМФ.

Глава с названием «Утро России начинается на Дальнем Востоке» написана не случайно. Она посвящена геополитической теме. Ныне угрозы состоят не только в потенциальной опасности территориальных потерь, но и в возможности "мягкого", экономического отделения, обособления отдаленных регионов, в изоляции на их просторах стратегических объединений армии и флота. Ни для кого не секрет, многие факты и доказательства, многие пружины и механизмы тех или иных «высших» решений, по-прежнему недоступны для общества. Тем не менее, как военно-морской профессионал, И.Н.Хмельнов оценивает достоверность различных публикаций в СМИ экспертным путем и выстраивает собственные и, как нам кажется, достаточно обоснованные версии того, что происходило в последние десятилетия с Российским флотом.

- Не льщу себя надеждой, что печатное слово в нынешнее время способно что-то существенно изменить, тем более в судьбе российского флота. Сколько уже написано! Но ведь и молчать дальше невыносимо. - Признаться И.Н.Хмельнов. - Может быть, все-таки эти книги кого-то и заставят задуматься...

## КОНКУРС

# ДЕТИ ВОЙНЫ И ПОБЕДА

Совет ветеранов Республики Бурятия, Центр туризма и краеведения Министерства образования и науки Республики Бурятия и редакция газеты «Судьба» объявляют конкурс на лучший рассказ-воспоминание детей войны, об их жизни в суровые 1941-1945 годы.

Конкурс посвящён 70-летию Великой Победы и проводится с 1 апреля 2014 года по 1 марта 2015 года.

Лучшие статьи представят газеты «Судьба» и «Подросток», а материалы, отмеченные призами конкурса, будут напечатаны в Книге Памяти Республики Бурятия.

Корреспонденции и воспоминания, а также иллюстрации можно присылать в Совет ветеранов Республики Бурятия по адресу: 670000, г. Улан-Удэ, д.30, офис 207 и 209.

Победителей конкурса ждут призы: первая премия – 20 тысяч рублей; две вторых премии по 10 тысяч рублей; три третьих – по 5 тысяч рублей; а также несколько поощрительных премий по 1 тысяче рублей.



## АДМИРАЛ ХМЕЛЬНОВ: "РОДОСЛОВНАЯ МОЯ СУХОПУТНАЯ"

**Самые ключевые, поворотные моменты моей жизни связаны с Дальним Востоком. На этой земле в семье коренных дальневосточников в городе Улан-Удэ я появился на свет. Здесь стал военным моряком, поступив в знаменитое Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова, сюда возвратился в звании контр-адмирала и прошел путь от командира эскадры до командующего Тихоокеанским флотом России**



# ГДЕ НАЧИНАЕТСЯ УТРО?

В 1950 году у меня появился отчим - Степан Федосович Бурлаков, прекрасный, интеллигентный человек и хороший воспитатель, никогда не сквернословящий и не повышающий голоса. По образованию учитель-историк, он с 1953 года и в течение последующих со-

рока лет был директором школы.

В доме всегда был строгий порядок, дисциплина, и, несмотря на сверхскромное, даже скудное материальное положение, никто не роптал, потому что все много работали и верили в лучшее будущее.

Мама Мария Алексеевна до 1953 года - до рождения моего младшего брата Станислава - работала в городской администрации. Красивая женщина, улыбочивая и приветливая, она никогда не жаловалась на трудности, которые приходилось каждодневно преодолевать. В 2006 году закончила свой жизненный путь.

Вообще в те годы, несмотря на скромное житье, среди взрослых не было уныния, наоборот, все радовались послевоенной жизни.

Я хорошо помню ее отца - моего деда - Алексея Илларионовича Абакумова, прошедшего солдатом Первую мировую войну, воевавшего в Порт-Артуре и побывавшего в японском плену.

Вернулся он из плена в город Минусинск Красноярского края уже в советские времена, а потом его, как и других бывших военнопленных, выслали из города вглубь Сибири. Так он со своей женой Анисьей и оказался в городе Улан-Удэ. В 1918 году в их семье к первому сыну Николаю прибавилась сестра Александра, а затем Мария и Анна.

От деда я воспринял в детстве уроки трудолюбия, аккуратности и порядка. Множество вечеров я провел с ним и переслушал массу воспоминаний, особенно времен военной службы и плена. Это был крепкий, статный мужчина, балагур и весельчак, он прожил почти 90 лет.

Он говорил: "Не победили японцы Россию в Порт-Артуре, нет. Это командование не было готово к войне. Видимо, купили японцы Порт-Артур у генералов, а русского солдата им было не победить!"

Вспоминал, как их пленили, как в душном трюме японского парохода везли в Японию, в порт Сасебо. Простые японцы помогали, как могли, военнопленным, подкармливали.

Зато по возвращении в Россию (уже советскую) плен как бы продолжился, а закончилось все высылкой в глубокую Сибирь.

В 1949 году тайком от родителей коммунистов бабушка Анисья Васильевна окрестила меня в церковном храме на берегу реки Уда. Иногда думаю, а не ее ли молитвы оберегали меня во время тяже-

лых походов и опаснейших происшествий морской службы.

После 7 класса, в 1959 году, я попросил разрешения родителей устроиться на работу. Я чувствовал, как трудно отчиму (он тогда работал один в семье), да и у меня уже силенки появились. Уже летом я устроился на торговую базу грузчиком. На следующую осень поступил на вечернее отделение Машиностроительного техникума и одновременно устроился с определенными трудностями (мне было 15 лет) на авиационный завод. На нем я проработал почти пять лет - до окончания техникума. Начинать клепальщиком, затем технологом, а завершил инженером-конструктором.

Завод представлял из себя предприятие строгого режима (так называемый "почтовый ящик № 1"). Накануне Великой Отечественной войны в 1939 году он специально был развернут глубоко в тылу, далеко от западных и восточных границ, и занимался ремонтом истребителей И-16 и бомбардировщиков СБ. С первых дней войны начался выпуск боевых самолетов Як-3 и Пе-2. В 1942 году уже серийным выпуском начали выпускаться истребители Ла-5, Ла-7, Ла-9 и УТИ ла-9. В период моей работы он уже выпускал реактивные истребители МиГ-15, высотные самолеты-разведчики Як-25 РВ и осваивал производство вертолета Ка-25.

Забегая вперед, замечу, что в годы своей службы на Тихоокеанском флоте я всегда интересовался делами на заводе, а став командующим ТОФ и летая в Москву из Владивостока на совещания, регулярно садился на служебном "Ту" на заводской аэродром для дозаправки. Встречал меня, как правило, хороший мой товарищ, генерал-лейтенант Анатолий Титович Овчинников. В ту пору он руководил Ставкой Генерального штаба ВС на Дальнем Востоке. Завод тогда освоил выпуск реактивных самолетов МиГ-27, пассажирского самолета Ан-24, штурмовика Су-25. Кроме того, создавались вертолеты Ми-8 и его модификации Ми-171.

Я горжусь тем, что мои земляки, имеющие опыт работы со всеми российскими авиационными ОКБ (кроме Туполева), освоили выпуск самолета Су-25 УТГ (двухместного, учебно-тренировочного), вобравшего в себя лучшие летные качества своих боевых собратьев. Использование на самолете эффективной системы тормо-

Родословная моя - сугубо сухопутная. Дед - Артем Хмельнов был смотрителем собора Петра и Павла в Петродворце, купола которого и сейчас издали видны при подъезде со стороны Санкт-Петербурга к знаменитому дворцу и фонтанам. В глубине церковной усадьбы слева до сих пор ютятся небольшой кирпичный флигель-домик, где жила семья смотрителя - он сам и его жена - моя бабушка Ольга. В декабре 1905 года у них родился сын Николай - мой отец, а через два года у них родился второй сын - Петр, мой дядя.

Через девять лет, после смерти родителей, оба мальчика были определены в Петербургскую певческую капеллу, размещавшуюся в то время в красивом здании на Дворцовой площади, напротив нынешнего Эрмитажа.

Николай стал профессиональным музыкантом. Играл на многих духовых и смычковых инструментах, Петр тяготел к технике, и в дальнейшем, став авиационным техником, всю войну провел в рядах защитников блокадного Ленинграда.

Сейчас трудно установить истинные причины случившегося, но перед самой войной Николай Артемьевич был выслан в далекий от берегов Невы город Улан-Удэ. Причина этой высылки для меня так и осталась неизвестной. Здесь он встретился с Марией, и в конце Великой Отечественной войны у них родился сын - Игорь Николаевич Хмельнов.

Через несколько лет отец оставил нас и стал жить отдельно, а затем переехал в Алма-Ату - уже с новой семьей. Там и закончился его жизненный путь. Единственное, что я помню о нем - он всегда был аккуратно одет, опрятен и вежлив, говорят, даже застенчив.

У мамы остался "Золотой саксофон" - инструмент, полученный отцом в качестве приза на каком-то музыкальном конкурсе. В тяжелые послевоенные годы его продали на толкучке, и он выручил нас в один из самых голодных и холодных периодов того времени.





## АДМИРАЛ ХМЕЛЬНОВ: "РОДОСЛОВНАЯ МОЯ СУХОПУТНАЯ"

В стр.

жения позволило осуществлять базирование Су-25 УТГ на палубах авианесущих кораблей.

Этот самолет положил начало полетам корабельной авиагруппы, базирующейся на тяжелом крейсере "Адмирал Кузнецов". Продолжением судьбы самолета стало освоение новой машины Су-39. Сама судьба велела мне думать об авианосцах.

Авиационная техника, выпускаемая заводом, зарекомендовала себя с лучшей стороны, а качество и надежность, позволившие эксплуатировать его изделия на самых различных широтах земного шара, стали его визитной карточкой. Облик Улан-Удэ, заложенного еще в 1666 году, в послевоенные годы быстро менялся, по-видимому, прежде всего, из-за его статуса столицы Бурятии. В нем всегда был какой-то особый колорит, может быть за счет сосуществования двух религий - буддизма и православия - и тесного соседства истории и современности. Бурятия - вообще удивительный по природной красоте край: таежные леса, чистые горные реки и родники, горы, бескрайние степи и, наконец, сам Байкал - уникальнейшее, мирового значения озеро.

Если посмотреть карту Улан-Удэ и очертить плавной линией три его района, то в этом рисунке проступит образ летящего над зеленым полем коня. Художники и писатели ищут в этом сокровенный смысл. Люди верующие видят особый знак. Это красиво, сильное животное является как бы неофициальным символом Бурятии. Еще его называют Солнечный конь - олицетворение богатства, гостеприимства.

... Но вернемся к началу 60-х годов. Время было интересное и трудное. Производственные сроки были предельно жесткими. Работали по несколько смен, а дома я иногда появлялся через двое - трое суток. Но и заработок мой порой превышал зарплату директора средней школы в 1,5 - 2 раза.

Постепенно для меня как бы перестали существовать понятия вроде "не могу", "не хочу", "очень трудно". Досуг приходился в основном на праздничные и отдельные выходные дни, которые проходили в кругу родственников и друзей. Все радовались постепенному улучшению жизни.



На аэродроме авиазавода с Президентом Республики Бурятия Л.В.Потаповым. Март 1995 г., г. Улан-Удэ

Летом 1964 года я закончил техникум и защитил дипломный проект. К этому времени я уже принял для себя окончательное решение поступать в военное авиационное училище. Это было для меня вполне естественным шагом: ведь к тому времени я почти пять лет непосредственно соприкасался с летательными аппаратами, освоил кое-что из авиационных наук. А о военной службе я думал еще в детские годы, слушая рассказы деда. К тому же само небо, огромное, почти круглый год синее небо над Улан-Удэ, казалось, звало меня к себе.

Путь в военное училище начинался с военкомата. Пожилой подполковник, помучив какой-то справочник, сказал, что самое близкое учебное заведение, где можно учиться летать, это - Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова. Там есть штурманский факультет и авиационная кафедра. "Будешь не простым летчиком, а, - подполковник поднял палец, - морским! Зачем тебе Армавир, Ейск... Так что дерзай. И от дома близко. Всего трое суток на поезде".

Только прибыв в училище, я узнал, что летать здесь давно уже не учат. Что делать? Уехать - значит потерять год, а я привык все доводить до конца. А место было красивейшее - на высокой сопке Саперной на берегу Амурского залива, на окраине (в ту пору) Владивостока.

Мой будущий начальник курса - Александр Николаевич Ситнов, возможно углядевший во мне какие-то задатки военного моряка, начал уговаривать: "Дались тебе эти самолеты. Взлетел и что ты видишь? Сплошные облака. А у корабельных штурманов - весь мир перед глазами. Мы сейчас океаны освоили, в иностранные порты заходим. И у меня на тебя виды. Хочу вот тебя старшим над всеми кандидатами назначить".

Так и стал я сначала старшим над всеми поступающими, а потом старшиной курсантской роты (в ней, кстати, были парни, уже хлебнувшие настоящей морской службы).

Кроме училища нашей школой стал Тихий океан, о котором сложено множество песен. Одна из них (стихи Н. Флерова, музыка К. Листова) была особенно популярна среди нас:

**Выступление командира 56 бригады эскадренных миноносцев, капитана 1 ранга И.Хмельнова перед экипажем эм «Отчаянный». Апрель 1985 год.**



*Уходит вдаль широкая дорога,  
Окутал сопки утренний туман,  
И снова бухта Золотого Рога  
Нас провожает в Тихий океан.  
Здесь в боевые становясь порядки,  
Сражались пехотинец и матрос.  
Мы помним Петропавловск-на-Камчатке,  
Геройский исторический утес.  
Не раз в боях за этот край любимый  
Мы умножали славу моряков.  
Народ запомнил битву у Цусимы  
И шквальный штурм Курильских берегов.  
Шли моряки, чем дальше, тем быстрее,  
В грозе атак не дрогнул ни один,  
Освобождали братскую Корею  
И брали с боем Южный Сахалин.  
Над океаном злится ветер свежий,  
Но моряки давно сдружились с ним.  
Покой дальневосточных побережий  
Мы на морях уверенно храним.  
Чтоб никому вовеки не пытаться  
На нашу землю вновь идти войной,  
Стоят на вахте тихоокеанцы,  
Наш флаг высоко реет над волной.*

## УТОЧНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

## Чудо-страна восходящего солнца

25 октября 2006 года, во время прямого телеразговора с россиянами, Президент РФ В.В.Путин на вопрос: «Как называется страна восходящего солнца?» ответил - «Япония». Так - машинально, не задумавшись - отвечают многие.

Однако, если быть точным, ближе всех к нулевому меридиану, от которого и идет отсчет ежедневных восходов солнца, - наша российская Чукотка, а за нею и весь наш Дальний Восток. Жители его первыми на планете Земля встречают утро.

Поэтому страной восходящего солнца всё же является Россия, тем более, что восход над её территорией длится более 10 часов подряд, ни в одной стране мира невозможно подобное чудо.

И.Н.ХМЕЛЬНОВ, адмирал





ПОД СИНИМ НЕБОМ УЛАН-УДЭ

# На побывку едет МОЛОДОЙ МОРЯК...

Однажды курсант Игорь Хмельнов, приехав в родной Улан-Удэ, увез с собой во Владивосток красавицу заводского посёлка Светлану Харун.

Родом из рабочей семьи со строгими нравами кубанских казаков с украинскими корнями, девушка только что окончила машиностроительный техникум и устроилась на работу в авиазаводе.

Состоялось замужество.

Светлана Михайловна по-человечески понимала своего супруга-моряка: большую часть своей жизни он проводил в море, отдавая все свои моральные и физические силы службе, воспитанию и обучению матросов и офицеров. Дети росли фактически без отца, под её неусыпным материнским надзором...



Жена моряка

С другом Николаем Думновым



Выезд на природу

На берегу Уды

На этой улице подростком  
Гонял по крышам голубей  
И здесь, на этом перекрёстке  
С любовью встретился своей

Песня из кинофильма  
«Весна на Заречной улице»







# АВАРИИ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

## КАК ПОГИБАЮТ СУБМАРИНЫ?

*Подводная лодка С-178 потерпела аварию в октябре 1981 года на Тихоокеанском флоте, когда после выполнения задачи в надводном положении она возвращалась во Владивосток.*

*Причиной этой трагедии стал человеческий фактор. Но в этой истории действовали и люди, проявившие высочайший профессионализм и героизм, спасшие 26 человек экипажа. Однако власть, как всегда, не вдавалась в подобные "детали" и тем самым, по сути, наказала всех: и провинившихся, и героев*



А спустя 15 лет – в октябре 1996 года мне как начальнику Главного штаба Военно-морского флота РФ поступает рапорт от главного штурмана ВМФ контр-адмирала Валерия Ивановича Алексина следующего содержания.

*"Докладываю:*

*21 октября 1981 года при возвращении в базу на подходе к проливу Босфор Восточный подводная лодка С-178 столкнулась с судном "Рефрижиратор-13" Приморского рыболовпотребсоюза.*

*Гидрометеобстановка: ветер юго-восточный 6 метров в секунду, море 2 балла, видимость ночная полная.*

*По окончании замеров шумности в полигоне В-24 подводная лодка начала движение в базу в крейсерском положении по боевой готовности № 2 курсом 5 градусов, скоростью 9 узлов. Старший на борту – начальник штаба бригады подводных лодок.*

*На мостике находились старший помощник командира, вахтенный офицер, сигнальщик, рулевой и еще 7 человек из экипажа корабля. Командир и начальник штаба находились во 2-м отсеке. Команда ужинала.*

*В 19:35 на мостик поднялся командир корабля и его заместитель по политической части. Не разобравшись в обстановке, командир сразу же отпустил вниз старшего помощника. Впереди по курсу подводной лодки весь горизонт был в зареве огней г. Владивостока и судов,*

*стоящих на внешнем рейде, на фоне которых обнаружение движущихся кораблей и судов было затруднено.*

*На подводной лодке не были выполнены все меры безопасности при проходе узкости:*

*– учебная тревога за 30 минут до входа в узкость не объявлялась;*

*– корабль к плаванию в сложных условиях не готовился, зрительное и техническое наблюдение не усиливалось, РЛС не включалась, переборки не задраивались, смена вахт не запрещалась;*

*– особая осторожность при плавании в районе конечного участка системы разделения движения не соблюдалась, старший на борту на мостике подводной лодки отсутствовал.*

*В результате этих нарушений правый бортовой огонь судна "Рефрижиратор-13" ("РФС-13") был обнаружен командиром подводной лодки внезапно на курсовом угле 20-30 градусов левого борта менее чем за одну минуту до столкновения, когда уклониться от удара было уже невозможно.*

*В 19:45 "РФС-13" на скорости 8 узлов ударил форштевнем в левый борт подводной лодки на стыке 5-го и 6-го отсеков. В результате подводная лодка получила пробоину 5,5 х 2,5 метра и быстро затонула. 31 человек экипажа и начальник штаба бригады подводных лодок погибли.*

*"РФС-13", получив разрешение опе-*

## ХРОНИКА ОДНОЙ ВАХТЫ

*ративного дежурного бригады охраны водного района (ОВР) выходил по створу из пролива Босфор Восточный скоростью 8 узлов. Управление судном осуществлял старший помощник капитана (капитан сошел с мостика после прохода боковых ворот), который рядом последовательных поворотов изменил курс судна с рекомендованных 119,5 градуса на 145, проходящий через запретный для плавания района боевой подготовки В-26. На доклады о наличии ходовых огней по правому борту и отметки о цели на экране РЛС он не реагировал и, будучи обязанным уступить дорогу, никаких мер по предотвращению опасного сближения не принял, не выполнил правила 7, 8, 10, 15, 16 "Международных правил предупреждения столкновений судов в море" (МППСС) и грубо нарушил правила плавания в порту Владивосток.*

*Оперативный дежурный бригады кораблей ОВР Приморской флотилии, ответственный за обеспечение безопасности плавания в этом районе, разрешив выход "РФС-13" и вход подводной лодки, постоянное наблюдение на боевом информацион-*



## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ

11 стр.

ном посту (БИП) за их движением не организовал, информацию о выходе судне на подводную лодку не передавал. БИП их опасное сближение не обнаружил и столкновение не предотвратил.

ва по борту проплывал берег, густо раззолоченный огоньками города.

Зыбин встал под козырек ограждения рубки, достал сигареты. Вдруг боковым зрением уловил сквозь иллюминаторы ограждения высокую тень, быстро

рядом с корпусом лодки. С рефрижератора бросили плотик, но его быстро отнесло течением. Подводники держались в ледяной воде уже больше получаса. Старший лейтенант Соколов, вахтенный офицер, подбадривал матросов:

# АВАРИИ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

В ходе спасательной операции 26 членов экипажа были выведены из затонувшей подводной лодки на поверхность. ПЛ поднята и поставлена в аварийный ремонт.

Командир корабля капитан 3-го ранга Маранго осужден на 10 лет лишения свободы с содержанием в колонии строгого режима".

Этим рапортом В.И. Алексин, учитывая приход нового начальника ГШ ВМФ, пытался обратить внимание на тот факт, что спасение части экипажа стало возможным только благодаря мужеству и профессионализму двух офицеров с этой ПЛ - Кубынину и Зыбину. Чтобы читатель смог оценить их героизм, позволю себе обратиться к прекрасной книге Николая Черкашина "Как погибают субмарины".

## ДО КАТАСТРОФЫ ОСТАВАЛИСЬ МИНУТЫ

"...В 19:30 старший помощник командира подводной лодки капитан-лейтенант Сергей Кубынин приказал радистам запросить у оперативного дежурного базы "добро" на проход боковых ворот. Разрешение было получено необычно быстро – через пять минут. Кубынин доложил командиру – капитану 3-го ранга Маранго и поспешил с мостика вниз, во второй отсек, составлять график вахт на стоянку в базе.

В эти минуты оперативный дежурный во Владивостоке ушел на ужин, оставив за себя мичмана. Мичман не знал, что в базу входит подводная лодка, и на свой страх и риск разрешил выход из гавани океанскому рефрижератору. До катастрофы оставались считанные минуты.

### 19:40-19:45.

Инженер-механик Зыбин, пока не затрезвонила боевая тревога, при входе в узкость поднялся на мостик выкурить сигарету. Здесь уже была полная коробушка; помимо тех, кого обязывала быть наверху служба, всю дымил замполит капитан-лейтенант Дайнеко, штурман, доктор – старший лейтенант медслужбы Григорьевский.

Покачивало. Погода начинала портиться. Но это никого не волновало: сле-

затемнявшую береговые огоньки. Услышал вопль командира:

– Право на борт!

Тень стремительно надвигалась. Теперь уже видно было, что это носовая часть огромного судна – океанского рефрижератора №13. Вахтенный сигнальщик старший матрос Ларин успел навести фонарь Ратьера на надстройку судна и отбарабанил тревожную дробь. Он так и держал свой прожектор – до последнего! – наведенным в лоб надвигающейся громаде. Как будто мог остановить ее лучом.

Удар!

Кованый форштвень рефрижератора ледокольного типа взрезал левый борт прочного корпуса почти у самой кормы. Острый штевень буквально въехал в электронный отсек, сдвинув с фундамента ходовую станцию электромотора, перерезав трубопроводы воздуха высокого давления, магистрали гидравлики, все кабельные трассы левого борта.

От удара лодка накренилась так, что черпанула рубочным люком. Все, кто стоял на мостике, полетели в стывлые волны осеннего моря.

## ЕРУНДА! СЕЙЧАС ВЫПЛЕВЕМ...

Расстегивая в воде канадку, командир видел, как лодка быстро погружалась. Напрасно боцман и доктор саженками ринулись к носу в надежде ухватиться за обтекатели акустических антенн. Нос, слегка приподнявшись, скрылся в черной воде секунд через пятнадцать. С борта рефрижератора свесилась чья-то голова.

– Эй, внизу! – слышался не очень трезвый голос. – С какого ботика? Черти вас носят!..

Прошло добрых четверть часа, прежде чем в воду полетели спасательные круги. Затем не спеша спустили шлюпку. В шлюпке была груда весел и только одна уключина!.. Спустили моторный баркас, но мотор не завелся. На месте затонувшей субмарины хлопотали воздушные пузыри.

Первым утонул сигнальщик – старший матрос Ларин – он не умел плавать. Его тело водолазы нашли потом

– Держитесь кучнее, ребята! Не дрейфь, всех подберут!

Но его самого отнесло от борта волнами, и больше его никто не видел. Тело не нашли до сих пор. Предполагают, холодный шок остановил сердце. Замполит Дайнеко отдал свой круг матросам, сам держался на надувном жилете. Командир лодки Маранго вцепился в боцмана: оба чуть не утонули. Их подняли первыми.

### 19:45.

Траверз острова Скреплева. Зыбина подбросило и прижало водой к крышке козырька. Затем током воды его втянуло в шахту верхнего рубочного люка. Нечего было и думать, чтобы его задраить. Вода низвергалась сплошным потоком. В стальной трубе нижнего рубочного люка механик застрял вместе с матросом Мальцевым, который кинулся из центрального поста в рубку герметизировать отсек. Они застряли плотно и безнадежно – ни туда, ни сюда. Зыбин уже начал задыхаться в мощном потоке студеного водопада, как чудом все же проскользнул вниз, и матрос Мальцев, сбив стопор крышки, захлопнул люк литым кругляшом.

В центральном посту стояла непроглядная темень. Тускло фосфоресцировали циферблаты глубиномеров. Палуба уходила из-под ног с дифферентом на корму и на левый борт.

"Ерунда, – подумал Зыбин, – придавило форштვენем. Сейчас выплывем, и крен отойдет".

Но крен не отходил. Никто не подозревал, что лодка уже лежала на грунте в мягкой подушке придонного ила.

## ЭЙ, В ОТСЕКЕ! ЕСТЬ КТО ЖИВОЙ?

– Валера, ты? – ощупал его в темноте старпом. Надо дуть цистерны правого борта – крен спрямить!

– Эй, в отсеке! Есть кто живой? Откликнулись старшие матросы Мальцев и Ананьин, старшина команды трюмных...

...Никто не знал, где пробоина. В трюме центрального поста хлестала вода. Зыбин предположил, что лоп-

11 стр.





## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ

18 стр.

нула уравнильная цистерна. Решили дать противодействие. На всякий случай запросили первый отсек:

- Первый, какая глубина?
- Тридцать два метра...

– Вы, что, очумели? Продуйте глубину номер!

Через минуту доклад:

– Продули. Все равно тридцать два!

Ни пятый отсек, ни смежный четвертый – жилой аккумуляторный – признаки жизни не подавали.

Сергей Михайлович Кубынин. Коренной приморец. Родился в 1954 году. Ровесник подводной лодки. Окончил ТОВВМУ по минному классу. Службу начал сразу командиром боевой части на ракетной дизельной лодке. Женат. Трехлетняя дочь Леночка. Спортсмен. Внешне похож на молодого Ульянова. Спокоен, обстоятелен, сдержан.

Итак, лодка лежала на грунте. Трюм центрального заполнялся водой, несмотря на то, что давление в отсеке повысилось на три атмосферы. Вода струилась и по переборке четвертого отсека. Видимо, живой аккумуляторный заполнился до предела. Кубынин с болью подумал, что там остались четырнадцать человек. В первые минуты он еще слышал, как через переборку урчал клинкет. Это из четвертого перекрывали магистраль вентиляции. Но маховик клинкета вращался очень недолго...

По подволочным трубопроводам метались ошалевшие крысы...

...Когда рефрижератор врезался в лодку, в первом отсеке ужинали торпедисты и приписанные к их баку метристы, трюмные и акустики. Доска с посудой полетела под стеллажные торпеды, погас свет, и всех швырнуло на задние крышки торпедных аппаратов. Удара о грунт никто не почувствовал. Только со свистом пошел во вдвунной вентиляции воздух. Магистраль перекрыли. Но тут замкнул и задымил над торпедными аппаратами реостат. Из коробки предохранителей, что на кормовой переборке, сыпанул голубой фейерверк искр. Старший матрос Олег Кириченко бросился, прикрывая глаза рукавом, к коробке и голыми пальцами вывинтил горящую пробку.

Старшина 2-й статьи Сергей Лукьяненко снял трубку межотсечного телефона и процелкал переключателем по всем семи позициям. Отсеки молчали – третий, четвертый, пятый, шестой... Вдруг откликнулся последний – седьмой – кормовой. Отвечал друг Лукьяненко Слава Костылев, командир отделения трюмных.

– Серега, как у вас?

– Нормально. А у вас?

– Нас топят.

– Сколько у вас народу?

– Нас четверо. У Рябцева нет "идашки".

Кроме Костылева, в седьмом спаса-

лись торпедист Степкин, радиотелеграфист Шамиль Киреев и матрос Рябцев. На четверых – три спасательных аппарата. Вода прибывала быстро. Костылев, Степкин, Киреев влезли в гидрокombineзоны и зажглись. Рябцев им помогал, зная, что обречен.

– Ребята, – кричал в рубку Лукьяненко из первого, – покиньте отсек и выходите через аварийный!

Но на клапане затопления не оказалось барашка.

– Топите через любое отверстие!

Поздно. Матросы стояли по пояс в воде. Не удалось найти приставной трап к тубусу люка. Костылева подсадили на руках. Тот бил кувалдой в рукоятку запора, но открыть так и не смог. От деформации прочного корпуса запор заклинило.

На исходе сороковой минуты телефонная мембрана донесла Лукьяненко слабый голос Костылева.

– Сергей, прощай! Дышать больше нечем...

И бросил трубку в воду. Их так и нашли потом, когда лодку подняли, всех четверых, под тубусом аварийного люка. Единственное, что они успели сделать, – выпустили кормовой буй, и тот купил с носовым четко обозначил положение затонувшей субмарины.

### В НОСОВОМ ОТСЕКЕ СКОПИЛИСЬ ДВАДЦАТЬ ШЕСТЬ ЧЕЛОВЕК!

Каким-то чудом еще светилась лампа-переноска. Но скоро погасла и она, когда центральный пост затопило полностью. Теперь мрак рассеивала только крохотная лампочка подсветки вольметра на панели радиосигнального устройства. Командир радиотехнической службы капитан-лейтенант Иванов установил связь с поверхностью (буй работал, как антенна). Им сообщили, что на подходе спасательные суда "Жигули" и "Машук", а главное – спасательная подводная лодка "Ленок". В отсеках приободрились.

– Спасут, ребята! – сказал старпом. – Только без паники. Иначе хана!

Тем временем механик Зыбин пересчитал дыхательные аппараты. Не хватало десяти "идашек". К тому же некоторые гидрокombineзоны оказались прогрызенными крысами.

Сверху им пообещали передать через торпедные аппараты еще 11 комплектов, как только придет "Ленок" с водолазами. Старпом с механиком до нитки промокли в центральном посту, и теперь, когда обстановка слегка разрешилась и прояснилась, оба ощутили страшный холод. Пошли переодеваться во второй – жилой офицерский отсек. Зыбин презентовал Кубынину две кремовые рубахи, отложенные для стирки. Кубынин велел Зыбину и Иванову собрать из своих кают секретные документы и запер их в свой сейф. И тому, и другому пришлось

изрядно покопаться в ворохе бумаг, свалившихся при ударе на палубу, прежде чем удалось отделить "секреты" от прочих листов.

На связь с поверхностью выходили по радиотелефону через каждые 30 минут. Но к 6 утра разыгравшийся шторм оборвал буй-антенну, и приемник замолк. Проверили аварийные провизионные бачки – пусты. Нашли три кочана капусты, несколько банок консервированной свеклы. Из сухой провизионки во втором отсеке достали крупу и несколько пачек макарон. Грызли все это потихоньку, прислушиваясь к шуму винтов над головой.

### 12 часов 22 октября 1981 г. Борт С-178. Глубина 32 метра Борт 220 на левый борт.

Старпом и механик, посоветовавшись, решили выпустить кого-нибудь наверх для связи со спасателями. Выбор пал на капитан-лейтенанта Иванова. В помощь

## ХРОНИКА ОДНОЙ ВАХТЫ

офицеру, довольно щуплому, снарядили здоровяка алтайца старшего матроса Мальцева. Одели их в гидрокombineзоны. Отдраили заднюю крышку 4-го торпедного аппарата. В узкую длинную трубу первым как более сильный влез Мальцев, потом Иванов. За ними задраили заднюю крышку, открыли переднюю... Ребята вышли нормально. Оба всплыли. Их подобрали и быстро отправили в лазарет. Иванов горячился, требовал допустить его к участию в спасательных работах. Позже жаловался: "Ни одна сволочь не стала слушать меня. Иди, отдыхай! Будто свихнутый, что ли..."

Сверху по-прежнему никаких сигналов. Настроение резко упало. Дрожали от холода, сбисли на койках в тесные группы. Натянули ватники, шинели, одеяла. Гадали: удалось ли Иванову с Мальцевым выйти на поверхность? А если удалось, то подобрали ли их стоящие суда?

Самых ослабевших – Пашнева, Хафизова и Ананына – Кубынин решил отправить на поверхность, не дожидаясь, пока водолазы передадут необходимые аппараты.

Старпом тщательно их проинструктировал: не торопитесь всплывать, заберитесь на рубку и сделайте там выдержку – все-таки метра на 3-4 поближе к поверхности.

Они вышли. Ананын дал три условных стука – один за всех. Больше их не видели. Предполагают, что на поверхности они никого не заметили, и их никто не увидел. Из-за сильно-

18 стр.



## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ



го волнения все суда отвели от места катастрофы за остров Скреплева.

**21 час. 22 октября.**

Спустя полчаса после выхода второй группы по корпусу носового отсека

Достав из кармана коробочку с корабельной печатью, Кубынин при свете аварийного фонаря вписал в военный билет новую классность и скрепил подпись гербовым оттиском.

Матросы заулыбались, оживились,

Пошли, как стояли на стеллажной торпедо: Шарыпов, Тунер.

Старший лейтенант-инженер Тунер с сожалением бросил в воду роскошную фуражку, сшитую на заказ у лучшего севастопольского мастера. Он дер-

# АВАРИИ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

постучали наконец водолазы. Это подошла и легла на грунт в 50 метрах от затонувшей "зеки" спасательная подводная лодка "Ленок".

## КТО ГРОМЧЕ СВИСТНЕТ?

Водолазы положили в открытую трубу торпедного аппарата четыре ИДА с комплектами гидрокостюмов. В одной из "идашек" нашли записку: "По получении всех аппаратов ИДА будете выходить из торпедных аппаратов методом затопления отсека. Вас будут встречать водолазы. Ждите еще две кладки". Старпом спрятал записку в нагрудный карман кителя – отчетный документ. С этой минуты он завел что-то вроде вахтенного журнала, записывая распоряжения сверху и свои приказания на чистых страницах инструкции к ИДА.

Второй кладки долго не было. Шла вторая ночь на грунте. Регенерация работала плохо. Она иссушила воздух так, что "пересыхало в груди", – жаловались матросы, – "легкие подсушили".

Давал себя знать и холод. Старпом разыскал "шильницу" (жестяной сосуд для спирта) и разлил для "сугрева" по 20 граммов на брата. Подводники повеселели, разговорились, стали травить анекдоты. На спор стали пробовать, кому удастся свистнуть в отсеке под давлением. Вместо свиста из губ вырывалось слабое шипение. Смеялись.

Кубынин нашел во втором отсеке коробку с жетонами "За дальний поход". Пришла мысль: вручить жетоны вместе со знаками классности нынче же, прямо здесь, в аварийной лодке, на дне Японского моря.

Старпом надел командирскую фуражку с золотыми листьями на козырьке (пилотку потерял в центральном посту, а мокрая голова мерзла) и стал выкликивать отличившихся:

– Старшина второй статьи Лукьяненко!

– Я!

– Ко мне! От имени главнокомандующего ВМФ награждаю вас жетоном "За дальний поход".

– Служу Советскому Союзу!

– Старший матрос Кириченко! За смелые и решительные действия объявляю вас специалистом первого класса!

повеселели. Хлопали награжденных по плечам и спицам. Настроение поднялось еще больше, когда Кириченко извлек из потайной "шхеры" коробку с "дембельским" шоколадом. Коробка пошла по рукам. Захрустели серебряные бумажки.

– На палубу не бросать! – предупредил старпом. И опять повеяло надеждой на спасение.

В переданных с поверхности "идашках" нашли новую записку, где сообщалось, что у входа из торпедных аппаратов будет натянут трос, ведущий к шлюзовой камере спасательной подводной лодки "Ленок". Говорилось также и о водолазах-проводниках, которые будут встречать выходящих.

**15 часов.**

**23 октября.**

**Борт С-178.**

Стали готовить первый отсек к затоплению. Перенесли во второй отсек все, что может всплыть и вторгнуться в воздушную подушку: койки, тюфяки, бачки, деревянные брусья. Все надели гидрокombineзоны, зажгутовались, встали на стеллажную торпеду в том порядке, в каком должны были выходить. Кубынина зажгутовывал механик. Старпом спрятал за пазуху кителя самодельный "вахтенный журнал", проверил, в кармане ли корабельная печать... Отсек заполнялся медленно: три часа понадобилось, чтобы вода поднялась чуть выше торпедных аппаратов. Это были самые тягостные и самые мучительные часы. И без того плотный воздух сжимался все больше. Дышать стало очень трудно. Вредные газы, наполнявшие в переизбытке отсеченный воздух, стали действовать на организм еще токсичнее, еще ощутимее. Крупные капли пота стекали по телу. Легкие ненасытно качали пустой воздух. Стыли кисти рук и леденели ступни. Темнело в глазах, кружилась голова. А вода, обжимая ноги, живот, грудь, медленно подступала к подбородку. Наконец открыли заднюю крышку. Теперь отсек сообщался с морем напрямую - через трубу торпедного аппарата № 3.

– Ну пошли, мужики! – скомандовал старпом.

жал ее до последнего, нахлобучив на шлем гидрокомбинезона. Едва Тунер, окунувшись с головой в воду, вполз в торпедную трубу, как в маску ему уперлись ступни Шарыпова. Матрос пятился и лез обратно. Тунер вынырнул, а вслед за ним в воздушной подушке появилась и голова Шарыпова. Шарыпов переключил аппарат на "атмосферу" и отрывисто выкрикнул:

– Аппарат... завален... "идашками"...

Водолазы сделали третью кладку. Выход в море забит тяжелыми аппаратами. Матрос Киреев не вынес этого известия и потерял сознание. Его не стали разжиговать – бесполезно. Вода стояла выше груди. Ему поддули из баллончика гидрокостюм, и Федя Киреев лежал на воде, как резиновый матрац. Старпом подгрел к механику.

– Валера, попробуй втащить их сюда или вытолкнуть.

Зыбин нырнул в трубу, пополз вперед. Подергал первую сумку с "идашкой" – ни туда ни сюда. Неужели все? Конец? Так глупо... Сыновья вырастут без него. Младший едва ли его запомнит... Тамара их кое-как прокормит. И вечная нужда...

Зыбин уперся ногами, подтянулся за упор для торпед и головой, молясь и матерясь выпихнул все три сумы за борт.

В глазах вспыхнули огненные искры. Механик подумал, что теряет сознание, но, присмотревшись, догадался – "искрит" планктон. Возвращаться в отсек не было смысла: воздух в баллончике на пределе.

## ЗЫБИН ДАЛ ТРИ УДАРА: «ВЫХОД СВОБОДЕН!»

И вылез из трубы в нишу торпедного аппарата. Никакого троса, ведущего на "Ленок", он не нащупал. Под руку попался обрывок леера, и Зыбин выбрался по нему на носовую надстройку. Увидев световые пятна фонарей, с которыми копошились водолазы-спасатели, замахал им рукой. Водолазы подплыли. Механик отчаянно жестикулировал, стараясь объяснить, что спасатели встречают людей не у того борта. Водолазы ничего не поняли, должно быть, решили, что человеку







## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ

12 стр.

худо, что у него кислородное опьянение: заломили руки и потащили к тросу. Кричать (в гидрокombineзоне голос под водой слышен) Валерий не стал, опасаясь баротравмы. Перебирая трос руками, достиг наконец борта лежащей на грунте субмарины. Трос был закреплен много ниже входного люка шлюзовой камеры, и Зыбин попал сначала в междукорпусное пространство. Пальцы его нащупали обросшее ракушками железо. Тут же понял: не туда! Вернулся назад. Страхующий водолаз подхватил его и подтолкнул вверх - в шлюзовую камеру, освещенную изнутри подводными плафонами. Нижний люк задраили и выжали воду сжатым воздухом. Затем впустили внутрь лодки. Зыбин почувствовал только, что ему вскрывают ножом гидрокombineзон: от страшной боли в суставах (кессонная болезнь) потерял сознание. Очнулся уже на вторые сутки в барокамере. Незнакомый медик подносил к губам кружку с горячим чаем...

А в отсеке С-178, услышав три зыбинских удара, возликовали и едва ли не закричали: "Ура!" Путь к жизни свободен.

Один за другим подводники приседали и ныряли в трубу. Самым последним, как и подобает командиру корабля, покидал отсек старпом. Кубынин посветил фонарем: все ли вышли? Все. Старпом чувствовал себя на пределе сил. Отравленная кровь гудела в висках и ушах, ныло в груди лопнувшее легкое. С трудом прополз по трубе. Выбрался на надстройку, огляделся: никого нет. (У водолазов была пересменка.) Решил дождаться декомпрессионное время, а потом всплывать на поверхность. "Шел" к рубке на руках, как в цирке, перебирая

леер: ноги без свинцовых стелек всплывали. Потом потерял сознание и выпустил леер...

Его чудом заметили с катера и подцепили за воздушный мешок. Ловкие матросские руки обрезали дыхательный шланг, вспороли прорезиненную ткань. Но и живительный морской воздух не привел Кубынина в чувство. Слишком долго он пробыл под давлением. Его переправили на спасатель "Жигули" и поместили в большую барокамеру. Врачи поставили Кубынину семь диагнозов: отравление углекислотой, отравление кислородом, разрыв легкого, обширная гематома, двусторонняя пневмония...

Потом в палату к Кубынину приходили моряки, офицеры, медсестры, совсем незнакомые люди: жали ладонь, благодарили за стойкость, за выдержку, за спасение матросов, дарили цветы, несли виноград, дыни, арбузы, мандарины. Это в октябрьском-то Владивостоке! Палату, где лежал Кубынин, прозвали "цитрусовой"...

\* \* \*

С протараненной С-178 спаслись 26 моряков. Большая часть из них обязана жизнью хладнокровию, профессионализму и офицерскому мужеству старпома Кубынина и инженера-механика Зыбина. Командир бригады подводных лодок написал представления к государственным наградам: Кубынина – к ордену Ленина, Зыбина – к Красному Знамени. Наградные листы "затерялись" в штабных инстанциях. Но оба героя продолжают свою службу в Вооруженных Силах России. Пусть нет ныне тех орден, к которым были представлены эти парни. Есть новые, не менее высокие награды. И они их достойны".

### КОГДА ГЛАВНЫЙ ШТАБ БЕССИЛЕН

Здесь следует отметить, что попытки представить их к государственным наградам предпринимались дважды. Валерий Иванович Алексин решил поднять этот вопрос еще раз, восстановить справедливость и отделить преступно-безответственное поведение одних и подвиг, совершенный другими.

И, тем не менее, даже в демократическом, 1996 году Главный штаб ВМФ ничего не смог сделать. Таково было отношение к военным морякам, как хроническая болезнь, доставшаяся нам из прежних времен. Трудно себе представить подобное в США или в Великобритании. Там такие люди, как Кубынин и Зыбин, стали бы национальными героями.

Несомненно, в этой трагедии главную роль сыграл человеческий фактор – некое фатальное совпадение по вре-

## ХРОНИКА ОДНОЙ ВАХТЫ

мени нескольких разгильдяйских поступков. Вначале диспетчер дал добро на выход рефрижератора через узкий пролив в тот момент, когда туда должна была войти субмарина. О том, свободен ли будет выход, он даже не поинтересовался, хотя обязан был и легко мог это сделать. В свою очередь капитан рефрижератора и командир субмарины также роковым образом проявили легкомыслие и не выполнили своих обязанностей. Ведь если бы они точно соблюдали все положенные инструкции, столкновения бы не произошло. Но ЧП произошло, и экипаж вынужден был бороться с его последствиями, причем бороться героически. В жизни, особенно на флоте, надо четко разделять разрушителей и героев. Команда состоит из разных людей, и каждый должен получить свое, герои – награду, разгильдяи – наказание. В случае с С-178 всех причесали под одну гребенку. Высокие чиновники в Минобороны, ведающие наградами, рассуждали примерно так: команда совершенно "на ровном месте" утопила боевой корабль, о каком героизме может идти речь? А те, кто спаслись, – и, слава Богу, остаться в живых, когда большинство пошло на дно, – это уже само по себе награда. А ведь экипаж мог бы погибнуть весь, если бы в его составе не оказались такие мужественные профессионалы, как капитан-лейтенанты Сергей Кубынин и Валерий Зыбин. Специалисты высочайшего класса и настоящие герои, спасшие 26 моряков.



Кабинет начальника Главного штаба ВМФ. Адмирал И.Н.Хмельнов с членами семей офицеров мичманов, погибших в Чечне. Октябрь 1996 года



## ПРОЗОРЛИВЫМ ВЗГЛЯДОМ

**Особое значение в геополитической безопасности России имеет Украина. По разным оценкам от 55 до 70% её граждан не поддерживают курс на вступление страны в Североатлантический альянс. И, тем не менее, руководство соседней страны, не считаясь с мнением абсолютного большинства населения, объявило о намерении вступить в НАТО**

# ЧУДЕН ДНЕПР ПРИ ТИХОЙ ПОГОДЕ

Решение на вступление в НАТО может быть принято по результатам общенационального референдума. Но проводить его сейчас, по мнению властей Украины, рано. Нужно определенное время для информационной обработки ее населения. Руководство военного ведомства Украины выразило уверенность, что к моменту принятия решения о вступлении Украины в НАТО, приблизительно в 2010 году, наше общество будет готово поддержать такой шаг".

Почему Украина так стремится в НАТО? Президент Виктор Ющенко на Вильнюсском саммите государств Балтийско-Черноморского региона в мае 2006 г. заявил, что считает вступление в НАТО "основой безопасности государства". Кто грозит безопасности Украины, он не сказал, но все участники саммита прекрасно понимали, что имеется в виду Россия.

О новом характере сложившихся в начале XXI века отношений к России руководства Украины весьма красноречиво свидетельствуют многие эпизоды последних двух лет. После газового противостояния 2005 года начались новые конфликты, связанные с Черноморским флотом в Крыму. Украинские власти заявили, что намерены вернуть в собственность Украины все находящиеся там гидрографические объекты Черноморского флота России. Командование ВМФ ответило усилением охраны маяков и других объектов гидрографической службы.

В этой связи необходимо подчеркнуть, что самые большие наши военные объекты за рубежом находятся именно в Украине. В первую очередь речь идет о Черноморском флоте. Но не из-за злонамеренности РФ, а из-за разрушения СССР. В соответствии с достигнутыми договоренностями в 1995 г. имущество бывшего советского ЧФ было поделено между Россией и Украиной пополам. В мае 1997 г. между ними был подписан договор об аренде морской инфраструктуры Крыма на 20 лет. За Россией осталось три пун-

кта базирования корабельного состава. Это Севастополь (бухты Севастопольская, Южная, Карантинная, Казачья), Феодосия и временно Николаев. России также досталось, но на правах аренды, два основных аэродрома – Гвардейское и Севастополь (Кача), а также два запасных аэродрома – мыс Херсонес и Южный, одно место дислокации береговых войск (Севастополь). К концу мая 1996 г. украинской стороне отошло 7 из 10 пунктов базирования корабельного состава: Измаил, Одесса, Очаков, Черноморское,

тельные стоянки боевых кораблей обходятся в Анапе и Темрюке. Новороссийский порт будет расширен, акватория значительно углублена.

По условиям договора Украина не может изменить условия аренды Севастополя. Но есть иные способы давления на Черноморский флот, которые вынуждают военных торопиться со строительством базы в Новороссийске. Сейчас без разрешения Киева невозможно привести в Севастополь новые российские корабли. По информации Интерфакса о переводе с Северного флота дизельной подводной лодки, например, переговоры идут уже третий год. Новые корабли в состав флота, таким образом, включать будет невозможно. И если даже аренду Севастополя удастся продлить после 2017 года, Черноморский флот постепенно останется без кораблей: те, кто отходил свой срок, придется списывать, а новые (если их еще построят!) украинские власти в Севастополь не пропустят.

Намерения Украины вступить в НАТО резко снижают морскую безопасность и затрагивают геополитические и экономические интересы нашей страны. Тем более что в замороженном состоянии остался так называемый тузлинский конфликт.

Линию границы в Керченском проливе в Москве и Киеве видят по-разному. В том числе и принадлежность острова Тузла в Керченском проливе. Сейчас на этом острове расположена украинская погранзащита, фарватер через пролив контролирует Украина. Если это будет закреплено на уровне межгосударственных отношений, то в принципе Киев сможет пропускать в Азовское море суда любых стран (в том числе и корабли НАТО), не спросив согласия России.

Одновременно руководство Украины продолжает подготовку к вступлению в Североатлантический альянс. И хотя высадка морской пехоты США в Феодосии весной 2006 года для проведения совместных учений вызвала бурю протеста в Крыму, министр обороны Украины Анатолий Гриценко, по данным СМИ, в Брюсселе еще раз подтвердил, что "курс страны на вступление в атлантическое сотрудничество продолжится".

Противоречия между Россией и Украиной не случайны. В них заинтересован блок НАТО, который проявляет необыкновенную активность в их наиболее выгодном для себя разрешении. Они являются отражением геополитического наступления на Россию, на зоны ее влияния и регионы ее национальных интересов.

**И.Н. ХМЕЛЬНОВ,**  
адмирал  
2008 год

## ПРОТИВОРЕЧИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ НЕСЛУЧАЙНЫ

Новоозерное, Балаклава, Керчь; 4 из 6 основных аэродромов: Лиманское, Веселое, Октябрьское, Мирный; 5 из 7 запасных аэродромов: Генчешек, Сокологорное, Большой Токмак, Воинка, Сизовка; 4 из 5 мест дислокации береговых войск: Симферополь, Евпатория, Перевальное, Межгорье. Бухта Стрелецкая будет использоваться флотами двух стран.

Кроме этого, в интересах Космических войск РФ на Украине работают две РЛС – в Севастополе и Мукачэво, где персонал состоит из украинских военнослужащих.

Выдавливание Черноморского флота и России из Крыма и Севастополя идет постоянно и планомерно, несмотря на совместные комиссии и слова о дружбе.

Россия платит за базы в Крыму, включая Севастополь, 97 млн. долларов в год, списывая их с газового долга. Но Севастополь – не единственный козырь Украины. Она может шантажировать РФ прекращением аренды радиолокационных станций предупреждения о ракетном нападении и контроля космического пространства (СПРН и ККП) в Севастополе и Мукачэво и пустить туда американистов.

Если уйдет из Крыма Черноморский флот, на его место придут корабли НАТО. Будет ли это угроза России? Любопытный непредубежденный специалист ответит на этот вопрос положительно. Поэтому России и необходима новая база. И ее начали создавать в Новороссийске. Главная военно-морская база должна быть построена к 2016 году, запасная – в районе Геленджика и Туапсе. Дополни-

### ОТ РЕДАКЦИИ

**Прогноз автора подтвержден сегодняшними событиями на Украине.**





## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ

**ТУГАРИНОВ  
ГЕННАДИЙ  
АПОЛИНАРЬЕВИЧ**

*Ветеран Улан-Удэнского  
авиационного завода,  
одноклассник  
И.Н.Хмельнова*

– С Игорем учились на вечернем отделении машиностроительного техникума, на отделении самолётострое-

ния, сидели за одной партой. Жили соседями, на Элеваторе. Бывало, по утрам вместе ехали на работу, толкались в пробках, а по вечерам мчались в техникум. Учёба и работа, работа и учёба – вот и вся наша юность. Правда, по праздникам выезжали на природу, ходили на лодках, увлекались мотоциклом, рыбалкой. Вообще-то он был общительным и видным парнем. Дружили с девчонками. В Светлану, местную

красавицу, он был влюблён, что называется, по уши. И она его облюбовала. Завидная получилась пара. Я часто вспоминаю Игоря. Без «протеза», без генеральского рода - племени, что называется, с самых низов человек, а такой вершины достиг в жизни своей – стал адмиралом. Впрочем, чему удивляться: упорный у него характер – любил дисциплину, много читал, ценил каждую минуту.

**БУРЛАКОВ  
СТАНИСЛАВ  
СТЕПАНОВИЧ**

*Декан экономического  
факультета  
гуманитарного  
университета (г. Москва),  
брат адмирала*

– Что значит брат в моей жизни? Это не просто брат. Это человек особого влия-

ния. Жили мы в Улан-Удэ на улице Мухина, в деревянном доме. Игорь начал работать рано, в 15 лет. Я был маленький, но запомнил, как в его руке ложка дрожала от чрезмерных нагрузок от клёпки на авиазаводе. Когда Игорь поступал в военно-морское училище, его спросили, мол, почему пришёл к нам. «У меня дед служил матросом в Порт-Артуре, 15 лет был в плену у японцев». На моё совершеннолетие от брата при-

шла открытка «Стасик, будь бодрим и добрым. Эти качества помогут преодолеть любые трудности».

Мудрый совет, не раз пригодился в жизни. Когда умерла мама, Игорь не мог прилететь на похороны, был в дальнем походе. На улан-удэнском кладбище, за Удой, на памятнике нашей маме, Марии Алексеевне Абакумовой, я сделал надпись «Мать адмирала».

**ЖИЛИН  
АНАТОЛИЙ  
ЕФИМОВИЧ**

*Председатель первичной  
организации ДОСААФ  
ОАО «Улан-Удэнский авиа-  
завод», организатор спец-  
выпуска газеты «Судьба»,  
её просветительского  
проекта, посвящённого  
жизни и деятельности  
адмирала И.Н.Хмельнова*

– Сегодня в добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту России создаётся новая система военно-патриотического воспитания и подготовки граждан к военной службе. Она учитывает произошедшие в мире и стране изменения в области военного дела, новые требования, предъявляемые к призывному контингенту. В условиях сокращения срочной службы до 1 года, подготовка к ней должна быть более интен-

сивной с применением самых действенных форм, средств и технологий. Самой действенной формой воспитания молодёжи является пример ветеранов. Вот почему мы решили подробнее рассказать о судьбе нашего земляка адмирала Хмельнова. Такие люди и есть победители. На них – от простого солдата до маршала и адмирала всегда держались наша армия и флот. Такими людьми и сегодня богата наша Россия!

**При реализации проекта «Газета «Судьба» как информационный ресурс патриотического воспитания молодёжи используются средства государственной поддержки, выделенные в качестве гранта в соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации от 29.03.2013 №115-рп и на основании конкурса, проведенного обществом «Знание» России**

Газета Международного союза бывших малолетних узников фашизма  
Главный редактор  
Л.К.Синегрибов (Улан-Удэ)  
Учредитель: Международный союз бывших малолетних узников фашизма  
Адрес: Украина, 01103, г. Киев, ул. Киквидзе, 6 «а», 43

Издатель: Региональный общественный благотворительный фонд «Газета «Судьба»»

Адрес: Россия, Республика Бурятия, 670047, г. Улан-Удэ. Ул. Барнаульская, 60

Подписной индекс 31112

Печать: ОАО «Республиканская типография» 670000, г. Улан-Удэ, ул. Борсоева, 13  
Подписано в печать 24.04.2014.  
Тираж 3000 экз. Заказ №1465.

Газета зарегистрирована Министерством печати и информации РФ. Регистрационное свидетельство 0110549 от 15 апреля 1993 г.





## НАРОДНОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ – НАЧАЛО ВСЯКОМУ ОБРАЗОВАНИЮ



# Из адмиральского фотоальбома

Подростковый клуб «Гюйс»  
Дворца детско-юношеского  
творчества г. Улан-Удэ в музее  
авиационного завода



Научно-исследовательский  
парусник «Крузенштерн»  
возвращается в Английскую  
гавань Санкт-Петербурга.  
Июнь, 1996 г.

Отряд боевых кораблей под  
командованием капитана  
2 ранга И.Хмельнова в Среди-  
земном море. Июль, 1985 г.

Корабли на линии парада  
в Амурском заливе.  
Июль, 1995 г. Владивосток

