

**Н. В. Усенко, П. Г. Котов, В. Г. Реданский,
В. К. Куличков**

КАК СОЗДАВАЛСЯ АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



ПОЛИГОН
Санкт-Петербург
2004

Редакционная коллегия:

Н. И. Никифоров, А. В. Усиков, А. П. Зимонин
Работа подготовлена в Институте военной истории МО РФ

У74 Н. В. Усенко, П. Г. Котов, В. Г. Реданский, В. К. Куличков

Как создавался атомный подводный флот Советского Союза. — СПб.: ООО «Издательство «Полигон», 2004. — 544 с., ил. ISBN 5-89173-274-2

В разгар «холодной войны», в пору противостояния двух великих держав — СССР и США, наша страна создала мощный ракетно-ядерный флот, бросивший вызов крупнейшему из военных флотов мира. Его ядро составили атомные подводные лодки, в том числе и подводные ракетные крейсера стратегического назначения, сосредоточившие в себе огромную ударную силу, мобильность, скрытность действий. Многоцелевые атомные подводные лодки и подводные ракетноносцы освоили самые удаленные районы Мирового океана, покорили в подводном плавании Северный полюс. Строительство атомных подводных лодок — грозных властителей морских и океанских глубин — явилось для нашей страны вынужденной мерой, ответом на действия в Мировом океане верооятного в то время противника. Оно было продиктовано необходимостью надежно защитить государственные интересы нашего Отечества. Создание принципиально новых кораблей подводных глубин, оснащенных самой современной техникой и оружием, ядерными энергетическими установками, стало триумфом отечественной творческой мысли, коллективным подвигом ученых и кораблестроителей, всего нашего народа. О тех, кто создавал атомный подводный флот, кто вывел его в океан, штурмовал из глубин полярную вершину планеты, опоясал в подводном плавании земной шар, кто, пройдя через суровые испытания, порой драматические, достойно нес боевую службу на всех широтах и меридианах, об ученых и конструкторах, о командирах и рядовых подводниках — настоящих героях своего времени — повествует этот труд, созданный в Институте военной истории Министерства обороны Российской Федерации.

ББК 68.54

О книге и ее авторах

Разработанный в Институте военной истории Министерства обороны Российской Федерации и представленный читателям труд «Как создавался атомный подводный флот Советского Союза» широко и многопланово раскрывает роль и значение атомного подводного флота нашего отечества в условиях ядерного противостояния двух великих держав периода «холодной войны», 50–80-х гг. XX столетия.

Над книгой работал авторский коллектив научных сотрудников под руководством известного подводника, Героя Советского Союза, кандидата исторических наук, доцента, вице-адмирала Николая Витальевича Усенко при активном участии Героя Социалистического Труда, лауреата Государственной премии адмирала Павла Григорьевича Котова, а также действительного члена Российского географического общества, автора многих публикаций по истории отечественного ВМФ капитана 1 ранга Владимира Георгиевича Реданского и кандидата исторических наук, специалиста по проблемам вооружений и техническому оснащению атомных подводных лодок Валерия Константиновича Куличкова. Авторы — участники и свидетели создания и освоения отечественных атомных подводных лодок. Они встречались и работали с выдающимися учеными, командным и рядовым составом атомоходов различных поколений, лично участвовали в длительных океанских плаваниях под водой. При работе над рукописью авторы широко привлекали многочисленные архивные документы, дневниковые записи и воспоминания ветеранов атомного подводного флота.

Из книги читатель узнает многие неизвестные ранее подробности о большой и напряженной работе по укреплению оборонного потенциала страны при создании мощного океанского флота и его главных ударных сил — атомных подводных лодок.

В работе показан большой вклад советской академической науки, видных ученых и конструкторов, многочисленных коллективов кораблестроительных предприятий, лично академика А. П. Александрова в создание атомного подводного флота и подготовку для него квалифицированных кадров.

Немалый интерес у читателя вызовут основанные на личном опыте рассказы о рискованных плаваниях атомоходов подо льдами Арктики, о покорении макушки Земли — Северного полюса, о переходах вокруг света и длительных походах в удаленные от Родины просторы Мирового океана, о борьбе личного состава с радиационной опасностью. Авторы убедительно повествуют о драматических ситуациях, возникавших во время освоения сложной боевой техники.



Николай Витальевич
Усенко



Павел Григорьевич
Котов



Владимир Георгиевич
Реданский



Валерий Константинович
Куличков

Значительное место в книге отведено боевой службе экипажей ракетноносцев и многоцелевых субмарин. Из этих материалов читатель узнает о тех чувствах, которые испытывают подводники, и особенно личный состав ракетных боевых частей, находясь в напряженном ожидании команды на пуск ракет, о том, насколько трудна и опасна подводная «охота» противолодочников, осуществляющих слежение за силами вероятного противника.

За последние годы издано немало книг о морях-подводниках и создателях атомного флота. Отличительной особенностью этого труда является его историзм. Авторы сумели с научной объективностью рассказать о процессах создания и использования атомных подводных лодок. В книге весьма откровенно говорится о проблемах и трудностях, с которыми пришлось столкнуться морякам в период освоения первых атомоходов, рассказывается о сложных аварийных ситуациях и трагических событиях, связанных с гибелью подводников и, в целом, потерей атомоходов.

Герои книги не являются вымышленными — это матросы, старшины и офицеры и адмиралы, достойно и самоотверженно выполнявшие свой воинский долг на подводных атомоходах. Несомненный интерес вызовут страницы, рассказывающие о жизни и бытовых условиях моряков-подводников. Там, в глубинах океана, ярко раскрываются характерные черты командиров, офицеров, мичманов, старшин и матросов — подлинных патриотов, обладающих высокими морально-психологическими качествами — стойкостью, мужеством, верностью воинскому долгу.

В заключение хочу сказать, что всегда с особым интересом отношусь к авторским работам, основанным на личном жизненном опыте и личных впечатлениях от многочисленных пережитых событий и встреч со многими людьми. Именно такой является книга Николая Витальевича Усенко и его соавторов. Я знаю Николая Витальевича еще по службе в Военно-Морском Флоте как одного из известных адмиралов периода расцвета Северного флота. Его впечатления о пережитом, воспоминания всех авторов о флоте в период наиболее сложной международной обстановки второй половины XX века, несомненно, будут с интересом восприняты читателем.

Академик РАН
вице-адмирал А. А. САРКИСОВ

Предисловие

Перед вами, читатель, книга, которая рассказывает об истории создания главной ударной силы отечественного Военно-морского флота — атомных подводных боевых кораблей, ракетных подводных крейсеров стратегического назначения и мощных многоцелевых подводных атомоходов, способных решать боевые задачи во всех районах Мирового океана.

История подводного флота своими корнями уходит в глубину столетий военного кораблестроения. Отечественные создатели подводных боевых кораблей опирались на достижения науки и техники своего времени, а также использовали опыт зарубежных корабелов.

Первые подводные лодки России, созданные талантливыми инженерами-конструкторами К. А. Шильдером, И. Ф. Александровским, С. К. Джевецким, И. Г. Бубновым, легли в основу строительства отечественных подводных лодок, которые к началу XX века обрели боевые качества, позволявшие успешно выполнять поставленные им задачи¹.

После Русско-японской войны в составе российского Военно-морского флота насчитывалось более двух десятков подводных лодок, представлявших собой довольно внушительную силу. В этой связи появилась необходимость объединить их в самостоятельный разряд (род сил).

6 (19) марта 1906 г. специальным указом императора Николая II в классификацию (разряд) военных судов российского флота были включены подводные лодки, которые с этой даты числятся как самостоятельный род сил Военно-Морского Флота. В марте 2006 г. будет торжественно отмечено 100-летие подводных сил отечественного ВМФ. Подводное кораблестроение особенно быстро стало развиваться в первой половине XX века и достигло высоких результатов. Это показали Первая и Вторая мировые войны. В боевых действиях на море подводные лодки действовали весьма эффективно.

В нашей стране Военно-Морской Флот в целом и его подводные силы в частности стали интенсивно развиваться в годы индустриализации. В ходе Великой Отечественной войны Северный, Балтийский и Черноморский флоты надежно прикрывали приморские

¹ В Русско-японской войне (1904—1905 гг.) российские подводные лодки оказали существенное влияние на оперативную обстановку в районе Владивостока. Японское командование, осведомленное о нахождении подводных лодок во Владивостоке, не рискнуло блокировать дальневосточное побережье России.

фланги фронтов, обеспечивали морские перевозки и форсирование водных преград, а Тихоокеанский флот внес свой вклад в разгром милитаристской Японии. После победного завершения Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., учитывая опыт боевого применения флотов на море, в Советском Союзе развернулись крупномасштабные исследования, позволившие разработать концепцию строительства мощного Военно-Морского Флота. Проблема перспектив развития военного флота, его предназначения и возможностей в будущем занимала умы не только военных, но и политических, государственных деятелей. На высшем уровне партийного и государственного руководства рассматривались и утверждались кораблестроительные программы, проекты боевых кораблей, а также системы вооружений.

Обобщение опыта прошедшей войны, оценка экономических возможностей страны и военно-политической обстановки в мире позволили определить приоритеты родов сил будущего флота. Было принято решение пальму первенства в строительстве флота отдать подводным лодкам. Преимущественное развитие подводных сил давало возможность в кратчайшие сроки значительно увеличить ударные возможности ВМФ с меньшей затратой материальных средств.

Искать пути создания новых видов оружия для укрепления оборонной мощи страны, строить более совершенные боевые корабли для ВМФ Советский Союз вынуждала агрессивная направленность внешней политики некоторых западных государств и прежде всего США.

Ведущее место в политике силового давления на наше государство занимала идея использования против СССР мощных военно-морских сил. Важнейшей особенностью американской военно-морской стратегии стало создание ракетно-ядерной угрозы Советскому Союзу со всех морских направлений. К началу 70-х гг. половина стратегического ядерного потенциала американских вооруженных сил сосредоточилась на подводном и авианосном флотах США.

В этих условиях Советскому Союзу пришлось предпринять самые решительные меры по укреплению своей обороноспособности, повысить военный потенциал и боевую готовность Военно-морского флота и в целом Вооруженных сил страны.

Самоотверженность ученых и тружеников промышленности страны, их высокое чувство национальной гордости и патриотизма позволили в короткие исторические сроки качественно изменить облик современного Военно-Морского Флота, оснастить его мощным современным оружием, энергетикой и боевой техникой. Наш флот стал океанским, ракетно-ядерным, способным противостоять флотам традиционных морских держав.

Все лучшее, что было накоплено за трехсотлетнюю историю регулярного отечественного Военно-Морского Флота, использо-

валось в строительстве боевых кораблей. Определяющее влияние на строительство такого флота оказала научно-техническая революция. Научно-технический прогресс стал своего рода катализатором в развитии кораблестроения, повышении боевой мощи Военно-Морского Флота.

Советская наука располагала выдающимися открытиями И. В. Курчатова, Ю. Б. Харитона, А. П. Александрова, Н. А. Доллежаля и других в области ядерной физики. Больших успехов добились в ракетостроении С. П. Королев, В. П. Макеев, В. Н. Челомей. Благодаря их плодотворной работе советские Вооруженные Силы получили атомную и водородную бомбы, транспортный ядерный реактор и дальнобойные ракеты.

Влияние научно-технической революции особенно четко прослеживается на развитии Военно-морского флота и, в частности, подводных лодок. Оснащение их ядерной энергетической установкой позволило сделать подводные боевые корабли грозной силой, способной неограниченное время находиться в глубинах океана и скрытно наносить удары по кораблям противника¹.

Вооружение подводных атомоходов ракетами, внедрение новейших радиоэлектронных и счетно-решающих устройств, более совершенных мин и торпед со спецзарядами в значительной мере повысили их роль и место в системе ВМФ. Атомные подводные корабли вместе с морской ракетноносной авиацией стали главной ударной силой ВМФ. Они получили возможность решать не только специфические флотские оперативные задачи, но и превратились в один из важных компонентов стратегических ядерных сил страны.

Создание мощного океанского подводного флота справедливо связывают с именем главнокомандующего ВМФ Адмирала Флота Советского Союза С. Г. Горшкова. Вступив в эту должность в 1956 г., он почти 30 лет руководил всем процессом создания, боевой подготовки и оперативного использования флота. Под его руководством отечественный Военно-Морской Флот вышел из прибрежной зоны на оперативные просторы Атлантического, Тихого, Индийского и Северного Ледовитого океанов.

С. Г. Горшков уделял самое пристальное внимание конструированию и строительству атомных подводных лодок. Он был лично знаком со многими конструкторами, проектировщиками отечественных подводных атомоходов, разработчиками систем оружия, средств акустики, навигации и связи. Как крупный военачальник

¹ Создание транспортного атомного реактора — настоящий подвиг наших ученых. Подлинным энтузиастом и генератором научных идей в создании атомного подводного флота был выдающийся советский ученый академик Анатолий Петрович Александров.

эпохи ракетно-ядерного флота этот адмирал был признанным авторитетом на флоте и в стране, пользовался большим уважением у зарубежных военно-морских деятелей.

Нисколько не умаляя вклад С. Г. Горшкова в укрепление обороны страны, хотелось бы напомнить читателю, что у истоков этого флота стоял его предшественник — прославленный адмирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов.

Буквально сразу после войны — в 1946 г. — в выступлении перед инженерами-кораблестроителями в Ленинграде Н. Г. Кузнецов поставил перед ними задачу активного использования последних достижений науки и техники при создании боевых кораблей. «Основные вопросы новой техники, влияющие на состав военно-морской силы, а стало быть, и на новое кораблестроение, — говорил он, — это атом, ракеты, новая энергетика, новые средства наблюдения, связи и управления»¹.

Осенью того же года Н. Г. Кузнецов обратился к И. В. Сталину с предложением объединить усилия ученых Академии наук и представителей промышленности, чтобы создать при Военно-Морском Флоте специальный Совет по противоатомной защите и применению внутриядерной энергии для движения.

9 сентября 1952 г. академиками И. В. Курчатовым и А. П. Александровым было подготовлено постановление Совета Министров СССР «О проектировании и строительстве объекта 627», которое 12 сентября 1952 г. подписал И. В. Сталин. Именно эта дата может считаться началом зарождения советского атомного подводного флота.

Шестидесятые годы — это период бурного развития в Советском Союзе творческой военно-морской мысли и расширения судостроительной базы. Строительство атомных подводных лодок различных классов осваивали заводы Северодвинска, Ленинграда, Горького, Комсомольска-на-Амуре. Рост производственных мощностей, наличие высококвалифицированных кадров кораблестроителей позволили в короткие сроки наладить их массовое производство. Со стапелей начало сходить небывалое количество самых современных подводных боевых кораблей. Темпы роста числа боевых единиц атомного флота возрастали с каждым годом, совершенствовались их тактико-технические характеристики, росла боевая мощь Военно-морского флота страны в целом.

Создание флота — это не только строительство боевых кораблей, но и огромная организаторская работа главнокомандующего, Главного штаба, Политического управления, центральных управлений. Требовалось разработать научные основы проектирования и строительства нового флота, создать теорию его боевого ис-

¹ Кузнецов Н. Г. Крутые повороты. М., 1995. С. 154.

пользования. Для этого были привлечены ученые Военно-морской академии, институтов ВМФ, Научно-технического комитета ВМФ, а также профессорско-преподавательский состав высших военно-морских училищ. Огромную работу пришлось проводить Военным советам и командованию флотов по строительству новых мест базирования и материально-технического обеспечения атомных подводных лодок.

С ростом числа новых боевых единиц шел процесс их освоения. Сложная боевая техника потребовала особой профессиональной подготовки не только командного состава, но и каждого подводника — члена экипажа. С этой целью была осуществлена радикальная перестройка программ военно-морских учебных заведений и созданы специальные центры профессиональной подготовки подводников для атомных подводных кораблей.

Появление в составе ВМФ атомных подводных крейсеров с мощным ракетным и торпедным оружием в значительной мере повысило роль так называемого человеческого фактора.

Военный совет, Политуправление ВМФ, командиры всех степеней и политработники уделяли большое внимание формированию у подводников атомного флота таких морально-боевых качеств, как высокий профессионализм, ответственность за строгое и точное соблюдение эксплуатационных инструкций, верность воинской присяге и воинскому долгу.

Этой работой активно занимались общественные организации — партийные и комсомольские. От их активных усилий во многом зависел общий уровень моральной обстановки на подводном крейсере, жизненный тонус экипажа, степень сплоченности, товарищеской спайки.

Много внимания уделялось вопросам морально-психологической закалки подводников. Освоение первых атомоходов было непростым делом. Не обошлось без трагических случаев. О некоторых читатель узнает из предлагаемых очерков. В них показаны мужество и подлинный героизм подводников.

Здесь читатель встретится с реальными героями — матросами, старшинами, мичманами, офицерами и адмиралами — участниками больших океанских плаваний, рискованных походов под многометровой толщей полярных льдов, кругосветных переходов, боевого патрулирования на ракетных подводных крейсерах стратегического назначения и многоцелевых атомоходах. В период «холодной войны» они решали важную государственную задачу — сдерживание агрессивных устремлений поборников новой войны, обеспечивали защиту отечества от возможного ракетно-ядерного удара вероятно противника с морских направлений.

Авторы стремились правдиво рассказать о создании атомного флота, жизни и быте военных моряков, их думах, чаяниях, настроениях.

События, о которых читатель узнает из книги, — не плод авторских фантазий, а реальная правда жизни. Она подтверждается документально и свидетельствами участников дальних плаваний, рассказами очевидцев и самих авторов, их дневниковыми записями и наблюдениями.

Авторы искренне признательны за помощь докторам исторических наук профессорам капитанам 1 ранга В. П. Зимонину, А. В. Усикову, доктору философских наук капитану 1 ранга П. М. Шабардину, кандидату исторических наук генерал-майору В. К. Лужеренко, кандидатам военных наук вице-адмиралу Р. А. Голосову и контр-адмиралу В. Г. Лебедько, а также вице-адмиралу А. И. Шевченко, контр-адмиралу О. Г. Чефонову, капитану 1 ранга С. П. Мизонову.

Выражаем сердечную благодарность за большую и полезную помощь авторам в работе над книгой академику РАН вице-адмиралу А. А. Саркисову, научным работникам Института проблем безопасного развития атомной энергетики РАН, доктору технических наук профессору Р. И. Калинину и кандидату технических наук В. Н. Баринovu.

АТОМНОМУ ФЛОТУ БЫТЬ



Исторические предпосылки

В 1968 г. группа советских кораблестроителей — директоров заводов, конструкторов, научных работников, сотрудников министерств, возглавляемая заместителем главкома ВМФ П. Г. Котовым, прибыла в Голландию на международную выставку кораблестроителей. В ее столице Амстердаме и в городах Роттердаме и Заандаме делегация ознакомилась с судостроительной промышленностью страны. Особый интерес для группы представляло знакомство с Заандамом и Амстердамом, где молодой русский царь Петр I под именем десятника Петра Михайлова овладевал искусством и наукой строительства кораблей в 1697—1698 гг.

Опередив на неделю направлявшееся в Голландию русское посольство с рабочими и волонтерами, Петр I прибыл в город Заандам и разыскал бывавшего в Москве голландского рабочего-кузнеца Геррита Киста, работавшего на судостроительной верфи Саардама. Он поселился в его маленьком домике и уже на следующий день вышел плотничать на судостроительную верфь, обрядившись в одежду голландского судостроителя. 16 августа 1697 г. состоялся торжественный въезд в столицу Голландии русского посольства. Петр присоединился к нему. После торжества русские волонтеры во главе с «десятником» Петром Михайловым были зачислены бургомистром Амстердама и директором Ост-Индской компании Витзенем рабочими на крупную судострой-

тельную верфь в Амстердаме. На этой верфи с августа 1697 по январь 1698 г. Петр с прибывшими с ним русскими кораблями участвовал в строительстве предназначенного для России фрегата «Петр и Павел». Этот корабль был заложен на верфи 9 сентября 1697 г., а 16 ноября того же года был спущен на воду в торжественной обстановке. Русские рабочие получили свидетельство об овладении кораблестроительным делом. Петру Михайлову 18 января 1698 г. голландский руководитель строительства фрегата «Петр и Павел» Геррит Клаас Поль вручил собственноручно написанный им аттестат, в котором писал, что «Петр был прилежным и разумным плотником, научился выполнять различные операции кораблестроителя, изучил корабельную архитектуру и черчение планов так основательно, сколько мы сами разумеем»¹.

В городе Заандаме группа советских корабелов с большим интересом ознакомились с «Домом-музеем Петра I». Смотритель музея, хорошо знавший русский язык, приветливо встретил делегацию на улице у трехэтажного здания, внутри которого находится музей Петра. Это тот самый небольшой деревянный домик голландского мастера-кузнеца Геррита Киста, половину которого, одну комнату, занимал Петр во время работы на верфях Голландии. В углу комнаты, около печи, в нише длиной 1,6 метра, лежали набитые пробкой кожаные матрасы и подушка. Оказалось, что это подлинные вещи Петра. Будучи ростом более двух метров, он с трудом помещался на этой постели. Смотритель с увлечением рассказывал о работе русского царя, показывал огромные книги отзывов. Обратил внимание на портреты Петра I в одежде голландского рабочего-судостроителя и в платье государя, который был написан во время его следующего приезда в Голландию. Особый интерес русских корабелов вызвала выгравированная на белой мраморной плите запись разговора Наполеона с маршалом Неем, которые тоже посетили музей в свое время. Надпись гласит: «Ней говорит: “Ваше величество, как мог великий государь великого государства жить в такой нищенской обстановке?” Наполеон ответил: “Для истинно великого ничто не является малым”». Смотритель сообщил, что он заведует музеем и сохраняет его уже 53 года, а также добавил: «Я горжусь тем, что посвятил свою жизнь великому человеку — великому государю России Петру Великому».

¹ Павленко Н. И. Петр Великий. М., 1994. С. 71.

Авторы начали очерк с этого воспоминания не случайно. Это своеобразная дань уважения родоначальнику Российского флота — Петру Великому, выдающемуся государственному деятелю, полководцу и флотоводцу. Царь Петр понимал, что одним из средств обеспечения интересов России, защиты ее морских границ является военно-морской флот. В 1715 г. он впервые в России установил потребный состав флота. В 1720 г. в разработанном при непосредственном участии Петра I Морском уставе «приведен закон о флоте, коим устанавливается численный состав флота, его боевая организация и штаты». Введенные Петром Великим программы и штаты флота с частичными изменениями просуществовали 133 года — до 1857 г. — и были изменены в связи с разработанной 20-летней программой судостроения. Программа 1857 г. была вызвана появлением паровых двигателей. Для России это была, по существу, долговременная программа строительства парового броненосного флота.

Опыт строительства флота, на длительный период привнесенный в нашу страну Петром Великим, использован и последующими поколениями. Так, проект закона об Императорском Российском флоте, утверждавший разработанную 20-летнюю программу кораблестроения на 1909—1930 гг., был подписан морским министром адмиралом И. К. Григоровичем, начальником Генерального штаба контр-адмиралом князем А. А. Ливеном и одобрен царем Николаем II в 1911 г. Согласно этому закону боевой состав Балтийского флота должен был состоять из двух действующих эскадр и одной резервной. Каждая эскадра имела 8 линейных кораблей, 4 броненосных крейсера, 9 крейсеров, 36 эскадренных миноносцев, 12 подводных лодок. Черноморский флот в составе одной действующей эскадры должен был по силе своей в полтора раза превосходить силы государств, расположенных на побережье Черного моря. Судовой состав Сибирской флотилии определялся морским министром в зависимости от политического положения и боевых задач на Дальнем Востоке¹.

В первые годы существования Советского государства, во время Гражданской войны, использовались корабли, оставшиеся

¹ См. «Закон об Императорском Российском флоте»; объяснительная записка к проекту закона начальника Морского генерального штаба контр-адмирала А. А. Ливена.

от старой России. Для их поддержания, ремонта и переоборудования было привлечено 60 промышленных предприятий.

После Гражданской войны началась планомерная работа по восстановлению боевой мощи Военно-Морского Флота. Особую роль в этом сыграл X съезд РКП(б), прошедший в марте 1921 г. Съезд постановил принять меры к строительству и укреплению Красного военного флота.

В 1926 г. была принята первая в истории Советского государства шестилетняя программа военного кораблестроения на 1926—1932 гг. Она предусматривала строительство 12 подводных лодок, 18 сторожевых кораблей, 36 торпедных катеров, а также достройку и восстановление находящихся на судостроительных заводах кораблей царской постройки. Эта программа успешно выполнялась: в 1928 г. на Балтийском флоте в строю было 3 линейных корабля, 2 крейсера, 12 эскадренных миноносцев, 9 подводных лодок и несколько других кораблей. Черноморский флот имел 2 крейсера, 5 эсминцев, 8 сторожевых катеров, 5 подводных лодок, 4 канлодки, 6 торпедных катеров и другие корабли¹.

В июне 1933 г. Советом Труда и Оборона принята вторая шестилетняя программа военного кораблестроения на 1933—1938 гг. По этой программе во второй пятилетке промышленность поставила флотам 137 подводных лодок, 25 надводных кораблей, 176 торпедных катеров. Кроме того, была осуществлена модернизация трех линкоров и достроен крейсер «Красный Кавказ». Новый этап в отечественном военном кораблестроении, начавшийся в 1937 г., связан с курсом правительства СССР на строительство больших морского и океанского флотов. Предусматривалось создание более мощных флотов на Тихоокеанском и Балтийском театрах, укрепление Северного флота и создание на Черном море сил, способных удерживать господство на этом театре.

В соответствии с этим был принят ряд важных решений. Одним из них предусматривалось создание общесоюзного народного комиссариата Военно-Морского Флота. Постановление ЦИК и СНК СССР о его образовании состоялось 30 декабря 1937 г. Первым народным комиссаром ВМФ стал армейский комиссар 1 ранга П. А. Смирнов. Несколько позже — 23 апре-

¹ЦАМО РФ, ф. 4, оп.1, д. 118, л. 47.

ля 1938 г. — постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР при наркомате ВМФ образован Главный военный совет ВМФ в составе: П. А. Смирнов (председатель), Л. М. Галлер, А. А. Жданов, И. С. Исаков, Н. Г. Кузнецов, Г. И. Левченко. Строительство мощного флота СССР стало одной из главных задач Военного совета.

Ранее, в 1937 г., начальником Морских сил СССР флагманом флота 1 ранга В. М. Орловым был подготовлен первый вариант плана новой десятилетней программы. Этот план был доложен И. В. Сталину, но не был утвержден. Вновь назначенный нарком П. А. Смирнов представил другой вариант. Н. Г. Кузнецов, вспоминая тот период, пишет: «Назначенному наркомом ВМФ в конце 1937 г. П. А. Смирнову не удалось внимательно и детально разобраться в программе. Торопили. Машина уже находилась на полном ходу. Все вопросы были предреплены. В самом начале 1938 г. он подписал представление проекта программы в правительство... После обсуждения, в течение последующего года, было решено строить линкоры, тяжелые крейсера и другие классы надводных кораблей, то есть крупный надводный флот. Строилось и большое количество подводных лодок. Не исключалась и постройка авианосца, но она откладывалась на последний год пятилетки»¹.

Несомненно, программа строительства так называемого большого океанского флота была в то время непосильной для нашей страны. «Невероятно осложняло программу строительство линейных кораблей проекта 23 и тяжелых крейсеров проекта 69. Эти корабли отягощали страну не только своей стоимостью, но и сложностью, уникальностью механизмов и вооружения, брони и материалов, оборудования и приборов, требовавших исключительно большого масштаба научно-исследовательских и экспериментальных работ и колоссальных затрат на переоборудование и строительство новых заводов и технологических процессов только для создания этих кораблей»². Тем не менее программа была принята. Для ее реализации был создан специальный руководящий орган — народный комиссариат судостроительной промышленности, утвержденный

¹ Кузнецов Н. Г. Накануне. М., 1989. С. 297.

² Усыскин А. К. Военное кораблестроение и атомная энергия. М., 1996. С. 21—22.

указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 января 1939 г. Первым наркомом судостроительной промышленности стал крупный инженер и государственный деятель И. Ф. Тевосян¹.

В 1939 г. в систему наркомсудпрома входил 21 завод, с которыми кооперировались 200 заводов других наркоматов. В результате принятых правительством экстренных мер за 1939—1940 гг. мощности судостроительной промышленности увеличились в три раза.

За годы пятилеток, предшествовавших Великой Отечественной войне, на судостроительных заводах было заложено 533 боевых корабля (без катеров), из которых вступили в строй 312. Это 4 крейсера, 7 лидеров, 30 эскадренных миноносцев, 18 сторожевых кораблей, 38 тральщиков, минный заградитель, 8 речных мониторов, 206 подводных лодок, 477 различных боевых катеров. Недостроенными к началу войны остались 221 корабль, включая 3 линкора, 10 крейсеров, 45 эсминцев, 91 подводную лодку.

Несмотря на огромные трудности, в годы войны промышленность построила и передала флоту 2 легких крейсера, 19 эскадренных миноносцев, 54 подводные лодки, 38 тральщиков и около 900 различных катеров². Выполнение этой программы позволило советскому Военно-Морскому Флоту в годы Великой Отечественной войны успешно решить задачи, поставленные Ставкой ВГК.

Перспектива океанского флота

Первая десятилетняя программа послевоенного кораблестроения на 1946—1955 гг. еще не предполагала строительства атомных кораблей и кораблей с ракетным оружием. Создание первых атомных подводных лодок с торпедным оружием и ракетами, начатое во второй половине десятилетки, осуществлялось на основании отдельных постановлений правительства. Вместе с тем реализация этой послевоенной программы позволила создать промышленно-производственную и опытно-конструкторскую базу для последующего успешного строитель-

¹ В мае 1940 г. И. Ф. Тевосяна на этом посту сменил И. И. Носенко.

² Военно-исторический журнал. № 7. 1982. С. 53—54.

ства атомного флота, пополнила наши флоты многими надводными кораблями с артиллерийским и торпедным оружием, дизель-электрическими подводными лодками, тральщиками, боевыми катерами и вспомогательными судами.

Готовилась программа исподволь. Еще в 1943 г., когда окончательно наступил перелом в войне, нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, начальник Главного морского штаба И. С. Исаков, заместитель наркома по кораблестроению и вооружению Л. М. Галлер и начальник Главного управления кораблестроения Наркомата ВМФ Н. В. Исаченков предприняли практические меры по разработке перспектив послевоенного строительства Военно-Морского Флота. Наркоматом ВМФ была подготовлена записка о восстановлении судостроительной промышленности и о разработке первого десятилетнего плана военного кораблестроения. Эта записка в конце 1943 г. Н. Г. Кузнецовым была доложена лично И. В. Сталину.

В 1944 г. И. В. Сталин поручил Н. Г. Кузнецову с участием заместителя председателя Совнаркома В. М. Малышева и наркома судостроительной промышленности И. И. Носенко подготовить десятилетний план военного кораблестроения. При этом рекомендовалось тщательно продумать и определить, какие корабли должны быть запущены в крупные серии из проектов, разработанных и начатых осуществляться перед войной, и какие построить по вновь разработанным проектам, с учетом опыта войны.

Главный штаб и управление кораблестроения при участии вооруженческих органов подготовили соответствующие материалы. В документах предусматривалось строительство тяжелых и легких авианосцев, лидеров эсминцев, эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей, больших, средних и малых подводных лодок, а также различных боевых катеров и вспомогательных судов. Для всех других классов ранее не строившихся кораблей были разработаны оперативные тактические задания.

Работам по подготовке и всестороннему рассмотрению материалов десятилетнего плана кораблестроения нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов придавал большое значение: речь шла о судьбе мощного флота великой морской державы. Для рассмотрения материалов по десятилетнему плану в 1945 г. была создана специальная комиссия, которую возглавил сам нарком ВМФ, и образованы секции во главе с опытными адмиралами. Руково-

дигелем секции по авианосцам, крейсерам и легким крейсерам был назначен командующий ТОФ адмирал И. С. Юмашев, секцию по лидерам эсминцев, эсминцам и сторожевым кораблям возглавил командующий эскадрой Черноморского флота вице-адмирал С. Г. Горшков, секция по охотникам за подводными лодками, торпедным катерам и тральщикам работала под руководством командующего эскадрой Балтийского флота вице-адмирала Л. А. Владимирского.

Материалы десятилетнего плана, подлежавшие рассмотрению в правительстве, обстоятельно обсуждались на совещании под председательством Н. Г. Кузнецова с участием заместителя председателя Совнаркома В. А. Малышева, наркома судостроительной промышленности И. И. Носенко и руководящих работников наркомсудпрома и центрального аппарата флота. В ходе рассмотрения проекта плана выявились существенные разногласия флота с наркомсудпромом и зампредсовнаркома В. А. Малышевым, который, ссылаясь на разговор с И. В. Сталиным, сообщил, что руководитель партии и государства требует, чтобы судостроители, не ожидая новых проектов, развернули постройку легких крейсеров, эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей по довоенным проектам. Кроме того, было подчеркнуто, что Сталин не поддерживает предложение Н. Г. Кузнецова о строительстве в предстоящем десятилетии больших и малых авианосцев¹. При этом он согласился на включение в план небольшого количества эсминцев довоенного проекта 30 бис со слабой зенитной артиллерией, против чего ранее тоже возражал Н. Г. Кузнецов. В итоге обсуждения предложение Н. Г. Кузнецова о строительстве авианосцев в проект плана все же не вошло.

После рассмотрения материалов Н. Г. Кузнецов представил в правительство проект десятилетнего плана военного кораблестроения на 1946—1955 гг. Для рассмотрения этого проекта в ЦК ВКП(б) и Совнарком И. В. Сталиным была назначена специальная комиссия в составе Л. П. Бери (председатель), А. А. Жданова, Н. А. Вознесенского, В. А. Малышева, И. И. Носенко, Н. Г. Кузнецова, Н. В. Исаченкова.

¹ Н. Г. Кузнецов уже тогда твердо заявил В. А. Малышеву и И. И. Носенко, что на строительстве авианосцев он будет решительно настаивать при рассмотрении проекта плана правительством (примечание автора).

На заключительном этапе работы комиссии план десятилетней кораблестроительной программы обсуждался с личным участием И. В. Сталина. Как пишет в своем дневнике член комиссии адмирал Н. В. Исаченков, Сталин лично зачитывал из проекта плана заявку Н. Г. Кузнецова по основным классам кораблей и после обсуждения каждого проекта, выслушав мнение членов комиссии, принимал решение. Он согласился за десятилетку построить 30 легких крейсеров, 250 эсминцев, 200 сторожевых кораблей, 400 базовых и 30 эскадренных тральщиков, а также принял предложение Н. Г. Кузнецова о строительстве крейсера с 9-двойной артиллерией и 350 больших, средних и малых подводных лодок.

Когда очередь дошла до авианосцев, Н. Г. Кузнецов заявил о необходимости иметь в составе флота авианосцы. Он убедительно просил оставить в плане строительство 4 больших и 4 малых авианосцев. Сталин долго раздумывал, ходил по кабинету и, не поясняя ничего, изрек: «Подождем и с большими, и с малыми...» Строительство авианосцев из проекта десятилетнего плана было исключено¹.

По десятилетнему плану военного кораблестроения на 1946—1955 гг. правительством СССР было принято два постановления: первое, принятое в ноябре 1945 г., предусматривало строительство по старым проектам кораблей довоенной постройки с внесением в них некоторых изменений, вытекающих из опыта войны. В этом постановлении были предусмотрены работы по восстановлению судостроительных и машиностроительных заводов, пострадавших в период войны, и строительство новых предприятий. Во втором постановлении, принятом в октябре 1946 г., речь шла о плане проектирования и строительства кораблей по новым, послевоенным проектам, о создании для них соответствующего нового вооружения, механизмов и оборудования.

Ход выполнения десятилетнего плана, особенно строительство современных кораблей по новым проектам, постоянно находился под пристальным вниманием флотского руководства Главного управления кораблестроения. Нельзя не заметить, что проблемы кораблестроения, перспективы развития советского Военно-Морского Флота лидер ВКП(б) и глава правитель-

¹ Из личного архива П. Г. Котова.

ства И. В. Сталин постоянно держал на контроле. Практически ежегодно — в 1945, 1946, 1947, 1949, 1950 гг. — с участием И. В. Сталина эти вопросы обсуждались на специальных совещаниях. На последнем из них, за месяц до смерти И. В. Сталина, с его участием был заслушан доклад заместителя председателя Совета Министров СССР Л. П. Берии, который, являясь куратором оборонной промышленности, предлагал дополнительно построить в 1953—1956 годах 400 единиц подводных лодок за счет сокращения строительства крейсеров и некоторых типов гражданских судов. Сталин же принял решение о строительстве не 400, а 150 подводных лодок без сокращения программы строительства крейсеров. На этом совещании были рассмотрены и одобрены предложения Н. Г. Кузнецова о строительстве десантных кораблей. Инициатором этого предложения был министр обороны СССР Маршал Советского Союза А. М. Василевский. По указанию Сталина для подготовки проектов постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР по этим вопросам были созданы две авторитетные комиссии: по строительству подводных лодок в составе Н. А. Булганина (председатель), Л. П. Берии, Г. М. Маленкова, В. А. Малышева, Н. Г. Кузнецова, А. М. Василевского; по строительству десантных судов в составе И. И. Носенко и В. А. Фокина. В конце февраля 1953 г. И. В. Сталин подписал последнее в своей жизни важное для флота постановление о дополнительном строительстве в 1953—1956 гг. 150 подводных лодок, а также десантных кораблей.

Атом — на службу подводникам

Строительство кораблей с атомными энергетическими установками и атомным оружием стало возможно в условиях научно-технической революции. Благодаря достижениям ученых в ядерной физике, химии, радиоэлектронике, ракетной технике, материаловедении открылась возможность использовать огромную энергию атома как в мирных целях — для строительства атомных электростанций и атомных энергетических установок для ледоколов и транспортных судов, — так и в целях военного характера.

Еще до Великой Отечественной войны, в 1940 г., советские физики И. В. Курчатов и Ю. Б. Харитон разработали обстоя-

тельный план по использованию цепной реакции деления урана и предложили построить ядерный реактор. В конце 1940 г. И. В. Курчатов представил в президиум Академии наук СССР доклад, в котором указал на хозяйственное и военное значение проблемы получения энергии атома. В докладе было предложено поставить вопрос перед правительством о выделении средств для решения урановой проблемы в связи с ее исключительной важностью.

На всесоюзном совещании по физике атомного ядра в Москве в ноябре 1940 г. ученые заявили о необходимости создания установки для уранового реактора и использовании ядра урана как источника энергии. Однако нападение фашистской Германии на СССР 22 июня 1941 г. отодвинуло решение этого вопроса. Работы по урановой проблеме были свернуты. И. В. Курчатов и А. П. Александров отбыли в Севастополь для решения архиважной проблемы — размагничивания кораблей Черноморского флота¹. Но уже в 1942 г. И. В. Курчатов, по прибытии в Москву, снова стал добиваться через правительственные органы создания условий для решения проблемы использования атомной энергии в мирных и военных целях. К тому времени советским физикам уже стало известно о проводимых за границей работах по созданию атомной бомбы. По воспоминаниям физиков, сотрудничавших с И. В. Курчатовым, в конце 1942 г. Сталин пригласил к себе академиков А. Ф. Иоффе, П. Л. Капицу, В. И. Вернадского и В. Г. Хлопина, выслушал их мнение о развитии ядерной физики и задал вопрос: «Реальна ли урановая бомба?» Академики подтвердили эту реальность, а Иоффе назвал И. В. Курчатова как лучшего кандидата на руководство работами по урановой проблеме. Вскоре И. В. Курчатов был вызван к Сталину. После разговора в Кремле ему было предложено возглавить научное руководство работами по атомной проблеме. Предстояло решить сложнейшую задачу — создать в кратчайшие сроки атомную бомбу.

В Москве организовали научный центр по атомной энергии, скромно названный лабораторией № 2 (впоследствии ставшей Институтом атомной энергии; ныне — Российский научный центр «Курчатовский институт»), один из крупнейших в мире).

¹ Срочность этой работы была обусловлена применением фашистским флотом мин с неконтактным магнитным взрывателем.

В 1943 г. по решению правительства в распоряжение Курчатова для совместной работы направлялись крупнейшие ученые страны: А. П. Александров, Ю. Б. Харитон, Я. Б. Зельдович, В. Г. Хлопин, Г. Н. Флеров, В. В. Гончаров, Г. И. Будкер и другие. Для принятия оперативных мер по решению урановой проблемы от руководства ВКП(б) и правительства были назначены Л. П. Берия и заместитель председателя Совнаркома М. Г. Первухин.

В стране развернулась научная и производственная деятельность огромных масштабов. Широким фронтом шли работы по добыче урановых, бериллиевых руд, графита, создавались производства по их очистке и переработке. И это во время тяжелейшей войны! Все было подчинено проблеме конструирования атомной бомбы. Надо было спешить, так как руководство страны располагало сведениями об аналогичных работах в США и Германии.

Жизнь подтверждала опасения. США первыми создали атомную бомбу и в 1945 г. испытали ее. Во время проходившей с 17 июля по 2 августа 1945 г. Потсдамской конференции руководителей глав правительств стран—победителей во Второй мировой войне — СССР, США и Великобритании — президент США Г. Трумэн не без удовлетворения объявил участникам конференции о взрыве атомной бомбы. Выдающиеся ученые-физики Альберт Эйнштейн, Нильс Бор, Энрике Ферми, выступавшие против фашизма и войны, после взрыва бомбы обратились к президенту США с просьбой запретить применение атомного оружия. Но их голос не был услышан. Более того, 6 и 9 августа 1945 г. американские бомбардировщики сбросили атомные бомбы на японские города Хиросиму и Нагасаки, вызвав многотысячные жертвы среди мирного населения и колоссальные разрушения. Это была акция, рассчитанная на устрашение. Однако скоро атомной монополии США и амбициям американских руководителей был положен конец: в ночь на 29 августа 1949 г. атомная бомба была испытана в СССР.

Советские ученые, работая над созданием атомной бомбы, вынашивали идею использования энергии атома и в других целях, готовились к развертыванию работ по созданию атомных подводных лодок и самолетов с атомными двигателями. В 1947 г. И. В. Курчатов, А. П. Александров, Н. А. Доллежалъ обратились к Л. П. Берии, М. Г. Первухину и В. А. Малышеву с предложением доложить И.В. Сталину подготовленный ими проект постановления о начале этих работ. Берия категорически возра-

зил, заявив о нецелесообразности распылять силы. Он считал, что сначала нужно создать некоторое число атомных бомб и только затем обращаться к Сталину с этим предложением. Несмотря на возражения Берии, Александров все же настоял на принятии постановления правительства о создании в Московском энергетическом институте специального факультета по подготовке инженеров-физиков, будущих энергетиков-атомщиков. Это предложение было принято. В 1947 г. в Московском энергетическом институте был создан такой факультет. На него набрали наиболее способных студентов старших курсов. Их обучали по особой программе. Всем выпускникам-дипломникам факультета ставилась задача разработать реактор для конкретного применения.

В 1950 г. молодые инженеры-дипломники разработали 8 проектов реакторов для атомных электростанций, в 1951 г. было защищено 8 дипломных проектов морских реакторов для подводных лодок и атомных ледоколов. В 1952 г. ими были осуществлены разработки реакторов для самолетов и ядерных ракет. Эта интенсивная работа, как вспоминают бывшие дипломники, представляла собой своеобразный «мозговой штурм». Во главе этой интеллектуальной атаки стоял академик А. П. Александров. Он возглавлял экзаменационную комиссию, лично рассматривал научные труды молодых дипломников. Все выпускники специального факультета направлялись на работу в лабораторию № 2 («курчатовский институт») и становились высококвалифицированными специалистами, разрабатывавшими атомные реакторные установки подводных лодок, атомных ледоколов, электростанций. Среди них известные ученые — член-корреспондент АН Н. С. Хлопкин, доктора наук Г. А. Гладков, Б. А. Буйницкий, Г. С. Романцов и др.

Активный творческий поиск советских ученых в области ядерной физики и ракетостроения увенчался идеей построить подводную лодку, на которой в качестве главной энергетической установки (ГЭУ) использовалась бы энергия деления ядра атома. В начале 1952 г. А. П. Александров и Н. А. Доллежалъ попросили И. В. Курчатова еще раз обратиться в правительство с предложением о необходимости начать работу по созданию советской атомной подводной лодки. Одним из аргументов были сведения о строительстве в США подводного атомохода «Наутилус». И. В. Курчатов согласился и доложил соображения

советских ученых зампреду Совмина В. А. Малышеву. Малышев, обладавший широкой инженерной интуицией, одобрил предложения академиков, сообщил им, что проектирование АПЛ намерен поручить ленинградскому СКБ-143, а строительство будет осуществлять северодвинский завод № 402.

Подготовленные документы — доклад и проект постановления правительства — были доложены лично И. В. Сталину. 12 сентября 1952 г. И. В. Сталин подписал постановление о проектировании и строительстве первой атомной подводной лодки. При этом на В. А. Малышева возлагались контроль и оперативное решение вопросов по всему атомному проекту и ответственность за проведение работ в режиме строгой секретности.

Постановлением было предусмотрено проектирование первой подводной лодки К-3 по проекту 627 с атомной энергетической установкой. Именно с этого дня, то есть с **12 сентября 1952 г., начинается история создания советского атомного подводного флота.**

Научным руководителем проектирования и строительства первой опытной лодки, впоследствии названной «Ленинский комсомол», а также всех последующих атомных подводных лодок был назначен академик А. П. Александров. Главным конструктором АПЛ проекта 627 стал В. Н. Перегудов, который работал в специально созданном в Ленинграде СКБ-143.

Главным конструктором атомной энергетической установки для К-3 был назначен директор Московского НИИ-8 Н. А. Доллежал. В качестве теплоносителя использовалась вода под давлением. Строительство подводной лодки К-3, как и планировалось, было возложено на северодвинский судостроительный завод № 402, директором которого был опытный кораблестроитель и прекрасный организатор Е. П. Егоров.

Постановлением правительства от 12 сентября 1952 г. было определено начать также работы по созданию атомной энергетической установки и с другим типом атомного реактора, в котором в качестве теплоносителя использовался «свинец-висмут». Это была по сути однотипная с К-3 подводная лодка, отличающаяся от первой только энергетической установкой. Делалось это с целью проверки на практике достоинств обоих типов энергетической установки. Оба реактора обладали одинаковой мощностью по 70 МВт и вырабатывали одинаковое количество пара в час. Преимуществами жидкометаллических реакторов были

меньший вес и габариты, кроме того, в 10 раз меньшее давление теплоносителя в первом контуре (всего 20 атмосфер вместо 200 у водо-водяного реактора). Главное преимущество водо-водяных реакторов заключалось в том, что они более удобны в эксплуатации. При необходимости их можно полностью выключить в походе и перейти на некоторое время на движение с использованием дизель-генератора или электромотора, в базе водо-водяные атомные реакторы обычно полностью выключаются. А вот жидкометаллический реактор полностью выключить нельзя ни в море, ни на базе. Это связано с тем, что при температуре ниже 125 градусов по Цельсию сплав «свинец-висмут» застывает. Это выводит реактор из строя, и поэтому реактор с жидкометаллическим теплоносителем постоянно должен иметь минимально контролируемый уровень мощности.

Главным конструктором подводной лодки проекта 645 К-27 в СКБ-143 стал корабельный инженер А. К. Назаров. Научным руководителем работ по созданию атомной энергетической установки для К-27 был назначен энтузиаст использования реактора с жидкометаллической установкой с теплоносителем «свинец-висмут» академик А. И. Лейпунский, а главным конструктором энергетической установки с теплоносителем «свинец-висмут» — инженер-конструктор В. В. Стекольников. Создание жидкометаллической установки было поручено Подольскому металлическому заводу.

Таким образом, организационно-правовые вопросы по созданию первых двух подводных лодок с различными типами атомных энергетических установок были решены. В дело включились институты, конструкторские бюро, заводы. Началась активная самоотверженная работа по проектированию лодок. В исследовательских целях в г. Обнинске были созданы специальные стенды для испытания опытных установок и обучения на них экипажей подводников. Они представляли собой несколько отсеков подводной лодки, в которых размещались механизмы атомного реактора, турбины и другие агрегаты натурального подводного атомохода. Всего к созданию первых опытных подводных лодок были привлечены 20 энергетических бюро, 35 научно-исследовательских институтов и 80 заводов. Дело было новое, опыта строительства и обращения с реактором и атомной энергетикой у отечественных кораблестроителей не было. Приходилось идти неизведанными путями поиска, проб и ошибок.

Академик А. П. Александров вспоминал: «Меня назначили руководителем этих работ. Мы начали в 1952 г., осенью, причем начали мы в высшей степени нахально. Значит, назначили нам такое СКБ во главе с Владимиром Николаевичем Перегудовым. Очень, надо сказать, толковый кораблестроитель был, замечательный. Имевший настоящий опыт подводника, потому что он участвовал в испанской войне как подводник. И вот мы с ним начали работать. И поначалу было очень смешно. Мы ничего не должны были сообщать им о наших устройствах. Но мы еще и сами не знали, как мы будем делать. Но чтобы все дело развивалось, мы с ним договорились так: мы оставляем белое место на чертеже, в котором будет сидеть наша установка. Она будет весить столько-то тонн, иметь центр тяжести вот в этой точке и оттуда будет выходить трубопаропровод, даже два паропровода, которые, значит, нужно будет цеплять к турбине. Но у нас в это время не было никаких сведений относительно того, какое решение приняли американцы»¹.

В самом начале разработки проекта будущей атомной подводной лодки произошло нечто курьезное: по строжайшему указанию Сталина разработка проекта и все подготовительные работы велись в режиме соблюдения государственной тайны, финансирование и руководство находились под опекой Министерства среднего машиностроения. В итоге получилось так, что Министерство обороны и главком ВМФ не были посвящены в этот секретный проект. К чему это привело? Без согласования с оперативно-тактическими взглядами военно-морского ведомства на использование сил флота в войне привлеченные к работам ученые и конструкторы спроектировали атомную лодку, вооруженную одной огромной торпедой Т-15 (длина — 23,5 метра и диаметр — 1,55 метра) с термоядерной боевой частью, предназначенной для нанесения удара по береговым объектам противника с дистанции 30 км. В носовом отсеке атомохода проектировщики предлагали расположить один торпедный аппарат для этой торпеды. Таким образом, был нарушен сложившийся веками принцип проектирования и строительства военных кораблей, согласно которому «задающим генератором», инициатором создания боевого корабля является военно-морское ведомство.

¹ Александров П. А. Академик Анатолий Петрович Александров. Прямая речь. М., 2002. С. 169.

Именно оно, исходя из общей концепции использования сил флота в войне, определяет необходимые типы и классы кораблей, их количество, тактико-технические и боевые характеристики, и только после этого по заказу военного ведомства в работу включаются проектировщики, инженеры, строители.

Заказчиком первой атомной подводной лодки было назначено Первое Главное управление Совета Министров СССР, рассматривавшее первую АПЛ как средство для доставки ядерного оружия к берегам США. Почти два года работы над техническим проектом атомохода шли без ведома флота, без его тактико-технического задания. По завершении работы над техническим проектом АПЛ был подготовлен проект постановления правительства, который был представлен заместителю председателя Совета Министров В. А. Малышеву, а затем первому секретарю ЦК КПСС Н. С. Хрущеву. Проект постановления правительства был направлен также заместителю председателя Совета Министров СССР — министру обороны Н. А. Булганину. П. Г. Котов в брошюре «Главное дело жизни», посвященной памяти А. П. Александрова, пишет: «В июле 1954 г. СКБ-143 разработало проект подводной лодки К-3. Минсудпром рассмотрел его с организациями, допущенными к созданию лодки, и через В. А. Малышева представил проект в правительство на утверждение. Экземпляр этого проекта постановления был прислан заместителю председателя Совмина и министру обороны Н. А. Булганину, у которого я тогда работал в должности адмирала для поручений — помощника министра обороны по военно-морским вопросам. Н. А. Булганин направил мне присланный проект постановления с резолюцией: “Тов. Котову П. Г. — доложите”. Я позвонил начальнику Главного управления кораблестроения и спросил о том, рассматривали ли они с Минсуд-промом проект 627 для подводной лодки К-3. Начальник ГУК ВМФ Г. Ф. Козьмин сообщил, что к проекту мы не допущены. Я позвонил заместителю Главкома по кораблестроению и во-оружению адмиралу Н. В. Исаченкову и получил тот же ответ. Я с удивлением спросил: “Так кто же в ВМФ допущен к проекту подводной лодки?” Николай Васильевич сказал, что ему известно, что из моряков допущен к проекту один контр-адмирал П. Ф. Фомин, начальник отдела атомного оружия, подчиненный начальнику Главного штаба. По моему приглашению П. Ф. Фомин приехал ко мне и сообщил, что он

допущен не ко всему проекту подводной лодки, а только к ее оружию — атомной торпеде. На мой недоуменный вопрос: “Почему на лодке принята только одна огромная торпеда диаметром полтора метра?” Петр Фомич шутя ответил: “Такова была воля Всевышнего”. Лодка предназначена для уничтожения военноморских баз и находящихся в них кораблей противника.

Обо всем этом я и доложил министру обороны Н. А. Булганину, попросил его позвонить В. А. Малышеву и договориться о допуске к проекту и работам по созданию лодки меня и руководящих работников ВМФ. Н. А. Булганин позвонил В. А. Малышеву и просил принять меня и выслушать мои доводы об организации работ по проекту атомной лодки и о допуске к проекту моряков.

В. А. Малышев в тот же день принял меня, вынул из своего сейфа постановление Сталина от 12 сентября 1952 г., передав мне, сказал: “Прочтите”. А сам на листе бумаги начертил разрез подводной лодки с девятью отсеками и рассказал мне, что в каком отсеке находится. Затем над пепельницей сжег этот чертеж. В. А. Малышев вручил мне допуск “особой важности” к проекту 627 и лодке К-3. Он посоветовал съездить в Ленинград к В. Н. Перегудову, побывать у А. П. Александрова, съездить к Н. А. Доллежалю и в Обнинск. “Вот после этого вы будете готовы участвовать в рассмотрении и решении вопросов по созданию нашей атомной лодки. А о допуске к проекту руководителей и специалистов Военно-Морского Флота я договарюсь с Н. С. Хрущевым”, — сказал Малышев. Только после этого технический проект атомной лодки был направлен главнокомандующему ВМФ.

При рассмотрении данного проекта адмирал Н. Г. Кузнецов решительно отверг идею одной гигантской торпеды и предложил в корне изменить оперативно-тактическое предназначение подводной лодки. Ее главной задачей было определено не нанесение удара по берегу, а уничтожение морских сил противника. Для этого ПЛ должна была иметь 8 торпедных аппаратов калибра 533 мм (боезапас — 20 торпед). Предложения военных моряков после обсуждения на высоком уровне с участием министра обороны, ученых и конструкторов были приняты, конструкторскому бюро поручено доработать технический проект и рабочие чертежи. По откорректированному техническому проекту была построена опытная ПЛ К-3 (все последующие под-

водные лодки, кроме К-3 проекта 627, строились уже по вновь измененному проекту 627А). Технический проект рассмотрел президиум ЦК КПСС, и он был утвержден правительством»¹.

Конструкторское бюро СКБ-143 и КБ северодвинского завода № 402 с пониманием отнеслись к вновь принятым решениям. Их коллективы самоотверженно трудились: дорабатывался технический проект, вносились изменения в рабочие чертежи, завод приступил к изготовлению носовой части лодки по новым чертежам. Первая атомная подводная лодка проекта 627 К-3, заводской номер 254, была заложена на верфи северодвинского завода (цех № 42) 24 сентября 1955 г., а 9 августа 1957 г. в торжественной обстановке спущена на воду. Перед спуском лодки в Северодвинск прибыл в полном составе экипаж лодки во главе с командиром — капитаном 1 ранга Л. Г. Осипенко. Достроечные работы и монтаж всех механизмов и систем лодки были закончены в конце 1957 г.

В начале 1958 г. была назначена правительственная комиссия для проведения государственных испытаний лодки в количестве 36 человек — 18 представителей от Военно-Морского Флота и 18 гражданских лиц от научных и конструкторских организаций, от поставщиков главных механизмов и руководящих работников Минсудпрома и Минсредмаша. В состав руководства комиссии вошли председатель правительственной комиссии — заместитель главкома ВМФ, подводник вице-адмирал В. Н. Иванов, научный руководитель проекта лодки — академик А. П. Александров, заместители председателя комиссии: инженер вице-адмирал П. Г. Котов, заместитель начальника кораблестроения и вооружения ВМФ, заместитель министра судостроительной промышленности по подводным лодкам Ю. Г. Дервянко, начальник Главатома Минсредмаша Н. А. Николаев.

Начался ответственный этап проведения заводских швартовых (проверочных) испытаний паром всех механизмов и систем от так называемого постороннего источника. Пар на механизмы ПЛ подавался со стоявшего рядом эскадренного миноносца. При проведении заводом швартовых испытаний комиссия непрерывно находилась на заводе в Северодвинске, следила за ходом этих работ. В середине апреля 1958 г. заводские швартов-

¹ Котов П. Г. Главное дело жизни. Российский научный центр «Курчатовский институт». М., 1994. С. 8.

ные испытания на лодке были успешно завершены, атомные реакторы подготовлены к выходу на мощность. Физический запуск реакторов — выход их на минимально контролируемый уровень мощности, подтверждающий правильность сборки реакторов, — А. П. Александров произвел заранее, после спуска лодки на воду еще в сентябре 1957 г.

16 апреля 1958 г. в Северодвинск прибыли секретарь ЦК КПСС Д. Ф. Устинов, главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков и министр судостроительной промышленности Б. Е. Бутома. При встрече им было доложено, что в 19 часов 17 апреля начнутся работы по выводу реакторов лодки на мощность. Прибывшие руководители сообщили, что при проведении этой операции они намерены присутствовать на лодке. В 19 часов 17 апреля под руководством А. П. Александрова началась ответственная подготовительная работа по выводу реакторов на мощность. В это время на лодке находилось большое число людей: вся правительственная комиссия, экипаж лодки, сдаточная команда завода, специалисты института И. В. Курчатова, института Н. А. Доллежала, главного конструктора атомной паропроизводительной установки. На лодку прибыли Д. Ф. Устинов, С. Г. Горшков, Б. Е. Бутома. Однако в начале не все ладилось. Поступили доклады о том, что в силовой установке начались гидравлические удары. А. П. Александров стал выяснять, в чем дело, вызывал специалистов по парогенераторам. Когда Д. Ф. Устинов стал задавать А. П. Александрову вопросы, тот не выдержал — прямо-таки взорвался и в крепких выражениях потребовал, чтобы все кроме необходимых ему специалистов покинули лодку. «Мы сами разберемся и пригласим на лодку всех», — заявил он. Д. Ф. Устинов, С. Г. Горшков, Б. Е. Бутома успокоили Анатолия Петровича и покинули лодку.

Прошло несколько часов. Энергетики устранили неполадки, подняли мощность, ввели атомную установку в турбогенераторный режим, дали пар на турбину. Вся установка работала нормально. Об этом было объявлено по трансляции; во всех отсеках послышалось «Ура!» Дежурный матрос, стоявший в центральном посту, по указанию академика Александрова сделал историческую запись в вахтенном журнале: «Впервые в Советском Союзе без угля, мазута на подводной лодке дан пар».

Это было глубокой ночью. На лодке царило праздничное настроение. Поздравляли А. П. Александрова, командира лодки Л. Г. Осипенко и командира электромеханической боевой части Б. П. Акулова: «С легким паром». Сообщили о благополучном выводе парогенераторной установки на мощность Д. Ф. Устинову, С. Г. Горшкову, Б. Е. БутOME. Они не спали и быстро возвратились на лодку. А. П. Александров извинился перед прибывшими руководителями и доложил, что все в исправности, реактор на мощности, парогенераторы дали пар, турбина работает, вал и винт лодки вращаются, можно под атомной установкой выходить в море. Руководители поздравили Анатолия Петровича, командира и инженера-механика лодки и прошли по отсекам, поздравляя личный состав и находившихся там специалистов. Эта ночь осталась для всех находившихся на лодке незабываемой.

К концу июня швартовные испытания всех систем корабля были закончены, и правительственная комиссия наметила подъем на лодке Военно-морского флага на 1 июля, а ее выход в море на госиспытания на 4 июля 1958 г.

По установившейся традиции в период постройки боевых кораблей перед спуском их на воду на кораблях поднимается государственный флаг. Корабль на воде достраивается, проходит заводские испытания под государственным (в то время — красным) флагом. Перед выходом в море на государственные испытания этот флаг спускается и поднимается Военно-морской флаг, дата первого подъема которого является корабельным праздником. В связи с важностью события для всего советского ВМФ в Северодвинск прилетел главнокомандующий Военно-Морским Флотом С. Г. Горшков. Правительственная комиссия, руководство завода находились на лодке вместе с экипажем. По команде «Заводской¹ флаг спустить» директор завода Е. П. Егоров снял флаг и вручил его А. П. Александрову в знак его особо больших заслуг в создании атомной лодки. Анатолий Петрович с волнением принял, поцеловал флаг и со слезами на глазах сказал: «Это для меня самый дорогой подарок в жизни. Когда буду умирать, накажу семье, чтобы флаг первой атомной лодки страны положили мне в гроб»¹. По команде главнокомандующего ВМФ на лодке был поднят военно-морской флаг.

¹ Имеется в виду красный флаг с серпом и молотом.

Важное событие свершилось — забилось атомное сердце лодки, а 4 июля 1958 г. первая отечественная атомная подводная лодка К-3 вышла в море на государственные испытания.

Правительственная комиссия, учитывая результаты государственных испытаний, подтвердила главные тактико-технические характеристики ПЛ, заложенные в проект: скорость подводного хода с превышением на 1,5 узла, прочность на предельной глубине погружения и плавание на этой глубине. Главное, все убедились, что атомная энергетическая установка и другие системы отвечают требованиям длительной и надежной эксплуатации подводной лодки.

1 декабря 1958 г. подводная лодка возвратилась на завод для устранения замечаний, вскрытых за период испытаний. Командир подводной лодки Л. Г. Осипенко вспоминает: «Все лето до глубокой осени 1958 г. мы проводили ходовые испытания. При каждом выходе в море вскрывались, скажу без преувеличения, сотни недоработок, многие из которых — конструктивные. Заниматься их устранением нужно было немедленно, чтобы их не унаследовали другие лодки серии... Из-за бесконечных переварок труб контур² нашей лодки был “грязный”³: активность воды первого контура была на три-четыре порядка выше, чем на последующих лодках»⁴. Для устранения недостатков подводная лодка зимой 1958/59 г. должна была находиться на заводе. Представители промышленности, считая, что все основные характеристики, заданные в проекте лодки, получены, что субмарина опытная, а во время устранения выявленных на испытаниях недостатков экипаж будет осваивать свой подводный корабль, предложили передать подводную лодку флоту в опытную эксплуатацию и подписать соответствующий акт. Военные моряки — члены правительственной комиссии считали это возможным только после устранения всех замечаний комиссии и проverka в море.

¹ Просьба А. П. Александрова была выполнена, 8 февраля 1994 г. на его похоронах флаг был на гробе энтузиаста атомного флота, академика, отдавшего свою жизнь советской науке.

² Речь идет о трубопроводе, по которому циркулирует вода в реакторе.

³ Автор имеет в виду высокую радиационную активность.

⁴ См. в книге Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н. «Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы». М., 1994. С. 95.

Однако секретарь ЦК КПСС Д. Ф. Устинов, несмотря на возражения представителей ВМФ, распорядился подписать акт о принятии лодки.

17 января 1959 г. постановлением правительства ПЛ К-3 была передана флоту в опытную эксплуатацию. Северодвинский завод, заводы-смежники, конструкторские бюро в течение 1959—1960 гг. с участием экипажа и представителей военной приемки весьма добросовестно и в полном объеме выполнили все работы по устранению замечаний правительственной комиссии. Проверки в море в 1959 г. подтвердили исправность и работоспособность атомной энергетической установки и всех систем лодки.

Первая в СССР атомная подводная лодка проекта 627 К-3, названная позже «Ленинский комсомол», по главным характеристикам — мощности атомной установки, скорости хода, глубине погружения — превосходила первую американскую атомную лодку «Наутилус». Она тридцать лет выполняла учебно-боевые задачи, несла боевую службу на Северном флоте. Северодвинский завод довольно быстро освоил строительство кораблей этого типа и к июню 1964 г. построил и сдал Северному флоту 12 серийных лодок проекта 627А.

Другая опытная подводная лодка проекта 645 К-27 с жидкометаллической установкой построена северодвинским заводом в 1963 г. Военно-морской флаг на ней поднят 22 июня 1963 г. Заводские испытания с выходом в море проведены 22—26 июня 1963 г. С 29 июня до конца декабря проходили государственные испытания под руководством председателя Госприемки ВМФ вице-адмирала Г. Н. Холостякова.

3 декабря 1963 г. лодка под командованием капитана 1 ранга И. И. Гуляева ушла на Северный флот к месту постоянного базирования. После вступления в состав флота подводная лодка выполняла задачи боевой подготовки, в том числе и торпедные стрельбы.

АПЛ К-27 успешно осуществила два длительных похода на полную автономность. Первый поход совершен в южные широты Мирового океана на 52 суток (с 21 апреля по 12 июня 1964 г.) под руководством вице-адмирала Г. Н. Холостякова. Второй поход проходил под командованием командира лодки капитана 1 ранга И. И. Гуляева, уже без участия вышестоящих начальников. В течение этих походов лодка плавала на различных глубинах и скоростях. На всех режимах плавания жидкометалличес-

кая атомная установка работала четко и исправно. Подводная лодка успешно эксплуатировалась до 1968 г., когда произошла серьезная авария, связанная с главной энергетической установкой. В мае К-27 вышла в море для проверки энергоустановки после ремонта, а также для выполнения учебно-боевых задач. В районе главной базы флота 24 мая 1968 г. при проверке параметров энергетической установки на режимах полного хода произошло падение мощности реактора. Оператор на пульте управления реактором, молодой инженер-лейтенант, совершил ошибку: заметив несанкционированное падение мощности реактора, он попытался поднять его мощность. В его же обязанность входило дать аварийный сигнал по лодке и вывести установку на минимально контролируемый уровень мощности. В результате аварии несколько человек от нейтронного переоблучения погибли, ряд офицеров и старшин, получивших большие дозы облучения, самолетом направлены в спецбольницу Ленинграда. По прибытии в базу реакторы заглушили, сплав «свинец-висмут» был заморожен. Подводная лодка выведена из строя и не восстанавливалась.

Завершив постройку всей серии подводных лодок проекта 627А, северодвинский завод начал строить атомные лодки других проектов, имеющие реакторы с водо-водяным теплоносителем. Эти реакторы работали довольно надежно, поэтому было принято решение серийные подводные лодки по проекту 645 с жидкометаллическими реакторами не строить. Американцы, так же как и мы, кроме «Наутилуса» с водо-водяным реактором построили единственную опытную лодку «Си Вулф» с жидкометаллическим реактором. Такой реактор был также признан неконкурентоспособным. Ныне серийные атомные подводные лодки всех проектов США оснащены реакторами с водо-водяным теплоносителем.

Вступление в строй первых атомных подводных лодок вызвало большой подъем и воодушевление у кораблестроителей, ученых, конструкторов — всех создателей принципиально нового, весьма сложного подводного корабля. Подводники высоко оценивали достижения советской науки, позволившей создать такие подводные корабли, о которых можно было только мечтать.

Однако наряду с общими положительными оценками этих кораблей буквально с первых же миль, пройденных под водой,

вскрылись конструктивные недостатки и ошибки не только в работе отдельных механизмов, но и в функционировании главной энергетической установки. Особое беспокойство вызывала ненадежная работа парогенераторов, созданных в конструкторском бюро, которым руководил Г. А. Гасанов. Нарушения герметичности первого контура приводили к повышению радиоактивности во втором контуре, угрожая безопасности личного состава. Нержавеющая сталь, из которой были изготовлены змеевики парогенераторов, не выдерживала высокого давления и температуры: в змеевиках появлялись микротрещины.

Не был также решен вопрос обеспечения пожаробезопасности подводных атомоходов.

Все это приводило к аварийным ситуациям, нередко с трагическими последствиями. Тем не менее личный состав стойко и мужественно проходил этот трудный и довольно болезненный период освоения боевой техники. Подводники с оптимизмом воспринимали поиск новых решений, которые осуществлялись советскими учеными и кораблестроителями. На подводные лодки часто приезжали представители промышленности, конструкторы, инженеры КБ. Они советовались с подводниками, прислушивались к их оценкам эксплуатационных качеств механизмов, с пониманием относились к критическим замечаниям. Сложилось плодотворное сотрудничество представителей науки с военными моряками — практиками. Это создавало благоприятную почву для дальнейшего внедрения на атомоходы более совершенных систем и механизмов, повышающих тактико-технические характеристики атомоходов, их надежность в целом.

Уже к 1958 г., когда советский первенец-атомоход вошел в состав Военно-Морского Флота, у проектировщиков и кораблестроителей сложилось четкое представление о дальнейших путях развития отечественного подводного атомного флота. Советские ученые считали необходимым осуществить дальнейшее совершенствование ядерной энергетической установки за счет повышения ее мощности, которая обеспечила бы повышение скорости подводной лодки.

Взамен существующей химической регенерации воздуха планировалось оснастить атомные подводные лодки новой системой, основанной на принципе электролиза воды.

Шел поиск использования новых металлов и материалов. Внимание ученых-металлургов привлек новый металл для стро-

ительства корпусов подводных лодок — титан, обладающий высокой прочностью, коррозионной стойкостью и значительно большей легкостью по сравнению со сталью.

В целях снижения пожароопасности в гидравлических системах горючее веретенное масло было заменено на негорючую жидкость ПГВ.

Большое значение имело внедрение на атомоходы усовершенствованной автоматики и телемеханики.

В качестве отделочных материалов и изоляции планировалось использование более прочных пластмасс и других материалов.

Одной из самых главных проблем было внедрение на АПЛ ракетного оружия, прежде всего баллистических ракет.

Подводные ракетноносцы — флоту

После создания опытных атомных подводных лодок с торпедным оружием в нашей стране развернулось строительство атомных и дизельных подводных лодок трех разновидностей: с баллистическими ракетами, с крылатыми ракетами, а также многоцелевых подводных лодок с торпедным и ракетным оружием.

Главным направлением было определено создание подводных лодок с баллистическими ракетами.

Первой атомной подводной лодкой с баллистическими ракетами Р-11ФМ с дальностью стрельбы свыше 150 км была подводная лодка проекта 658. Она положила начало созданию морской подводной ракетно-ядерной системы страны.

Главным конструктором проекта 658 в ленинградском ЦКБ был назначен С. Н. Ковалев. Этому замечательному инженеру-конструктору выпала честь на протяжении 30 лет быть главным и генеральным конструктором всех проектов трех поколений атомных подводных лодок с баллистическими ракетами, включая проект тяжелого ракетного подводного крейсера стратегического назначения «Акула» (проект 941). С. Н. Ковалев — академик, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий.

Работа над техническим проектом 658 началась в августе 1956 г., после того как была разработана в КБ С. П. Королева и в 1954 г. испытана под его руководством на полигоне Капустин Яр ракеты Р-11ФМ.

В 1955 г. главным конструктором Н. Н. Исаниным (впоследствии академиком, дважды Героем Социалистического Труда) был разработан проект переоборудования большой дизель-электрической подводной лодки с размещением на ней двух ракет Р-11ФМ с надводным стартом. Осуществлен этот проект на северодвинском заводе 16 сентября 1955 г. под руководством С. П. Королева и Н. Н. Исанина. В ноябре 1955 г. проведено 8 пусков с ПЛБ-67 (командир — Ф. И. Козлов). Испытания ракеты Р-11ФМ показали хорошие результаты. Северодвинский завод переоборудовал и передал Северному флоту 5 дизель-электрических подводных лодок с ракетами Р-11ФМ. Это было хорошим началом.

Но флот крайне нуждался в создании атомных подводных лодок с баллистическими ракетами большой дальности и с подводным стартом. Необходимость этого диктовалась усилившейся гонкой стратегических вооружений, инициированной США. В то время советское руководство предприняло меры по рассредоточению важнейших стратегических объектов. По инициативе Н. С. Хрущева в 1954 и в 1955 гг. было принято решение о перемещении из Москвы основных научно-исследовательских и проектных центров, связанных с созданием вооружения. В 1957 г. на Украине был образован южный центр по строительству стратегических ракет наземного базирования. В конце 1955 г. принято постановление правительства о создании в районе Златоуста — Миасс Челябинской области восточного центра по разработке и созданию морских ракет.

По рекомендации С. П. Королева главным конструктором и директором центра КБ машиностроения был назначен молодой и талантливый инженер-конструктор В. П. Макеев, работавший в КБ С. П. Королева. Он стал бессменным руководителем КБ машиностроения. В течение 30 лет, с 1955 по 1985 г., до последнего дня жизни, В. П. Макеев являлся создателем морских баллистических ракет для атомных подводных лодок всех поколений. Под его руководством создана уникальная научно-исследовательская, проектная и экспериментальная база ракетных комплексов (ныне — Государственный ракетный центр — КБ машиностроения имени академика В. П. Макеева). За годы своей самоотверженной деятельности по созданию морских ракет Виктор Петрович стал выдающимся конструктором и крупным ученым-академиком, членом ЦК КПСС, депутатом Вер-

ховного Совета СССР, дважды Героём Социалистического Труда, лауреатом Ленинской и трех Государственных премий. Он умер в расцвете своих творческих сил 25 октября 1985 г. в возрасте 61 года.

Первая атомная подводная лодка проекта 658 К-19 с баллистическими ракетами Р-13 и две серийные были построены, испытаны и сданы в ноябре-декабре 1960 г. В 1961—1962 гг. завод сдал флоту еще 5 атомных ракетных лодок, завершив постройку серии. После отработки ракет с увеличенной дальностью и подводным стартом построенные ранее подводные лодки переоборудовались под ракеты Р-21.

В 60—70-е гг. в очень напряженном ритме работал Военный совет ВМФ под руководством главнокомандующего ВМФ адмирала флота С. Г. Горшкова. Главный штаб ВМФ и его управления, научно-исследовательские институты, военные представительства и центральные управления службы кораблестроения и вооружения ВМФ, а также службы обеспечения эксплуатации и ремонта, возглавляемые инженер-адмиралом В. Г. Новиковым, считали одной из самых главных проблему обеспечения быстрого ввода в строй новых подводных атомоходов.

Первый секретарь ЦК КПСС Н. С. Хрущев довольно активно занимался ускорением развития и внедрения в армии и на флоте ракетного оружия — баллистических и крылатых ракет. Вместе с тем он нередко принимал необдуманные, скоропалительные решения во вред флоту. Уверовав во всемогущество ракет, он воспротивился также дальнейшему развитию авиации ВВС и строительству авианесущих кораблей для ВМФ. Темпы создания ракетных подводных лодок в это время нарастали, но наша страна все же пока отставала от США. В начале 60-х гг. американцы приступили к развертыванию программы строительства 41 атомной подводной лодки с ракетами типа «Поларис». На каждой подводной лодке размещалось по 16 ракет «Поларис-1» с дальностью 1200 км, а затем и «Поларис-2» с дальностью 2000 км. Наряду с размещением ракет на атомных подводных лодках США развернули производство межконтинентальных ракет наземного базирования и стратегической авиации с ядерным оружием.

Советский Союз предпринимал все меры, чтобы не отстать от США. Были мобилизованы лучшие творческие силы и огромные материальные ресурсы страны. В результате удалось создать не менее мощные, чем в США, стратегические силы.

Руководители партии и правительства, военно-промышленного комплекса министр обороны Р. Я. Малиновский, министры С. А. Афанасьев, Б. Е. Бутома, Е. П. Славский, В. В. Бахирев, В. Д. Калмыков, Главный штаб ВМФ, институты и управления промышленности и флота в эти годы оперативно решали сложнейшие вопросы по созданию ракетно-ядерного флота страны. Н. С. Хрущев лично встречался с конструкторами, учеными, руководителями промышленности, армии и флота и оперативно принимал решения, которые действительно ускоряли создание ракет.

Стали регулярными смотры руководством страны состояния вооружения армии и флота. На смотрах выполнялись торпедные стрельбы и фактические пуски ракет. Широкий показ новых подводных лодок и надводных кораблей состоялся в 1962 г. на Северном флоте. Н. С. Хрущев, министр обороны Р. Я. Малиновский, главком ВМФ С. Г. Горшков, министры С. А. Афанасьев, Б. Е. Бутома, генеральные конструкторы, заместитель главнокомандующего по кораблестроению и вооружению Н. В. Исаченков и командующий Северным флотом В. А. Касатонов находились на крейсере и наблюдали за пуском баллистических, зенитных и крылатых ракет, а также за торпедными и артиллерийскими стрельбами кораблей. Руководители страны и министр обороны дали высокую оценку достигнутому перевооружению флота, четкой организации учения со стрельбами на Северном флоте.

Во время перехода на крейсере из района стрельб Н. С. Хрущев завел разговор о том, что теперь при наличии ракетного оружия крейсера с артиллерией нам не нужны. Обращаясь к заместителю главкома ВМФ Н. В. Исаченкову и министру судостроительной промышленности Б. Е. Бутоме, он предложил переоборудовать несколько крейсеров в рыболовные базы, ссылаясь при этом на жалобу министра рыбной промышленности на нехватку плавучих баз. Н. В. Исаченков и Б. Е. Бутома возразили: лучше разработать новые проекты и построить специальные рыбоконсервные плавучие базы, что значительно дешевле, чем переоборудование крейсеров, и во много раз экономичнее в эксплуатации. Хрущеву это не понравилось. Обращаясь к Н. В. Исаченкову, он бросил реплику: «Вы вместе с Кузнецовым и Сталиным влюблены в крейсера». Имелось в виду, что в первую послевоенную пятилетку по решению Сталина было построено

20 крейсеров. В 1955 г. Н. Г. Кузнецов, представляя план на вторую десятилетку, снова настаивал на продолжении строительства крейсеров, вооруженных артиллерией. Когда генеральный конструктор крылатых ракет В. Н. Челомей в 1955 г. предложил переоборудовать под крылатые ракеты строящиеся крейсера, Н. Г. Кузнецов и министр судостроительной промышленности И. И. Носенко отвергли это предложение, доказывая, что это дорого, а ракеты такого типа неэффективны.

В 1956 г. по решению Н. С. Хрущева 7 строившихся крейсеров были разрезаны на металл. Вспоминая этот и другие прецеденты, касающиеся строительства флота, многие моряки не без горечи вспоминают, насколько сильны были волонтаризм и амбиции у отдельных руководителей страны и как это пагубно сказывалось на делах армии и флота. Особенно неприятное чувство вызывает в памяти несправедливая опала Н. Г. Кузнецова в связи с личной антипатией к нему Н. С. Хрущева. Очевидно, главу партии и советского государства, человека экспансивного, невыдержанного, раздражал характер адмирала, который с достоинством, твердо и последовательно отстаивал интересы флота, делал это весомо и аргументированно, несколько не смущаясь перед могущественными авторитетами. В свое время он возражал даже И. В. Сталину и, попадая за это в немилость, не поступался своими принципами. Это, видимо, еще больше распаяло Хрущева, что пагубно сказалось на судьбе не только Н. Г. Кузнецова, но и Военно-Морского Флота в целом.

В 60-е гг., когда в нашей стране был накоплен опыт в ракетостроении, самыми приоритетными в военных планах государства стали работы по дальнейшему развитию морской стратегической ракетно-ядерной системы. Для этого в ЦКБ «Рубин» под руководством главного конструктора С. Н. Ковалева и начальника ЦКБ И. Д. Спасского создавались новые проекты атомных подводных ракетных крейсеров, а в ЦКБ машиностроения в Миассе под руководством В. П. Макеева разрабатывались для новых ракетных крейсеров комплексы стратегического ракетного оружия, превосходящие американские «Поларис», «Поларис-1», «Посейдон».

Первыми кораблями этого класса стали атомные крейсерские подводные лодки 2-го поколения проекта 667А, вооруженные ракетными комплексами Д-5, имеющие 16 баллистических ракет Р-27 с разделяющимися атомными боеголовками и под-

водным стартом. Дальность поражения целей — 2400 км. Этот комплекс уже перекрывал американские «Поларисы» по дальности. Головная подводная лодка К-137 северодвинским заводом была сдана Северному флоту 5 ноября 1967 г. Этот подводный ракетоносец качественно превосходил построенные ранее и значительно повышал боевую мощь советского ВМФ. Решением руководства СССР развернулось крупносерийное строительство таких подводных ракетоносцев на двух заводах в Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре. За 7 лет (1967—1974 гг.) оба этих завода построили и сдали флоту 34 новые ракетные лодки с 544 пусковыми установками, включая подводные крейсера, оснащенные ракетным комплексом Д-5У с ракетой Р-27У (дальность — 3000 км, имеющие одну или три боеголовки).

Советские ученые, инженеры и корабли шли по пути совершенствования боевых возможностей отечественных ракетоносцев. На основе подводной лодки проекта 667А в 70-е гг. были созданы подводные крейсера еще четырех модификаций, но уже с ракетным комплексом Д-9. Эти подводные ракетные крейсера проектов 667Б, 667БД, 667БДР и 667БДРМ были вооружены ракетами Р-29 межконтинентальной дальности и разделяющимися боеголовками индивидуального наведения. В каждом новом проекте подводных лодок внедрялись новые радиолокационные и гидроакустические комплексы, более совершенные боевые информационно-управляющие системы. Принимались меры по уменьшению шумности лодок и по улучшению условий размещения и жизнеобеспечения личного состава.

В 1972 г. Соединенные Штаты были вынуждены пойти на предлагаемые Советским Союзом соглашения об ограничении стратегических наступательных вооружений, которые ранее они игнорировали. В 1972 г. президент США Р. Никсон прибыл в Москву и подписал с Л. И. Брежневым «Временное соглашение» сроком на пять лет о некоторых мерах в области ограничения наступательных вооружений. Этот документ, известный как соглашение ОСВ-1, устанавливал предельные ограничения на количество пусковых установок баллистических ракет подводных лодок (для СССР — не более 950 пусковых установок, для США — не более 710). Количество ракетных подводных лодок для СССР ограничивалось 62 единицами. В 1972—1978 гг. Советский Союз и США выполнили подписанное ими соглашение ОСВ-1. В эти годы у нас строились ракетные подводные

крейсера по проектам 667Б, 667БД, 667БДР, а затем — в 80-е гг. — РПК СН проекта 667БДРМ. Их ударная мощь постоянно возрастала за счет установки на подводных лодках более совершенных ракетных комплексов. Американцы после постройки 41 подводной лодки с ракетами типа «Полярис» и «Посейдон» начали создавать подводные лодки с ракетами межконтинентальной дальности «Трайидент-1» и готовились к созданию «Трайидент-2», сопоставимых с нашими ракетами Р-29, а также Р-39 (система «Тайфун»). Назрел вопрос о заключении нового соглашения об ограничении стратегических наступательных вооружений в США и в СССР, всей триады — ракет морского, воздушного и наземного базирования.

В июне 1979 г. в Вене руководителями двух великих держав Л. И. Брежневым и Дж. Картером был подписан Договор ОСВ-2. Этим договором определялся предельный уровень стратегических наступательных вооружений сторон (СССР — США) до 2400 единиц ядерных боеголовок и устанавливался подуровень пусковых установок межконтинентальных ракет наземного базирования, а также пусковых установок баллистических ракет подводных лодок, оснащенных разделяющимися атомными головными частями индивидуального наведения, в 1200 единиц. Однако американцы стали форсировать создание более мощных межконтинентальных ракет «Трайидент-1» и строительство новых ракетных подводных лодок типа «Огайо» с размещением на лодке по 24 баллистические твердотопливные ракеты с дальностью 11 000 км. Каждая ракета имела 14 атомных боеголовок мощностью по 14 килотонн. Это был новый вызов Советскому Союзу, который ответил созданием системы «Тайфун» с новой атомной подводной лодкой проекта 941 «Акула» и новой, более мощной ракетой Р-39.

«Тайфун» — термин, который был использован советским руководителем в целях введения в заблуждение иностранных оппонентов. На самом деле имелся в виду тяжелый ракетный подводный крейсер стратегического назначения (ТРПК СН), названный «Акулой» и оснащенный 20 твердотопливными баллистическими межконтинентальными ракетами с разделяющимися боеголовками индивидуального наведения. Безусловно, создание такой системы потребовало огромных материальных затрат, тем не менее советское руководство после бурных дискуссий конструкторов, ученых, представителей центральных

управлений, работы специальных комиссий приняло решение по созданию системы «Тайфун» с баллистическими твердотопливными ракетами.

Уже северодвинским заводом СМП было построено, испытано и принято на вооружение Военно-Морского Флота 6 ТРПК СН «Акула». Каждый ракетоносец системы «Тайфун» — это уникальное сооружение, мощный подводный корабль. Его длина — более 170 м, ширина — около 25 м, а высота вместе с ограждением рубки без выдвижных устройств (перископов и антенн) — 26 м. Полное водоизмещение подводного ракетносца — 49 тысяч тонн. Внутри стальной оболочки — два особо прочных корпуса диаметром по 7,2 м. Энергию кораблю дают водо-водяные реакторы мощностью в 190 МВт. Двигателями являются две паровые турбины по 45 тысяч л. с. каждая. Экипаж атомохода — 160 человек. Вооружение ТРПК СН — ракетный комплекс Д-19 с 20 ракетами Р-39, способными поражать цели на расстоянии 8300 км. На каждой ракете — 10 боеголовок мощностью по 100 килотонн. Кроме баллистических ракет на подводном корабле имеется 6 торпедных аппаратов. По сравнению с другими типами и классами советских подводных лодок этот подводный гигант является самым малошумным и оснащен новейшей радиоэлектроникой, счетно-решающими устройствами, позволяющими осуществлять высокую точность навигации и ракетного удара. Этот самый большой в мире подводный корабль внесен в Книгу рекордов Гиннеса 1988 г.¹

Создание столь мощного оружия ознаменовало собой завершение строительства советской морской ракетно-ядерной системы. Наши подводные ракетносцы стали теперь неуязвимы для сильно развитой противолодочной обороны США. Но самое главное — это стало важной вехой в борьбе за сохранение военно-стратегического паритета. До сих пор наши соотечественники помнят пафос творческого труда тех лет, те счастливые моменты, когда группа во главе с создателями мощных атомоходов — генеральными конструкторами В. П. Макеевым, С. Н. Ковалевым, их заместителями и главными конструкторами отдельных систем и специалистами центральных управлений наблюдали залпы ракет, взмывавших из глубин Белого моря в небеса и направлявшихся в Тихий океан. Там в заранее объяв-

¹ См.: Техника и вооружение. 2000, май—июнь. С. 73.

ленных закрытыми квадратах океана боеголовки ракет поджигали и засекали при падении специальные советские и американские корабли, оборудованные измерительными комплексами. Нетрудно представить радость, какую испытывали все советские моряки и инженеры, когда приходили радиодонесения о точности падения в намеченных квадратах океана разделяющихся боеголовок наших ракет.

Главными творцами морского ракетно-ядерного щита Родины были генеральные конструкторы, академики, Герои Социалистического Труда В. П. Макеев, С. Н. Ковалев, И. Д. Спасский, Н. Н. Исанин, а также коллективы многочисленных военных и промышленных предприятий, конструкторских бюро, институтов во главе с четырьмя орденоносным северодвинским машиностроительным предприятием. Впрочем, правильнее было бы сказать, что весь советский народ создавал мощный океанский флот, ракетно-ядерный щит Родины.

Крылья — ракетам атомоходов

В период строительства атомоходов крылатые ракеты рассматривались военными специалистами как самое перспективное оружие. Они имели целый ряд преимуществ перед другими средствами поражения. Крылатые ракеты универсальны по целям и носителям. Их можно использовать для поражения не только морских, но и береговых объектов. В качестве носителей могут использоваться надводные корабли, подводные лодки и авиация. Большим преимуществом крылатых ракет является их высокая боеготовность: они не требуют длительного времени для подготовки к стрельбе, могут использоваться практически мгновенно. У них большая дальность, высокая точность наведения, а поражающая способность не уступает баллистическим ракетам. Все это было весьма убедительным аргументом для вооружения подводных атомоходов крылатыми ракетами.

Главным создателем крылатых ракет для подводных лодок и всех крупных надводных кораблей является талантливый ученый и выдающийся конструктор В. Н. Челомей. Он проявил большие способности в создании крупных конструкторских коллективов и производственных баз для претворения в жизнь дерзновенных идей, которыми он был полон всю жизнь. С 1953 по

1984 г., за 31 год, до последних дней своей жизни, В. Н. Челомей разработал и обеспечил производство 14 комплексов крылатых ракет, принятых на вооружение Военно-Морского Флота. Этими комплексами вооружены три поколения подводных лодок, ракетные крейсера, тяжелые атомные крейсера, авианесущие тяжелые крейсера, стационарные и подвижные наземные комплексы. По качеству и количеству крылатых противокорабельных ракет наша страна к 1980 году имела полное превосходство перед флотами США и стран НАТО. Главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков высоко ценил В. Н. Челомея и неоднократно с благодарностью отзывался о нем.

Целеустремленной была вся творческая жизнь Челомея. Перед Великой Отечественной войной он с отличием окончил Киевский авиационный институт. Во время учебы были отмечены его блестящие математические и инженерные способности. В институте он выполнил ряд научных работ по исследованию вибрации в системах авиационных двигателей, написал и защитил кандидатскую диссертацию. В числе 50 наиболее одаренных студентов, окончивших различные институты страны, В. Н. Челомей был зачислен и окончил специальную докторантуру Академии наук СССР. Молодой 27-летний кандидат наук с докторской диссертацией в первые дни войны прибыл в Москву и поступил на работу в Центральный институт авиационного машиностроения (ЦИАМ). По его инициативе в ЦИАМе был создан отдел, который он и возглавил, по разработке ранее изобретенных им пульсирующих воздушно-реактивных двигателей для самолетов и самолетов-снарядов (так тогда назывались крылатые ракеты).

В 1943 г. двигатель и самолет-снаряд с пульсирующим двигателем были созданы. 13 июня 1944 г., когда стало известно о применении немецких самолетов-снарядов ФАУ-1 при обстреле Лондона, нарком авиационной промышленности А. И. Шахурин, главком ВВС А. А. Новиков и В. Н. Челомей были вызваны в Государственный комитет обороны к Г. М. Маленкову. Перед ними была поставлена задача быстро создать новое оружие — беспилотную технику. Решением ГКО В. Н. Челомей был назначен главным конструктором ОКБ-5 и директором завода № 51 по созданию самолетов-снарядов.

В 1944 г. были созданы и испытаны на бомбардировщиках несколько образцов самолетов-снарядов типа 10Х. Этими сна-

рядами были вооружены советские эскадрильи бомбардировщиков. В. Н. Челомей рассказывал, вспоминая военное время, что в начале января 1945 г. ему позвонил И. В. Сталин и спросил: «Товарищ Челомей, надо ли применять разработанные вами самолеты-снаряды для бомбардировки немецких городов? Война идет к концу, немцы против нас не применяли свои ФАУ». В. Н. Челомей ответил: «Не надо применять наши ракеты для бомбардировки немецких городов во избежание ненужных жертв мирного населения Германии». Сталин сказал: «Правильно, товарищ Челомей!» Так из гуманных соображений наше правительство решило не применять против Германии новое оружие.

С 1944 по 1953 гг. В. Н. Челомей продолжал разрабатывать и совершенствовать образцы авиационных крылатых ракет. Однако совершенно неожиданно ОКБ-51 и завод № 51 в феврале 1953 г. решением И. В. Сталина были отобраны у В. Н. Челомея и переданы в качестве филиала конструктору самолетов МИГ — Артему Микояну. Это была очередная интрига Л. П. Берии, имевшая целью устранить В. Н. Челомея из числа конкурентов его сына, Сергея Берии, который в то время работал главным конструктором в ОКБ-1 и с участием организации А. Микояна разрабатывал авиационные противокорабельные крылатые ракеты. Для В. Н. Челомея решение о передаче его «фирмы» было большим ударом. Он решительно отказался идти работать в организацию А. Микояна. Так конструктор В. Н. Челомей оказался безработным. Понимая, что отобранные у него ОКБ и завод ему не возвратят, он развил бурную деятельность по созданию новой организации для разработки крылатых ракет, теперь уже не для авиации, а для Военно-Морского Флота. Идеи и оригинальные предложения у него были. Он имел намерение создать крылатые ракеты для подводных лодок, размещенные в контейнерах со сложенными крыльями, с последующим раскрытием крыла в полете, что обеспечивало экономию веса и габаритов контейнеров на лодках. Тогда это не имело аналогов в мире.

Военные моряки и судостроители поддержали предложение В. Н. Челомея. Сын Н. С. Хрущева Сергей Хрущев в своей книге пишет: «Первым отозвался адмирал Павел Григорьевич Котов, отвечавший за вооружение Военно-Морского Флота. Но его веса не хватало, он мог помочь, но не мог решить. Министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев тоже выступал “за”, но высовываться по своей инициативе не риско-

вал. В. Н. Челомею было необходимо быстро получить решение правительства для осуществления его замыслов — начать создание крылатых ракет для Военно-Морского Флота. Поэтому он решил обратиться к П. Г. Котову, который был адмиралом для поручений, помощником по военно-морским вопросам у министра обороны — заместителя председателя Совета Министров Н. А. Булганина. В. Н. Челомей не ошибся. Помощь ему была оказана¹. Были организованы встречи с заместителем главнокомандующего ВМФ Н. В. Исаченковым и главнокомандующим ВМФ Н. Г. Кузнецовым. В. Н. Челомей подробно доложил им предложения о создании крылатых ракет для подводных лодок. Его предложения были одобрены. Главком твердо заявил, что он будет всячески поддерживать предложения о создании крылатых ракет и особенно противокорабельных ракет, которые необходимы флоту. В. Н. Челомей подтвердил, что, создав КБ и производственную базу, он обязательно даст ВМФ хорошие комплексы противокорабельных ракет.

В мае 1954 г. все предложения В. Н. Челомея были рассмотрены заместителями председателя Совета Министров В. А. Малышевым и М. В. Хруничевым и одобрены. Вскоре был издан приказ министра авиационной промышленности П. В. Деметьева о создании конструкторской группы В. Н. Челомея, которая сразу же приступила к разработке проекта крылатой ракеты П-5 для подводной лодки. Через год, в июне и августе 1955 г., постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР конструкторская группа В. Н. Челомея была преобразована в особое бюро — ОКБ-52, им был передан небольшой механический завод в поселке Реутово.

Окрыленный успехом, В. Н. Челомей развернул активную деятельность по строительству современной проектно-конструкторской и опытной базы. К концу 1956 г., практически за полгода, ОКБ-52 выросло с 200 человек до 950. Увеличились мощности и оснащение завода. В 1956 г. в ОКБ-52 пришло много молодых способных специалистов, выпускников институтов. Среди них был и ныне работающий замечательный инженер и конструктор Г. А. Ефремов, впоследствии заменивший умершего в 1984 г. В. Н. Челомея. В 1958 г. после окончания института в

¹ Хрущев С. Н. Никита Хрущев. Кризисы и ракеты. М., 1994. С. 37.

ОКБ-52 был принят на должность заместителя начальника отдела систем управления сын Н. С. Хрущева Сергей Хрущев. Десять лет он проработал с В. Н. Челомеем и за эти годы многому научился, как он пишет в своей книге.

В короткие сроки в Реутове был построен огромный конструкторский корпус, ряд новых прекрасных цехов, испытательных стендов. В 1962 г. ОКБ-52 было преобразовано в Центральное конструкторское бюро машиностроения. В. Н. Челомей и его сподвижники — заместители, руководители конструкторских отделов, групп, лабораторий и команд испытателей — развили кипучую деятельность по разработке целого ряда ракетных комплексов для дизельных и атомных подводных лодок, а также для надводных кораблей, включая ракетные крейсера, тяжелые атомные крейсера и тяжелые авианесущие крейсера. А начинали они с изобретенной В. Н. Челомеем первой в мире ракеты П-5 для подводных лодок с раскрывающимися в полете крыльями. Осенью 1957 г. в Подмоскovie, в Фаустове, из наземного стенда, где был расположен лодочный контейнер, была запущена первая ракета П-5. Испытание имело целью проверить раскрытие крыла в полете и работу стартового двигателя. Пуск был удачным. Первым поздравил В. Н. Челомея присутствовавший на испытаниях знаменитый авиаконструктор академик А. Н. Туполев.

Следующий этап испытаний ракеты с лодки был намечен на лето 1958 г. Для этого необходимо было подготовить подводные лодки. Конструкторское бюро ЦКБ-18 в Ленинграде под руководством опытного конструктора П. П. Пустынцева с помощью и под наблюдением корабельного инженера инженер-капитана 1 ранга Александры Николаевны Донченко¹ разработало проект переоборудования средней дизельной подводной лодки С-146. Ее командиром был капитан-лейтенант В. К. Коробов, позднее — Герой Советского Союза, адмирал. Испытания, проведенные в Белом море в 1958 г., прошли успешно. В 1959 г. ракета П-5 была принята на вооружение. Создатели

¹ Единственная женщина-инженер, работавшая главным наблюдающим по проектам кораблей, сдаваемых флоту, А. Н. Донченко по личному разрешению наркома обороны К. Е. Ворошилова была принята для учебы в Военно-морскую академию и, закончив ее в 1939 г., работала над проектированием подводных кораблей.

этого ракетного комплекса были отмечены правительственными наградами. В. Н. Челомей и П. П. Пустынцев стали Героями Социалистического Труда, ряд работников КБ и специалистов заводов награждены орденами. Создатели ракеты были удостоены Ленинской премии.

В 1957 г. с переоборудованной по проекту П-611 большой дизель-электрической лодки Б-64 была испытана другая крылатая ракета — П-10, разработанная в Таганроге авиаконструктором Г. М. Бериевым. Однако эта ракета по своим габаритам значительно уступала челомеевской ракете П-5. На вооружение она принята не была и работы по ней прекратили.

Следующий важный этап внедрения крылатых ракет на корабли флота связан с разработкой новых проектов атомных и больших дизель-электрических подводных лодок. С этой целью в ленинградском ЦКБ-18 под руководством главного конструктора Павла Петровича Пустынцева продолжались работы над новым проектом атомной подводной лодки с шестью крылатыми ракетами П-5. Строительство новой лодки было возложено на завод № 199 в Комсомольске-на-Амуре.

Несмотря на отсутствие инженерных кадров, имеющих опыт работы с атомными установками, высококвалифицированных рабочих, сложности технологии, амурцы приступили к работе в 1958 г., а через два года, в 1960 г., головная подводная лодка проекта 659 К-45 была построена и начались ее заводские испытания. Следует заметить, что и здесь строителям пришлось преодолеть немало трудностей на заключительном этапе постройки. При проведении заводских швартовых испытаний начались неполадки в работе энергоустановки. Создалась угроза, что до конца сентября, когда еще возможен выход лодки по Амуру к морю, завод не успеет закончить работы и вывести на мощность реакторные установки. В этом случае лодка была бы вынуждена из-за ледовой обстановки оставаться на заводе до конца июня 1961 г. Это приводило к срыву установленного правительством срока о проведении морских государственных испытаний в 1960 г. Дальневосточники забеспокоились.

На завод для обеспечения работ из Северодвинска был приглашен опытный сдаточный механик первой лодки К-3 Н. Н. Довгань. Сюда же прибыли из Института атомной энергии имени И. В. Курчатова операторы, обеспечивавшие управление реакторными установками в период испытаний первой атомной

лодки в Северодвинске. На длительное время в Комсомольск-на-Амуре решением ГК ВМФ был командирован заместитель начальника Главного управления кораблестроения ВМФ инженер-адмирал П. Г. Котов. Вскоре благодаря активной плодотворной работе все неполадки на лодке были устранены. 15 сентября 1960 г. в Комсомольск-на-Амуре прибыл научный руководитель проекта академик А. П. Александров. В его присутствии атомная энергетическая установка была окончательно проверена и выведена на мощность. Лодка была готова к испытанию в море.

20 сентября 1960 г. с участием А. П. Александрова, Н. А. Николаева, директора завода Г. К. Волика, главного конструктора П. П. Пустынцева, П. Г. Котова и ответственного военпреда (будущего министра судостроительной промышленности) И. В. Коксанова лодка в течение семи суток буксировалась в доке по Амуру. В бухте Декастри она вышла из дока и совершила 4-суточное плавание в подводном положении по Татарскому проливу, Японскому морю и пришла в бухту Павловского. Для Тихоокеанского флота прибытие атомного ракетносца было важным событием. 1 октября бухту Павловского посетили командующий флотом адмирал В. А. Фокин, начальник штаба флота адмирал Н. Н. Амелько, член Военного совета адмирал М. Н. Захаров. Руководитель перехода вице-адмирал Г. К. Васильев и командир атомной подводной лодки капитан 2 ранга В. Г. Бельшев доложили командованию ТОФ о ходе испытаний и проблемах, которые необходимо решить в связи с переходом атомохода к месту базирования. Главный конструктор лодки П. П. Пустынцев и А. П. Александров подробно ознакомили командование флота с проектом лодки, ее атомной установкой, корабельными системами, вооружением и оборудованием. Для руководителей флотских служб это было крайне необходимо в связи с тем, что теперь им предстояло решать вопросы базирования и эксплуатации новейшей атомной подводной лодки и развития обеспечивающей инфраструктуры.

Сдаточная команда завода-строителя вместе с экипажем лодки и прибывшими специалистами других предприятий приступила к подготовке всех систем и вооружения к проведению государственных испытаний. Однако вскоре выявились конструктивные недостатки в контейнерах ракет. Потребовалось вскрыть внутреннюю обшивку всех шести контейнеров, демонтировать

часть оборудования, заменить систему обогрева ракет. Это задерживало испытания, срывались сроки сдачи лодки в 1960 г. Руководство страны забеспокоилось. В бухту Павловского прибыли первый заместитель председателя госкомитета по судостроению М. В. Егоров и первый заместитель председателя Хабаровского совнархоза по вооружению М. А. Тимошин. Была налажена круглосуточная работа, но всем стало ясно, что государственные испытания не могут быть завершены в 1960 г. и срок сдачи лодки должен быть перенесен на 1961 г.

Так это и произошло. Государственные испытания начались лишь в конце декабря 1960 г. Первый выход лодки в море на государственные испытания произошел 31 декабря 1960 г. Эти испытания лодки продолжались до апреля 1961 г. После устранения всех замечаний, выявленных на госиспытаниях, приемный акт К-45 был подписан 28 июня 1961 г. Первая атомная подводная лодка проекта 659 с крылатыми ракетами П-5 для стрельбы по берегу была принята на вооружение. Судостроительный завод в Комсомольске-на-Амуре построил еще 4 подводные лодки этого типа и приступил к строительству серии атомных подводных лодок с более совершенным ракетным комплексом П-6, созданным КБ В. Н. Челомея для нанесения ударов по надводным кораблям. Новая лодка могла принимать 8 противокорабельных ракет П-6 или 6 модернизированных ракет П-5Д для стрельбы по берегу и 2 ракеты П-6 для стрельбы по надводным кораблям.

Противокорабельная ракета П-6 имела высокие тактико-технические характеристики: дальность стрельбы — 300 км, сверхзвуковую скорость, самонаведение на цель, ядерную или обычную боеголовку. Единственным, но существенным недостатком комплекса было то, что запуск ракет производился из надводного положения.

Северодвинское предприятие и завод в Комсомольске-на-Амуре построили и сдали флоту крупную серию этих лодок. Это было серьезное пополнение боевого потенциала страны.

Строительством и принятием на вооружение в 1958—1963 гг. подводных лодок проектов 627, 645, 659, 675 закончился этап создания атомных подводных лодок 1-го поколения. Они воплотили в себе достижения первых лет научно-технической революции. Были созданы и внедрены атомные энергетические установки, ракетное оружие с ядерными зарядами, новые ра-

диолокационные, гидроакустические, навигационные комплексы.

В то время Советский Союз еще отставал от США по качеству баллистических ракет, радиоэлектронного и гидроакустического вооружения. Шумность лодок была выше американских. Наши кораблестроители и ученые напряженно работали над преодолением отставания. Начальник главного управления кораблестроения Г. Ф. Козьмин и его заместитель — начальник управления новой техники А. К. Усыскин в 1958 г. совместно с группой ученых и руководящих работников министерств промышленности предложили разработать научно-техническую программу, которая обеспечивала бы достижение нашего превосходства перед США по качественным параметрам атомных подводных лодок. Предложения были одобрены главнокомандующим ВМФ С. Г. Горшковым и академиком А. П. Александровым. Под общим научным руководством А. П. Александрова с привлечением многих видных ученых, конструкторов, специалистов промышленности и флота программа была разработана, рассмотрена в ЦК КПСС и 28 августа 1958 г. утверждена правительством. В ней предусматривалось создание новых типов более мощных реакторов и парозенергетических установок, более прочных материалов для корпусов подводных лодок и их систем, позволявших повысить скорость хода лодок и увеличить глубину их погружения. Предстояло разработать новую систему жизнеобеспечения личного состава, регенерации воздуха путем создания гидролизных установок, вырабатывающих кислород из морской воды, и насосов, удаляющих углекислоту и другие вредные составляющие воздушной среды за борт лодки. Предусматривалось также создание и внедрение систем автоматизации управления вооружением, механизмами и оборудованием.

В результате выполнения работ, заданных программой, было обеспечено создание серийных атомных лодок 2-го и 3-го поколений с высокими техническими и боевыми характеристиками, уникальных скоростных, глубоководных и комплексно-автоматизированных титановых подводных лодок, непревзойденных в мировом кораблестроении.

Для борьбы с авианосцами и крупными надводными кораблями других классов в г. Горьком в ЦКБ «Лазурит» под руководством главного конструктора В. П. Воробьева было разра-

ботано два проекта атомных лодок 2-го поколения. Сначала проект 670 — АПЛ, вооруженная крылатой твердотопливной ракетой с подводным стартом «Аметист». Дальность стрельбы — 70 км. Головная подводная лодка проекта 670 вступила в состав флота в 1967 г. Вскоре создали и другую лодку — проект 670М с крылатой ракетой «Малахит». Ее создало ЦКБ машиностроения В. Н. Челомея. Ракета имела дальность поражения цели в два раза больше, чем «Аметист». Это было достигнуто за счет более эффективного твердотопливного двигателя. Всего завод «Красное Сормово» в 1967—1980 гг. построил две серии АПЛ с противокорабельными ракетами: первую — из 11 лодок проекта 670 и вторую — из 6 лодок проекта 670М. Таким образом, флот получил 17 современных атомных лодок, способных вести борьбу с авианосно-ударными соединениями противника. Однако в ответ на все возраставшие темпы строительства авианесущих кораблей США, в том числе атомных, возникла необходимость создания еще более мощной атомной подводной лодки 3-го поколения, вооруженной новейшими противокорабельными ракетами большой дальности.

Проектирование лодки было поручено ЦКБ под руководством П. П. Пустынцева, а ее строительство — мощному орденоносному северодвинскому заводу. Так начиналось создание новой многоракетной крейсерской атомной подводной лодки 3-го поколения (проект 949). Решение правительства о создании этой лодки было принято 30 сентября 1970 г.

Этот огромный подводный крейсер с надводным водоизмещением 12 500 т, длиной 144 м, шириной 18 м имеет мощное вооружение: 24 пусковые установки ракетного комплекса «Гранит» с дальностью стрельбы более 500 км, четыре 533-мм и два 650-мм торпедных аппарата. Боекомплект — 28 торпед. Ракетный и торпедный комплексы обеспечиваются счетно-решающими приборами и самыми совершенными средствами навигации и связи. Главная энергетическая установка — 2 реактора и 2 паровые турбины мощностью около 100 тысяч л.с., позволяющие развивать скорость под водой 30 узлов. На подводной лодке также созданы хорошие условия размещения и обитаемости для всего экипажа¹. После тщательной отработки и испытаний

¹ См.: Отечественные атомные подводные лодки. Техника и вооружение. 2000, май-июнь. С. 47—49.

ракетного комплекса «Гранит», торпедно-ракетного оружия, а также новой атомной энергетики и систем всех боевых частей в апреле 1980 г. была принята на вооружение головная подводная лодка проекта 949, переданная в состав Северного флота. Все последующие годы северодвинский завод сдавал флотам серийные лодки проектов 949 и 949А. Всего построено более 10 подводных крейсеров. Эти корабли — гордость отечественной науки и кораблестроения.

В конце 70-х гг. в связи с заключением соглашений двух великих держав о сокращении ядерного оружия появилась надежда на снижение международной напряженности и угрозы ядерной войны. Однако силы войны в США и их союзников по НАТО предприняли новые акции по наращиванию темпов гонки вооружений. Известно, что при подписании венского Договора ОСВ-2 в 1979 г. президентом Дж. Картером и Л. И. Брежневым, в котором предусматривалось сокращение стратегических наступательных вооружений, баллистических ракет, американской стороной не были приняты предложения Советского Союза о прекращении гонки вооружений, производства для атомных подводных лодок стратегических крылатых ракет большой дальности с ядерными зарядами. Более того, вскоре стало известно, что США приступили к форсированию работ по созданию для атомных лодок стратегических крылатых ракет с ядерными зарядами для стрельбы по берегу с дальностью 2500 км. Это побудило советское руководство принять ответные меры.

По приказанию главнокомандующего ВМФ С. Г. Горшкова в аппарате заместителя главкома по кораблестроению и вооружению совместно с операторами Главного штаба ВМФ и специалистами-ракетчиками в срочном порядке было разработано оперативно-тактическое задание на создание комплекса стратегических ракет для атомных многоцелевых подводных лодок нового проекта 671РТМ, вооруженных торпедами и противолодочными ракетами. Предусматривалось также создать крылатые ракеты, которые можно было бы запускать с глубины из торпедных аппаратов. Дальность полета ракеты с ядерным зарядом до цели на берегу задавалась в 2500 км.

Учитывая занятость ЦКБМ В. Н. Челомея работой над новейшим комплексом противокорабельных ракет «Гранит» для ракетных подводных крейсеров проекта 949 3-го поколения, разработку и изготовление комплекса более совершенных стра-

тегических крылатых ракет, названных «Гранат», было предложено поручить крупнейшему заводу имени М. И. Калинина и его конструкторскому бюро в г. Свердловске (Екатеринбург). Директором этого завода был крупный инженер и авторитетный руководитель-производственник оборонной промышленности А. И. Тизяков. Руководителем конструкторского бюро завода был известный конструктор Герой Социалистического Труда Л. В. Люльев. Завод и его КБ специализировались на разработке и массовом производстве зенитных ракетных комплексов для Советской Армии.

Руководство завода имени М. И. Калинина и конструкторского бюро проявили полную готовность принять заказ на создание предложенного ВМФ ракетного комплекса. Об этом директор завода А. И. Тизяков доложил первому секретарю Свердловского обкома КПСС Б. Н. Ельцину, который также положительно отнесся к предложению флота и просил адмирала П. Г. Котова, прибывшего по поручению руководства ВМФ в Свердловск, передать С. Г. Горшкову, что «свердловчане не подведут, создадут для флота ракетный стратегический комплекс не хуже американского». Подобный комплекс был создан. Стратегическая крылатая ракета с дальностью поражения цели 2500 км запускалась из торпедных аппаратов многоцелевой атомной подводной лодки проекта 671РТМК. Это была, по сути, новая модификация подводных лодок проекта 671 РТМ, разработанных в ленинградском ЦКБ «Малахит». Подводные лодки проекта 671РТМК, способные использовать стратегические ракеты «Гранат», строились на Адмиралтейском заводе. Головная лодка была сдана флоту в 1984 г.

Новый металл — атомоходам

Утвержденной правительством 28 августа 1958 г. комплексной программой обеспечения прогресса в подводном кораблестроении было предусмотрено создание атомной титановой крейсерской подводной лодки 3-го поколения (проект 661). Впервые в истории кораблестроения для производства корпуса, механизмов и трубопроводов лодки был применен титановый сплав, имеющий значительные преимущества перед традиционным стальным сплавом. Титановый сплав с меньшим в два раза удельным весом, чем у стали, обладает большей прочностью и

коррозийной стойкостью. Созданием металла для этого проекта занимался Центральный научно-исследовательский институт конструкционных материалов (ЦНИИКМ «Прометей») во главе с директором института И. В. Горыниным. Разработчики учитывали, что увеличение глубины АПЛ требует повышения прочности, а это в свою очередь должно повышать пластичность, прочность, вязкость, сопротивление хрупким разрушениям, а также стойкость металла при облучении потоком нейтронов. При этом металл должен легко свариваться. Вместе с тем, обладая положительными качествами, титан имел свои недостатки. Прежде всего он был очень дорог по сравнению со сталью и другими металлами. В то же время на первых порах исследования титана было немало сомнений относительно его перспективности в кораблестроении. Как вспоминает академик И. В. Горынин, «40 лет назад нельзя было даже представить себе возможность использования титановых сплавов в качестве корпусного материала. Достаточно сказать, что образец из титана в то время при простом падении со стола разваливался на части. Да и масса полуфабрикатов не превышала полутора тонн, что позволяло получить корпус только в виде лоскутного одеяла. И неудивительно, что главным конструктором первого титанового корабля академик Н. Н. Исанин согласился стать только в результате силового нажима со стороны министра Б. Е. Бутомы»¹. Для проекта 661 энергетики создали энергетическую установку в составе двух водо-водяных реакторов на тепловых нейтронах номинальной мощностью по 177,4 МВт и двух главных турбозубчатых агрегатов (ГТЗА) мощностью по 40 тысяч л. с. В ходе опытной эксплуатации ПЛ была достигнута непревзойденная в мире скорость хода в подводном положении — 44,7 узла. На подводной лодке были размещены ракетный комплекс «Аметист», включавший 10 твердотопливных ракет П-70 с подводным стартом и дальностью стрельбы 80 км и четыре 533-мм носовых торпедных аппарата с боезапасом из 12 торпед. Благодаря применению титана и автоматизации ряда систем и устройств нормальное надводное водоизмещение подводной лодки составило 5197 т. Подводных лодок с такими характеристиками в мире не было и нет в настоящее время. Проект этой подвод-

¹ Горынин И. В. Металл для корабля. Вестник Российской академии наук. 1996. Т. 66. № 11. С. 1001.

ной лодки был разработан ленинградским конструкторским бюро под руководством главного конструктора академика Н. Н. Исанина и конструктора Н. Ф. Шульженко. Построил АПЛ К-162 этого проекта завод в Северодвинске, который сдал ее флоту 31 декабря 1969 г. (приемный акт утвержден 5 июля 1972 г. после опытной эксплуатации). Эта подводная лодка способна наносить ракетные удары крылатыми ракетами из подводного положения по авианосцам и другим крупным кораблям противника, используя при этом собственные средства целеуказания. Мощная энергетическая установка обеспечивает большой диапазон скоростей подводного хода от 3,5 до 45 узлов при хорошей маневренности и управляемости корабля как в подводном, так и в надводном положениях.

К сожалению, АПЛ по этому проекту серийно не строились. Основная причина — высокая стоимость титана и сложности его производства. Экономические возможности нашего государства не позволяли идти на такие затраты. Тем не менее проект 661 открыл новые пути создания ПЛ. И самое главное — данный проект ПЛ позволил убедиться в превосходных качествах титана для строительства подводного атомохода.

Конструкторы предложили создать другую скоростную титановую подводную лодку — малого водоизмещения. По их замыслу, такая лодка представлялась комплексно-автоматизированной, водоизмещением 1200—1500 т, скоростью подводного хода до 40 узлов, глубиной погружения не менее 400 м. Она предназначалась для борьбы с подводными лодками противника на всех глубинах погружения. Для этой подводной лодки предусматривалось создание ряда комплексно-автоматизированных систем: гидроакустики, радиолокации, связи, навигации. Управление кораблем и оружием осуществлялось с пульта боевой информационно-управляющей системы. Численность экипажа предполагалась небольшой — не более 20 человек.

Предложения по ПЛ данного типа в 1960 г. академик А. П. Александров изложил главнокомандующему ВМФ С. Г. Горшкову и министру судостроительной промышленности Б. Е. БутOME. При этом Анатолий Петрович сообщил, что он и академики А. И. Лейпунский, В. А. Трапезников и А. Г. Иосифьян готовы стать научными руководителями создания такой лодки. Предложения академиков были хорошо восприняты С. Г. Горшковым, и он незамедлительно отдал необходимые распоряжения для на-

чала работы конструкторским бюро, институтам и центральным управлениям Военно-морского флота.

Многочисленные проектные и исследовательские проработки показали, что атомную подводную лодку с характеристиками, предложенными учеными, реально создать при водоизмещении 2300 т и принятии для нее одновальной однореакторной атомной пароэнергетической установки с теплоносителем в реакторе жидкометаллического сплава «свинец-висмут». Вариант атомной водо-водяной установки, которая хорошо была освоена, не мог быть принят, так как требовал увеличения водоизмещения до 3000 т.

Ввиду исключительной сложности поставленной задачи разработка проекта 705 и строительство лодок осуществлялись под непосредственным научным руководством академиков А. П. Александрова, А. И. Лейпунского, В. А. Трапезникова, А. Г. Иосифьяна с участием многих научных и конструкторских коллективов страны. К работе над проектом от ВМФ были привлечены корабельные инженеры В. В. Гордеев и К. Н. Мартыненко. В главном управлении кораблестроения ведущим куратором проекта 705 был заместитель начальника ГУК по новой технике опытный корабельный инженер-контр-адмирал А. К. Усыскин.

Построенная на ленинградском заводе «Судомех» опытная подводная лодка проекта 705 К-64 была переведена в доке на Север, на завод в Северодвинске. Швартовные и государственные испытания лодка прошла в Белом море под руководством правительственной комиссии, председателем которой был заслуженный подводник адмирал флота Г. М. Егоров, а его заместителем И. С. Белоусов — заместитель министра судостроительной промышленности, в последующие годы — министр и заместитель председателя Совета Министров СССР. Это были очень сложные испытания.

В декабре 1971 г. К-64 была принята в состав Северного флота. Командиром этой подводной лодки, а позже командиром дивизии всех комплексно-автоматизированных подводных лодок проекта 705 был назначен опытный подводник, влюбленный в лодки этого проекта, капитан 1 ранга А. С. Пушкин, впоследствии контр-адмирал.

Строительство серийных подводных лодок проекта 705 после его корректировки и устранения всех дефектов, отмеченных правительственной комиссией на испытаниях и при ее опытной

эксплуатации было поручено заводу «Судомех» и флагману строительства подводных лодок — Северному машиностроительному предприятию в Северодвинске. К-123 — головная лодка серии проекта 705К — была сдана флоту в декабре 1977 г. (применный акт утвержден 26 июня 1980 г. после опытной эксплуатации). Всего было построено 6 серийных подводных лодок проектов 705 и 705К. Они отличались лишь типом атомной энергетической установки.

Следует заметить, что создание подводных лодок этого проекта с энергетической установкой мощностью 40 тысяч л. с. и скоростью хода в подводном положении 41 узел было настоящим подвигом отечественной науки и промышленности. Однако в связи с тем, что при использовании этих АПЛ были вскрыты определенные недостатки, их служба в ВМФ оказалась недолговечной. В то же время следует заметить, что подводные лодки проекта 705 закрепили опыт использования реакторов с жидкометаллическим теплоносителем, сплавом «свинец-висмут». Они стали первыми подводными кораблями, созданными на принципах полной комплексной автоматизации оружия, механизмов и технических средств. Одним словом, это был значительный шаг к дальнейшему совершенствованию подводных атомных кораблей.

Отечественные ученые, конструкторы-проектировщики, корабельно-судостроители продолжали напряженно работать, создавая проект за проектом, новые атомные подводные боевые корабли, совершенствуя их боевые и тактико-технические характеристики, которые не уступали лучшим аналогам флотов.

Отечественная военная наука, продолжавшая славные традиции российских ученых А. С. Попова, И. Г. Бубнова, А. Н. Крылова, А. И. Берга, И. В. Курчатова, А. П. Александрова, вносила весомый вклад в укрепление боевой мощи Советской Армии и Военно-Морского Флота.

В этот период развитие Военно-Морского Флота потребовало глубоких научных исследований, а командование ВМФ пришлось внимательно прислушиваться к мнению работников научно-исследовательских учреждений, представителей Академии наук СССР, учитывать возможности промышленности по вопросам строительства современных боевых кораблей.

НАУКА — ФЛОТУ



Создание мощного атомного подводного флота стало возможно благодаря совместной плодотворной деятельности ученых, инженеров, рабочих и служащих промышленных предприятий.

Строительство современных боевых кораблей и морских вооружений невозможно без фундаментальной науки. Новое качество и особенно широкий размах научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы приобрели после Великой Отечественной войны и в период «холодной войны». Необходимость поднять уровень вооружений выдвинула перед отечественной наукой важную задачу разработки современных принципиально новых средств боевой техники для Советской Армии и Военно-Морского Флота.

В этот период были организованы четкое планирование и эффективная координация усилий ученых и практиков при проведении фундаментальных, поисковых и прикладных исследований. Кроме того, в те времена достаточно надежно обеспечивались финансовыми средствами решения приоритетных программ. Создание новых кораблей сопровождалось внедрением в практику результатов, достигнутых в различных областях отечественной науки и техники: физики твердых, жидких и газообразных средств, химии, механики, гидродинамики, океанологии, акустики океана, атомной энергетики, ракетостроения, радиоэле-

ктроники и во многих других областях. По существу, была создана научная военно-техническая система, учитывающая результаты фундаментальных исследований в различных областях науки и техники.

Научные поиски и находки

Академические научные советы постоянно уделяли внимание тем конкретным результатам фундаментальных и прикладных исследований, которые могли быть использованы в интересах укрепления обороны страны.

Благодаря плодотворной совместной работе научных и промышленных учреждений практически все виды Вооруженных Сил государства стали получать новые образцы боевой техники и оружия. Военно-Морской Флот оснащался новыми проектами боевых кораблей, подводных лодок и самолетов.

В интересах развития подводного флота Академия наук, ее президиум, научный совет уделили самое серьезное внимание разрешению актуальных проблем, которое было необходимо для строительства атомных подводных лодок, вооруженных ракетным и торпедным оружием. Трудно переоценить достижения отечественной науки, особенно в области ядерной физики, в частности, открытие деления тяжелых ядер, которое явилось базой создания ядерной энергетики, коренным образом изменившей облик флота и резко повысившей его боевые возможности.

Своего рода задающим генератором в достижении научных целей и решении большого объема производственных проблем по созданию первых атомных подводных лодок, и не только первых, но и в целом атомного подводного флота страны, был академик Анатолий Петрович Александров — выдающийся советский ученый, энергичный, деятельный практик. Простой, душевный и очень человечный в общении с людьми разных профессий, Анатолий Петрович умел найти подход не только к известным ученым, государственным или военным деятелям, но и не гнушался выслушать мнение простого матроса-подводника или рабочего-судостроителя.

Вспоминая те удивительные годы, когда создавались первые атомоходы страны, Анатолий Петрович рассказывал в кругу семьи: «Мы ничего не знали об американцах тогда, нам просто было сказано, что можете начинать над этим делом работать, —

вот вам судостроительные КБ, вот вам ваш совет¹. Военных к этому делу не допускать, только главкома, больше никого, и только одного еще там капитана 1 ранга...

Я был научным руководителем по всему кораблю в целом. Нужно было решать не только вопрос установки. Нужно было решить целый ряд новых вопросов².

Приходилось Александрову заниматься и средствами энергоснабжения, лодочными аккумуляторными батареями, аварийными средствами, кондиционированием воздуха, гидроакустикой, проблемой снижения шумности, а также подготовкой инженерных кадров для атомного подводного флота.

Создание подводной лодки, оснащенной энергетической установкой, которая не требует всплытия на поверхность, а позволяет за счет энергии атомного реактора иметь высокие скорости и обеспечивать работу всех корабельных систем, находясь практически неограниченное время под водой, является, несомненно, величайшим достижением советской научной мысли.

Это не только позволило осуществить подлинно революционный скачок в подводном кораблестроении, но и породило ряд сложных научно-технических задач в области гидродинамики и динамики плавания на высоких скоростях. Длительные режимы подводного хода потребовали изменения традиционной формы корпуса ПЛ, новых подходов к обеспечению безопасности плавания и решения других не менее важных проблем.

В создании ядерной энергетической установки для кораблей важную роль сыграло Министерство по атомной энергии. Оно осуществляло управление проектированием и созданием морских ядерных энергетических установок, было заказчиком наземного прототипа энергоустановки первой атомной подводной лодки.

¹ Имеется в виду коллектив ученых и государственных деятелей, непосредственно связанных со строительством АПЛ, в составе: академиком Академии наук СССР И. В. Курчатова, А. П. Александрова, первого заместителя председателя Совета Министров СССР М. Г. Первухина, министра среднего машиностроения СССР Е. П. Славского, председателя Государственного комитета Совета Министров СССР В. А. Малышева и первого заместителя министра среднего машиностроения Б. Л. Ванникова.

² Александров П. А. Академик Анатолий Петрович Александров. Прямая речь. М., 2002. С. 172.

Большой объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ был проведен отечественными учеными не только в создании ядерной энергетической установки, но и в дальнейшем ее совершенствовании, повышении мощности, безопасности эксплуатации, снижении массы и габаритов.

В результате проделанной работы новые отечественные ЯЭУ имели меньшие массы и габариты на единицу мощности, что очень важно для корабельных условий. Теперь в них использовался перегретый пар, который повышал КПД, упрощал устройство турбины и систему ее регулирования.

На первых проектах атомных подводных кораблей агрегатные мощности составляли несколько десятков тысяч лошадиных сил. Для АПЛ 2-го поколения были созданы паропроизводящие установки, тепловая мощность которых почти на 30 % превышала мощность первых проектов.

Позже агрегатные мощности паротурбинных установок возросли почти в 2 раза. На их основе создавались однореакторные и двухреакторные, с одной и двумя турбинами, энергетические установки подводных лодок 2-го и 3-го поколения.

При создании АПЛ 3-го поколения на технические характеристики существенно повлиял переход на блочную компоновку паропроизводящей и паротурбинной установок. Были созданы унифицированные блочные паропроизводящие и паротурбинные установки повышенной мощности. По сравнению с АПЛ первых проектов тепловая мощность паропроизводящих установок возросла в 1,5 раза, агрегатная мощность паротурбинных установок увеличилась в 3 раза.

В результате выполнения опытно-конструкторских работ были увеличены энергозапасы активных зон реакторов, обеспечивающих значительное продление их срока службы без перезагрузки. Совершенствовалась и биологическая защита реакторов.

Одним из направлений развития атомной корабельной энергетики было проведение исследований и опытно-конструкторских работ по созданию реакторов с полным или частичным превращением воды в пар непосредственно в активной зоне¹.

В рамках совершенствования систем электрооборудования ПЛ учеными АН исследовались проблемы уменьшения весо-

¹ Буров В. Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., Судостроение. 1995. С. 463.

вых и габаритных характеристик корабельных электрических машин и другого электрического оборудования. Рассматривался вопрос о внедрении источников энергии с частотой 400 Гц, а не традиционных 50 Гц. Это давало возможность сделать механизмы подводных лодок, связанные с электродвигателями, более быстроходными и, как правило, более компактными.

Проработкой этой проблемы занимались специалисты ВНИИЭМ во главе с академиком А. Г. Иосифьяном и И. Н. Ермошевым, а в дальнейшем активное участие в ней принял В. К. Калашников.

Президент АН СССР А. П. Александров совместно с руководством ВНИИЭМ А. Г. Иосифьяном, П. Н. Шереметьевским, В. К. Калашниковым приняли комплексную программу исследований корабельной системы электродвижения со сверхпроводниковым гребным электрическим двигателем и сверхпроводниковым турбогенератором.

Решение этой проблемы позволяло повысить скрытность благодаря улучшению виброакустических характеристик оборудования при движении корабля и обеспечивало надежность действующих сальниковых уплотнений, а следовательно, позволяло увеличить глубину погружения¹.

Была создана комплексная программа, включавшая на этапе проектирования корабля разработку методики расчета и конструирования нового класса электрических машин, технологию их изготовления и испытаний.

На этапе освоения первых проектов советских атомных подводных лодок наиболее слабым звеном была проблема снижения шумности, которая имела довольно высокие параметры по сравнению с атомными подводными лодками вероятного противника.

Проблема скрытности советских атомных субмарин была одной из самых острых и злободневных. По свидетельствам подводников и командования ВМФ, американские АПЛ обладали значительно большей скрытностью, чем отечественные. В то время в зарубежной печати нередко публиковались высказывания американских подводников, которые кичились скрытностью своих АПЛ по сравнению с советскими, называя их «ревущими коровами». Советские органы разведки и контрразведки неоднократно отмечали, что шумы наших подводных лодок, про-

¹ См. Российская наука — Военно-Морскому Флоту. М., Наука. 1997. С. 268.

ходящих через рубежи ПЛО, фиксируются американской гидроакустической системой «SOSUS», что позволяет силам ПЛО отслеживать советские подводные ракетоносцы, проходящие в районы боевой службы.

Академия наук СССР в качестве первоочередной задачи выдвинула разработку научных принципов проектирования и строительства подводных лодок, обладающих минимальными демаскирующими факторами. Для решения этих проблем при президиуме АН СССР в 1960 г. был создан Научный совет по проблемам гидродинамики. В разное время его возглавляли известные ученые-гидротехники М. А. Лаврентьев, Л. Н. Седов, И. Д. Спасский и другие. Советские ученые вплотную занялись этой проблемой. Благодаря комплексу экспериментальных работ в Институте машиноведения имени А. А. Благодярова, Институте проблем физики, Институте проблем механики и других академических институтах при активном участии видных советских ученых К. В. Фролова, А. И. Ишлинского, А. В. Гапонова-Грехова, а также отраслевых институтов и конструкторских бюро при участии академиков И. Д. Спасского, С. Н. Ковалева, В. И. Кирюхина и других были решены не только фундаментальные проблемы по снижению шумности ПЛ, но и определены средства защиты АПЛ.

Неоценимый научный вклад в решение проблемы снижения шумности кораблей внесли ученые НИИ ВМФ Г. А. Первухин, А. П. Пронин, А. П. Грешников, Е. М. Васильев и другие. В дальнейшем в решении задач по снижению шумности АПЛ приняли участие ведущие ученые 1-го ЦНИИ МО, ЦНИИ имени академика А. Н. Крылова, акустического института и проектно-конструкторского бюро судпрома.

В результате проделанной работы на корабли ВМФ серийно стали поступать малозумные механизмы, системы и оборудование, средства защиты механизмов — амортизаторы и покрытия, которые позволили в 30—50 раз снизить шумность атомных подводных лодок и вывести их на уровень лучших мировых образцов.

Были проведены также исследования в области электромагнитной защиты. В результате удалось решить задачу снижения магнитного поля, уменьшающего магнитный момент подводной лодки в 50—100 раз, что в значительной мере снижало вероятность обнаружения ПЛ при использовании силами ПЛО противника магнитометров.

Дальнейшее развитие получили средства спасения и защиты подводников. На новых проектах конструкторы предусмотрели создание специальных устройств — всплывающих камер, которые позволяли в случае тяжелой аварии АПЛ личному составу, размещенному в этих камерах-убежищах, оторваться от гибнущего корабля и всплыть на поверхность.

Для совершенствования навигационного обеспечения атомных подводных лодок были привлечены силы многих научных учреждений страны, работающих в области радиоэлектроники, гироскопии, вычислительной техники, спутниковых навигационных систем, навигационной гидроакустики, оптики, радиоастрономии и других областях.

Приоритетными направлениями стали исследования и создание более совершенных навигационных комплексов. Навигационный комплекс «Плутон» для первой атомной подводной лодки К-3 обеспечивал кораблевождение и использование оружия при плаваниях в пределах 80° северной и южной широты.

Разработчикам удалось создать новый навигационный комплекс. В 1965 г. на вооружение ВМФ принят всеширотный комплекс «Сигма» (главный конструктор — В. И. Маслевский, его заместитель — Ю. Д. Рихтерман). Это комплекс без инерциальной системы. Он не имеет аналогов в мировой практике навигационного обеспечения атомных ПЛ. На советских атомных подводных лодках комплекс был установлен более чем на 10 проектах.

Несколько позже под руководством О. В. Кищенко был создан отечественный навигационный комплекс с инерциальной навигационной системой, который позволил существенно повысить точностные характеристики выдаваемых навигационных параметров.

В 1983 г. была закончена разработка и принят на вооружение новый навигационный комплекс с точностными характеристиками, близкими к мировому уровню навигационного обеспечения. Это было весьма важное событие для ракетных атомных крейсеров. Для успешной ракетной стрельбы было необходимо иметь точное курсоуказание в любой точке Мирового океана, включая Северный полюс. Подводному ракетноносцу также необходимо иметь автоматическое счисление текущих координат и отображение на карте пройденного пути на любой широте плавания, а также длительное высокоточное хранение координат без использования средств коррекции. Новый навигационный комплекс обеспечивал решение этих задач.

Однако научная мысль продолжала совершенствовать средства навигации. Специалисты НИИ Москвы, Ленинграда, Баку, а также силы многих научных учреждений, работающих в области радиоэлектроники, вычислительной техники, гироскопии, спутниковых навигационных систем, продолжали работать над созданием современных перспективных средств навигации. Ход разработок неоднократно рассматривался под руководством командования ВМФ с участием 1-го Научно-исследовательского института военного кораблестроения. Вершиной труда ученых стала разработка глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС), первая очередь которой сдана в эксплуатацию в 1993 г.

Наряду с другими средствами обеспечения боевых возможностей АПЛ при решении задач в удаленных районах океана трудно переоценить надежную работу средств акустики.

Для атомной подводной лодки, которая большую часть времени пребывает в глубине океана, особо важно иметь информацию о состоянии окружающей ее среды, наличии подводных и надводных целей, придонных возвышенностей, мелей, подводных гор и т.д. — все это имеет жизненно важное значение.

Отсюда встала задача разработки корабельных технических средств, которые могли бы обнаруживать, определять направление на цель и дистанцию, выработать исходные данные для успешного применения оружия. Изыскания по созданию таких приборов начались с появлением первых подводных лодок. В годы Второй мировой войны появились зарубежные шумопеленгаторные и гидроакустические станции. В 1946—1950 гг. с учетом действий ПЛ и НК в период войны были разработаны первые советские акустические станции «Феникс», «Арктика» и «Тулома» для подводных лодок. В начале 60-х гг., после проведенной большой работы, фундаментальных, прикладных и натуральных эксплуатационных исследований, были открыты и описаны закономерности подводного звукового канала, «дальних зон акустической освещенности», а также выявлены возможности засветки «зон тени», оптимизации частотных диапазонов для различных режимов работы гидроакустических средств. Все это было предусмотрено при создании новых гидроакустических комплексов второго поколения, таких как «Керчь», «Рубин» и «Рубикон», для подводных лодок.

Значительный вклад в это внесли ученые Акустического института, НИУ ВМФ, Института эволюционной физиологии и биохимии имени И. М. Сеченова, Ленинградского госунивер-

ситета. Работа по совершенствованию гидроакустических средств атомных подводных лодок продолжалась.

В 1975—1990 гг. отечественные атомоходы новых проектов стали оснащаться многорежимными и многофункциональными акустическими комплексами, созданными на современной элементной базе, обладающими большими дальностями действия и высокой точностью. Это МГК-500, «Скат» и их модификации.

В эти комплексы внедрены развитые носовые, бортовые и буксируемые антенны, цифровая техника в обработке и отображении информации, методы оптимизации принятия решения по классификации обнаруженных целей, а также автоматическая выдача целеуказаний оружию, прогнозирование зон взаимного обнаружения.

Существенный вклад в создание гидроакустического вооружения подводных лодок 3-го поколения внесли Л. М. Бреховских, Ю. Ю. Житковский, Б. Ф. Гурьянов и многие другие ученые Академии наук, промышленности и Военно-Морского Флота.

Проблемы связи с подводными лодками в океане всегда имели первостепенное значение. Их актуальность возросла с появлением стратегических атомных подводных лодок, оснащенных ядерными ракетами. Однако их скрытность не обеспечивалась при вынужденном всплытии на сеансы связи с командным береговым пунктом. Использование буксируемых антенн еще не решало проблему, поскольку технические средства ПЛО могли их обнаружить.

Из наиболее важных исследований, выполняемых в рамках деятельности научного совета АН СССР, были работы по созданию каналов связи в диапазоне сверхнизких частот, а также в диапазоне сейсмических и гидроакустических волн.

Большие перспективы в средствах связи ВМФ открыли исследования в области оптического (лазерного) излучения.

Научный совет по прикладным проблемам при президиуме АН СССР, образованный в 1967 г., организовал и координировал исследования в области моделирования боевых действий сил и средств флота, участвовал в разработке автоматизированных систем управления силами и средствами, занимался использованием методов математического моделирования при программно-целевом планировании развития вооружения и военной техники. В 1982 г. совет возглавлял вице-президент АН СССР академик Е. П. Велихов.

Кроме научных советов взаимодействие академической науки и флота осуществлялось с помощью специальных структурных подразделений. Так, например, в 1951 г. при президиуме АН СССР была создана минно-торпедная секция, переименованная в морскую физическую секцию, которая привлекала ученых, работавших в области фундаментальных исследований, к решению актуальных проблем того времени — созданию нового, более совершенного минно-торпедного оружия. Возглавлял секцию известный морской инженер вице-адмирал А. Е. Брыкин. Результатом этих изысканий было создание быстрходных мощных торпед и ракет-торпед, способных поражать цели на большой дистанции и глубине.

Нельзя не заметить, что начиная с 60—70-х гг. в нашей стране было уделено большое внимание развитию стратегических морских ядерных сил. Это соответствовало требованиям советской военной доктрины о переносе основной части ядерного потенциала с суши под воду¹.

В этот период руководством государства предпринимались крупные организационные меры по научно-техническому, материальному и финансовому обеспечению широкого фронта работ, направленных на ракетно-ядерное оружие.

В Министерстве обороны (в том числе и ВМФ) были образованы специальные центральные управления, научно-исследовательские институты и проектно-конструкторские бюро, испытательные полигоны и опытные производства. Возглавили их выдающиеся ученые и конструкторы морского ракетного оружия С. П. Королев, В. П. Макеев, В. Н. Челомей, П. Д. Грушин, А. Я. Березняк, А. С. Селезнев, А. В. Люльев и другие.

Неоценимый вклад в создание российского ракетно-ядерного флота внесли представители фундаментальной науки академики И. В. Курчатов, А. П. Александров, Ю. Б. Харитон, М. М. Лаврентьев, В. А. Легасов, Е. П. Велихов.

В конце 50-х — начале 60-х гг. были созданы и поступили на вооружение флота серийные образцы баллистических и крылатых ракет. Во второй половине 60-х гг. стало поступать более совершенное ракетное оружие различного назначения, которое по дальности, мощности и точности поражения заданных целей

¹ См.: Вестник РАН. Т. 66. № 11. С. 986 (из выступления в/а В. В. Патрушева).

ни в чем не уступало заграничным аналогам, а по ряду показателей их превосходило. Это была большая и напряженная работа.

Приступив к созданию ракетного оружия для атомных подводных лодок, ученые-разработчики столкнулись с серьезными проблемами, решить которые без академических научно-исследовательских организаций было невозможно.

Как показали первые испытания, точность морских ракет изначально оказалась значительно хуже точности сухопутных аналогов. Подводные лодки — носители ракет, находясь длительное время под водой, вынуждены определять свое место путем счисления пройденного пути, что приводило к накоплению ошибок при установлении координат точки старта ракеты.

Благодаря сотрудничеству разработчиков с двумя, казалось бы, очень далекими от ракетостроения учреждениями двух обсерваторий — астрономической Пулковской и геофизической имени А. И. Войкова были подготовлены соответствующие рекомендации и специальные «звездные» карты. Таким путем удалось найти решение проблемы. На отечественных ракетах с тех пор реализован принцип нового метода наведения — астрокоррекция.

Весьма сложной была задача обеспечения подводного старта, в процессе которого ракета оказывалась в различных физических средах. Потребовались фундаментальные исследования газодинамики старта и динамики движения ракеты. Совместными усилиями сибирского отделения АН и ЦАГИ были проведены теоретические исследования и осуществлено моделирование сложных процессов подводного старта ракеты.

Математический институт имени В. А. Стеклова АН СССР разработал применительно к морскому ракетному оружию новый метод оптимизации — метод случайного поиска. Благодаря плодотворной работе отечественных ученых, вооруженцев в условиях ядерного противостояния нам удавалось сохранить паритет в ракетно-ядерном оружии, что позволило предотвратить начало нового военного столкновения.

НИИ ВМФ осуществляли научные исследования для разработки Главным штабом ВМФ оперативно-тактического задания, в котором определялись задачи, поставленные перед будущим проектом атомохода, и формулировались требования к его основным тактико-техническим характеристикам. Так, например, 1-й ЦНИИ МО с участием всех НИИ ВМФ, учитывая накопленный опыт строительства АПЛ и новейшие достижения науч-

но-технического прогресса во всех областях (атомное судостроение, ракетостроение, радиоэлектроника и др.), сформулировал и разработал тактико-техническое задание на создание новых проектов атомных подводных лодок 3-го поколения.

Научно-исследовательские институты Военно-Морского Флота, их ученые-инженеры, военные специалисты вели разработки по созданию радио-, радиотехнических, акустических, навигационных приборов и систем, а также оружия для АПЛ, обладающих более совершенными тактико-техническими характеристиками.

Ученые научно-исследовательских институтов уделили серьезное внимание также обеспечению нормальной жизнеспособности личного состава подводных лодок, длительное время пребывающих в замкнутом объеме прочного корпуса атомной субмарины. Проблеме обитаемости уделялось внимание при проектировании атомных подводных лодок. На первых проектах атомоходов по сравнению с дизель-электрическими подводными лодками условия жизни и работы экипажа были значительно лучше. Запасы пресной воды позволяли использовать ее в гигиенических целях. Здесь не было необходимости в подводном положении жестко экономить электроэнергию, офицерский и старшинный состав располагались в двух-, четырех- и восьмиместных каютах, но личный состав в основном размещался в носовом и кормовом отсеках, на местах, которые не давали возможности расслабиться. Не всегда хватало спальных мест прикомандированным на выход в море офицерам штаба, представителям науки, прессы и т.д. Здесь не было возможности собрать экипаж на просмотр кинофильма. Была весьма ограничена свобода передвижения из отсека в отсек. Несмотря на преимущества перед дизель-электрическими лодками, все же экипажи первых проектов испытывали немалые физические и моральные нагрузки.

Однако дальнейшее развитие кораблестроения и создание новых проектов атомных подводных кораблей, в том числе ракетно-носцев, которые имели автономность 60—90 суток и возросшую ответственность на случай выполнения боевой задачи с использованием ракетного оружия, — все это потребовало уделить больше внимания проблеме обитаемости, поддержанию у личного состава высокого морального духа, физической выносливости.

Академия наук СССР, Институт военного кораблестроения, Государственный институт усовершенствования врачей МО РФ провели немало полезных изысканий в области улучшения усло-

вий жизнедеятельности личного состава экипажей атомных подводных лодок. Проведя многочисленные научные исследования, ученые отметили, что в период длительных плаваний моряки испытывают воздействие на организм целого комплекса неблагоприятных факторов. Это использование ядерной энергетики и наличие других источников ионизирующих излучений, а также постоянный рост объема информации, подлежащей обработке в кратчайшие сроки. Особую роль играют значительное и постоянное нервно-эмоциональное напряжение при невозможности полноценного отдыха, нарушение привычных биоритмов и гиподинамия, вредные (токсичные) факторы атмосферы отсеков, отсутствие сбалансированного питания и другие.

Немаловажное значение приобретает оценка функционального состояния организма, в том числе работоспособности членов экипажа. Проведенное исследование состояния нервной системы у 280 военных моряков (подводников) в возрасте от 18 до 23 лет показало, что до похода все моряки никаких жалоб не высказывали. Только у единиц при очень тщательном обследовании были замечены некоторые несущественные проявления отклонений от нормы, но они ни в коей мере не свидетельствовали о нездоровье организма. Однако обследование членов экипажа после 75-суточного похода установило, что почти половина (40 %) высказали жалобы на повышенную утомляемость, снижение работоспособности, раздражительность и нарушение сна.

Что выявили медики? У каждого четвертого-пятого моряка обнаружены рефлексы, присущие больным с нарушениями нервной системы; патологическая потливость; дрожание пальцев вытянутых рук наблюдалось у каждого шестого человека. Появились признаки недостаточности функции проводящих трактов, идущих из центральной нервной системы через спинной мозг к мышцам всего тела¹.

Специалисты дают полезные рекомендации, как снизить вредное влияние и восстановить после похода здоровье. С учетом этого научно-техническими учреждениями разработаны и созданы более совершенные средства по поддержанию норм обитаемости личного состава. Прежде всего было уделено внимание очистке, регенерации и кондиционированию воздуха. Важное

¹ Шараевский Г., Сысоев Ю. Диагностика и профилактика утомления в длительном плавании. № 2. 1998. Морской сборник. С. 62.

значение имело создание электрохимической регенерации воздуха путем электролиза воды и поглощения углекислого газа твердым регенерирующим поглотителем.

На атомных подводных лодках 2-го поколения, в частности на ракетноносце проекта 667А, установка такой регенерации обеспечивала поддержание концентрации кислорода в пределах 25 % и углекислого газа не выше 0,8 %. Подводники высоко оценили такую установку, считая ее большим достижением отечественной науки и кораблестроителей.

Дело в том, что используемые ранее на АПЛ 1-го поколения комплекты В-64 имели специальные пластины, поглощающие углекислоту и выделяющие кислород. Они были весьма пожароопасными и приводили нередко к тяжелым последствиям. Различного рода возгораний и пожаров на АПЛ было немало. Порой они проходили без последствий, а были и случаи с потерей членов экипажа. Так, например, 18 июня 1984 г. на ракетной подводной лодке К-131 проекта 675 случилось тяжелое происшествие. Лодка возвращалась с боевой службы в Средиземном море. На 61-е сутки (за трое суток до возвращения в базу) в 8-м отсеке возник пожар, который быстро распространился на 7-й (турбинный). Причиной было возгорание одежды на старшине команды электриков. Расположившись на РДУ¹, он работал с электроточилом. Искры от наждачного круга попали в насыщенный кислородом воздух, имевший некоторое содержание масляных паров. В результате пожара погибли 13 человек. АПЛ лишилась хода и на буксире была доставлена на базу.

Использование новой системы регенерации избавляло подводников от подобной опасности. Кроме того, в каждом отсеке была установлена автономная система кондиционирования воздуха.

Проектировщики также предусмотрели меры по снижению шумности механизмов на боевых постах и в жилых помещениях.

Весь личный состав размещался в каютах, у каждой койки — светильник для чтения и рожок вентиляции. На лодке предусмотрено помещение не только для кают-компания офицерского состава, но и впервые столовая для старшинского состава, которая могла переоборудоваться под спортзал с беговой дорожкой или кинозал.

¹ РДУ — металлический ящик-радиатор, загруженный пластинами, поглощающими углекислоту и выделяющими кислород.

В начале 80-х гг. в Ленинграде был создан специальный комплекс для размещения на атомном подводном ракетоносце зоны отдыха. Он представлял собой часть отсека, в котором имелась сауна с бассейном, помещением, где мог разместиться личный состав боевой смены. На меняющемся экране моряк мог увидеть желаемый пейзаж родной природы, почувствовать аромат хвойного леса, покормить рыбок в аквариуме; послушать щебет птиц, порхающих в небольшом вольере, а рядом поиграть в шахматы или послушать любимую магнитофонную запись.

Проведенный эксперимент с длительным пребыванием людей в загерметизированном отсеке-стенде, имитировавшем подводные условия жизни, показал, что работоспособность подводников в условиях прохождения через зоны отдыха с сауной, бассейном, микроклиматом и т. п. в значительной мере повышалась.

Нынче российская наука, в том числе военная, видит свою задачу в том, что необходимо «научное обоснование принципа достаточности для обороны, ибо паритетный принцип строительства ВМФ себя изжил: российская экономика не в состоянии на данном этапе его осуществить. Мало того, именно принцип паритета в стратегических вооружениях привел к такому накоплению оружия массового поражения, которое способно было многократно уничтожить все живое на земле и саму нашу планету»¹.

Здесь рождаются проекты

Научно-техническая революция внесла кардинальные изменения в работу проектных организаций, занимающихся конструированием атомных подводных лодок.

В практику проектантов вошел системный подход, когда разрабатывается проект не только отдельно взятого корабля, а «боевой системы», включающей серию однотипных кораблей, их базирования, с этапами модернизации, тыловым обеспечением.

На основе ЭВМ внедряются автоматизированные методы проектирования, которые позволяют найти оптимальный вариант конструкторских решений.

В отечественном военном кораблестроении ведущее место занимает Центральный институт военного кораблестроения, расположенный на Петровской набережной Санкт-Петербурга. Это

¹ См.: Российская наука — Военно-Морскому Флоту. М., Наука. С. 149.

старейшее учреждение, в котором работали лучшие умы корабельных дел. Здесь и ныне работают талантливые инженеры — носители радикальных идей, связанных с проектированием, ремонтом и модернизацией разных типов и классов кораблей.

В тесном контакте с учеными института работают инженеры-проектировщики морских конструкторских бюро — творцы проектов отечественных боевых кораблей для Военно-Морского Флота.

Атомные подводные лодки проектируются на трех конструкторских бюро: ЦКБ МТ «Рубин» и СПМБМ «Малахит» в Санкт-Петербурге, ЦКБ «Лазурит» при заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде. Наиболее широкую известность среди наших соотечественников приобрело ЦКБ МТ «Рубин».

ЦКБ МТ «Рубин»

В декабре 2000 г. исполнилось 100 лет профессионального проектирования подводных лодок России. У истоков этого стояла созданная в Морском министерстве «Комиссия по проектированию полуподводного судна», которой руководил талантливый корабельный инженер И. Г. Бубнов. Преемником этой комиссии в настоящее время считается Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин». Об этом ЦКБ российской общественности стало широко известно в связи с трагическими событиями, происшедшими на Северном флоте в августе 2000 г., — гибелью «Курска», корабля, который оно проектировало.

Директором этого конструкторского бюро является академик РАН, Герой Социалистического Труда И. Д. Спасский. Он возглавлял разработку многих проектов атомных лодок, за что был удостоен звания лауреата Ленинской и Государственной премий. В конце 60-х гг. Игорь Дмитриевич был главным инженером и активно участвовал в разработке проектов атомных подводных стратегических ракетносцев. Ранее, в начале 60-х гг., учреждение, ныне именуемое «Рубин», имело скромное название ЦКБ-18, но оно знаменито тем, что здесь начал разработку проекта первой отечественной атомной подводной лодки способный инженер капитан 1 ранга В. Н. Перегудов. Позже он был переведен в специально созданное ЦКБ-143.

ЦКБ МТ «Рубин» и его коллектив нынче славен созданием мощных отечественных атомных подводных ракетносцев, ко-

торые стали одной из важных составляющих элементов ракетного щита нашего отечества. В этом ЦКБ трудятся замечательные конструкторы — создатели атомных подводных ракетоносцев проектов 658, 667А, 667Б, 667БД, 667БДР и 667БДРМ. Начиная с первых проектов (667А), в каждом новом проекте вводились, совершенствовались и повышались тактико-технические и боевые качества.

Так, например, в отличие от проектов 667БД и БДР на ракетоносце проекта 667БДРМ система управления ракетной стрельбой стала более совершенной. В отличие от предыдущих проектов здесь весь ракетный боекомплект может выстреливаться единым залпом. Интервалы между ракетными пусками были сокращены.

Проектировщики не оставили без внимания проблему обеспечения безопасности личного состава. Так, из 11 водонепроницаемых отсеков, которыми разделен ракетоносец, 1-й, 2-й и 11-й отсеки являлись отсеками-убежищами (их поперечные переборки рассчитывались на давление, соответствующее глубине погружения лодки). В этих проектах дальнейшее развитие получили средства обеспечения жизнедеятельности экипажа. В частности, на борту корабля появился солярий и спортзал, а на проекте БДРМ кроме солярия создана зона отдыха с сауной.

Вершиной творчества инженеров-проектировщиков ЦКБ МТ «Рубин» было создание проекта уникального подводного ракетоносца проекта 941 «Тайфун». Он создан под руководством талантливого конструктора, прекрасного организатора, академика АН СССР, дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственных премий Сергея Никитовича Ковалева. Об этом уникальном корабле мы рассказывали раньше. Здесь же заметим, что в мире не было и нет до сих пор подводного ракетоносца, подобного «Тайфуну».

В ЦКБ МТ «Рубин» также работал видный конструктор в области подводного кораблестроения, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий Павел Петрович Пустынцев. Он является главным конструктором подводных атомных подводных лодок, вооруженных крылатыми ракетами, проектов 659, 675А, а также мощного подводного ракетоносца проекта 949 с крылатыми ракетами «Гранит». Этот атомный подводный корабль 3-го поколения представляет грозную силу в борьбе против авианосцев и других крупных кораблей. Об одном из кораблей этого

проекта, носившего имя города Курска, много было рассказано в средствах массовой информации России.

Идея создания подобного ракетноносца, обладающего мощным ракетным оружием в борьбе против авианосцев, принадлежит главнокомандующему Военно-Морским Флотом Адмиралу Флота Советского Союза С. Г. Горшкову. Как вспоминает один из авторов, адмирал П. Г. Котов, длительное время работавший заместителем главкома ВМФ по кораблестроению и вооружению, история создания ПЛАРК проекта 949 такова: «Однажды после заседания Военного совета, обсуждавшего вопросы строительства и развития базирования кораблей на Северном и Тихоокеанском флотах, главком мне говорит: “Павел Григорьевич! У нас много атомных ракетных лодок, но у них на борту слишком мало ракет и дистанция поражения целей маленькая. Силы ПЛО авиационной ударной группы не подпустят наш атомоход для удара на это расстояние. Надо создать такой ракетноносец, который имел бы на борту штук 20 ракет, и дальнбойность их должна быть достаточной. Я понимаю, что это непростая задача, но это дело надо кому-то поручить на проработку. Кому?” Я ответил: “Поручите это дело мне”. Главком засмеялся: “Нет, серьезно, давайте подумаем, с чего начнете?” “Я сказал, — рассказывает Котов, — что поеду в Ленинград. Там наука, наш институт, конструкторские бюро, посовету-юсь” ...Главком согласился и дал две недели на проработку.

В Ленинграде мы проработали этот вопрос. Подготовили документы: оперативно-тактическое задание, доклад министру обороны и в ЦК КПСС. К сожалению, сначала в подготовке документов не мог участвовать главный конструктор крылатых ракет В. Н. Челомей, он болел. Главком С. Г. Горшков рассмотрел наши предложения и заметил: “Надо обязательно эти документы доложить Владимиру Николаевичу Челомею и согласовать с ним”. Когда я привез документы к Челомею, он прочитал их и обрадованно заявил: “Создадим такой комплекс! Это будет гроза для американского авиационного флота!” Все документы были доложены руководству страны. ЦКБ “Рубин” разработало проект, а северодвинский завод построил более десятка таких замечательных кораблей». Коллектив «Рубина» продолжал плодотворно работать, совершенствовать свою продукцию. Под руководством главного конструктора В. Н. Зорнова был разработан новый подводный ракетноносец проекта 955 «Юрий Долгорукий». Это самый современный подводный атомоход 4-го поколения.

Непосредственная разработка этого проекта началась в конце 80-х гг. К этому времени обстановка в мире и у нас в стране изменилась. Возникли трудности с финансированием строительства, поэтому пришлось отказаться от гигантских размеров «Акулы» и вернуться к компоновке подводного ракетносца с одним прочным корпусом. Тем не менее его боевые возможности не уменьшились. Он оснащен более совершенными ракетами межконтинентальной дальности. В открытой печати мало информации о достоинствах и боевых возможностях «Юрия Долгорукого». Отмечается только, что это самый малозумный атомный подводный корабль.

За 60 лет своей деятельности, начиная с 40-х гг. XX века, этим конструкторским бюро спроектировано 139 проектов ПЛ, которые вошли в состав ВМФ страны.

СПМБМ «Малахит»

В 1948 г. в Ленинграде было организовано бюро подводного кораблестроения СКБ-143, ориентированное на создание подводных лодок с большой скоростью хода. Как было сказано ранее, это бюро занималось и разработкой первой отечественной атомной подводной лодки.

В 1954 г. другое ленинградское Центральное конструкторское бюро ЦКБ-16 стало головной организацией по проведению комплекса НИР и ОКР по исследованию вопросов, связанных с вооружением дизель-электрической подводной лодки проекта 629 баллистической ракетой Р-11ФМ, а также проверкой возможности выполнения старта ракет в условиях качки.

В 1994 г. два СКБ-143 и ЦКБ-16 были объединены в одно Специальное проектно-монтажное бюро машиностроения под названием «Малахит». Начальником и главным конструктором СПМБМ стал доктор технических наук, лауреат Государственной премии, Герой Социалистического Труда Георгий Николаевич Чернышев. Здесь длительное время работал один из выдающихся конструкторов в советском судостроении — Николай Никитович Исанин. Он занимался конструированием надводных кораблей и подводных лодок.

Ныне конструкторское бюро «Малахит» специализируется на создании многоцелевых и противолодочных атомных ПЛ. Инженеры-проектировщики ЦКБ, осуществляя работы над проектами атомных подводных лодок 627, 645, 671 и др., одновре-

менно вели энергичный поиск новых нетрадиционных технических решений, способных обеспечить качественный прорыв в развитии подводного кораблестроения.

В 1959 г. один из ведущих специалистов СКБ Анатолий Борисович Петров — талантливый инженер, автор нестандартных, оригинальных проектных решений — вышел с предложением о создании малогабаритной одновальной комплексно-автоматизированной, высокоскоростной подводной лодки, предназначенной для борьбы с АПЛ противника, — своего рода «истребителя-перехватчика».

Проект этого уникального корабля обсуждался в разных инстанциях и вызвал много противоречивых суждений. Особая сложность задачи определялась высокими тактико-техническими элементами будущей ПЛ, превосходящими вероятного противника, а также впервые реализуемыми принципиально новыми техническими решениями.

В ходе разработки и рассмотрения предэскизного проекта 705 были окончательно приняты и одобрены основные технические решения: применение АЭУ с ЖМТ, электроэнергетической системы с частотой тока 400 Гц, средства комплексной автоматизации управления техническими средствами и кораблем в целом, титанового сплава для корпусов и основного оборудования.

В этом проекте предусмотрена отделяемая от корпуса всплывающая спасательная камера (ВСК), рассчитанная на размещение всего экипажа, расположенная над средним отсеком.

Вероятно, самым принципиальным и трудным в создании АПЛ проекта 705 было стремление получить корабль малого водоизмещения. Другие важнейшие характеристики этой лодки обуславливались именно малым водоизмещением: высокая скорость подводного хода, исключительная маневренность, позволяющая заходить противнику в «хвост», способность уходить от торпед, малые магнитное и акустическое поля, возможность практически немедленно выходить в море по боевой тревоге — все это было несомненным достоинством АПЛ.

Техническое предложение по проекту было подготовлено в начале 1960 г., а 23 июня 1960 г. вышло совместное постановление ЦК КПСС и СМ СССР о проектировании и постройке подводной лодки проекта 705. 25 мая 1961 г. появилось другое постановление, разрешающее научному руководству и главному конструктору проекта при наличии достаточных обоснований отступать от норм

и правил военного кораблестроения. Это в большой мере давало инициативу проектировщикам. Работу по 705-му проекту возглавил главный конструктор Михаил Георгиевич Русанов. Ранее он работал в СКБ-143 с В. Н. Перегудовым, был заместителем главного конструктора проекта 645, затем главным конструктором проекта 633, но работу над 705-м проектом считал главным делом всей жизни. Этот корабль, по замыслу его создателей и командования ВМФ, должен был на десятилетия вперед определить путь развития подводных сил отечественного ВМФ. М. Г. Русанов сумел подобрать и сделать убежденными «единоверцами» специалистов группы главного конструктора и направить все их жизненные и творческие силы на достижение цели.

К участию в программе были привлечены мощные научные силы, в частности академики В. А. Трапезников и А. Г. Иосифьян. Общее руководство программой возложено на академика А. П. Александрова.

В 1977 г. М. Г. Русанова сменил единомышленник и горячий патриот проекта 705 В. А. Рюмин.

Строительство опытной подводной лодки проекта 705 К-64 (командир — капитан 1 ранга А. С. Пушкин), которая должна была стать прототипом большой серии противолодочных атомных подводных лодок, было начато на Ленинградском Адмиралтейском объединении 2 июня 1968 г.

22 апреля 1969 г. атомный подводный корабль был спущен на воду. В конце 1971 г. прибыл на Северный флот. Однако лодку преследовали неудачи. В период швартовых испытаний случились серьезные неполадки с главной энергетической установкой.

Несмотря на это, все же была создана серия АПЛ-автоматов из 6 единиц. Последний, 7-й корабль в серии был недостроен и разобран на стапеле. В ходе эксплуатации лодок 705-го проекта проявились и существенные недостатки, препятствующие их эффективному использованию. В частности, возникли серьезные трудности с обеспечением базирования (из-за необходимости поддержания первого контура реактора в горячем состоянии — этого требовал жидкий металл).

Оказались неразрешенными и многие другие эксплуатационные вопросы, поэтому в 1990 г. все подводные лодки проекта 705 были исключены из состава ВМФ.

В начале 60-х гг. конструкторское бюро получило заказ на проектирование другой торпедной АПЛ 671-го проекта. Разра-

ботка этого проекта велась под руководством Г. Н. Чернышева. Главный наблюдающий от ВМФ — В. И. Новиков.

К 1960 г. проект был готов, и Ленинградский Адмиралтейский завод приступил к строительству головной лодки К-38 (командир — капитан 2 ранга Е. Д. Чернов). С 1967 по 1974 г. завод сдал флоту 15 единиц.

Это были подводные лодки 2-го поколения, оснащенные более совершенным оружием. Их тактико-технические характеристики значительно превосходили АПЛ 1-го поколения. Как и на атомоходах 1-го поколения, на новой лодке была двухреакторная энергетическая установка. Но здесь был предусмотрен один гребной вал, что позволило снизить шумность. Реализация одновальной схемы давала возможность разместить в одном отсеке турбозубчатый агрегат и оба автономных турбогенератора. Это позволило уменьшить длину корпуса.

По сравнению с американским аналогом атомной подводной лодки «Стерджен» советская субмарина имела более высокую подводную скорость, несколько большую глубину погружения. В то же время американская АПЛ обладала меньшей шумностью и более совершенным гидроакустическим вооружением.

С целью расширения боевых возможностей подводных лодок проекта 671 по заданию правительства СКБ-143 («Малахит») приступило к разработке атомной подводной лодки проекта 671РТ. С этой целью было размещено на лодке более мощное оружие для борьбы с крупными кораблями, в том числе с авианосцами.

Модернизированный корабль оснащался противолодочным ракетным комплексом «Вьюга», имеющим на вооружении ракету 81Р, способную поражать цели на удалении от 10 до 40 км.

Строились лодки этого проекта на горьковском заводе «Красное Сормово» и на Адмиралтейской верфи. На верфях в Горьком было построено 4 лодки проекта 671РТ, 3 — в Ленинграде.

Интенсивные работы научно-исследовательских институтов оборонной промышленности СССР дали возможность Военно-Морскому Флоту, его НИИ, ЦКБ совершенствовать боевые возможности отечественных АПЛ. Учитывая, что атомные ПЛ проекта 671РТ показали высокие тактико-технические характеристики, было принято решение провести усовершенствование этого проекта.

В основу модернизации проекта 671РТМ легли проработки по размещению нового поколения радиоэлектронного вооружения — гидроакустического комплекса, боевой информационной и управляющей систем, более совершенных средств связи, а также по снижению шумности.

Главным конструктором проекта 671РТМ стал тот же Георгий Николаевич Чернышев.

Одним из важнейших элементов вооружения нового проекта стал противолодочный ракетный комплекс «Шквал». В состав этого комплекса входит сверхскоростная подводная ракета. Ее скорость — 200 узлов при дальности 11 км. Очевидно, подобно-го комплекса не было и нет на АПЛ других государств¹.

Строились лодки этого проекта в Комсомольске-на-Амуре и на Ленинградском Адмиралтейском объединении. Одновременно СПМБМ «Малахит» вело проработку нового проекта многоцелевой атомной подводной лодки, в которую закладывалось все лучшее, что достигнуто в отечественном подводном кораблестроении. Будущий атомоход должен иметь весьма низкий уровень шумности и высокие боевые возможности. В сентябре 1977 г. был утвержден технический проект на многоцелевую подводную лодку проекта 971. Главным конструктором был назначен Г. Н. Чернышев. Опытный проектировщик, он разрабатывал ранее проекты 671, 671РТ и 671РТМ.

Этот проект стал первым типом многоцелевой атомной подводной лодки, серийное строительство которой было организовано первоначально на заводе в Комсомольске-на-Амуре, а не в Северодвинске или Ленинграде.

Головной атомоход проекта 971 К-284, получивший имя «Акула», был заложен в 1980 г., а вступил в строй 30 декабря 1984 г. Лодка этого проекта стала самым скрытным, бесшумным атомоходом отечественного ВМФ.

Первая северодвинская лодка К-480 получила имя «Барс». Вскоре все атомоходы этого проекта стали называться «барсами». Широкую известность получил «Гепард» в связи с тем, что на нем побывал Президент России В. В. Путин.

По проектам СПМБМ «Малахит» построено 84 атомные подводные лодки.

¹ Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. М., 2001. С. 45.

ЦКБ «Лазурит»

В 1953 г. при горьковском заводе «Красное Сормово» было создано конструкторское бюро ЦКБ-112, которое занималось проектированием дизель-электрических подводных лодок 613-го проекта. Впоследствии ЦКБ получило название «Лазурит». ЦКБ «Лазурит» разработало несколько проектов отечественных атомных подводных лодок.

Создание первой атомной подводной лодки было серьезным испытанием для ЦКБ. Главным конструктором атомохода проекта 670 стал В. П. Воробьев. Этот подводный атомоход предназначался для борьбы с авианосцами и крупными кораблями. Он имел торпедное вооружение: четыре 533-мм торпедных аппарата, боекомплект из 14 торпед, а главным оружием был ракетный комплекс «Аметист», который мог поражать цели на дистанции 80 км. По сравнению с другими проектами атомных лодок этот проект отличался довольно низкой акустической заметностью, был менее шумным. Особенностью АПЛ проекта 670 было рациональное размещение оборудования и оптимально выбранная форма корпуса, вполне отвечающая своему боевому предназначению. Этому способствовало оригинальное размещение ракетного оружия внутри легкого корпуса, то есть без нарушения хорошо обтекаемых обводов, обеспечивающих высокие мореходные качества корабля.

Восемь наклоненных под углом $32,5^{\circ}$ контейнеров под крылатые ракеты располагались по четыре побортно вдоль прочного корпуса.

Крылатая твердотопливная ракета П-40 обладала высокими ТТХ, обеспечивая старт с глубины до 30 м при максимальной дальности поражения цели 80 км. Низкая траектория полета — 60 м на подлете к цели — делала ракету практически неуязвимой и обеспечивала поражение любой надводной цели.

Для оперативной координации совместных работ по созданию комплекса управления стрельбой ракетами уже во время строительства корабля была создана межведомственная комиссия, председателем которой был назначен главный инженер ЦКБ Н. И. Кваша, а членами — представители ЦНИИ «Гранит» — разработчики комплекса.

Оригинальность проекта не ограничивалась размещением ракетного оружия. Лодка с самого начала проектировалась одновальной и однореакторной — впервые в стране (одновальная

АПЛ проекта 671 имела два реактора). Такое решение позволяло иметь меньшее водоизмещение, повышенную скорость при той же мощности и меньшую шумность.

На этой АПЛ был резко увеличен уровень автоматизации. В частности, управление лодкой по курсу, глубине, в процессе погружения, всплытия было автоматизированным, также автоматически осуществлялось управление подготовкой ракет и торпед к стрельбе.

По сравнению с подводными лодками первых проектов проектировщики предусмотрели улучшение условий обитаемости экипажа. Каждый подводник размещался на индивидуальном спальном месте, кроме традиционной кают-компания офицеров для мичманов и матросов была предусмотрена столовая. В качестве системы регенерации воздуха предусмотрена стационарная гидролизная установка.

Эффективную борьбу с огнем обеспечивала система объемного пожаротушения фреоном.

С 1967 по 1974 г. в Горьком было построено 11 единиц этого проекта.

В конце 60-х гг. Горьковским ЦКБ-112 («Лазурит») начались работы по совершенствованию ранее созданного проекта 670, его назвали проектом 670М. Главным конструктором был утвержден тот же В. П. Воробьев, но после его смерти работу возглавил А. Г. Лещев (до этого первый заместитель В. П. Воробьева).

Совершенствование ранее созданного проекта происходило за счет размещения более совершенного ракетного комплекса. К тому времени оружейники разработали новый ракетный комплекс «Малахит», который имел значительное увеличение дальности — 150 км.

Более совершенный гидроакустический комплекс «Рубикон», размещенный на новой ПЛ вместо ГАК «Керчь», позволял обнаруживать цели в удалении 180 км и надежно обеспечивал целеуказание для ракетной стрельбы.

К тому же по сравнению с проектом 670 новый корабль имел еще меньшую акустическую заметность за счет более совершенного гидроакустического покрытия.

Значительный вклад в повышение ТТХ отечественных атомных подводных лодок ЦКБ «Лазурит» внесло в начале 80-х гг., когда разработало атомную подводную лодку 3-го поколения, проект 945. Главным конструктором этой многоцелевой атомной подводной лодки, в которой заложено много передовых решений, был Н. И. Кваша.

Тактико-техническое задание на этот проект выдано в марте 1972 г. Основным назначением новой АПЛ должно стать «слежение за ракетными подводными лодками и авианосными ударными группировками и гарантированное уничтожение целей с началом боевых действий», так было определено требование Военно-Морского Флота. Дальнейшим развитием лодки проекта 945 стала АПЛ проекта 945А.

Принципиально новым и очень важным элементом лодки было применение титана для изготовления прочного корпуса, что позволяло увеличить глубину погружения в 1,5 раза по сравнению с АПЛ 2-го поколения. Предельная глубина погружения новой лодки составляла 600 м.

Более совершенное ракетное и торпедное оружие в значительной степени повышало боевые возможности корабля. Ракетный комплекс «Гранат» на АПЛ проекта 645А позволял поражать цели на удалении 3000 км. Стрельбу можно производить с глубины 150 м. Торпедное вооружение: в носовой части — шесть 533-мм торпедных аппарата. Торпедно-ракетный комплекс обслуживался боевой информационно-управляемой системой¹. Он обеспечивает одиночную и залповую стрельбу без ограничений по глубине (вплоть до предельной). По уровню демаскирующих признаков (шумности, магнитному полю) лодки проекта 945А стали самыми малозаметными в советском Военно-Морском Флоте.

По проектам ЦКБ «Лазурит» была построена 21 атомная ПЛ.

Отечественные морские конструкторские бюро, их замечательные труженики инженеры-проектировщики создали много проектов мощных боевых кораблей с высокими тактико-техническими характеристиками.

В том, что Военно-Морской Флот нашего отечества в середине XX века стал одним из самых сильных флотов мира, а Военно-морской флаг нашей страны развевался практически во всех широтах Мирового океана, большая заслуга умных, талантливых и трудолюбивых инженеров, работавших в центральных конструкторских бюро «Рубин», «Малахит» и нижегородском ЦКБ «Лазурит». Благодаря их плодотворной работе были созданы проекты атомоходов, которые превратились в мощные боевые корабли. В результате советский Военно-Морской Флот имел 244 атомные подводные лодки, обладающие высокими тактико-техническими характеристиками.

¹ Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. М., 2001. С. 81.

НАДЕЖНЫЕ СТАПЕЛЯ АТОМОХОДОВ



Из всех полезных устройств и механизмов, какие создало человечество, — автомобилей, бронированных машин, самолетов, ракет, боевых кораблей, компьютеров, хитроумных роботов и других диковин, — пожалуй, самым сложным, требующим сосредоточения больших материальных средств и усилий многих отраслей промышленности, различных сфер академической науки и техники является создание современной атомной подводной лодки. Так, чтобы построить первую отечественную атомную подводную лодку К-3 («Ленинский комсомол») были задействованы десятки конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов, 346 заводов поставляли детали, агрегаты и устройства на судостроительный завод в Северодвинске.

Отечественные корабельные заводы создали немало мощных боевых кораблей, которые по своей энерговооруженности, боевым и тактико-техническим характеристикам не уступали лучшим зарубежным аналогам.

Долгие годы в судостроении России ведущее место занимали петербургские заводы — «Судомех», Северная верфь, Балтийский; на юге — Николаевский завод; в Нижнем Новгороде — Сормовский завод. В годы Советской власти появились новые заводы в Комсомольске-на-Амуре и под Архангельском в Молотовске (Северодвинск).

Флагман корабелов — завод № 402

Что касается строительства атомных подводных лодок, то подлинным флагманом подводного кораблестроения по праву считается Северное машиностроительное предприятие (СМП), или северодвинский 402-й завод, который во второй половине XX века стал крупнейшим создателем подводных лодок для советского и российского Военно-Морского Флота.

С его стапелей было спущено 160 субмарин, из них более 120 — атомных.

Завод-гигант начал создаваться в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совнаркома СССР в 1932 г. Проектировалось предприятие как основная судостроительная база Северного флота. Для строительства было выбрано место в 35 км от Архангельска, на берегу Никольского рукава Северной Двины, впадающего в Белое море.

После проведения изыскательских работ в 1936 г. началось строительство цехов и стапелей. В соответствии с постановлением Совета народных комиссаров СССР от 5 декабря 1939 г. были созданы производственные мощности будущего судостроительного гиганта. С выходом на проектную мощность завод должен был ежегодно выпускать 1 линкор, 2 лидера эсминцев и 6 эскадренных миноносцев.

В 1940 г. в постройке на заводе находились 2 линейных корабля «Советская Белоруссия» и «Советская Россия».

Начавшаяся война внесла существенные изменения в планы завода. Пришлось прекратить строительство крупных кораблей и приступить к созданию эскадренных миноносцев, малых подводных лодок и охотников за подводными лодками.

В 1942 г. в Молотовск из Ленинграда были переведены на достройку подводные минные заградители Л-20 и Л-22. Судостроители Балтийского завода помогли северянам в освоении работ с подводными лодками. В 1943 г. северодвинцы сдали флоту не только «ленинцев», но и 5 малых подводных лодок типа «М» XII серии, которые были перевезены в Северодвинск из Горького по железной дороге.

В годы Великой Отечественной войны, кроме строительства новых кораблей и подводных лодок, заводу пришлось уделить внимание ремонту кораблей Северного флота и иностранных

транспортов, получивших повреждения во время доставки грузов по ленд-лизу в северных конвоях. Всего из 124 иностранных судов, которые разгружались в порту Архангельска, было отремонтировано 70.

По официальной заводской статистике, за годы войны коллективом 402-го завода было отремонтировано, довооружено, переоборудовано 33 боевых корабля и вспомогательные суда ВМФ¹.

После войны, начиная с 1947 г., завод стал строить серию больших подводных лодок проекта 611.

Однако вскоре, в 1953 г., постановлением правительства СССР была определена главная специализация завода — строительство атомных подводных лодок. Это потребовало значительного изменения профиля деятельности всего завода. Немало трудностей пришлось испытать руководству завода, его инженерно-техническому персоналу.

С инженерной точки зрения атомная подводная лодка — это сложнейшее инженерно-техническое сооружение высшей категории сложности. Тем не менее заводчане справились с задачей. Во многом определяющую роль в этом непростом деле сыграло то, что длительное время во главе завода стоял волевой, энергичный руководитель, талантливый организатор производства — Евгений Павлович Егоров.

24 сентября 1955 г. с его личным участием в обстановке строгой секретности в 42-м цехе состоялась церемония закладки первой в СССР подводной лодки с атомной энергетической установкой (проект 627, заказ 254). Следует заметить, что 42-й цех, где проходила эта церемония, претерпел существенные изменения. Ранее он был предназначен для производства артиллерийских башен крупных кораблей, теперь в нем был создан стапель для атомохода и все, что необходимо для спуска на воду будущих подводных атомоходов.

В цехе № 42 и в дальнейшем строилась серия торпедных атомных подводных лодок проекта 627А, а несколько позже и многоцелевые АПЛ.

Другой цех, № 50, приступил к постройке атомных подводных ракетносцев.

¹ См.: Северодвинск. Испытание на прочность. Очерки, воспоминания, исследования. Северодвинск, 1998. С. 294.

Оба цеха — это огромные производственные комплексы, на которых формировались современные подводные атомоходы до спуска на воду.

Несомненно, звездным часом Северного машиностроительного предприятия было создание первой отечественной атомной подводной лодки.

О всех коллизиях, связанных с проектированием К-3, проблемах и трудностях ее создания рассказано в начале повествования. Здесь же мы остановились только на производственной стороне этой сложной конструкции и деятельности, прямо скажем героической, тружеников СМП во главе с его руководителем Е. П. Егоровым.

Нельзя не отметить, что подводное кораблестроение — это своего рода высшая ступень создания корабля, способного плавать и решать задачи в глубинах океана. Процесс строительства подводной лодки во многом отличается от постройки надводных судов.

Это и огромный объем сварки толстостенных корпусных конструкций с последующей тщательной проверкой швов, и гидравлическое испытание высоким давлением сформированного корпуса подводной лодки. Насыщенность современного подводного корабля сложнейшей техникой, ее монтаж в стесненных помещениях требует от специалистов высокого профессионализма и четких действий по обеспечению высочайшего качества производственных работ.

Кроме того, наличие штатного твердого балласта, вес которого доходит порой до сотни тонн, — это тоже специфика подводного кораблестроения. Правильное распределение такого балласта обеспечивает нахождение подводной лодки в надводном положении и на глубине в таком состоянии, когда не должно быть ни крена, ни дифферента. И, наконец, пробное погружение на предельную и рабочую глубину, а также ходовые испытания — это тоже важнейшие этапы в жизни будущего подводного корабля.

В конце 1955 г., когда была завершена сварка корпуса первого подводного атомохода, в 42-м цехе предстояло испытать корпус под давлением. После гидравлических испытаний корпуса началось самое сложное — монтаж оборудования в реакторном отсеке.

Реакторы, парогенераторы, ионизационные камеры, фильтры, систему управления защитой, четыре водяных контура, цир-

куляционные насосы, три этажа выгородок, начиненных сложнейшей техникой, и многое другое пришлось осваивать монтажникам 42-го цеха. Трудности встречались им на каждом шагу. Тем не менее инженерно-технический состав, ответственные сдатчики и рабочие завода с задачей справились.

9 августа 1957 г. состоялся спуск лодки на воду, а в сентябре начались комплексные швартовные испытания. 14 сентября был осуществлен физический пуск реакторов.

1 июля 1958 г. на АПЛ был поднят Военно-морской флаг, и ее командир капитан 1 ранга Л. Г. Осипенко вывел корабль на ходовые испытания. 17 декабря 1958 г. первая советская атомная подводная лодка, получившая тактический номер К-3, а в последствии название «Ленинский комсомол», была принята флотом в опытную эксплуатацию.

Из многих славных дел, совершенных тружениками 402-го завода, нашедших отражение в его истории, самой яркой и значительной страницей стало создание первенца отечественного атомного подводного кораблестроения.

Трудовой подвиг заводчан высоко оценен страной и отмечен правительством СССР. Высоких государственных наград были удостоены многие труженики завода. Директор Е. П. Егоров и слесарь-монтажник Д. Н. Фролов стали Героями Социалистического Труда, а на фронте завода засиял первый орден Ленина. Государственные награды украсили грудь многих офицеров и моряков экипажа К-3. Командир капитан 1 ранга Л. Г. Осипенко стал Героем Советского Союза — это первый военный моряк, получивший звание героя после Великой Отечественной войны.

Орденом Ленина был награжден командир БЧ-5 инженер-механик К-3 Б. П. Акулов и старший помощник командира Л. М. Жильцов, другие офицеры — орденом Красного Знамени.

Старшины и матросы экипажа были награждены медалями Ушакова и Нахимова, которыми моряки особенно гордились.

Завод продолжал осваивать строительство новых атомоходов, наращивал темпы работ. Целая серия из 12 единиц атомных подводных лодок проекта 627А была сдана флоту менее чем за 5 лет.

В 1959 г. вместе с К-3 на Северный флот пришла К-14, в 1960 г. — К-5 и К-8.

В 1961 г. флот принял сразу три атомохода — К-52, К-21 и К-11. 30 октября 1963 г. в состав флота вошла атомная подводная лодка К-27 проекта 645. Она отличалась от проекта 627 тем, что в качестве теплоносителя в паропроизводящей установке использовалась не вода, а жидкий металл — сплав «свинец-висмут».

В 1963 г. пришли на флот остальные атомоходы проекта 627А — К-133, К-115, К-181, а в следующем году последние — К-159, К-42, К-50.

Важной вехой на пути укрепления боевой мощи ВМФ стало значительное событие в жизни завода — выполнение постановления Совета Министров СССР от 26 января 1954 г. по проведению работ, связанных с вооружением подводных лодок баллистическими ракетами дальнего действия. Перед судостроителями встали новые проблемы, нетрадиционные задачи.

При старте ракет на близкорасположенные конструкции корпуса подводной лодки от газовой струи ракетного двигателя, как известно, действует большое внешнее давление (до 30 кг/см²) при одновременном интенсивном тепловом воздействии (температура газовой струи — 2000—4000° С), что принципиально отличается этот вид нагрузок от традиционных гидродинамических.

Потребовались в связи с этим дополнительные расчеты прочности конструкций, расположенных в зоне воздействия газовой струи, и создание специальной защиты.

Все это должны были учитывать не только проектировщики, но и строители ракетного подводного корабля.

К тому времени заводчане имели некоторый опыт по установке ракет на дизель-электрических подводных лодках проектов 613 и 611. Так, на переоборудованной под ракетносец дизель-электрической ПЛ Б-67, которой командовал капитан 2 ранга Ф. И. Козлов, 16 сентября 1955 г. в 17 часов 32 минуты по местному времени был проведен пуск ракеты, которая, пролетев 250 км, попала в заданный квадрат. На испытательном пуске присутствовали проектировщик ПЛ Н. Н. Исанин, главный конструктор ракеты С. П. Королев и адмирал Л. А. Владимирский.

Удачный опыт с ПЛ Б-67 позволил заводу уже в 1957 г. сдать флоту пять серийных дизельных ПЛ проекта АВ 611. Работы по вооружению советских подводных лодок баллистическими ракетами продолжались.

На очередь стала проблема создания атомного подводного ракетноносца, способного нести дальнобойные баллистические ракеты.

Решение правительства о создании атомной ракетной подводной лодки вышло 25 августа 1956 г. Проектирование ракетноносца поручили ЦКБ-18 (впоследствии — ЦКБ МТ «Рубин»). Работы велись под руководством опытного инженера С. Н. Ковалева. Техническое проектирование завершили уже в первом квартале 1957 г.

Первую атомную подводную лодку с баллистическими ракетами проекта 658 К-19 заложили в 50-м цехе северодвинского завода 17 октября 1958 г. Спуск ее на воду состоялся 8 апреля 1959 г., а 12 ноября 1960 г. она вступила в строй. Первым командиром стал капитан 2 ранга Н. В. Затеев. Следует заметить, что проектирование и строительство трех проектов подводных лодок — атомной торпедной проекта 627, дизель-электрической ПЛ проекта 629, вооруженной тремя баллистическими ракетами, и атомной подводной лодки проекта 658, тоже вооруженной тремя баллистическими ракетами, — велось почти одновременно. Три проектанта (СКБ-143, ЦКБ-16 и ЦКБ-18) и один завод-строитель — Северное машиностроительное предприятие! Творческий подход, опыт и полезная инициатива строителей завода позволили успешно решить довольно сложную новаторскую проблему.

В период с 1958 по 1964 г. завод сдал флоту 8 атомных ракетноносцев проектов 658 и 658М. Однако первые атомные ракетноносцы еще не отвечали требованиям времени, задаче добиться паритета с США в создании ракетного оружия морского базирования.

70-е гг. XX века стали своего рода кульминацией в борьбе за ракетно-ядерное превосходство двух великих держав. Военно-Морскому Флоту СССР противостоял мощный американский флот, постоянно совершенствовавший качество и численность своих боевых единиц.

Советскому Военно-Морскому Флоту необходимо было иметь весьма убедительный аргумент в ядерном противостоянии. Таким аргументом стала постройка крупной серии подводных ракетноносцев с 16 баллистическими ракетами на борту.

Пальма первенства в создании атомных ракетноносцев 2-го поколения ракетных подводных крейсеров стратегического

назначения (РПКСН) принадлежит также северодвинскому 402-му заводу.

Строительство лодок проекта 667А началось на заводе в конце 1964 г. Первенец этого проекта атомоход К-137 был заложен на стапеле 50-го цеха 4 ноября 1964 г. Первым командиром ракетоносца был капитан 1 ранга В. Л. Березовский. 28 августа 1966 г. атомоход спущен на воду. Принят флотом 5 ноября 1967 г. На этом ракетоносце было размещено уже 16 жидкостных баллистических ракет Р-27¹ с максимальной дальностью до 2500 км. Впервые данные для стрельбы вырабатывались специализированной ЭВМ «Туча». Стартовая масса ракеты составляла 14,2 т, длина — 9,65 м, мощность — 1 Мт, круговое вероятное отклонение — 1,3 км.

Для предотвращения аварий при поступлении компонентов жидкого топлива в шахту в случае разгерметизации ракеты имелись автоматизированные системы орошения, газового анализа и поддержания в шахтах микроклимата заданных параметров.

Пуск ракеты выполнялся из затопленной шахты только в подводном положении лодки при волнении моря до 5 баллов². Торпедное вооружение состояло из четырех носовых торпедных аппаратов калибром 533 мм, обеспечивающих стрельбу с глубины 100 м, а также 400-мм аппаратов, позволяющих вести стрельбу с предельной глубины — 250 м. Что характерно, лодки этого проекта впервые получили и оружие против воздушного противника — зенитный ракетный комплекс «Стрела».

Северодвинский завод работал быстрыми темпами, сдавая флоту ежегодно по несколько кораблей этого проекта. За 5 лет, с 1967 по 1972 г., со стапелей орденоносного завода сошли в общей сложности 24 ракетоносца.

Несколько позже завод стал выпускать более совершенные ракетоносцы проекта 667Б («Мурена»). В 1972 г. вступил в состав Северного флота ракетоносец К-279 (командир — капитан 1 ранга В. П. Фролов), а к 1976 г. завод сдал флоту еще 9 атомоходов этого проекта.

¹ Главной особенностью морских жидкостных ракет являлись их малые габариты и такая высокая точность компоновки, при которой практически полностью отсутствуют свободные от топлива объемы. Это достигнуто за счет размещения двигателей в топливных баках ракеты.

² Техника и вооружение. 2000. Май-июнь. С. 57.

Нарастивая темпы и качество работ, завод строил атомные подводные ракетноносцы, по своим тактико-техническим характеристикам не только не уступающие американским, но даже по отдельным элементам их превосходящие.

Главный конструктор этих проектов — талантливый инженер, удостоенный многих государственных наград, в числе которых Ленинская и Государственная премии, две Звезды Героя Социалистического Труда, академик Сергей Никитович Ковалев — еще много лет плодотворно трудился по укреплению боевой мощи отечественного ВМФ. Им были разработаны новые атомоходы, вооруженные ракетами с разделяющимися боеголовками проекта 667БДР («Кальмар»). 14 единиц построены заводом в период 1976—1981 гг. и 7 единиц проекта 667БДРМ («Дельфин») были сданы флоту за 6 лет — все это в значительной мере повысило боевой потенциал советского ВМФ.

Вершиной технической мысли в отечественном кораблестроении было создание уникальных подводных кораблей-гигантов проекта 941 («Акула»). Таких тяжелых ракетных подводных крейсеров стратегического назначения завод построил для флота 6 единиц. Первый ТК-208 заложен 3 марта 1977 г., спущен на воду 23 сентября 1980 г.; сдан флоту 12 декабря 1981 г. Последний ТК-20 сдан флоту в сентябре 1989 г.

Новый ракетноносец «Акула» с 20 межконтинентальными ракетами РСМ-52 (система «Тайфун») стал достойным ответом нашему вероятному тогда заокеанскому противнику, его системе «Трайидент» с атомной подводной лодкой типа «Огайо». Надежда американцев на обладание абсолютным оружием, способным держать под прицелом весь мир, окончательно рухнула.

Вскоре наступили иные времена. Орденосный завод, как и многие другие предприятия оборонки, стал испытывать кризисные явления, связанные с серьезными изменениями, произошедшими в государственном и общественно-политическом строе страны. Возникшие экономические трудности в большой мере отразились на деятельности завода. Развал Советского Союза сильно повлиял на поставки различных механизмов, приборов, оборудования, которые ранее на основе кооперативных отношений поставлялись на 402-й завод с Украины, из Белоруссии и закавказских республик. Начиная с 1992 г. не было заложено ни одного РПКСН, в то время как число находящихся в строю за 10 лет сократилось более чем в 2 раза. Прекратилось строительство

новых объектов. Заказчик — ВМФ — не имел средств на финансирование того количества подводных лодок и подводных кораблей, которые завод мог бы выполнить.

Продолжается строительство ракетноносца проекта 955 («Юрий Долгорукий»), заложенного еще 2 ноября 1996 г. Проект этого подводного ракетноносца 4-го поколения был разработан ЦКБМТ «Рубин» (главный конструктор — В. Н. Здорнов).

5 декабря 2001 г. завод сдал флоту многоцелевой подводный атомоход проекта 971 «Гепард». На торжественном подъеме Военно-морского флага России в Северодвинске присутствовал Президент России В. В. Путин. Корабли этого проекта имеют высокую скрытность, дающую возможность успешно преодолевать противолодочные рубежи. Они могут действовать в зоне господства противника и наносить по нему чувствительные ракетные и торпедные удары. Они также могут наносить удары по наземным объектам противника.

Своего рода «младшим братом» Севмашпредприятия стал северодвинский завод № 893 «Звездочка», который на начальном этапе строительства проектировался как судоремонтный, но впоследствии занимался модернизацией атомных ПЛ.

Находится завод рядом с 402-м заводом, на острове со старинным поморским названием Ягры. Так древние мореходы называли подводную песчаную отмель, идущую от берега в море.

Когда-то, еще при молодом Петре I, здесь был учрежден вооруженный караул, игравший важную роль в обороне Архангельска. В конце XVII века на Яграх появились оборонительные фортификационные сооружения — редуты.

Прошли века, и за несколько лет до начала Великой Отечественной войны Ягры стали местом, получившим печальную известность. Для строительства судостроительного завода (впоследствии завод № 402) на острове и материке создается «Ягринлаг». Одновременно предполагалось соорудить на Яграх специализированный судоремонтный завод и город на 100 тысяч жителей. Но к реализации этого плана удалось приступить лишь после окончания войны.

Постановление о строительстве судоремонтного завода № 893 (ныне — МП «Звездочка») Совет Министров СССР принял 9 июля 1946 г. Создание его, как и полагалось в то время, велось ударными темпами. В июле 1954 г. коллектив предприятия приступил к выполнению производственных заданий. Через пять

лет постановлением правительства от 29 октября 1959 г. на завод № 893 возложили ремонт и модернизацию атомных подводных лодок.

Одним из первых заказов, выполненных ягринскими кораблями по атомному подводному флоту, стал ремонт реакторной установки на К-3, вернувшейся из похода к Северному полюсу в 1962 г. Ремонт предстоял исключительно сложный: необходимо было полностью заменить 5-й, реакторный отсек. Эту непростую задачу возложили на коллективы обоих северодвинских предприятий — заводы № 402 и № 893, причем на долю последнего выпал демонтаж оборудования, для чего предстояло вырезать отсек, а носовую и кормовую оконечности атомохода передать «соседу» для изготовления и установки нового 5-го отсека. Эту задачу коллектив «Звездочки» решил к декабрю 1964 г.

Еще более сложный ответственный заказ коллектив предприятия должен был выполнить спустя три года: ремонт и модернизацию атомного ледокола «Ленин». Судоремонтники в сжатые сроки заменили атомную энергетическую установку ледокола на новую. Из 675 помещений судна 204 были полностью переоборудованы.

1964 г. ознаменовался для тружеников «Звездочки» не только ремонтными работами на «Ленинском комсомоле» — К-3. В том же году много усилий потребовали работы на атомной подводной лодке с заводским номером 902. Эта лодка стала первым кораблем, самостоятельно сданным предприятием. Она не только была отремонтирована, но и переоборудована: на подводном атомоходе установили новый ракетный комплекс с подводным стартом. А всего только за 1966—1970 гг. на «Звездочке» осуществили переоборудование и модернизацию многих лодок различных проектов, в том числе 12 атомных, включая ракетноносцы проекта 675, оснащенные крылатыми ракетами.

С учетом больших достижений коллектива в выполнении важных государственных заданий и за освоение новых технических работ «Звездочка» удостоилась в 1971 г. высшей в то время награды страны — ордена Ленина, а ее директор Г. Л. Просянкин стал Героем Социалистического Труда. Большое число наград получили и другие труженики завода.

В 1972 г. завод «Звездочка» получил важное правительственное задание — не просто восстановить после тяжелой аварии

атомный подводный ракетоносец К-19, но и доказать, что предприятие может это делать в экстремальной обстановке, подобной условиям военного времени. Коллектив завода уложился в пять месяцев вместо запланированных шести.

В 1975 г. на судоремонтном предприятии «Звездочка» был выполнен ремонт двух атомных подводных лодок 2-го поколения — ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проекта 667А. При выполнении этого задания инженерно-техническому персоналу предприятия пришлось решать много трудных вопросов, особенно связанных с установкой нового ракетного комплекса Д-11 с баллистическими ракетами на твердом топливе на РПК СН К-140.

26 декабря 1976 г. впервые в истории отечественного подводного флота в Кандалакшском заливе Белого моря состоялся подводный пуск ракеты с атомной подводной лодки К-140 проекта 667АМ. Ягринские корабли блестяще завершили усилия ученых и конструкторов, создавших новое, более совершенное оружие. На базе К-140 появился фактически новый корабль. В 1995 г. командир К-140 капитан 1 ранга Б. В. Суднишников передал закладную доску этого ракетоносца на вечное хранение в музей истории и трудовой славы завода.

На основе опыта, полученного при ракетных пусках и во время новых разработок, в Конструкторском бюро машиностроения под руководством академика В. П. Макеева, был создан принятый позже на вооружение твердотопливный ракетный комплекс «Тайфун», ставший гордостью атомного подводного флота России.

В последующие годы на «Звездочке» постоянно росли производственные мощности. Вошли в строй крупный эллинг, цеха гребных винтов, специальной техники, гальванический. Развивалась научно-исследовательская база — создано научно-исследовательское технологическое бюро «Онега». Это позволило осуществить ремонт и модернизацию свыше ста атомных подводных лодок¹.

В 80-е гг. коллектив «Звездочки» продолжал наращивать свои усилия по ремонту и модернизации атомных подводных лодок, возвращая их в строй. Как и прежде, на заводе осуществляли

¹ Северодвинск. Испытание на прочность. Очерки, воспоминания, исследования. Северодвинск, 1998. С. 430.

уникальные проектные разработки. Так, на атомной подводной лодке К-423 в 1986 г. впервые в практике кораблестроения были установлены бортовые торпедные аппараты, что значительно расширило ее боевые возможности. В дальнейшем бортовое размещение торпедных аппаратов получило распространение при строительстве многоцелевых атомных подводных лодок.

Впоследствии «Звездочка» стала головным российским предприятием по утилизации атомных подводных лодок и единственным в северном регионе по ликвидации баллистических ракет в соответствии с договором СНВ-1.

В марте 1992 г. указом Президента Российской Федерации на базе Севмашпредприятия, «Звездочки» и других оборонных предприятий Северодвинска был создан Государственный российский центр атомного судостроения (ГРЦАС), в который в дальнейшем вошли также заводы и организации Санкт-Петербурга, Мурманска-60 («Нерпа») и Большого Камня в Приморье.

Дальневосточный завод № 199

Необходимость создания судостроительной базы на Дальнем Востоке побудила руководство страной принять решение о постройке в Комсомольске-на-Амуре крупного судостроительного завода № 199, способного обеспечить Тихоокеанский флот боевыми кораблями. Такое решение правительства состоялось в 1931 г. С середины 40-х гг. завод расширял производственные мощности, вел работы по созданию подводных лодок типа «Ленинец» и лидеров эскадренных миноносцев.

К началу Великой Отечественной войны строительство завода полностью не было завершено. В первый период фашистской агрессии, когда были потеряны значительные территории европейской части страны, а промышленность срочно эвакуировалась из Ленинграда, имевшего мощную судостроительную базу, в Комсомольск-на-Амуре прибыли кадры опытных корабелов. Это благотворно сказалось на уровне производства дальневосточного предприятия.

После победного завершения войны, уже в середине 1945 г., завод приступил к постройке современных боевых кораблей, а в конце 50-х гг. — атомных подводных лодок. Руководителем завода № 199 имени Ленинского комсомола, его директором был хороший организатор и волевой руководитель Г. К. Волик.

Первая атомная подводная лодка К-45 была заложена 28 декабря 1958 г., а 28 июня 1961 г. — сдана флоту.

Этот атомоход проекта 659, вооруженный шестью крылатыми ракетами, первоначально предназначался для нанесения ракетных ударов по береговым объектам противника. Первым командиром нового ракетносца был капитан 3 ранга В. Г. Бельшев.

Атомоход имел водоизмещение: нормальное — 3731 т, полное — 4920 т, вооружен шестью пусковыми установками крылатых ракет П-5Д и восемью торпедными аппаратами с запасом 20 торпед. Предельная глубина погружения составляла 300 м.

Два атомных водо-водяных реактора и мощный турбозубчатый агрегат обеспечивали подводный ход 29 узлов. Автономность рассчитана на 50 суток. Экипаж — 120 человек. Более подробно об атомном первенце дальневосточников говорилось в первой главе. Заметим только, что всего завод сдал флоту 5 ракетносцев этого проекта. Однако они использовались на Тихоокеанском флоте недолго.

В связи с тем что вскоре была разработана более совершенная ракета, которую разместить на корпусе лодки проекта 659 было невозможно, руководство ВМФ приняло решение — атомоходы проекта 659 переоборудовать под торпедные с изменением их боевого предназначения — они стали планироваться для действий против корабельных сил вероятного противника.

Под более совершенный ракетный комплекс был спроектирован новый атомный подводный корабль проекта 675. Первая ПЛАРК К-175 нового проекта (командир — капитан 2 ранга А. Н. Карпенко) была сдана Тихоокеанскому флоту в декабре 1963 г. Лодки проекта 675 и его модификации 675М, 675МКВ имели полное водоизмещение свыше 5000 т. Вооружены они были восемью пусковыми установками крылатых ракет П-6 в контейнерах с вариантом размещения ракет П-500.

Два водо-водяных реактора мощностью 70 МВт обеспечивали ход турбинами под водой 23 узла, над водой — 15 узлов. Эти подводные ракетносцы предназначались для борьбы с авианосцами. Установленная на ПЛ разведывательная система «Ус-пех» позволяла работать во взаимодействии с самолетами Ту-16 и Ту-95. Радиолокационная станция самолетов, обнаружив морскую цель, передавала сигнал на ПЛАРК. Корабельная автома-

тизированная система «Аргумент» решала задачи управления полетом нескольких ракет в залпе.

Полет крылатой ракеты П-6 проходил в двух уровнях — «большая высота»—«малая высота». На начальном участке траектории на «большой высоте» обеспечивался прямой радиолокационный контакт между ракетой и подводной лодкой. Когда изображение целей, захваченное радиолокационным визиром ракеты, передавалось на корабль, оператор системы управления определял наиболее значимую цель и подавал головке самонаведения сигнал на поражение именно этой цели. Когда режим телеуправления заканчивался, ракета снижалась на «малую высоту» и, не теряя радиолокационного контакта с захваченной целью, осуществляла самонаведение на нее.

В любой момент предстартовой подготовки подводная лодка могла погрузиться, имея открытые крышки не более чем у трех контейнеров.

На ПЛАРК 675-го проекта была реализована возможность залповой ракетной стрельбы с избирательным поражением целей. Существенным недостатком комплекса П-6 было то, что для выполнения ракетной стрельбы атомоход должен был всплывать в надводное положение, что значительно снижало его безопасность. Лодки этого проекта, как и многие другие отечественные подводные атомоходы тех времен, имели большую шумность, намного превышающую шумность американских АПЛ. Завод сдал флоту 15 единиц проекта 675.

Подводные атомные корабли 2-го поколения¹ завод в Комсомольске-на-Амуре стал строить, начиная с 1976 г. Летом этого года здесь была заложена большая многоцелевая атомная подводная лодка проекта 671РТМ, предназначенная для действия против подводных лодок и надводных кораблей противника.

¹ Деление отечественных атомоходов на поколения весьма условно. Трудно не согласиться с мнением некоторых военно-морских специалистов, что четкая граница между поколениями не была обоснована никакими официальными установками или документами. Подобное деление как правило осуществлялось при сравнении тактико-технических и боевых возможностей АПЛ нашей страны, построенных до 70-х гг. с последующими. 2-е и 3-е поколения оснащались более совершенными баллистическими и крылатыми ракетами, скоростными ракето-торпедами. У них были более совершенные средства навигации, связи и акустики.

30 декабря 1978 г. завод сдал Тихоокеанскому флоту головную подводную лодку нового проекта К-274 (командир — капитан 1 ранга В. А. Алексеев).

Это был более совершенный противолодочный атомоход, в который были внедрены самые современные достижения.

Вооружение: 4 ТА — 533 мм и 2 ТА — 650 мм. Одним из важных элементов вооружения этих АПЛ является противолодочный комплекс «Шквал», в состав которого входит сверхскоростная подводная ракета, развивающая скорость 200 узлов при дальности хода 11 км.

На этом проекте был осуществлен большой комплекс мер по снижению шумности за счет дополнительной амортизации фундаментов механизмов. Размагничивающее устройство серьезно мешало самолетам ПЛО обнаруживать атомоход по показателям магнитомера. В период с 1978 по 1984 г. Тихоокеанский флот принял от завода 13 единиц таких АПЛ.

В 1984 г. завод сдал флоту первую атомную подводную лодку 3-го поколения — многоцелевую АПЛ проекта 971 («Акула»), первый командир — капитан 1 ранга В. С. Ефременко. Нельзя не отметить такую деталь: серийное строительство столь сложного и перспективного корабля было организовано на дальневосточном заводе, а не в Северодвинске или Ленинграде. Это убедительное свидетельство того, что уровень кораблестроения на Дальнем Востоке значительно вырос.

В этом проекте было заложено много передовых решений: корпусные обводы, как считают специалисты гидродинамики, оптимальные, позволяющие добиться высоких скоростей. Полная подводная скорость — 33 узла. По уровню скрытности этот атомоход впервые в истории отечественного кораблестроения превзошел многие предыдущие проекты. На нем установлен семилопастной винт с улучшенными гидроакустическими характеристиками. Новый гидроакустический комплекс «Скат-3» с цифровой системой обработки информации имеет хорошую возможность шумопеленгования и гидролокации. Кроме того, атомоход оснащен системой обнаружения подводных лодок по кильватерному следу.

У него на вооружении четыре 533-мм торпедных аппарата для ракет-торпед «Шквал», торпед УСЭТ-80 и четыре 650-мм торпедных аппарата для торпед 65-76.

Рабочая глубина погружения — 520 м. Автономность — 100 суток. Экипаж — 73 человека.

Дальневосточный завод сдал Тихоокеанскому флоту 8 единиц этого проекта. Уровень качества строительных работ здесь несколько не уступал уровню труда европейских корабелов России. Постройка атомоходов этого проекта — свидетельство того, что завод в Комсомольске-на-Амуре достиг высокого уровня кораблестроительного мастерства. Необходимо заметить, что этот завод строил и атомные подводные крейсеры стратегического назначения: проекты 667А, 667АУ — 10 единиц и 667Б — 8 единиц.

подавляющее большинство построенных атомоходов несли боевую службу в Тихом и Индийском океанах, а также в Средиземном море. Всего дальневосточники дали Военно-Морскому Флоту 58 боевых единиц атомоходов. Среди них 29 подводных ракетоносцев с крылатыми ракетами, 18 — с дальнобойными или баллистическими ракетами и 11 противолодочных со скоростными ракетами-торпедами. Таков вклад дальневосточных корабелов в укрепление атомного подводного флота.

«Красное Сормово», завод № 112

Весомый вклад в развитие и укрепление отечественного атомного подводного флота внес Горьковский, а ныне Нижегородский кораблестроительный завод № 112 «Красное Сормово».

Основанный еще в 1849 г. как «Нижегородская машинная фабрика Волжского буксирного и завозного пароходства», он в различное время менял свою спецификацию — от буксирного и транспортного судостроения до выпуска военной техники, вооружений и боеприпасов в годы Русско-японской и Первой мировой войн.

Позже завод специализировался на постройке речных судов, а перед Великой Отечественной войной здесь приступили к строительству средних и малых подводных лодок. Так, в первом квартале 1941 г. на этом заводе в различной степени технической готовности находилось 25 подводных лодок серии IX бис, 17 подводных лодок XII серии и 6 лодок XV серии, 3 тяжелых монитора проекта 1190. В это же время закладывалось еще 3 лодки XV серии, а всего в 1941 г. по постановлению правительства от 19 октября 1940 г. планировалось заложить 14 подводных лодок¹.

¹ Шитиков Е. А., Краснов В. Н., Балабин В. В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995. С. 230—231.

Однако в войну возникла крайняя необходимость в массовом выпуске танков, поэтому в сентябре 1941 г. завод № 112 был передан в состав Наркомата танковой промышленности. Главная задача завода состояла в выпуске танков Т-34. Большой опыт судостроительных работ и высокая техническая культура трудового коллектива позволили быстро освоить танковое производство. Поэтому с данной задачей завод справился успешно: Советская Армия получила от сормовчан свыше 12 тыс. танков.

В то время командование ВМФ просило Государственный Комитет Обороны не прерывать постройку 10 подлодок XV серии, но их просьба была отклонена, и только в 1942 г. строительство подводных лодок оживилось. Завод сдал Северному флоту три малых подводных лодки XV серии — М-119, М-121 и М-122.

После Великой Отечественной войны горьковчане, как и многие другие отечественные корабельщики, включились в выполнение судостроительной программы, принятой решениями ЦК КПСС и Совета министров СССР.

На заводе стали строить средние дизель-электрические подводные лодки 613-го проекта. Головная ПЛ С-80 была заложена 13 марта 1950 г., сдана флоту 2 декабря 1951 г. Всего завод построил более сотни подобных лодок. В середине 50-х гг. на заводе началось строительство дизель-электрических крейсерских ПЛ проекта 651.

К строительству атомных подводных лодок заводчане приступили в начале 60-х гг. 9 мая 1960 г. была заложена атомная ракетная подводная лодка проекта 670 К-43 (командир — капитан 1 ранга Е. Н. Золотарев). Это был отечественный подводный атомоход 2-го поколения. По сравнению с ракетноносцами 1-го поколения проектов 658 и 675 подводные лодки этого проекта имели более высокие тактико-технические характеристики.

На лодках этого проекта были предусмотрены меры по снижению собственного акустического поля за счет применения звукоизолирующей амортизации механизмов и их фундаментов, а также облицовки переборок и палубных настилов со специальным вибродемпфирующим покрытием. Наличие малошумных четырехлопастных винтов также в значительной степени снижало шумность подводного ракетноносца.

Главным оружием проекта 670 были 8 противокорабельных ракет, расположенных в контейнерных установках в носовой

части. Ракеты обеспечивали максимальную дальность поражения целей на дистанции 80 км. Полет проходил на высоте 50—60 м со скоростью 1160 км/ч. Стрельба выполнялась с глубины 30 м при скорости АПЛ 5,5 узла¹.

Головную АПЛ этого проекта К-43 горьковчане сдали флоту в ноябре 1967 г.

В период с 1967 по 1973 г. на заводе «Красное Сормово» построено 11 ПЛАРК проекта 670.

В конце 60-х гг. заводское конструкторское бюро СКБ № 112 «Лазурит» начало активные работы по созданию модернизированной ПЛАРК проекта 670М. Проектом было предусмотрено оснащение атомохода более совершенными техническими средствами и оружием.

Планируемый для установки на этом проекте новый ракетный комплекс «Малахит» обладал значительно большей дальностью стрельбы — до 150 км, что сочеталось с новым гидроакустическим комплексом «Рубикон», позволяющим обнаруживать цели на таком же удалении.

Твердотопливная ракета 4-К-85 несла обычную и ядерную боеголовки. По сравнению с ракетой «Аметист» была улучшена избирательность радиолокационной системы самонаведения, повысилась помехозащищенность ракеты.

По сравнению с проектом 670 за счет удлинения размеров корпуса улучшились и условия обитаемости личного состава нового подводного ракетносца.

Начиная с 1974 г., завод сдал флоту 6 единиц подводных атомных ракетносцев проекта 670М. Кроме того, примерно в этот же период горьковчане сдали еще 4 многоцелевые АПЛ проекта 671РТ.

В 1982 г. нижегородское ЦКБ «Лазурит» разработало проект 945 многоцелевой подводной лодки 3-го поколения, основным предназначением которой являлось слежение за ракетными подводными лодками и авианосными ударными группами противника, а также гарантированное уничтожение такого рода целей с началом боевых действий.

Особенностью этого проекта был прочный корпус, изготовленный из титанового сплава, что позволяло лодке погружаться на глубину до 600 м, иначе говоря, глубина погружения по срав-

¹ См.: Техника и вооружение. 2000. Май-июнь. С. 39.

нению с АПЛ 2-го поколения увеличилась в 1,5 раза. По проекту новые атомоходы вооружались противолодочными ракетными комплексами «Водопад» и «Ветер». Ракеты могли использоваться с глубины 150 м, дальность стрельбы — до 35 км.¹

Торпедное вооружение тоже было более совершенным. Телеуправляемая самонаводящаяся торпеда могла поражать подводные лодки, работая в двух режимах: поисковом — на скорости 24 узла и режиме сближения — 40 узлов. Максимальная дальность стрельбы составляла 15—20 км. Глубина поиска и поражения цели — от 2 до 400 м. Комплекс ракетно-торпедного вооружения и боевая информационно-управляющая система обеспечивали одиночную и залповую стрельбу без ограничений по глубине погружения.

В боекомплект входило до 40 единиц оружия — ракетоторпеды и торпеды. В этом проекте АПЛ значительно снижена шумность, что позволяло увеличить дальность гидроакустического обнаружения целей.

Новые системы радиоэлектронного вооружения давали возможность повысить точность определения своего места и увеличить глубину приема радиосигнала.

Головная лодка 945-го проекта заложена на «Красном Сормове» 8 мая 1982 г., вступила в строй 21 сентября 1984 г. Всего на этом заводе построено 4 единицы этого проекта. Их них две — проекта 945А, которые несколько отличались вооружением.

Особенностью создания подводных атомоходов различных проектов в Горьком было то, что после постройки, спуска на воду и швартовных испытаний для завершения достроечных работ лодки по внутренним водным путям в специальном доке переводились в Северодвинск на 402-й завод, на его сдаточную базу. Здесь проводились заводские и государственные испытания, после чего корабли принимались в состав ВМФ.

Адмиралтейские верфи

5 ноября 1967 г. для коллективов конструкторского бюро «Малахит» и Ленинградского Адмиралтейского объединения (ЛАО) произошло неординарное событие — государственная комиссия подписала приемный акт головной атомной

¹ См.: Техника и вооружение. 2000. № 5-6. Май-июнь. С. 23.

подводной лодки проекта 671. В нем говорилось: «Это наиболее скоростная подводная лодка ВМФ СССР, она имеет высокие маневренные качества, большую глубину погружения, может использоваться в любых районах Мирового океана, в том числе подо льдами Северного Арктического бассейна, и является эффективным средством защиты нашего побережья».

Вступление в строй новой крейсерской подводной лодки, получившей литерно-цифровое наименование К-38, значило, что флот получил атомный подводный корабль 2-го поколения.

Разработку проекта атомохода этого типа осуществляло специальное конструкторское бюро № 143 (с 1974 года — СПМБМ «Малахит»). В начале проработкой занималась группа конструкторов под руководством Л. А. Самаркина, а затем главным конструктором назначили Г. Н. Чернышева. Окончательно определилось и назначение новой атомной подводной лодки — борьба с атомными субмаринами противника. Необходимо напомнить, что первые советские атомные подводные лодки 1-го поколения проектов 627А и 645 предназначались для борьбы с надводными кораблями противника, а флоту требовались атомные подводные корабли, способные вести борьбу с атомными ракетами, осуществлять противодействие подводным и надводным силам НАТО, подстерегавшим наши лодки на противолодочных рубежах. Проработки проектов первых лодок такого назначения начались уже в конце 50-х гг. Проведенный между конструкторскими бюро конкурс принес победу СКБ-143.

Строительство атомных подводных лодок нового поколения правительство поручило Ленинградскому Адмиралтейскому заводу (бывший завод имени А. Марти), который вместе с Ново-Адмиралтейским заводом (бывший завод «Судомех») с 1972 г. составили Ленинградское Адмиралтейское объединение (ЛАО), а с 1992 г. — Федеральное государственное унитарное предприятие «Адмиралтейские верфи». Выбор не был случаен: адмиралтейцы имели немалый опыт строительства подводных лодок и до Великой Отечественной войны и после ее окончания. Только в предвоенные годы они построили 69 единиц, что составило одну треть всех советских подводных сил.

А отчет участия их в подводном судостроении, как это ни удивительно, следует вести с начала XVIII столетия. Здесь на основанной в 1704 г. Адмиралтейской верфи, а точнее на Галерном острове, в 1720 г. было заложено «потаенное судно» Е. Никонова, по-

ложившее начало одному из профильных направлений работы этого старейшего кораблестроительного предприятия России.

В послевоенный период, когда окончательно определились роль и место подводных лодок в обеспечении безопасности страны с морских направлений и защиты ее государственных интересов в Мировом океане в условиях постоянно растущей международной напряженности, предприятие приступило к серийному строительству больших дизель-электрических подводных лодок 611-го проекта, а в 50-е гг. передало флоту 30 лодок проекта 615А с единым двигателем. В 1956 г. на смену большим подводным лодкам первого послевоенного поколения был разработан проект океанской подводной лодки проекта 641, которых построили на верфи 75 единиц.

Так что опыта судостроителям занимать не пришлось, хотя, конечно, создание атомных подводных кораблей составляло куда более сложную задачу, чем дизель-электрических. Впрочем, для ее успешного решения у адмиралтейцев имелись определенные основания. В сжатые сроки (заложен в августе 1956 г., передан Министерству морского флота в декабре 1959 г.) на Адмиралтейском заводе был построен первенец атомного ледоколостроения — ледокол «Ленин».

Еще в 1960 г. адмиралтейцы получили задание осуществить серийное строительство подводных атомоходов проекта 671. Но первая лодка была заложена лишь в апреле 1963 г. — новое дело потребовало тщательной подготовки. Через четыре с половиной года головная АПЛ К-38 вошла в строй. Флот получил противолодочную, а правильное — многоцелевую подводную лодку. Ее, как и другие корабли проекта 671, в специальном транспортном доке перевели на Север по Беломорско-Балтийскому каналу. Через полтора месяца после подъема Военно-морского флага новая лодка (ею командовал капитан 2 ранга Е. Д. Чернов, в последствии командир дивизии, а затем и командующий 1-й флотилией, вице-адмирал, Герой Советского Союза) вошла в состав 3-й дивизии АПЛ.

За 7 последующих лет предприятие сдало ВМФ еще 14 лодок этого типа, 3 из которых предназначались тихоокеанцам, но строились по несколько измененному проекту — 671В, предусматривавшему помимо традиционного торпедного также и ракетно-торпедное вооружение (комплекс «Вьюга»).

Труд разработчиков и строителей атомных подводных лодок проекта 671 был по заслугам вознагражден — главному конструктору Г. Н. Чернышеву в 1970 г. присвоено звание Героя

Социалистического Труда; директору завода В. Н. Дубровскому присуждена Ленинская премия, а главному инженеру И. С. Белоусову — Государственная премия. Наград удостоились и многие другие создатели нового подводного атомохода.

Строительство лодок 671-го проекта на Адмиралтейском заводе еще продолжалось, а СКБ-143 уже работало над проектом модернизированной лодки — 671РТ, предусматривавшим ряд новшеств: было изменено расположение отсеков прочного корпуса, установлены более совершенные гидроакустический комплекс и комплекс радиосвязи с буксируемой антенной «Параван» и боевая информационно-управляющая система. Лодка получила кроме обычных 533-мм еще 650-мм торпедные аппараты.

ЛАО построило в 1975—1978 гг. три единицы этого проекта. Еще 4 лодки флот получил от завода «Красное Сормово».

Однако жизнь постоянно требовала оснащения ВМФ новыми, более совершенными многоцелевыми атомными подводными лодками. В результате родился новый проект — 671РТМ. Главным конструктором его по-прежнему являлся Г. Н. Чернышев, которого в 1984 г. сменил Р. А. Шмаков. Задача заключалась в том, чтобы «выжать» из предыдущих проектов максимально возможное. На атомоходах проекта 671РТМ одним из главных элементов вооружения призван был стать противолодочный ракетный комплекс «Шквал». Кроме того, важным усовершенствованием АПЛ проекта 671РТМ стал принципиально новый вид оружия — стратегические малогабаритные крылатые ракеты «Гранат» с максимальной дальностью стрельбы 3000 км. Причем для их запуска использовались штатные 533-мм торпедные аппараты.

Строительство подводных лодок проекта 671РТМ было поручено двум предприятиям — Ленинградскому Адмиралтейскому объединению и заводу имени Ленинского комсомола в Комсомольске-на-Амуре. При этом лодки ленинградской постройки должны были достраиваться на судостроительном предприятии «Нерпа» (Кольский полуостров), а дальневосточные — на судоремонтном заводе в Большом Камне. На каждом из предприятий всего было построено по 13 единиц. Последняя построенная в городе на Неве лодка проекта 671РТМ подняла Военно-морской флаг в сентябре 1992 г., тихоокеанская — в октябре 1984 г.

Атомоходы проектов 671, 671РТ и особенно 671РТМ (их было построено 31 единица) прекрасно зарекомендовали себя в ходе

Тактико-технические элементы основных

Проект ТТЭ	658	667А	667Б
Наибольшая длина	114 м	128 м	139 м
Наибольшая ширина	9,2 м	11,7 м	11,7 м
Осадка	7,3 м	7,9 м	8,4 м
Водоизмещение:			
надводное	4039 м ³	7760 м ³	8900 м ³
подводное	5300 м ³	11500 м ³	13700 м ³
Глубина погружения:			
рабочая	240 м	320 м	320 м
предельная	300 м	400 м	400 м
Скорость хода:			
надводная	15 узл.	15 узл.	16 узл.
подводная	26 узл.	27 узл.	26 узл.
Автономность	50 суток	60 суток	80 суток
Экипаж	104 чел.	114 чел.	120 чел.
Вооружение:			
ракетное (боекомплект)	БР Р-13 (3 ракеты)	БР Р-27 (16 ракет)	БР Р-29 (12 ракет)
торпедное (боекомплект)	4×533-мм ТА (4 торпеды) 4×400-мм ТА (12 торпед)	4×533-мм ТА (16 торпед) 2×400-мм ТА (4 торпеды)	4×533-мм ТА (16 торпед) 2×400-мм ТА (4 торпеды)

* Таблица составлена по материалам:

Апальков Ю. В. Корабли ВМФ СССР. Справочник. В 4-х томах. Т. 1.

Подводные лодки. Ч. 1. СПб., 2002.

Подводные лодки России. М. 2001.

несения боевой службы в самых разных районах Мирового океана, в том числе и подо льдами Арктики, доказав исключительную надежность и боевую устойчивость. Они составили основные силы многоцелевых подводных лодок страны.

В 1964 г. адмиралтейцы приступили к строительству атомной подводной лодки, существенно отличавшейся от атомоходов предшествующих проектов. На Ново-Адмиралтейском заводе заложили атомную подводную лодку проекта 705 с титановым корпусом, высокоскоростную (подводная скорость — 40 узлов), высокоманевренную, комплексно-автоматизированную, с сокращенной числен-

проектов отечественных атомных РПКСН*

667БД	667БДР	667БДРМ	941
155 м	155 м	167 м	173,1 м
11,7 м	11,7 м	11,7 м	23,3 м
8,6 м	8,7 м	8,8 м	11 м
10500 м ³ 15750 м ³	10600 м ³ 16000 м ³	11740 м ³ 18200 м ³	23200 м ³ 48000 м ³
320 м 400 м	320 м 400 м	320 м 400 м	320 м 400 м
15 узл. 25 узл.	14 узл. 24 узл.	14 узл. 23 узл.	14 узл. 28 узл.
80 суток	80 суток	80 суток	120 суток
135 чел.	130 чел.	130 чел.	171 чел.
БР Р-29Д (16 ракет) 4×533-мм ТА (16 торпед) 2×400-мм ТА (4 торпеды)	БР Р-29Р (16 ракет) 4×533-мм ТА (16 торпед)	БР Р-29РМ (16 ракет) 4×533-мм ТА (18 торпед и ПЛУР «Водопад»)	БР Р-39 (20 ракет) 6×533-мм (22 торпеды и ПЛУР «Водопад»), 48 ПЗРК «Игла-1»

ностью экипажа (первоначально 16—18 офицеров). Компактная и вместе с тем мощная атомная энергетическая установка предусматривала использование жидкометаллического теплоносителя в реакторе на промежуточных нейтронах. Разработка проекта велась в ленинградском СКБ-142. Ее возглавил главный конструктор М. Г. Русаков, которого в 1974 г. сменил В. А. Рюмин. Уже то, что общее руководство по программе создания этой подводной лодки, так же как лодки проекта 671, прозванной «истребителем», взял на себя с самого начала академик А. П. Александров, а ее строительство под личный контроль — Д. Ф. Устинов, тогда секретарь ЦК КПСС, курировавший оборонную промышленность, говорило о той важности, которое политическое и военное руководство страны придавало созданию нового атомного подводного корабля.

В окончательном создании проекта 705 приняли участие специалисты многих конструкторских бюро, научно-исследователь-

Тактико-технические элементы основных

Проект ТГЭ	627А	645	671	671РТ
Наибольшая длина	107,4 м	109,8 м	94,3 м	102,0 м
Наибольшая ширина	7,9 м	8,3 м	10,6 м	10,6 м
Осадка средняя	5,65 м	5,85 м	7,3 м	6,8 м
Водоизмещение:				
надводное	3065 м ³	3414 м ³	3500 м ³	4245 м ³
подводное	4750 м ³	4370 м ³	4870 м ³	5670 м ³
Глубина погружения:				
рабочая	240 м	240 м	320 м	320 м
предельная	300 м	300 м	400 м	400 м
Скорость хода:				
надводная	15,5 узл.	14,9 узл.	10,0 узл.	10,0 узл.
подводная	30,0 узл.	30,2 узл.	32,0 узл.	31,0 узл.
Автономность	50 сут.	50 сут.	50 сут.	60 сут.
Экипаж	104 чел.	105 чел.	90 чел.	98 чел.
Вооружение: ракетно-торпедное	8×533-мм ТА (20 торпед)	8×533-мм ТА (20 торпед)	6×533-мм ТА (18 торпед)	4×533-мм ТА (18 торпед и ПЛУР «Вьюга»), 2×650-мм ТА (6 торпед)

* Таблица составлена по материалам:

Апальков Ю. В. Корабли ВМФ СССР. Справочник. В 4-х томах. Т. 1. Подводные лодки. Ч. II. СПб., 2003.

Техника и вооружение. 2000. Май–июнь. Отечественные атомные подводные лодки

ских институтов и предприятий, а сам проект содержал множество новаторских идей и оригинальных решений.

Предполагалось, что первая опытная подлодка проекта 705, ею стала К-64, строившаяся адмиралтейцами с 1964 по 1970 г., явится прототипом большой серии противолодочных атомных 3-го поколения. Государственные испытания этого поистине уникального подводного корабля проводились на Белом море

проектов отечественных многоцелевых АПЛ*

671РТМ	685	705	945	945А	971
106,1 м	110,0 м	81,4 м	107 м	110,0 м	110,3 м
10,6 м	12,3 м	10 м	12,3 м	12,3 м	13,6 м
8,0 м	9,5 м	7,6 м	8,7 м	9,5 м	9,68 м
4780 м ³ 7250 м ³	5680 м ³ 8500 м ³	2300 м ³ 3100 м ³	5830 м ³ 9000 м ³	6470 м ³ 10400 м ³	8140 м ³ 12770 м ³
320 м 400 м	– 1000 м	320 м 400 м	480 м 600 м	480 м 600 м	480 м 600 м
10,0 узл. 30,0 узл.	14,1 узл. 30,6 узл.	14,0 узл. 41,0 узл.	12,2 узл. 35,0 узл.	10,0 узл. 33,6 узл.	10,0 узл. 33 узл.
80 сут.	50 сут.	50 сут.	90 сут.	100 сут.	100 сут.
100 чел.	64 чел.	32 чел.	61 чел.	61 чел.	73 чел.
4×533-мм ТА (18 торпед, КР«Гранат», ПЛУР «Во- допад»), 2×650-мм ТА (6 торпед), 8 ПЗРК «Стрела-3М»	6×533-мм ТА (22 тор- педы)	6×533-мм ТА (18 тор- пед и ПЛУР «Вьюга»)	4×533-мм ТА (32 торпеды, ПЛУР«Во- допад»), 2×650-мм ТА (8 торпед, ПЛУР «Ветер»)	6×533-мм ТА (40 торпед, КР «Гранат», ПЛУР «Воодо- пад»), 12 ПЗРК «Игла-М»	4×533-мм ТА (28 торпед, КР«Гранат», ПЛУР«Воодо- пад»), 4×650-мм ТА (12 торпед, ПЛУР «Ветер»), 18 ПЗРК «Стрела-3М»

и завершились в конце 1971 г., после чего под командованием капитана 1 ранга А. С. Пушкина ее включили в состав 3-й дивизии 1-й флотилии АПЛ Северного флота.

Однако первый опыт эксплуатации К-64 обернулся неудачами. В 1972 г. при подготовке к отработке курсовой задачи № 2 начался процесс затвердения жидкометаллического теплового носителя первого контура. В результате реактор пришлось заглушить. И все же кораблестроители не отказались совсем от реализации программы строительства лодок проекта 705, хотя ее выполнение пришлось задержать. Предусматривалось строительство уже по сокращенной программе 7 кораблей, но в строй вошло только 6. Три из них строились в Северодвинске, а оставшиеся три — в Ленинграде, причем все

Тактико-технические элементы основных проектов отечественных

Проект ТГЭ	659	675	
Наибольшая длина	111,2 м	115,4 м	
Наибольшая ширина	9,2 м	9,3 м	
Осадка средняя	7,1 м	7,8 м	
Водоизмещение:			
надводное	3731 м ³	4500 м ³	
подводное	4920 м ³	5760 м ³	
Глубина погружения:			
рабочая	240 м	240 м3	
предельная	300 м	300 м3	
Скорость хода:			
надводная	15,1 узл.	14 узл.	
подводная	26 узл.	23 узл.	
Автономность	50 суток	50 суток	
Экипаж	92 чел.	104 чел.	
Вооружение:			
ракетное (боекомплект)	КР П-5 (6 ракет)	ПКР П-6 (8 ракет)	
торпедное (боекомплет)	4×533-мм ТА (4 торпеды) 4×400-мм ТА (12 торпед)	4×533-мм ТА (4 торпеды) 2×400-мм ТА (6 торпед)	

* Таблица составлена по материалам:

Апальков Ю. В. Корабли ВМФ СССР. Справочник. В 4-х томах. Т. 1.

Подводные лодки. Ч. 1. СПб., 2002.

Техника и вооружение. 2000 г. Май-июнь.

— по усовершенствованному проекту 705К, предусматривавшему более совершенную паропроизводительную установку. Последняя лодка, «автомат», как ее называли подводники, построенная адмиралтейцами, вошла в строй в декабре 1981 г.

В настоящее время, несмотря на сложную экономическую обстановку, Адмиралтейские верфи смогли не только выжить, но даже сохранить специализацию в области подводного кораблестроения. Правда, атомные подводные лодки здесь уже не строятся. Продолжается строительство (начато в начале 80-х гг.), в том числе на экспорт, дизель-электрических подводных лодок проекта 877 — знаменитых «Варшавянок», получивших за рубежом за скрытность и маломощность прозвище «Черной дыры в океане», а также лодок проекта 636. Кораблестроители наде-

многоцелевых АПЛ с крылатыми ракетами*

	670	661	949А
	95,55 м	106,9 м	155 м
	9,9 м	11,5 м	18,2 м
	7,5 м	8,6 м	9,2 м
	3574 м ³ 4980 м ³	5197 м ³ 8000 м ³	14700 м ³ 23860 м ³
	240 м 300 м	300 м 400 м	520 м 600 м
	12 узл. 26 узл.	16 узл. 44,7 узл.	15 узл. 32 узл.
	60 суток	70 суток	120 суток
	100 чел.	80 чел.	107 чел.
	ПКР «Аметист» (8 ракет) 4×533-мм ТА (14 торпед)	ПКР «Аметист» (10 ракет) 4×533-мм ТА (12 торпед)	ПКР «Гранит» (24 ракеты) 4×533-мм ТА (16 торпед и ПЛУР «Водопад») 2×650-мм ТА (12 торпед)

ются, что у ВМФ появится спрос и на подводные лодки с дизель-электрической энергетической установкой проекта 677. Первая из них под названием «Санкт-Петербург» уже строится. Заметный след в истории Адмиралтейской верфи оставило также создание с 1988 г. исследовательской дизель-электрической подводной лодки специального назначения «Пиранья», не имевшей в то время аналогов в мире.

В 60—70-е гг., когда в стране развернулось массовое строительство атомных подводных лодок (только в 70-е гг. их было спущено на воду втрое больше, чем в США), особенно остро встал вопрос о необходимости иметь предприятия для их постройки, модернизации и ремонта.

Возникла идея создать на Кольском полуострове сдаточную базу — завод и жилой городок. По замыслу организаторов (а инициатива исходила от главкома ВМФ и министра судостроительной промышленности), здесь должны были «доводиться» атомные корабли, построенные на Ленинградском и Горьковском судостроительных заводах. Местом строительства пред-

приятя выбрали бухту Кут губы Оленьей. Так возникли завод и городок в 4 км от него, получившие истинно северные названия: «Нерпа» и Выюжный (ныне Снежногорск). Строительство и существование их длительное время содержалось в глубочайшей тайне. Со временем функции «Нерпы» значительно расширились: здесь стали проводиться и ремонт атомоходов, в том числе аварийный, и их модернизация. Постоянно рос объем выполненных производственных заданий. В 80-е гг. завод ежегодно сдавал флоту после ремонта одну-две лодки. Особое место занимали работы по лодкам проекта 671 и его модификаций.

Расположенный поблизости от баз подводного флота и обладавший высококвалифицированными кадрами СРЗ «Нерпа» постоянно оказывал техническую помощь соединениям и в проведении межпоходовых ремонтов подводных лодок.

Он занял ведущее положение на Мурмане как самое современное судостроительное предприятие.

В конце первой половины 90-х гг. на СРЗ «Нерпа», как и на СРЗ «Звезда» в Большом Камне в Приморье, возложили еще одну обязанность, естественно, по вполне понятной причине, — производить утилизацию выводимых раньше положенных сроков из боевого состава атомных подводных лодок. Поднятый со дна Баренцева моря многострадальный «Курск» также утилизируется на этом предприятии.

Строительство советских атомных подводных лодок (1950—2000-е гг.)*

Завод и место строительства	Количество построенных АПЛ	Суммарное водоизмещение
СМП, г. Северодвинск	128	1.095.722 куб. м
Амурский судостроительный завод, г. Комсомольск-на-Амуре	56	344.090 куб. м
«Красное Сормово», г. Нижний Новгород	25	106.654 куб. м
Адмиралтейские верфи, г. Санкт-Петербург	35	136.470 куб. м
Всего построено	244	

* Подсчитано по данным из книги Н. Г. Мормуля «От “Трешера” до “Курска”». Петрозаводск. 2001. С. 177.

Сдача флоту головных атомных подводных лодок различных проектов (1958—1990 гг.)*

№ ПЛ п/п	Тактиче- ский номер, заводской номер	Номер проекта ПЛ (КБ, гл. конструктор)	Завод-строитель	Подписан приемный акт	Первый командир ПЛ, ответственный слатчик, главный наблюдающий	Флот
1	2	3	4	5	6	7
Атомные торпедные и ракетно-торпедные подводные лодки						
1	К-3 (№ 254)	Проект 627 (СКБ-143, В. Н. Перегудов)	№ 402 (Моло- товск, с 1957 г.— Северо- двинск)	17.12.58	Кап. 1 р. Л. Г. Осипенко Н. Н. Довгань Кап. 1 р. А. Ф. Жаров	СФ
2	К-5 (№ 260)	Проект 627 А (СКБ-143, В. Н. Перегудов)	№ 402 (Моло- товск, с 1957 г.— Северо- двинск)	27.12.59	Кап. 2 р. В. С. Салов Г. А. Зятковский Кап. 2 р. И. Ф. Бавыкин	СФ
3	К-27 (№ 601)	Проект 645 (СКБ-143, В. Н. Перегудов, с 1956 г. — А. К. Назаров)	№ 402, 1959 г. — СМП (Севе- родвинск)	30.10.63	Кап. 2 р. И. И. Гуляев А. А. Овчинников Кап. 1 р. А. Н. Донченко	СФ
4	К-64 (№ 900)	Проект 705 (СКБ-143, с 1966 г.— СПМБМ «Мала- хит», М. Г. Русанов)	Ново- Адмиралтейский завод (Ленин- град)	31.12.71	Кап. 1 р. А. С. Пушкин В. С. Харитонов, затем А. В. Ни- колаев, с 1971 г.— В. Ф. Бабанин Кап. 2 р. В. В. Гордеев	СФ
5	К-123 (№ 105)	Проект 705К (СКБ- 143, с 1966 г.— СПМБМ «Малахит».	СМП (Северо- двинск)	12.12.77	Кап. 1 р. А. У. Аббасов Г. М. Грязнухин Кап. 2 р. В. В. Гордеев	СФ

№ ПЛ п/п	Тактиче- ский номер, заводской номер	Номер проекта ПЛ (КБ, гл. конструк- тор)	Завод- строитель	Подписан приемный акт	Первый командир ПЛ, ответственный сдатчик главный наблюдающий	Флот
1	2	3	4	5	6	7
Атомные торпедные и ракетно-торпедные подводные лодки						
6	К-38 (№ 600)	Проект 671 (СКБ-143, с 1966 г. — СПМБМ «Малахит», Г. Н. Чернышев)	Адмиралтей- ский завод (Ленинград)	05.11.67	Кап. 2 р. Е. Д. Чернов О. С. Покровский Кап. 2 р. В. И. Новиков	СФ
7	К-387 (№ 801)	Проект 671РТ (СПМБМ «Малахит», Г. Н. Чернышев)	ССЗ им. А. А. Жданова (Горький)	30.12.72	Кап. 1 р. Ю. Л. Печенкин Кап. 2 р. В. А. Отсон	СФ
8	К-524 (№ 01636)	Проект 671РТМ (СПМБМ «Малахит», Г. Н. Чернышев)	Ленинградское Адмиралтей- ское объедине- ние (Ленинград)	28.12.77	Кап. 1 ранга С. И. Русаков А. Е. Жигитенев Кап. 2 р. Г. В. Николаев	СФ
9	К-278 (№ 510)	Проект 685 (ЛПМБ «Рубин», Н. А. Климов, с 1977 г. — Ю. Н. Кормилицин)	СМП (Северо- двинск)	28.12.83	Кап. 2 р. Ю. А. Зеленский В. М. Чувакин Кап. 2 р. А. Я. Томчин, кап. 2 р. Н. В. Шалонов	СФ
10	К-276 (№ 301)	Проект 945 (ЦКБ «Лазурит», Н. И. Кваша)	ССЗ им. А. А. Жданова (Горь- кий)	21.09.84	Кап. 1 р. М. Ю. Кузнецов Кап. 2 р. И. П. Богаченко	СФ
11	К-534 (№ 303)	Проект 945А (ЦКБ «Лазурит», Н. И. Кваша)	ССЗ им. А. А. Жданова (Горь- кий)	28.12.90	Кап. 2 р. И. П. Богаченко	СФ

№ ПЛ п/п	Тактиче- ский номер, заводской номер	Номер проекта ПЛ (КБ, гл. конструк- тор)	Завод- строитель	Подписан применный акт	Первый командир ПЛ, ответственный слатчик главный наблюдающий	Флот
1	2	3	4	5	6	7
Атомные торпедные и ракетно-торпедные подводные лодки						
12	К-284 (№ 501)	Проект 971 (СПМБМ «Мала- хит», Г. Н. Черны- шев)	ЗЛК (Комсо- мольск-на- Амуре)	30.12.84	Кап. 2 р. В. А. Алексеев	ТОФ
Атомные ракетные подводные лодки						
13	К-45 (№ 140)	Проект 659 (ЦКБ-18, П. П. Пустынцев, с 1959 г. — Н. А. Климов)	№ 199 (Комсо- мольск-на- Амуре)	28.06.61	Кап. 3 р. В. Г. Бельшев Кап. 2 р. Ю. С. Вольфон	ТОФ
14	К-166 (№ 530)	Проект 675 (ЦКБ-18, П. П. Пустынцев)	СМП (Северо- двинск)	31.10.63	Кап. 1 р. В. И. Сивков Кап. 2 р. М. С. Фаддеев	СФ
15	К-162 (№ 501)	Проект 661 (ЦКБ-16, с 1966 г. — ЦПБ «Волна», Н. Н. Исанин)	СМП (Северо- двинск)	31.12.69	Кап. 2 р. Ю. Ф. Голубков К. М. Палкин Кап. 2 р. Ю. Г. Ильинский, кап. 2 р. В. Н. Марков	СФ
16	К-43 (№ 701)	Проект 670 (ЦКБ- 112, В. П. Воробьев)	ССЗ им. А. А. Жданова (Горький)	05.11.67	Кап. 1 р. Е. Н. Золотарев Ф. Г. Преображенский, Кап. 2 р. В. Р. Мاستушкин	СФ
17	К-452 (№ 901)	Проект 670М (ЦКБ- 112, с 1968 г. — СКБ «Сулопроект», В. П. Воробьев)	ССЗ им. А. А. Жданова (Горький)	30.12.73	Кап. 1 р. Б. А. Осипов А. А. Бублик Кап. 2 р. В. Р. Мاستушкин	СФ

№ ПЛ п/п	Тактиче- ский номер, заводской номер	Номер проекта ПЛ (КБ, г.л. конструк- тор)	Завод- строитель	Подписан приемный акт	Первый командир ПЛ, ответственный слатчик, главный наблюдающий	Флот
1	2	3	4	5	6	7
18	К-525 (№ 605)	Проект 949 (ЛПМБ «Рубин», П. П. Пустынцев, с 1977 г. — С. Н. Ковалев)	СМП (Северо- двинск)	30.12.80	Кап. 1 р. А. Паук В. Н. Фролов Кап. 2 р. В. Н. Иванов	СФ
19	К-148 (№ 617)	Проект 949А (ЛПМБ «Рубин», И. Л. Баранов)	СМП (Северо- двинск)	30.09.86	Кап. 1 р. В. А. Уткин Г. А. Деев Кап. 2 р. В. Н. Иванов	СФ
Атомные ракетные подводные крейсера стратегического назначения						
20	К-19 (№ 901)	Проект 658 (ЦКБ-18, И. Б. Михайлов, с 1958 г. — С. Н. Ковалев)	№ 402, 1959 г. — СМП (Севе- родвинск)	12.11.60	Кап. 2 р. Н. В. Затеев М. Я. Баженов, затем — В. Л. Куликов Кап. 2 р. К. И. Мартыненко	СФ
21	К-137 (№ 420)	Проект 667А (ЦКБ- 18, с 1966 г. — ЛПМБ «Рубин», С. Н. Ковалев)	СМП (Северо- двинск)	05.11.67	Кап. 2 р. В. Л. Березовский В. Н. Фролов Кап. 2 р. М. С. Фаддеев	СФ
22	К-279 (№ 310)	Проект 667Б (ЛПМБ «Рубин», С. Н. Ковалев)	СМП (Северо- двинск)	27.12.72	Кап. 1 р. В. П. Фролов Кап. 2 р. М. С. Фаддеев	СФ

№ ПЛ п/п	Тактиче- ский номер, заводской номер	Номер проекта ПЛ (КБ, гл. конструк- тор)	Завод- строитель	Подписан приемный акт	Первый командир ПЛ, ответственный слатчик, главный наблюдающий	Флот
1	2	3	4	5	6	7
Атомные ракетные подводные крейсера стратегического назначения						
23	К-182 (№ 341)	Проект 667БД (ЛПМБ «Рубин», С. Н. Ковалев)	СМП (Северо- двинск)	30.09.75	Кап. 1 р. В. В. Наумов Кап. 1 р. Ю. Ф. Плигин	СФ
24	К-441 (№ 355)	Проект 667БДР (ЛПМБ «Рубин», С. Н. Ковалев)	СМП (Северо- двинск)	30.12.76	Кап. 1 р. Б. П. Жуков Кап. 2 р. С. А. Новоселов	СФ
25	К-51 (№ 379)	Проект 667БДРМ (ЛПМБ «Рубин», С. Н. Ковалев)	СМП (Северо- двинск)	29.12.84	Кап. 1 р. Г. И. Русаков Кап. 1 р. Ю. Ф. Плигин	СФ
26	К-208 № 711)	Проект 941 (ЛПМБ «Рубин», С. Н. Ковалев)	СМП (Северо- двинск)	12.12.81	Кап. 1 р. А. В. Ольховиков Кап. 1 р. В. Н. Левашов	СФ

* Таблица составлена по материалам ЦКБ МТ «Рубин», 1 ЦНИИ МО РФ, ЦКБ № 16 СПб., СПМБМ «Малахит» и книги В. В. Ильина «Подводные лодки России». СПб., 1995.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ



Создание атомных подводных лодок, наряду с множеством проблем, связанных с их строительством, обеспечением благоприятных условий базирования, материально-техническим и тыловым снабжением, потребовало решения не менее важной задачи — подготовки кадров, способных грамотно обслуживать новую сложную технику, принципиально отличавшуюся от той, которую имели отечественные боевые корабли, построенные до Великой Отечественной войны и в первое послевоенное десятилетие.

Нельзя не отметить, что в отечественном Военно-Морском Флоте во все времена проблеме качественной подготовки специалистов для надводных кораблей, подводных лодок, морской авиации и береговой обороны уделялось должное внимание. В советский период более десятка военно-морских училищ готовили офицеров среднего звена: командиров, инженеров, штурманов, связистов, гидрографов, врачей, химиков, политработников и других специалистов для службы на кораблях, в частях и соединениях флота.

Офицерский состав, уже имевший высшее образование, проходил следующий этап обучения на Высших специальных офицерских классах (ВСОК) и в Военно-морской академии. Флотские военачальники оперативно-командного звена учились в Военной академии Генерального штаба.

Рядовой и старшинский составы различных специальностей готовились в учебных отрядах, созданных на всех флотах. Здесь в течение пяти с половиной месяцев в будущих моряков закладывались основы военно-морских профессий, а затем они с приходом на корабль, в экипаже, под руководством опытных офицеров и старшин приобретали навыки самостоятельного обслуживания механизмов и несения ходовой вахты.

Подготовкой младшего командного состава занимались школы техников. Выпускникам этих школ вручался диплом общесоюзного образца о специальном среднетехническом образовании и присваивалось звание мичмана. Затем с ними заключались контракты (договоры) для последующей службы на флоте. Такие школы имелись в Ленинграде, Севастополе, Владивостоке и Северодвинске. Однако в полной мере возлагаемые на них надежды эти школы не оправдали, так как в них набирались выпускники средних школ, подлежащие призыву на военную службу и изъявившие желание пойти на флот. Они не имели до этого времени никакого опыта работы со сложной техникой и оружием и не могли сравниться с многоопытными специалистами мичманами, отслужившими на кораблях срочную службу и оставшимися на сверхсрочную.

Существенно сказался на подготовке экипажей кораблей и переход в ВМФ с четырехлетнего срока службы на трехлетний, осуществленный в 1967 г. До направления на строившиеся атомные подводные лодки призывники изучали ту или иную специальность в учебных отрядах, затем готовились в учебных центрах, после чего участвовали в достройке корабля. Это занимало до полутора и больше лет, а для службы непосредственно на корабле времени теперь, по существу, не оставалось.

Современные боевые корабли, в их числе подводные лодки, а особенно атомные, сконцентрировали в себе все лучшее, чего добились отечественная конструкторская и инженерная мысль и военное кораблестроение.

В этой связи принципиально новые тактико-технические характеристики атомных подводных лодок потребовали от военных моряков более высокого уровня знаний ядерной физики, биологии, процессов, происходящих при делении атомного ядра, и еще более ответственного отношения к обслуживанию механизмов подводного корабля, особенно четкого и пунктуального выполнения эксплуатационных инструкций.

Кроме огня и воды, с которыми ранее на подводных лодках отрабатывались приемы и способы борьбы, на атомоходах появился новый, не менее коварный и жестокий враг — радиационная опасность. Этот незримый для органов чувств человека фактор может привести к необратимым поражениям и даже к летальному исходу. Возросшие скорости движения и глубины погружения атомоходов требовали от подводников большого напряжения физических и моральных сил, а наличие мощных энергетических систем, высокого электрического напряжения, давления воздуха, гидравлики и пара увеличивали факторы риска и в случае возникновения нештатной ситуации могли сопровождаться тяжелыми последствиями.

Грамотно управлять этой техникой, полностью использовать заложенные в нее огромные возможности могли лишь высокообразованные специалисты, имеющие не только достаточные технические знания, но и прочные практические навыки, сильные духом и крепкие физически.

Естественно, подобные качества не приходят сами собой. Нужна была спланированная работа по подготовке кадров для атомного подводного флота.

С этой целью руководство, Главный штаб и Политуправление ВМФ разработали целую систему мероприятий, направленных на подготовку высокограмотных специалистов-подводников — командиров, инженеров-механиков, специалистов по атомной энергетике, радиоэлектронике, связистов, управленцев, химиков-дозиметристов, врачей, политработников, штурманов, ракетчиков, торпедистов — всех специалистов, обеспечивающих боевую мощь подводных атомоходов.

В 1950—1960-е гг. главнокомандующий ВМФ адмирал флота С. Г. Горшков, Военный совет Военно-Морского Флота уделяли самое серьезное внимание проблеме подготовки кадров с учетом научно-технической революции и тех новых требований, которые она предъявила к военным морякам. Один из авторов данного труда — участник многих заседаний Военного совета ВМФ — адмирал П. Г. Котов вспоминает: «В годы активного строительства атомных подводных лодок, особенно в 70—80-е гг., практически на каждом Военном совете наряду с проблемами качественного строительства новых атомоходов, совершенствования оружия и технических средств поднимались вопросы специальной подготовки личного состава.

Мне запомнилось яркое выступление адмирала Сергея Георгиевича Горшкова о необходимости повышения инженерной подготовки офицеров атомных подводных лодок. Особое внимание, подчеркнул главком в своем выступлении, следует обратить в первую очередь на обучение командиров атомных подводных лодок... Замечу, что к этому вопросу главком обращался не раз, особенно после возвращения из поездок на Северный и Тихоокеанский флоты».

В этот период практически почти на каждом Военном совете ВМФ при рассмотрении различных вопросов, связанных с повышением боевой мощи ВМФ, выполнением задач боевой службы, в той или иной степени обсуждались кадровые проблемы. В фокусе внимания руководства ВМФ постоянно находилась и подготовка офицеров в системе военно-морского образования. Возникла необходимость улучшения прежде всего инженерной подготовки командирского звена и специализации инженеров-подводников с учетом внедрения на корабли ядерной энергетики.

Ранее мы писали об огромной роли академика А. П. Александрова в деле проектирования и строительства советских атомных подводных лодок. Здесь же мы не можем не сказать о том, какое внимание уделял Анатолий Петрович подготовке специалистов-профессионалов для обслуживания ядерных энергетических установок. Академик вице-адмирал А. А. Саркисов писал: «Надо особенно отметить, что академик А. П. Александров на протяжении всех лет своей активной деятельности постоянно уделял огромное внимание подготовке кадров для атомной энергетики, больше чем кто-либо другой понимая, что специфика ядерных энергетических установок требует качественно новой культуры их эксплуатации и высокого профессионализма инженерно-технического персонала»¹.

Как известно, офицеры флота готовились в командных высших военно-морских училищах. Поэтому в них началась перестройка учебного процесса, связанная с необходимостью выполнения требований министра обороны и главнокомандующего ВМФ о переходе училищ на командно-инженерный профиль и увеличении срока обучения до 5 лет.

Это была непростая задача. История не знала подобных прецедентов, когда в одном лице потребовалось готовить одновременно командира и специалиста с инженерным образованием.

¹ Саркисов А. А. Великий гражданин и ученый. М., 2003. С. 6.

Подготовка командно-инженерных кадров

В Высшем военно-морском училище имени М. В. Фрунзе, в этом старейшем учебном заведении Российского флота, готовившем кадры около трех столетий, в конце 50-х — начале 60-х гг. развернулась активная работа по пересмотру старых учебных планов и программ и созданию новых, рассчитанных на увеличенный, пятилетний срок обучения.

Значительно вырос (до 10 %) объем учебного времени, отводимого на общеобразовательные и общетехнические предметы. Почти удвоился курс высшей математики. Были введены такие предметы, как сопротивление материалов, технология металлов и материалов, теория механизмов и машин. Почти вдвое возрос курс радиозлектроники.

Первый выпуск офицеров-специалистов, подготовленных по командно-инженерному профилю, состоялся в училище в 1962 г.

В Высшем военно-морском училище подводного плавания имени Ленинского комсомола начиная с 1960 г. развернулась работа, также связанная с переходом на командно-инженерный профиль с пятилетним сроком обучения. Это был период, когда во главе училища стояли такие известные подводники, как Герой Советского Союза вице-адмирал Н. П. Египко и его заместитель Герой Советского Союза капитан 1 ранга Я. К. Иоселиани, отлично понимавшие требования времени.

В короткий срок были созданы новые кафедры общетехнических дисциплин, преподаватели которых обучали курсантов теоретической механике, гидромеханике, сопротивлению материалов, начертательной геометрии, инженерной графике.

Перестройка сопровождалась не только существенным изменением всех учебных планов, программ и обновлением профессорско-преподавательского состава, но и созданием новых учебников и пособий, а также новых методических разработок для проведения практических занятий и лабораторных работ.

Были осуществлены и организационные мероприятия, направленные на повышение эффективности учебного процесса. Создан новый лабораторный корпус, где разместились лаборатории, учебно-тренировочные кабинеты, в которых были смонтированы действующие макеты радиотехнической аппаратуры,

дававшие возможность курсантам решать задачи по боевому применению торпедного, минного и ракетного оружия.

В других кабинетах будущие командиры получали навыки по управлению подводной лодкой в качестве вахтенного офицера при маневрировании в различной тактической обстановке, а также при борьбе за живучесть.

В 1960 г. создается кафедра общетехнических дисциплин, ее лабораторная база состояла из специализированных кабинетов. Электротехнический кабинет, например, позволял реально готовить курсанта к действиям вахтенного офицера с использованием приборов и устройств, имевшихся на атомной подводной лодке.

В 1974 г. на этой кафедре стали использоваться в учебном процессе ЭВМ, которые приобщали к электронно-вычислительной технике не только преподавателей училища, но и курсантов.

Кафедра «Основы теории и устройства подводных лодок, борьбы за живучесть корабля» разработала ряд пособий по улучшению практической подготовки будущих офицеров-подводников. Были созданы специальные тренажеры, позволявшие получить навыки в управлении кораблем и использовании оружия.

Кафедра кораблевождения уделила большое внимание штурманской подготовке курсантов, освоению ими новых навигационных комплексов.

Училище старалось не отставать от жизни флота, от требований научно-технической революции. В учебном процессе, наряду с атомной энергетикой, морским ядерным оружием, на первое место вышло преподавание такой дисциплины, как средства доставки оружия массового поражения, в том числе корабельных баллистических и крылатых ракет. Необходимость подготовки специалистов по новому профилю потребовала создания факультета ракетного оружия.

Когда в училище стали поступать образцы новой боевой техники, факультеты ракетного и минно-торпедного оружия получили все необходимое для их глубокого изучения.

Кафедры общественных наук имели своей целью формирование личности моряка-офицера, его общей военно-профессиональной культуры, выработку умения анализировать ход общественных процессов. Воспитание у курсантов чувства долга, чести и достоинства, любви к Родине и флотской службе стало лейтмотивом в работе всего профессорско-преподавательского со-

става. Особое внимание уделялось формированию устойчивых моральных и нравственных качеств будущих офицеров, выработке у них умения прогнозировать социальные процессы в воинских коллективах с учетом демографических изменений в ВМФ, вести воспитательную работу в первичном воинском коллективе.

Со временем менялся и профессорско-преподавательский состав. В училище пришли офицеры и адмиралы, имевшие опыт службы на атомных подводных лодках.

В 1973 г. училище возглавил опытнейший подводник вице-адмирал Г. Л. Неволин, командовавший на Северном флоте крупным объединением — флотилией атомных подводных лодок. В 1984 г. его сменил Герой Советского Союза вице-адмирал Е. А. Томко — участник многих походов на боевую службу, до прихода в училище — командир дивизии многоцелевых атомных подводных лодок Северного флота.

В Тихоокеанском высшем военно-морском училище (ТОВМУ) имени С. О. Макарова (оно было создано во Владивостоке в 1937 г.), готовящем в основном кадры для ТОФа, в связи с переходом на командно-инженерный профиль подготовки офицеров с ноября 1957 г. также развернулась активная работа по перестройке всего учебного процесса.

В этот период в ТОВМУ имелось три факультета: штурманский, артиллерийский и минно-торпедный. Причем с начала 60-х гг. обучение штурманов и минеров продолжало оставаться универсальным, но особый упор стал делаться на подготовку выпускников к службе на подводных лодках. В августе 1969 г. в училище открыли еще один факультет — радиоэлектроники, в дальнейшем разделившийся на факультеты связи и гидроакустики.

В 1965 г. Тихоокеанское высшее военно-морское училище возглавил известный подводник Герой Советского Союза вице-адмирал В. Г. Стариков. На преподавательскую работу пришли офицеры-подводники Ю. Н. Калашников, командовавший первым атомным ракетоносцем ТОФа, бывший командир соединения Л. А. Абрамов, ряд бывших флагманских офицеров. Все это подняло в глазах курсантов престиж службы на подводных лодках. Многие в дальнейшем стали командирами подводных лодок. Три выпускника минно-торпедного факультета Л. П. Куверский, Д. Н. Новиков и А. А. Гусев были удостоены звания Героя Советского Союза. Училище гордится тем, что из его стен

вышли и крупные флотские руководители: адмирал М. Н. Хронопуло, командовавший Черноморским флотом, адмирал флота Ф. Н. Громов, командовавший Северным флотом, а затем ставший главнокомандующим ВМФ России. Как и в других училищах, здесь постоянно совершенствовалась учебно-лабораторная база, усовершенствовались тренажеры, на которых можно было отрабатывать действия корабельных боевых расчетов. Вступил в строй водолазный комплекс.

Совершенно уникальную роль в подготовке офицерских кадров для океанского ракетно-ядерного флота, особенно для атомных подводных лодок, сыграло Высшее военно-морское училище радиоэлектроники имени А. С. Попова, ныне Военно-морской институт радиоэлектроники. В марте 2003 г. институт отметил свой 70-летний юбилей.

29 марта 1933 г. начальник Морских сил РККА флагман флота 2 ранга В. М. Орлов подписал приказ о преобразовании школы связи, существовавшей при ВВМИУ имени Ф. Э. Дзержинского, в самостоятельное училище связи ВМС РККА.

Открытие училища радиотехнического профиля было одним из важных мероприятий, проводимых в интересах укрепления Военно-Морского Флота.

В годы войны, как известно, наряду с радиосвязью и гидроакустикой в боевых действиях на море огромное значение приобрела радиолокация — новая отрасль радиоэлектроники. Это существенно повлияло на всю систему подготовки офицеров-специалистов нового профиля. В 1953 г. на базе училища связи дополнительно создается Высшее военно-морское инженерное радиотехническое училище. Таким образом, в составе ВМФ стало два училища: связи и радиотехническое. Однако дальнейшее развитие боевых и технических средств, качественные изменения состава флота, совершенствование форм и методов управления силами вызвали необходимость пересмотреть систему обучения специалистов радиотехнической службы ВМФ.

Весной 1960 г. оба училища были объединены в одно Высшее военно-морское училище радиоэлектроники (ВВМУРЭ) имени А. С. Попова. Оно разместилось в красивейшем пригороде Санкт-Петербурга — Петродворце. Таким образом, в системе ВМФ появилось принципиально новое учебное заведение, которое возглавил инженер-контр-адмирал (позже — инженер-вице-адмирал) М. А. Крупский.

Ныне Военно-морской институт радиоэлектроники готовит на пяти факультетах офицеров-инженеров по радиотехнике, сетям связи и системам коммутации, автоматизированным системам обработки информации и управления, комплексному обеспечению информационной безопасности автоматизированных систем.

Образованный в 1963 г. факультет электронно-вычислительной техники стал готовить специалистов по эксплуатации, контролю, проектированию сложных автоматизированных систем обработки информации и управления.

Начиная с 1978 г. подготовку офицеров флота ведет факультет автоматизированных систем управления (АСУ). В 1980 г. в этом вузе создается специальный факультет для подготовки высококвалифицированных офицеров-акустиков.

В 1991 г. образован новый факультет математического обеспечения автоматизированных систем управления. Плодотворная работа профессорско-преподавательского состава института привела к формированию в учебном заведении научных школ, признанных не только в нашей стране, но и за рубежом.

Почти за 70 лет своего существования в этом вузе подготовлено около 25 тысяч высококлассных специалистов для Военно-морского флота страны. Среди выпускников ВВМУ-РЭ имени А. С. Попова можно встретить флагманских специалистов соединений и объединений ВМФ, командиров кораблей, атомных подводных лодок, начальников управлений флота. Более 70 человек из числа воспитанников этого военно-морского учебного заведения стали адмиралами. Многие удостоились высоких государственных наград: выпускник 1963 г. капитан 1 ранга А. Н. Антонов, командир АПЛ, был удостоен звания Героя Советского Союза, выпускники 1975 г. капитан 1 ранга А. П. Ефанов и контр-адмирал И. В. Козлов носят на груди «Золотую Звезду» Героя Российской Федерации.

Самым молодым высшим военно-морским училищем, готовящим офицеров для Военно-Морского Флота, является Балтийское высшее военно-морское училище. Оно окончательно сформировалось в 1969 г. Ныне оно называется Балтийский военно-морской университет и готовит офицеров для надводных кораблей и подводных лодок.

В годы роста атомного флота в подготовке кадров заметное место принадлежало Каспийскому высшему военно-морскому

училищу, ныне расформированному. Но было бы несправедливо не отметить вклад командования, профессорско-преподавательского состава в подготовку грамотных специалистов. На атомных подводных лодках проходили службу многие выпускники этого училища, проявившие себя как настоящие патриоты. Вице-адмирал А. И. Сорокин, капитаны 1 ранга И. И. Гуляев, Н. К. Игнатов, Д. Н. Голубев капитан 2 ранга Л. М. Жильцов, — замечательные моряки-подводники атомного флота, они заслуженно заняли достойное место в рядах Героев Советского Союза.

Бывшие выпускники училищ имени М. В. Фрунзе, Тихоокеанского, Севастопольского, Балтийского и Высшего военно-морского училища подводного плавания встали, образно говоря, у штурвалов отечественных атомоходов. Это командиры первых советских атомных подводных лодок — Л. Г. Осипенко, В. С. Салов, В. П. Рыков, В. Н. Чернавин, Д. Н. Голубев, Г. А. Слюсарев, В. Г. Бельшев. О них и многих других рассказывается на страницах очерков.

Инженерные кадры — атомному флоту

Рассматривая проблему подготовки инженеров для атомного подводного флота, трудно переоценить роль и место высших военно-морских инженерных училищ.

Флагманом подготовки инженерных кадров для флота всегда являлось старейшее Высшее военно-морское инженерное училище, в советское время носившее имя государственного и партийного деятеля Ф. Э. Дзержинского, ныне Военно-морской инженерный институт. Училище, имевшее паросиловой, электротехнический, дизельный, кораблестроительный факультеты, готовило для Военно-Морского Флота корабельных инженеров для надводных кораблей и подводных лодок всех классов.

В послевоенные годы — годы развития сил и средств Военно-Морского Флота и возникшего на новом этапе дефицита инженерных кадров — в Пушкине Ленинградской области в 1948 г. и в Севастополе в 1951 г. были созданы два новых инженерных училища.

Перестройка в подготовке офицеров флота с учетом появления ядерной энергетики в полной мере коснулась жизни и деятельности всех военно-морских инженерных учебных заведений.

В них были введены новые курсовые дисциплины, пересмотрены учебные программы и планы, в которых значительное место было отведено изучению ядерных энергетических установок.

Уже в 1956 г. первыми к подготовке инженеров-энергетиков для АПЛ приступили в Севастопольском высшем военно-морском инженерном училище. Здесь впервые в военно-морских учебных заведениях были прочитаны лекции по теории ядерных реакторов преподавателями В. С. Алешиным и А. А. Саркисовым.

В 1957 г. в соответствии с приказом главнокомандующего ВМФ от 3 мая 1957 г. начата подготовка инженер-механиков по газотурбинным и специальным энергетическим установкам в ВВМИУ имени Ф. Э. Дзержинского. С этой целью в училище создается «специальный» факультет со штатом 200 человек. Перед руководством факультета была поставлена задача: в кратчайшие сроки организовать подготовку инженер-механиков для корабельных ядерных энергетических установок.

Преподавателям училища пришлось прежде всего самим в полной мере заняться изучением литературы с грифом «секретно» и «совершенно секретно», где имелась информация по использованию первых ядерных реакторов. «По крупицам собирали первый опыт по испытанию головной АПЛ, работы реактора на Обнинской АЭС, изучали материалы конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов»¹.

Факультет был образован на базе училищных кафедр, носящих непривычные в то время для бывалых офицеров названия: атомных энергетических установок (начальник кафедры — кандидат технических наук капитан 1 ранга Н. П. Комаровский), ядерных реакторов и парогенераторов (доктор технических наук, профессор капитан 1 ранга Н. М. Кузнецов), корабельной автоматике (доктор технических наук, профессор капитан 1 ранга Б. Н. Алешин), паровых турбин (кандидат технических наук, профессор капитан 1 ранга А. М. Сенюк), а также имеемых ранее кафедр корабельных вспомогательных механизмов (капитан 1 ранга Н. А. Галчук) и живучести подводных лодок (контр-адмирал Л. А. Рулев).

¹ Из письма контр-адмирала Г. М. Мироненко — одного из первых выпускников «специального» факультета, ставшего впоследствии начальником ВВМИУ имени Ф. Э. Дзержинского.

Первый набор слушателей на «специальный» факультет был осуществлен в 1957 г. в составе двух классов первокурсников. На последующие курсы были переведены курсанты из военно-морских инженерных училищ Севастополя и Пушкина. Первый выпуск на этом факультете состоялся уже в октябре 1958 г.

Важная роль в организации «специального» факультета принадлежала вице-адмиралу И. Г. Миляшкину, который возглавлял в то время училище, и первым начальникам факультета — капитанам 1 ранга А. Ф. Хомутову, Н. И. Молодцову и В. Ю. Браману.

Для этого факультета было особенно характерно постоянное возрастание места и роли специальных дисциплин. На их изучение уже в начале 70-х гг. выделялось свыше 2,6 тысячи часов — более трети учебного времени. На старшем курсе курсанты должны были защитить курсовые проекты на тему «Ядерные энергетические установки и их боевое применение»¹.

На «специальном» факультете, как, впрочем, и во всем училище, сложился дружный, работоспособный коллектив, в котором трудились участники Великой Отечественной войны М. И. Шаповалов, А. Д. Кружалов, В. Т. Лаптев, Б. Д. Гусев, Ю. И. Дорошук и другие ученые, имевшие большой педагогический опыт. С курсантами факультета работали известные ученые — профессора А. Н. Патраков, В. С. Жуковский, В. В. Тихонов, А. Н. Трубин и другие.

Нельзя не отметить высокий энтузиазм и творческий поиск путей повышения уровня обучения курсантов ядерной энергетике и передачи опыта обслуживания механизмов реакторной установки на подводных лодках, какой проявили офицеры, прибывшие в училище из Военно-морской академии, 1-го Научно-исследовательского института Министерства обороны СССР, а позже с атомных подводных лодок и учебного центра в городе Обнинске. Это капитаны 1 ранга Ю. А. Калайда, О. Н. Нагорский, О. И. Калинин, А. Г. Крючков и другие.

Все последующие годы факультет успешно решал поставленную задачу. На нем было подготовлено более 4,5 тысяч специалистов — инженеров-атомщиков. Многие офицеры-инженеры

¹ Еремин В. П., Загорин Н. Д., Кобзев В. П., Махров Н. В. Военно-морское образование в России. История и современность. СПб., 2000. С. 150, 151.

стали крупными руководителями в соединениях атомного флота. Среди них адмиралы-инженеры В. С. Топилин, Д. М. Алпатов, Г. М. Мироненко, Н. В. Буторин, С. Н. Краснов, Г. А. Фатигоров, И. Н. Колесников и другие.

Факультет явился подлинной кузницей научно-педагогических кадров. За эти годы 24 человека стали докторами технических наук, более 180 — кандидатами технических наук. Научные достижения профессоров А. И. Губинского, Ю. А. Калайды, В. В. Фисенко, В. В. Кобзева, Б. Д. Гусева, В. П. Олейника, Н. М. Кузнецова внесли весомый вклад в создание учебно-методической литературы и пособий, оказали большую помощь в подготовке будущих инженеров и в других военно-морских училищах.

Важную роль в подготовке инженерных кадров для атомного флота сыграл коллектив Высшего военно-морского инженерного училища в городе Пушкине, носившего имя В. И. Ленина. Здесь с учетом научно-технической революции тоже развернулась большая работа по усилению теоретической и практической подготовки курсантов. В 1968 г. завершилась переработка учебных планов и программ по развитию, разработке и созданию новых тренажеров, специализированных аудиторий и кабинетов.

Для повышения эксплуатационной направленности обучения с курсантами стали проводиться факультативные занятия на действующих механизмах — так называемые горячие вахты. Для этих занятий была избрана форма учений по приготовлению энергетических установок к бою и походу, включая ввод их в действие, подачу на вал пробных оборотов¹.

Рассматривая проблему подготовки инженерных кадров для российского атомного флота, нельзя не отметить уникальный вклад, внесенный коллективом Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища, созданного в 1951 г. В нем за четыре десятилетия было подготовлено свыше 11 тысяч специалистов, их них около 70 % использовалось на кораблях с ядерными энергетическими установками, а также в учреждениях и организациях, связанных с проектированием, строительством и обеспечением атомного подводного и надводного флота страны².

¹ См.: История Высшего военно-морского инженерного училища. СПб., 1998. С. 110.

² Подводник России. 2000. № 1. С. 160.

С 1956 г. СВВМИУ первым в стране начало подготовку специалистов для атомных подводных лодок. С этой целью было введено преподавание специальных курсов: «Ядерные энергетические установки ПЛ», «Ядерные реакторы и парогенераторы АЭУ» и «Паротурбинные установки»; создана кафедра «Атомные энергетические установки ПЛ и их боевое использование».

В марте 1958 г. первые 30 лейтенантов — выпускников училища получили дипломы с присвоением квалификации по специальным энергетическим установкам подводных лодок. Большинство из них были назначены на экипажи строящихся АПЛ. Инженер-лейтенанту П. А. Пономаренко посчастливилось даже служить на К-3.

В том же 1958 г. в училище создается кафедра «Автоматическое управление АЭУ подводных лодок», через год — кафедра «Ядерные реакторы и парогенераторы АЭУ ПЛ», в эти же годы вводится новый курс — «Дозиметрия и радиационная безопасность».

В 1960 г. на базе спецкафедр был организован новый факультет атомных энергетических установок.

Расширялась и совершенствовалась лабораторная база. Созданы стенды по ядерной энергетике, электрифицированная тепловая схема АЭУ, тренажеры по управлению АЭУ, натурные макеты и многое другое, что позволило оптимизировать учебный процесс и приблизить его к реальным условиям.

В 1959 г. родилась идея создать в училище действующий «борт» АЭУ. С ней выступил начальник одной из спецкафедр А. А. Саркисов, тогда еще инженер-капитан 2 ранга. В осуществлении этого проекта, получившего название «Борт-70» — полномасштабной АЭУ АПЛ 2-го поколения, большую роль сыграли такие специалисты, как капитаны 2 ранга П. К. Масайя, В. Н. Пучков, контр-адмирал Ю. А. Фомин и другие. Следует особо отметить, что в училище подобрался весьма квалифицированный состав преподавателей. Многие из них прошли большую школу службы на подводных лодках, обладали высокими теоретическими знаниями и практическими навыками.

Прекрасным организатором и воспитателем зарекомендовал себя А. А. Саркисов. Сначала он возглавил одну из ведущих специальных кафедр — кафедру «Ядерные реакторы и парогенераторы АЭУ ПЛ» и в числе первых защитил докторскую дис-

сертацию. Затем Ашот Аракелович стал заместителем начальника СВВМИУ по учебной и научной работе, а в дальнейшем и начальником училища, которому отдал 12 лет своей жизни¹.

В июне 1992 г. в СВВМИУ состоялся последний по счету выпуск молодых офицеров флота. Потом наступило «смутное время». Начался процесс реорганизации училищ и учебных центров ВМФ, находившихся на территории Украины. Сначала на их базе возник Военно-морской институт Украины, при котором был создан факультет «Энергетики атомных электростанций», а с 1996 г. на его базе функционирует Севастопольский институт ядерной энергии и промышленности.

В связи с распадом СССР сеть высших военно-морских училищ претерпела коренные, необратимые изменения. Четыре военно-морских училища — Каспийское, Севастопольское инженерное и командное имени П. С. Нахимова, а также Киевское политехническое — оказались за пределами России, поэтому руководством ВМФ пришлось осуществить целый ряд мер, чтобы сохранить систему подготовки кадров для флота.

В 1991 г. из Севастопольского инженерного училища специалистов по ядерным установкам перевели в Санкт-Петербург под Адмиралтейскую иглу — в Высшее инженерное училище (бывшую «Держинку»), а электротехнический факультет «Держинки» — в Пушкинское инженерное. В нем теперь стало пять факультетов: паросиловой (с кафедрой паросиловых и газотурбинных установок); дизельных энергетических установок и двигателей внутреннего сгорания; электротехнический (с кафедрой электроэнергетики); химический (с кафедрами оружия массового поражения, дозиметрической и радиационной опасности); специальный факультет (подготовка иностранных специалистов для флотов зарубежных стран).

Таким образом, инженерная подготовка будущих специалистов флота поднималась на уровень требований ракетно-ядерного атомного флота.

¹ В 1981 г. А. А. Саркисов избран членом-корреспондентом Академии наук СССР, а в 1994 г. — академиком РАН. Один из крупнейших ученых ВМФ, вице-адмирал в отставке А. А. Саркисов с 1990 г. является советником в академическом Институте проблем безопасности развития атомной энергетики, ведет большую организаторскую работу во многих научных учреждениях страны.

После окончания училища офицеры, получив в течение нескольких лет практический опыт службы на атомных лодках, пройдя путь от командира группы до командира боевой части или став помощником командира атомохода и проявив себя при этом с положительной стороны, направлялись для учебы на Высшие специальные офицерские классы (ВСОК), которые готовили командиров кораблей и флагманских специалистов. Здесь они получали знания по современной боевой технике и оружию, которые с каждым годом поступали на вновь строящиеся подводные лодки и надводные корабли, а также по навигационным, гидроакустическим и радиолокационным комплексам, различным автоматизированным системам и т.п.

Многие офицеры-подводники во время обучения на ВСОКе обретали знания и навыки управления кораблями в различных условиях обстановки, при боевых и эксплуатационных повреждениях, умение применять различные виды вооружения (ракетное, торпедное, минное, артиллерийское, зенитно-ракетное), грамотно руководить эксплуатацией энергетических установок, в том числе атомных.

В отличие от работы кафедр училищ, где изучались устройство и использование оружия, на классах отрабатывались эти вопросы на тренажерной базе одиночного корабля в конкретных тактических ситуациях, причем до автоматизма доводилось исполнение всех команд и руководство корабельным боевым расчетом. На специальной тренажерной базе велась подготовка по управлению боевой и повседневной деятельностью корабля (подводной лодки) конкретного проекта.

Академическая подготовка

Военно-техническая революция предъявила новые требования и к академической подготовке офицерских кадров.

Основными составляющими качественного преобразования флота, как указывалось выше, явились переход к строительству атомного подводного флота, внедрение ракетного и ядерного оружия, а также создание новых средств освещения обстановки на морских и океанских театрах, создание радиоэлектронных систем, автоматизации управления оружием и боевой

техникой на базе использования электронно-вычислительных машин¹.

Коренные изменения, происходившие в ВМФ, вызвали необходимость перестройки академической подготовки руководящих командных и инженерных кадров. Эта задача решалась в Военно-морской академии. Время потребовало, чтобы академия командного профиля давала слушателям наряду со знаниями по оперативно-тактическому использованию сил флота инженерно-технические знания. Инженеры же должны были получать знания по современному оперативному искусству и тактике. Поэтому раздельное обучение офицеров командного и инженерного профилей было признано нецелесообразным.

Как известно, в Военно-Морском Флоте СССР в 1945—1960 гг. имелись две академии: Военно-морская ордена Ленина академия имени К. Е. Ворошилова (она готовила офицеров командного профиля и имела один командный факультет и высшие исторические классы) и Военно-морская академия кораблестроения и вооружения имени А. Н. Крылова (здесь велась подготовка офицеров инженерного профиля, специалистов, способных руководить развитием, освоением и совершенствованием военно-морского оружия и техники, организовать его использование и эксплуатацию в масштабе крупного соединения и флота в целом).

Все дисциплины в учебных планах академии имени А. Н. Крылова были распределены на циклы: оперативно-тактический, специальный, физико-математический, общетехнический и другие. Окончившие академический курс этого учреждения использовались также в аппарате центральных управлений ВМФ, в научно-исследовательских институтах и высших военно-морских учебных заведениях.

С началом строительства атомных подводных лодок в ВМАКиВ имени А. Н. Крылова встал вопрос о перестройке учебного процесса. Уже в 1956 г. в академии была введена новая специализация «Ядерные энергетические установки кораблей» и создана кафедра «Специальные энергетические установки подводных лодок». В первый учебный план по атомной энергетике вошли такие учебные дисциплины: «Теория и проектирование АЭУ»,

¹ См.: Горшков С. Г. Морская мощь государства. М., Воениздат. 1976. С. 296.

«Корабельные ядерные реакторы», «теория тепловых и гидродинамических процессов в АЭУ».

В июне 1960 г. решением министра обороны академия имени А. Н. Крылова была объединена с академией имени К. Е. Ворошилова.

По представлению главнокомандующего ВМФ С. Г. Горшкова на должности начальника академии, его заместителями назначались известные советские адмиралы, имевшие опыт командования флотом. В этот период академию возглавляли: в 1960—1967 гг. — адмирал Ю. А. Пантелеев; в 1967—1974 гг. — адмирал А. Е. Орел; в 1974—1980 гг. — адмирал В. С. Сысоев. Позже — адмиралы В. Н. Поникаровский, В. П. Иванов, В. П. Еремин. Заместителями начальника академии и начальниками ряда оперативно-тактических кафедр стали адмиралы, генералы и офицеры с флотов, командовавшие объединениями и соединениями различных сил флота, имевшими большой опыт руководства ими, хорошо знавшие требования флота. Среди них были генерал-лейтенанты авиации Н. С. Житинский и Б. Л. Петров, контр-адмиралы, Б. Ф. Петров, В. И. Соловьев, А. Г. Козин, Л. П. Хияйнен и другие.

Кафедры академии возглавили также видные специалисты различных отраслей военно-морской науки: В. С. Лисютин, Л. П. Веретенников, Г. Г. Жаров, С. Я. Березин, В. В. Екимов и другие известные военные ученые¹.

В становлении специальных дисциплин, связанных с атомной энергетикой, велика роль лауреата Ленинской премии, доктора технических наук, профессора И. Д. Дорофеева.

В единой академии, где сосредоточились специалисты по всем видам деятельности флота, таким образом, создались условия для разносторонней академической подготовки командных и инженерных кадров флота. Руководство академии учитывало, что современный командир соединения как специалист в области военного и административного управления должен обладать широким спектром военно-профильных гуманитарных и социально-экономических знаний, чтобы быстро ориентироваться в сложной обстановке, принимать грамотные решения и уверенно управлять силами в быстро меняющейся обстановке. В этой связи повышалась общенаучная подготовка слушателей.

¹ См.: Военно-морская академия (краткая история). Л., 1977. С. 128.

Слушатели овладевали математическими методами исследования операций. Для этого в учебные планы факультетов кроме изучения новых разделов высшей математики было включено еще изучение электронно-вычислительных машин и методов их использования.

В ходе подготовки будущих флотских военачальников в академии стали широко использоваться активные формы и методы обучения: проведение практических занятий, семинаров, групповых занятий и упражнений, командно-штабных учений. Все это способствовало воспитанию у слушателей творческой инициативы, развитию тактического мышления, настойчивости и воли к победе в любых условиях боевой обстановки.

В деле формирования у будущих командиров соединений и объединений флота навыков управления силами в обстановке, приближенной к реальной жизни, особенно важное значение имели командно-штабные учения, на картах под руководством начальника академии, в которых участвовали слушатели всех специальностей командного и инженерного факультета. Эти учения как правило проводились и проводятся с широким использованием средств связи и управления на электронно-тактических комплексах (тренажерах).

На базе ВМА часто проигрывались командно-тактические учения флотских военачальников, проводились научно-практические конференции под руководством главнокомандующего ВМФ.

С учетом требований времени, многолетним опытом эксплуатации атомного подводного флота, дальнейшим совершенствованием техники и оружия атомных подводных лодок значительно возросло значение военно-профессионального образования, необходимость усиления прикладной направленности обучения флотских офицеров.

В учебные планы академии были включены такие дисциплины, как проблемы развития и применения вооружения, военной и специальной техники, моделирование и применение сил флота, организация безаварийной эксплуатации вооружения и военной техники и борьба за живучесть кораблей.

Уже в 70-е гг. в ВМА на обучение по профилю «Боевое использование корабельного оружия ВМФ» в течение двух лет на специальные дисциплины отводилось около 1,2 тысячи часов, или почти половина учебного времени, а по профилю «Кора-

бельная энергетика» — более 1,5 тысячи часов, почти две трети учебного времени¹.

В связи с перестройкой в духе времени учебно-воспитательного процесса деятельность академических кафедр, учебные планы, работа учебного отдела и других подразделений претерпели серьезные изменения. Принципиально новыми стали подходы к подготовке офицерских кадров. Их содержание в 80-х гг. заключалось в том, что в образовательный процесс была внедрена единая система комплексной подготовки военных специалистов руководящего звена. С этой целью пришлось сформировать специальное информационное обеспечение образовательного процесса. В тот же период был создан электронный комплекс тренажеров «Океан», открыты кафедры военной экономики, педагогики и психологии, новые научно-исследовательские лаборатории и группы.

Теоретическая подготовка слушателей в академии закреплялась учебной практикой в штабах и соединениях флотов или производственной практикой. Во время пребывания на флоте все слушатели активно участвовали в мероприятиях, проводимых на кораблях, в частях и соединениях флота. Во время стажировки на флотах слушатели обогащались опытом практической работы с личным составом, что помогало дальнейшему более глубокому усвоению изучаемых в академии дисциплин.

Многие отечественные адмиралы и офицеры-подводники атомного флота — бывшие выпускники академии стали командовать флотами, объединениями и соединениями, удостоены звания Героя Советского Союза. Это В. Л. Березовский, Д. Н. Голубев, И. Р. Дубяга, Л. М. Жильцов, Н. К. Игнатов, В. А. Касатонов, А. П. Михайловский, И. Ф. Морозов, А. И. Петелин, Л. Н. Столяров, Ю. А. Сысоев, Р. А. Тимофеев и другие.

Необходимо хотя бы кратко остановиться еще на одной проблеме, связанной с подготовкой специалистов для современного ракетно-ядерного флота. Уже на рубеже 50—60-х гг. флот получил на вооружение атомное оружие. Наряду с авиацией ВМФ носителями его стали подводные лодки, оснащенные торпедами и ракетами с ядерными боеголовками. В начале подготовка специалистов в этой области велась в академии имени

¹ См.: Военно-морское образование в России. С. 158, 159, 162, 163.

А. Н. Крылова, где в 1956 г. была создана соответствующая кафедра и начата подготовка специалистов по профилю «спецооружение». После объединения академий в ВМА с 1961 г. вводится обучение по специальности «Атомное вооружение и электронно-физические приборы». Это научное и учебное направление в академии возглавил полковник Н. С. Левченя, первый начальник кафедры атомного вооружения. Вначале здесь велась подготовка специалистов для всех уровней командных инстанций, но с конца 60-х гг. ВМА стала готовить только офицеров для замещения должностей руководящего состава флота. Первичные же офицерские должности замещались выпускниками Черноморского ВВМУ имени П. С. Нахимова. Их можно было встретить на Северном и Тихоокеанском флотах, в том числе и в объединениях подводных лодок¹.

Подготовка врачей для атомных подводных лодок, как и для ВМФ, в целом осуществляется в Военно-медицинской академии. Здесь имеется пять военно-морских кафедр: организации и тактики медслужбы флота (с курсом тактики боевых средств флота); военно-морской и общей хирургии; военно-морской и общей терапии; физиологии подводного плавания, а также военно-морской и радиационной гигиены.

С начала 90-х гг. в академии значительно вырос удельный вес исследований по проблемам, связанным с научно-технической революцией. В учебном процессе стали использовать современные технологии. Нельзя не отметить, что корабельные врачи атомных подводных лодок показали себя отличными специалистами, особенно когда случались нештатные аварийные ситуации, когда требовалась срочная медицинская помощь². О высоком профессионализме, мужестве и отваге врачей рассказано в следующих главах.

Школа профессионализма

Особенности службы военных моряков на атомных подводных лодках вызвали необходимость создания специальных учебных центров, в которых фундаментальные знания, полученные в высших военно-морских училищах (ныне —

¹ См.: Военно-морское образование в России. С. 141.

² См.: Морской сборник. 1998. № 12. С. 55—57.

военно-морских институтах), на Высших офицерских классах и в Военно-морской академии, стали основой для обучения непосредственным действиям в любой обстановке при использовании (применении) оружия, обслуживании механизмов, борьбе за живучесть. Процесс подготовки экипажей в учебных центрах ВМФ находился как бы на стыке теории с практикой. В них на теоретическую подготовку отводилось 40 %, а на практическую — 60 % учебного времени.

В советском Военно-Морском Флоте таких учебных центров, где осуществлялась комплексная, системная подготовка подводников, имелось четыре. Учебный центр в городе Обнинске Калужской области готовил экипажи атомных подводных лодок всех проектов, начиная с первенцев отечественного ВМФ. Учебный центр в Сосновом Бору, расположенный под Ленинградом, предназначался для подготовки экипажей нового поколения многоцелевых атомных подводных лодок. Учебный центр в Палдиски (Эстония) — для подготовки личного состава подводных ракетоносцев и Учебный центр для подготовки подводников Тихоокеанского флота — в Комсомольске-на-Амуре.

Два последних центра — палдиский и дальневосточный — были в 90-е гг. расформированы: палдиский в результате выхода Эстонии из состава СССР в 1991 г., а центр в Комсомольске-на-Амуре — в связи с сокращением программы строительства АПЛ, а также и из-за отсутствия у ВМФ финансовых средств.

Подготовка подводников-атомщиков для Тихого океана и Северного флота ныне осуществляется в Обнинске и Сосновом Бору.

Безусловно, определяющее место в обучении экипажей атомных подводных лодок с первых дней начала развития атомного флота занимал и ныне занимает 16-й учебный центр, созданный в Обнинске в июле 1956 г. на базе первой отечественной атомной электростанции. Первым начальником центра стал капитан 1 ранга М. Л. Соколов.

В Обнинске же, в Физико-энергетическом институте, были сооружены испытательные стенды ядерных установок подводных лодок сначала с водо-водяным реактором, а затем и реактором с жидкометаллическим теплоносителем, не только для всесторонней проверки работы главной энергетической установки АПЛ, возможности эксплуатации ее в условиях реальной корабельной компоновки, но и обучения экипажей. Здесь под руководством

ученых и инженерно-технического персонала института проходил подготовку личный состав первых атомных лодок.

Вся эта работа на начальном этапе велась при личном участии и под наблюдением академика Анатолия Петровича Александрова.

Главной задачей учебного центра, поставленной вначале командованием ВМФ, была подготовка офицеров и старшин электромеханической специальности к эксплуатации и обслуживанию новой техники на атомных подводных лодках. Однако вскоре стало очевидным, что нужно готовить подводников и других боевых частей АПЛ.

Здесь уже в феврале 1957 г. начались теоретические занятия с личным составом вновь прибывших экипажей, которые проводили в основном сотрудники Физико-энергетического института (с 1996 г. — имени академика А. И. Лейпунского) и других научно-исследовательских и проектных организаций и предприятий промышленности, а также офицеры первых экипажей, ранее прошедших подготовку и допущенных к самостоятельному обслуживанию технических средств на стенде. Активно готовились, а затем включились в учебный процесс первые преподаватели учебного центра, среди которых были Н. Г. Антонов, Б. А. Аверьянов, В. И. Дорогань, И. А. Гарбуз, В. М. Крыльцов, Б. К. Панков, И. И. Малашинин, Б. Н. Максименко, Ю. Я. Шихов и другие.

В 1960 г. в командование центром вступил Леонид Гаврилович Осипенко — первый командир атомной подводной лодки К-3, ставший к тому времени Героем Советского Союза — первым моряком, получившим это звание в послевоенное время. Все возраставшие задачи обязывали центр идти в ногу со временем, непрерывно совершенствовать учебно-материальную базу, организацию и методику учебного процесса.

Под руководством контр-адмирала Л. Г. Осипенко, который более 20 лет возглавлял это уникальное учебное заведение, были заложены фундаментальные идеи обучения: системность, комплексность, управление качеством подготовки в целях достижения высокого уровня знаний и практических навыков.

В этом центре опережающими темпами создавалась мощная учебно-материальная база, зачастую качественно превосходившая промышленные образцы, в частности тренажеры по управлению движением АПЛ.

Чтобы дать читателю более ясное представление о тех проблемах, с которыми сталкивается экипаж будущего атомохода во время учебы в специальном центре, сошлемся на пример экипажа К-133, который прибыл в 16-й учебный центр в Обнинске в 1962 г.

На командование К-133, которое было приглашено в кабинет начальника учебного центра, с первого же знакомства Леонид Гаврилович произвел сильное впечатление. Невысокого роста, широкоплечий, с истинно русским лицом, адмирал буквально излучал доброжелательность и располагал к откровению. Несмотря на адмиральское звание и «Золотую Звезду» Героя Советского Союза, вызывающую трепетное уважение, контр-адмирал Осипенко был удивительно прост и доступен.

Как обычно, знакомство с новичками начальник учебного центра начал с того, что внимательно выслушал доклад командира об офицерском составе. Своих ближайших помощников — старпома, замполита, помощника и старшего инженер-механика — командир лодки представил персонально. Задав несколько вопросов офицерам, адмирал довольно лаконично, но четко определил задачи экипажа: «Многие из вас имеют опыт подводной службы на дизельных ПЛ, — заметил Осипенко, — это хорошая основа, но для атомоходов многому еще нужно научиться». Он сделал акцент на решении двуединой задачи: «Первая и главная — овладение новой техникой, которая существенно отличается от прежней. Атомная энергетическая установка требует к себе особого отношения. Знать ее, и знать хорошо, — подчеркнул адмирал, — должен не только командир БЧ-5 или инженеры, управляющие атомным реактором, но и каждый офицер-подводник. Ведь атомная энергетика оказывает свое влияние как на ходовые элементы корабля, так и на быт и всю жизнь экипажа. Она требует особой морально-психологической обстановки на подводной лодке, которая проявляется прежде всего в высоко развитом чувстве ответственности каждого моряка за строгое выполнение требований эксплуатационных инструкций, всех предписанных корабельными расписаниями обязанностей. Что особо важно, — сделав паузу, отметил адмирал, — это соблюдение требований радиационной безопасности, которая стала на атомоходе новым фактором риска наряду с опасностью пожара, проникновением воды или избыточным давлением». По поводу второй задачи Леонид Гаврилович напомнил, что из со-

бранных с разных кораблей и из училищ людей предстоит создать экипаж, тесно сплоченный коллектив, способный понимать друг друга с полуслова, проявлять взаимное уважение и доверие. В этой работе особую роль должны сыграть вместе с командиром политработник, партийная и комсомольская организации. Содержание беседы свидетельствовало, что Л. Г. Осипенко был большим знатоком подводной службы.

Решать «первую составляющую» (этот термин адмирала прочно вошел в обиход, когда экипаж находился в центре) — изучать новую технику — оказалось несколько проще, чем вторую — создать сплоченный экипаж. Сама жизнь в учебном центре, распорядок дня, толковые, хорошо знающие предмет и отлично подготовленные преподаватели — все это способствовало учебе. Офицеры экипажа, молодые инженеры, командиры группы дистанционного управления реактором (КГДУ) — все до одного лейтенанты-выпускники инженерных училищ, имея свежие знания и навыки работы со схемами и чертежами, быстро освоились, включились в учебу и довольно успешно постигали сами науку, помогая старшим товарищам. Командир, старпом, замполит и другие, окончившие учебу 5—6 лет назад, трудились в поте лица — им учеба давалась труднее. Командир подавал пример всему коллективу офицеров. Обсуждая с замполитом и старпомом проблему формирования экипажа, капитан 3 ранга Георгий Алексеевич Слюсарев опирался на свой опыт подводной службы, в ходе которой прошел ступени от штурмана до командира дизель-электрической подводной лодки. Тридцатилетний офицер обладал сильным волевым характером и большой работоспособностью. Одной из главных задач Слюсарев считал создание в экипаже уже в период учебы атмосферы, которая необходима в жизни подводников: взаимное уважение, доброжелательность и безусловное доверие к подчиненным, не позволять грубости, унижения человеческого достоинства.

У подводников традиционно высоко развито чувство ответственности за свою профессиональную подготовку, ибо от действий, поступков каждого нередко зависит судьба всего экипажа. На подводной лодке крепче узы товарищества, чем на других кораблях, значительно короче дистанция между командиром и рядовым подводником. В тесных отсеках лодки каждый находится на виду со своими достоинствами и недостатками. И чем выше нравственные качества подводника, особенно такие как

доброта, отзывчивость, бескорыстие, честность и общительность, тем выше его авторитет у подчиненных и товарищей.

В экипаже К-133, которым командовал Г. А. Слюсарев, в офицерской среде сложилась здоровая обстановка. Младшие офицеры чувствовали твердую руку старших и уважали их не за звезды на погонах, а видели в них преданных подводной службе, более опытных и мудрых сослуживцев. Командир и замполит имели взаимопонимание по всем важным вопросам. Оба считали, например, что офицер должен свою морскую службу расценивать как главное дело жизни.

Определенное беспокойство у командования АПЛ на первых порах вызывали моряки срочной службы. Все они набирались с экипажей боевых частей дизель-электрических подводных лодок Северного флота, многие находились за штатом. А за штатом, как известно, бывают не самые лучшие — те, которых обычно стремятся «сплавить». В результате даже при самом бдительном отношении кадровиков в новый экипаж нередко попадают нерадивые военнослужащие. К тому же после службы в отдаленном гарнизоне среди суровых скал и сопок Заполярья Обнинск с его молодежным населением и благодатной среднерусской природой казался морякам просто раем. Здесь имелось немало соблазнов, и даже самые дисциплинированные испытывали искушения. Молодых людей трудно было удержать в рамках уставных требований, особенно когда они увольнялись в город и были предоставлены самим себе.

С инженер-лейтенантами тоже было немало проблем. Каждый из них представлял собой личность, но их тоже приходилось воспитывать. Иногда после посещения «столбов», как называли единственный в Обнинске ресторан, утром лейтенанты приходили с «тяжелым выхлопом», так именовал подобное состояние корабельный врач старший лейтенант медслужбы Борис Никонов. А после этого какая там эффективность учебы, познание сложнейшей ядерной физики, процессов деления ядра, о которых старательно и весьма доходчиво рассказывал преподаватель Владимир Дорогань?

Тем не менее молодые офицеры, все без исключения, были достойны похвальных слов. Не зря командир Г. А. Слюсарев отмечал, что экипажу крупно повезло на способных, даже талантливых инженеров-управленцев — КГДУ. Среди них наиболее яркой личностью был инженер-лейтенант Ростислав Карата-

ев. Этот немногословный, на вид несколько флегматичный офицер заработал себе бесспорный авторитет среди своих сверстников. Будучи наделенным от природы великолепной памятью, имея довольно большой запас знаний, он быстро постигал сложности физики атомного реактора, а главное — очень смело и грамотно действовал на пульте тренажера.

Не меньше достоинств имели и другие управленцы. Олег Андронов, Геннадий Мироненко, Лев Харьков, Валерий Романович, Петр Смирнов с фанатичной настойчивостью засиживались в учебных кабинетах, спорили до хрипоты, докапывались до самой сути инженерно-технической мысли, на основе которой был создан тот или иной механизм. Все они принадлежали к особой когорте офицеров-инженеров, которые хотя и числились командирами групп, по сути, и групп не имели, у них не было подчиненных. Основным и главным предназначением этих офицеров явилось несение вахты на пульте управления реактором. Вместе с тем, находясь в коллективе, общались с матросами, старшинами и мичманами, по отношению к которым, в силу воинской субординации, были старшими. На стадии обучения в Обнинске их только периодически привлекали к работе с личным составом — для проведения бесед, занятий. Но после того как экипаж принял корабль от промышленности, к решению общекорабельных проблем стали привлекаться все офицеры. Об этом позаботились старший помощник командира капитан 3 ранга Юрий Иванович Черненко и помощник командира капитан-лейтенант Всеволод Борисович Бессонов. Они уточнили обязанности каждого подводника по боевым и повседневным расписаниям. Вовлечение инженер-лейтенантов в активную работу с личным составом, привитие им навыков руководства людьми, формирование командирских качеств стало одной из важных задач командования корабля: все управленцы в перспективе будут назначены командирами отсеков. На их плечи ляжет обязанность управлять личным составом отсека подводной лодки, где расположено огромное число механизмов и общекорабельных коммуникаций. Им придется отвечать за обучение и воспитание подводников, расписанных на боевых постах в соответствии с корабельными расписаниями.

Пока же в учебном центре «управленцам» надлежало досконально разобраться во всех сложностях атомного реактора, механизмах и системах главной энергетической установки подводного атомохода.

Немало внимания подготовке своих подчиненных уделял и стармех, так между собой именуют подводники командира электромеханической боевой части. На К-133 ее возглавлял инженер-капитан 3 ранга Иван Федорович Морозов. Опытный инженер, повидавший на подводных лодках много разных технических диковин, Морозов с восхищением отзывался о технике, которую увидел в Обнинске. Он впоследствии вспоминал: «Именно здесь я впервые ощутил качественный скачок в культуре обслуживания техники. Новая атомная энергетика требовала от нас не только достаточно высокого уровня развития как инженеров, но и качественно новых внешних сторон — взаимоотношения человека с техникой... Не меньшее удивление вызвала и паротурбинная установка. Меня, подводника, имевшего опыт плавания на дизельных подводных лодках разных проектов, поразило резкое увеличение основных параметров всего оборудования энергетической установки атомной подводной лодки. Трудно было сразу представить, что в сравнительно небольшом по размерам реакторе может быть заключена такая колоссальная энергия!..»¹

Позже в учебном центре развернулась активная научно-исследовательская работа по совершенствованию учебного процесса, поиск новых форм и методов обучения и воспитания личного состава.

С 1964 г. обнинский центр перешел на подготовку экипажей АПЛ нового поколения. Для осуществления еще более качественного обучения в центре создавались специальные циклы, которые позволяли поднять уровень подготовки всех специалистов подводных лодок. Во главе циклов тактического направления стали служившие ранее на атомных подводных лодках капитан 1 ранга А. Н. Карпенко, капитан 1 ранга Г. П. Онопко, капитан 1 ранга В. Н. Енин и другие; циклов электромеханического направления — капитан 1 ранга Г. М. Мироненко, капитан 1 ранга Н. Г. Антонов, капитан 1 ранга К. М. Тер-Осипян, капитан 1 ранга И. А. Гарбуз. Направление практической подготовки возглавил капитан 1 ранга Е. П. Бахарев, затем его сменил капитан 1 ранга В. В. Панов.

Вспоминая свою работу в Обнинском учебном центре, Г. М. Мироненко писал авторам:

¹ Из воспоминаний И. Ф. Морозова в письме одному из авторов.

«В УЦ Обнинска я был год преподавателем, еще один — старшим преподавателем, пять лет — начальником цикла управления, боевого использования технических средств и борьбы за живучесть АПЛ. За разработку методики обучения и моделирования аварийных ситуаций с выработкой решений по их локализации в 1986 г. был награжден орденом Красной Звезды. С удовлетворением вспоминаю, что в центре трудились, безусловно, выдающиеся специалисты, которые создали тренажерную базу, далеко опередив свое время... Разработанные и построенные тренажеры по управлению движением корабля под названием “Труд”, оперативные-тактические тренажеры, тренажеры по управлению ядерной энергетической установкой, оружием, техническими средствами, связи и акустики АПЛ явились образцом творческой научной и технической мысли»¹.

В начале 90-х гг. на смену высококвалифицированным, опытнейшим, с большим педагогическим стажем преподавателям пришел новый отряд офицеров непосредственно с флота, имевших большой опыт службы на кораблях, среди которых значительная часть из числа командования, флагманских специалистов соединений и объединений атомных подводных лодок.

В тот период центр перешел к комплексной системе обучения не только личного состава электромеханических боевых частей подводных лодок, а в целом всех специалистов экипажей многоцелевых АПЛ, начиная от кока и кончая командиром корабля.

На всех 16 циклах (факультетах) стали обучать штурманов, ракетчиков, торпедистов, связистов, радиометристов, врачей, химиков-дозиметристов и др.

Программа подготовки вновь сформированных экипажей была рассчитана на полтора года, причем одновременно в центре могло обучаться до 15 экипажей атомоходов². Одним из последних прошел такой полный курс учебы личный состав атомной подводной лодки К-150 («Томск»), вступившей в строй

¹ Контр-адмирал Г. М. Мироненко – выпускник «дзержинки», прошел на атомной ПЛ должности от командира группы дистанционного управления до командира БЧ-5 АПЛ. Завершил службу начальником высшего инженерного училища. Ныне в отставке, активно работает в Совете ветеранов подводников.

² Красная Звезда. 2001. 5 сентября.

в 1996 г. По особой программе в центре обучаются также курсанты военно-морских учебных заведений (институтов).

Созданная за многие годы материально-техническая база учебного центра дает возможность моделировать различные аварийные ситуации, которые могут возникнуть на подводной лодке во время пребывания на боевой службе. Трагедия «Комсомольца», а затем «Курска», естественно, потребовала внесения корректив в подготовку подводников-атомщиков.

Значительно больше времени стало отводиться отработке личного состава и привитию ему практических навыков по борьбе за живучесть технических средств, с поступлением воды внутрь лодки, с возгораниями, а также по использованию спасательных средств.

В учебном центре осуществляется предподходная и межподходная подготовка экипажей атомных подводных лодок. Этот цикл учебы рассчитан на полтора месяца. Так, в феврале 1999 г. перед выходом на боевую службу в Средиземном море прошел предподходную подготовку в Обнинске экипаж К-141 («Курск»).

После завершения боевой службы и возвращения из отпуска подводники направляются в учебный центр, где восстанавливаются практические навыки обслуживания боевой техники по специально разработанной программе.

Обнинский центр активно работает более 40 лет. Ныне он именуется Центром подготовки боевых сил ВМФ имени Л. Г. Осипенко. За это время в нем подготовлено около 500 экипажей. Несколько десятков тысяч подводников прошли здесь учебу, многие из них стали подлинными мастерами военного дела.

Изменения в составе отечественного атомного подводного флота и, в первую очередь, его сокращение, естественно, отразились и на работе учебного центра, штат которого также значительно уменьшился. Тем не менее в 1999 г. через центр прошло примерно полторы тысячи подводников, а в 2000 г. — около 1900¹.

В 1999 г. центр возглавил контр-адмирал Василий Георгиевич Кондаков — подводник, длительное время служивший на атомном флоте, прошедший путь от командира группы до командира дивизии. Под его руководством личный состав Обнинского учебного центра продолжил славные традиции первого

¹ Красная Звезда. 2001. 5 сентября.

командира центра Л. Г. Осипенко и его сподвижников. В настоящее время центр возглавляет контр-адмирал Ю. С. Ребенко.

Подготовка экипажей ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проекта 667 и его модификаций, а затем и проекта 941, а также атомоходов проекта 675 с крылатыми ракетами с 1964 г. осуществлялась в 93-м учебном центре ВМФ, который был создан в городе Палдиски (Эстония), расположенном в 50 километрах от Таллина. Последние пять лет его возглавлял известный подводник Герой Советского Союза контр-адмирал А. В. Ольховиков, командовавший первым ТРПКСН ТК-208 и дивизией атомоходов-«стратегов».

За три без малого десятилетия этот центр превратился в современнейшее учебное заведение. Здесь был оборудован хорошо оснащенный тренировочный комплекс, действовали два реактора, парогенераторная и турбинная установки, расположенные в подземных помещениях. Осуществлялось автоматизированное управление ГЭУ и другими системами атомохода.

Существование в Палдиски учебного центра благотворно сказалось на облике этого небольшого эстонского города: были построены Дом офицеров и Дворец спорта с бассейном, 5—6-этажные гостиницы для экипажей, 82 жилых дома, новая школа, детские сады и магазины.

Учебно-лабораторная база палдиского центра достигла такого уровня, что ежегодно на его тренажерах стали проводиться состязания на лучший корабельный боевой расчет в ВМФ, для чего сюда прилетали подводники с ракетноносцев Северного и Тихоокеанского флотов¹.

Последний экипаж «стратегов» был подготовлен в мае 1992 г., после чего начался спешный (эстонцы торопили!) демонтаж учебной базы. Надо ли говорить, как это происходило и чем закончилось...

Еще один учебный центр — 270-й — был создан на базе Ленинградской АЭС в августе 1968 г. в Сосновом Бору. Его первым начальником был назначен прослуживший многие годы на подводных лодках капитан 1 ранга В. Ф. Кудрявцев. Командир и его подчиненные провели большую работу по строительству учебного корпуса, гостиницы, столовой, оборудованию учебных, жилых и служебных помещений. Центр предназначался

¹ Красная Звезда. 1963. 6 апреля; 1964. 6 апреля.

для подготовки экипажей атомных подводных лодок 2-го и 3-го поколения. Взяв на вооружение опыт работы старейшего обнинского учебного центра, коллектив предпринял усилия по обеспечению качественной учебы подводников, проходивших службу на самых современных отечественных атомоходах. Здесь был создан уникальный тренажер, который представляет собой центральный пост атомной подводной лодки проекта 705 с дополнительным жилым отсеком для личного состава, а также со специальным отсеком для отдыха подводников после вахты. В нем имеются сауна, бассейн и помещение для физических упражнений. Данный комплекс рассчитан на десятисуточную программу работы экипажа в автономном режиме. Это позволяет создать почти реальную обстановку, в какой пришлось бы действовать подводникам корабля этого проекта во время выполнения боевых задач в океане.

Кроме того, для отработки курсовых задач в обстановке, приближенной к боевой, тренажер позволяет отрабатывать торпедную стрельбу и обеспечивает моделирование вероятного противника, за которым можно наблюдать в перископ.

Инициатором строительства уникального тренажера был начальник центра капитан 1 ранга Виктор Федорович Кудрявцев. В создании этого тренажера активное участие принял его заместитель — капитан 1 ранга Евгений Николаевич Гринчик — бывший командир одной из первых атомных подводных лодок, совершивший много боевых служб, в том числе в роли второго командира на подводной лодке К-133 во время кругосветного похода отряда отечественных подводных лодок в 1966 г. Немало сил в создание тренажера вложили капитан 1 ранга инженер Н. Н. Федоров и известный на флоте штурман-подводник капитан 1 ранга О. С. Певцов, участник похода к Северному полюсу на К-3.

Наиболее активно и напряженно стал работать центр с 1979 г., когда пришлось обучать экипажи не только подводных лодок проекта 705, построенных в Ленинграде и Северодвинске, но и инженеров-управленцев атомного ракетного крейсера «Киров» (ныне — «Адмирал Ушаков»).

Здесь проходил обучение и экипаж АПЛ «Комсомолец» проекта 685, судьба которого сложилась трагически. В этот период руководил учебным центром инженер-контр-адмирал Э. Ф. Зенкевич — человек, прошедший большую и сложную службу на

крупном объединении атомных подводных ракетоносцев Северного флота в должности заместителя командующего объединением по электромеханической части.

Нельзя не заметить, что руководителями учебных центров назначались, как правило, опытные адмиралы, имеющие практику службы на атомных ПЛ. В октябре 1988 г. командиром центра в Сосновом Бору был назначен контр-адмирал Владимир Георгиевич Лебедев. Этот высокообразованный офицер прошел хорошую подводную службу на лодках, в том числе атомных, и на ответственных штабных должностях. При нем в центре проходили подготовку экипажи проектов 945, 945А, 945Б, а также подводных ракетоносцев проектов 949 и 949А. В то же время здесь обучались курсанты — выпускники высших инженерных училищ Военно-Морского Флота.

Наряду с повышением качества подготовки подводников офицерскому составу и командованию центра пришлось уделить немало внимания благоустройству территории части, обустройству городка, приданию территории сосново-паркового пейзажа. Офицеры центра также участвовали в составе группы учебных НИИ атомной электростанции в работе по обследованию состояния хранения отработавших радиоактивных элементов на Тихоокеанском и Северном флотах. Ряд из них за эту работу удостоились государственных наград.

Руководство центра проявляло постоянную заботу о внедрении в учебный процесс радиоэлектронных средств, новинок компьютерной техники.

На базе компьютеров создан новый тренажер «Атака», который позволяет решать учебно-боевые задачи и упражнения. Дважды в году между экипажами проводится состязание на приз главнокомандующего ВМФ по выполнению учебных и боевых упражнений.

На базе кронштадтской бригады подводных лодок в кабинете живучести проводились тренировки экипажей по борьбе с огнем, водой и паром. Позже, когда в 1994 г. был расформирован Палдиский учебный центр, личному составу, руководству и офицерам 270-го учебного центра в Сосновом Бору пришлось принять участие в большой и сложной работе по демонтажу весьма ценного оборудования, которое использовалось в качестве учебно-методической базы, и размещению тренажеров на новом месте.

В 1991 г. в командование учебным центром вступил контр-адмирал Владимир Арифулович Бедердинов. С его участием в центре продолжилась работа по компьютеризации учебного процесса и усовершенствованию штатной структуры.

Оценивая роль и место учебных центров — 16-го в Обнинске и 270-го в Сосновом Бору, — можно без преувеличения сказать, что они играли и играют весьма важную роль в профессиональной боевой подготовке военных моряков атомного подводного флота. Эти центры являются, как говорят на флоте, правофланговыми, ведущими учебными заведениями, где закладывается и формируется высокий профессионализм офицеров, мичманов, старшин и матросов подводных атомоходов. Они стали подлинной школой боевого мастерства.

Рассматривая проблемы профессиональной подготовки подводников, нельзя не отметить значительный вклад в это важное дело командования соединений и объединений атомных подводных лодок Северного и Тихоокеанского флотов. Здесь осуществляется предподходовая и межподходовая подготовка экипажей. Практически в каждом соединении имеются специальные учебные центры и кабинеты с действующими макетами и мнемосхемами. Созданы также тактические тренажеры, на которых отрабатываются корабельные боевые расчеты, проводится подготовка к учебным ракетным и торпедным стрельбам.

Так, например, тренажер «Атака» позволял корабельному боевому расчету представить с учетом различной тактической обстановки реальную картину боя, производить необходимые расчеты для атаки и выполнять ее.

Затем им на смену пришли новые тренажеры, сконструированные и смонтированные талантливыми флотскими умельцами. Один из таких комплексных тактических тренажеров вошел в строй на флотилии подводных лодок Северного флота в конце 1996 г. и получил название «Западная Лица».

«Работая на таком компьютеризированном тренажере, командир АПЛ видел рисунок боя, применяемые противником тактические приемы, акустики различали и классифицировали шумы кораблей, командиры минно-торпедной и ракетной боевых частей использовали, в зависимости от обстановки, то или иное оружие. Одновременно на тренажере могли заниматься два корабельных боевых расчета.

Приезжали к соседям потренироваться и офицеры других флотских соединений. Проводились здесь и компьютерные “баталии”»¹.

Сложившаяся в отечественном ВМФ система подготовки кадров обеспечивала достаточно высокий уровень обучения и воспитания командного, старшинского и рядового состава экипажей атомных подводных лодок, которые успешно решали учебно-боевые задачи.

В последние годы в системе военно-морского образования произошли существенные изменения, которые серьезно отразились, как нам кажется, на престиже флотских вузов. Начало перестройки системы высшего образования в стране положил Закон РФ «Об образовании», принятый в 1992 г. и ныне действующий в редакции, одобренной Советом федерации 7 августа 1996 г. как Федеральный закон «О высшем и послевузовском профессиональном образовании». В соответствии с последним действуют два вида военно-морских образовательных учреждения: академия и институты. Следует признать, что преобразование военно-морских училищ в военно-морские институты и сопровождавшие перестройку объединения и сокращения отрицательно сказались на уровне подготовки офицерских кадров для флота, хотя, как говорится, «баланс подводить еще рано». Тем более что, как показывает жизнь, перестроечный «зуд» в стране еще окончательно не прошел. Следует ожидать, что перестройка может коснуться и Военно-морской академии имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, а это неизбежно отразится на состоянии научных и педагогических кадров, на развитии военно-морской науки, в целом на уровне боеготовности и боеспособности российского Военно-Морского Флота, и значит — на безопасности страны.

¹ Красная Звезда. 1999. 18 февраля.

ПЕРВЫЕ МИЛИ В ГЛУБИНАХ ОКЕАНА



Созданные на заводе новенькие подводные атомоходы начали плавать, совершать первые мили в период заводских и государственных испытаний.

В ходе испытаний, как известно, идет тщательная проверка всех механизмов и систем корабля, его тактико-технических характеристик, насколько они соответствуют тому, что требуется флоту для решения его задач. На выходах в море испытывается главная энергетическая установка, проверяются мореходные и маневренные качества при плавании в подводном и надводном положениях. Для экипажа построенного корабля этот период имеет весьма важное значение: моряки-подводники впервые соприкасаются с новой техникой и оружием, с которыми им вскоре предстоит иметь дело во время службы на атомоходе. Конечно, в период испытаний, когда корабль еще не передан флоту, за работу механизмов отвечают специалисты завода, но рядом с ними находятся и члены экипажа, а после нескольких выходов в море специалисты завода охотно доверяют морякам нести вахту, которые действуют на своих постах с большим удовольствием. Нередко во время испытаний роль сдаточного капитана выполнял командир лодки, и это находило одобрение со стороны руководства завода, которое хорошо знало, что командирами новых кораблей назначаются, как правило, опытные моряки, которые не допустят ошибки. Так оно и было. Вспоминаая

в беседе с авторами тот период своей службы, бывший командир К-5, одной из первых советских АПЛ проекта 627А, вице-адмирал в отставке В. С. Салов рассказывал: «Когда мы вышли на заводские, а потом на государственные испытания, мне пришлось, по существу, быть сдаточным капитаном. Отвечая за безопасность плавания, я постоянно находился либо в центральном посту, либо на мостике. Однажды, когда мы проверяли работу системы РКП¹ и шли под перископом, я оставил в центральном посту одного из ответственных сдатчиков и вышел во 2-й отсек выпить стакан чаю. Там вдруг услышал над головой ритмичный звук работающего двигателя. Выскочил в центральный, подбежал к перископу, развернул немного и увидел совсем рядом рыбацкую шаланду, идущую почти на нас. Срочно дал команду изменить курс. Таким образом удалось предотвратить удар по выдвижным устройствам»².

Во время испытаний были выходы из строя отдельных узлов и механизмов, случались и аварийные ситуации. Многие выявленные недоработки и неполадки устранялись специалистами завода еще в море, а некоторые — при возвращении к стенке завода.

Больше всего неприятностей на первых проектах атомных лодок приносили неполадки в работе главной энергетической установки (ГЭУ). Слабым звеном ГЭУ оказались конструктивные недостатки парогенераторов — устройств, в которых происходил теплообмен первого и второго контуров.

Разогретая от тепловыделяющих элементов реактора вода отдает в парогенераторе тепловую энергию воде второго контура, который дает пар на турбины.

Проектировщик парогенераторов — главный конструктор Г. А. Гасанов в качестве металла для змеевиков посчитал необходимым использовать нержавеющую сталь высокого качества, полагая, что она будет менее подвержена воздействию радиоактивных веществ. Однако оказалось, что металл этот не выдерживал высоких напряжений. В змеевиках появлялись микротрещины, и вода первого, радиоактивного контура попадала во

¹ РКП — работа компрессора под водой. При этом выдвижное устройство позволяет ПЛ, находящейся на перископной глубине, пополнять запас воздуха высокого давления.

² Из беседы с В. С. Саловым 18 марта 2002 г.

второй, а оттуда вместе с паром — в турбины, которые не имели радиационной защиты. В этом случае личный состав турбинного отсека получал радиоактивное облучение.

Руководство ВМФ, ученые страны, инженеры-проектировщики искали пути устранения недостатков, но все же лодки плавали, решали учебно-боевые задачи, борясь с неисправностями.

Участники освоения отечественных атомных подводных лодок первых проектов хорошо знают, как много внимания уделял главнокомандующий Военно-Морским Флотом С. Г. Горшков устранению слабых узлов в первых атомоходах. Им памяты совещания, проведенные на соединении ПЛ с участием инженеров, проектировщиков и представителей Академии наук.

О несовершенстве парогенераторов для атомных подводных лодок речь шла еще в ноябре 1958 г. на техническом совещании, проведенном Государственным Комитетом по судостроению. Однако тогда реальных шагов по их доработке предпринято не было. И только в феврале 1961 г., после нескольких аварий было принято постановление ЦК КПСС и СМ СССР о повышении надежности механизмов и оборудования подводных лодок со специальными энергетическими установками. В том же году главный конструктор парогенераторов Г. А. Гасанов приступил к испытаниям парогенератора, выполненного из титановых сплавов.

Флагманский инженер-механик, заместитель командующего флотилией по электромеханической части капитан 1 ранга инженер М. М. Будаев отмечал, что в 1962 г. более половины выходов в море были сорваны из-за неисправности атомной энергетической установки по причине течи парогенераторов и трубопроводов. Однако, заметил М. М. Будаев, уже со второй половины 1961 г. наметился определенный перелом — число аварий уменьшилось. Бригады специалистов завода-строителя выполнили необходимые доработки ненадежных узлов¹.

Проблеме освоения атомных ПЛ уделял немало внимания и командующий Северным флотом адмирал А. Т. Чабаненко. Известно, что именно подводникам Северного флота было предначертано судьбой первыми в отечественном флоте осваивать атомные подводные лодки. Здесь новые, только что принятые

¹ См.: Касатонов И. Флот выходит в океан. СПб., 1995. С. 258.

от завода, атомоходы проходили первые мили, проверялись в глубинах океана.

Андрей Трофимович Чабаненко — сам опытный подводник, в годы войны командовал бригадой подводных лодок Тихоокеанского флота. Командуя Северным флотом с 1952 г., он хорошо понимал значение внедрения атомной энергетики на новых кораблях. А потом стремился сам глубоко проникнуть во все проблемы, связанные с освоением новой боевой техники. Он часто приезжал в Западную Лицу, где создавалась база для соединения атомных подводных лодок, встречался с экипажами. Часами командующий находился в отсеках, терпеливо и внимательно выслушивал каждого специалиста, расспрашивал об устройстве тех или иных энергетических узлов атомоходов. Он неоднократно выходил в море на атомных ПЛ.

В 1962 г., когда К-8 совершала первый пробный исследовательский поход под паковый лед, Чабаненко вышел на ней в море. На этой же лодке он планировал совершить плавание к Северному полюсу, но поход сорвался из-за аварии ГЭУ.

Чабаненко не был противником атомных подводных лодок, «малOVEROM», каким его пытались представить некоторые московские руководители, просто он был меньшим дипломатом, чем главком ВМФ, у которого отношения с промышленностью отличались редкой дипломатичностью. Как отмечали его сподвижники, С. Г. Горшков не делал каких-либо публичных критических высказываний в адрес корабелов. Чабаненко же высказывал неудовлетворенность качеством первых лодок и той торопливостью, с какой их принимали от промышленности.

Бывший командир К-5 В. С. Салов вспомнил о не очень приятном разговоре с А. Т. Чабаненко, который произошел в Северодвинске. Командующий упрекнул Владимира Семеновича в том, что он проявил мягкотелость, подписав акт приемки от промышленности корабля, который имел много замечаний. «Мои объяснения, что акт подписан по прямому указанию главкома ВМФ ни в коей мере Чабаненко не удовлетворили».

И все-таки, имея определенные, даже существенные недостатки, атомоходы осваивались экипажами, вступали в состав боевых единиц Военно-Морского Флота. Так, например, первенец советского атомного флота К-3 в период испытаний и опытной эксплуатации прошел 13 182 мили, проведя в море 1476 часов — 61,5 суток.

Наибольшая наплаванность среди первых атомных подводных лодок в период заводских и государственных испытаний приходится на К-5 (командир — капитан 2 ранга В. С. Салов) — пройдено 5562 мили, из них под водой — 3052 мили, и на К-19 (командир — капитан 2 ранга Н. В. Затеев), прошедшую 6273 мили, в том числе под водой — 2800 миль.

Подводный атомный ракетоносец К-33 проекта 658 (командир — капитан 2 ранга В. В. Юшков) к концу 1961 г., то есть за период чуть больше года после вступления в строй, оставил за кормой 5,5 тыс. миль, из них 4,5 тыс. миль под водой¹.

Первые мили на Тихоокеанском флоте совершил атомный подводный ракетоносец К-45 проекта 659. Спущенный на воду 12 мая 1960 г., осенью, после ввода атомных энергетических установок, этот атомоход своим ходом перешел из Комсомольска-на-Амуре к месту постоянного базирования в б. Павловского. За время перехода К-45, используя атомную энергетическую установку, прошел 726 миль за 48 часов при средней скорости 14,6 узла.

Участник этих событий капитан 1 ранга в отставке, доктор технических наук Р. И. Калинин, служивший на К-45 командиром группы дистанционного управления ядерным реактором, вспоминает: «Моряки многих рыболовецких судов с удивлением наблюдали за ПЛ, длительно идущей в надводном положении с такой высокой скоростью без привычного шума дизелей. Несколько раз капитаны встречных судов по связи рекомендовали командиру “пожалеть аккумуляторную батарею”. Они и представить себе не могли, что на ПЛ работает атомная энергетика!

После этого перехода были длительные комплексные и государственные испытания, самые продолжительные из всех испытаний других АПЛ первого и последующих поколений. За почти 7 месяцев испытаний было пройдено 2569 миль в подводном положении. За тот же период было проведено 3 глубоководных погружения, произведено 13 стартов крылатых ракет. Первым экипажем К-45 командовал капитан 3 ранга Виктор Григорьевич Бельшев, БЧ-5 возглавлял Иван Ефимович Бригида. Весь офицерский состав БЧ-5 этого корабля (17 офице-

¹ Подсчитано авторами по таблице: Костев Г. Г. Военно-Морской Флот страны (1945–1995). Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 117.

ров-инженеров) впервые был сформирован из офицеров первого выпуска инженеров-атомщиков ВВМИОЛУ имени Ф. Э. Дзержинского и Севастопольского ВВМИУ. Среди них были Ю. Глебов, К. Зубарев, Р. Калинин, В. Крюков, Э. Меньков и другие.

Руководство страны и командование ВМФ уделяло большое внимание созданию и освоению первой АПЛ на Тихоокеанском флоте. Только за один год (с августа 1960 по август 1961 г.) на корабле много раз побывали Д. Ф. Устинов, маршал Ф. И. Голиков, главком ВМФ С. Г. Горшков, командующий ТОФ адмирал В. А. Фокин, а также министр судостроительной промышленности Б. Е. Бутома.

Вскоре после вхождения в состав ВМФ первой АПЛ ТОФ (31.03.59 г.) были переданы флоту другие АПЛ этого проекта (К-59, К-66, К-122, К-151), а также первые АПЛ проекта 675».

Первые выходы в море по планам боевой подготовки атомные подводные лодки, принятые в состав Северного флота, стали совершать начиная с декабря 1959 г. Прибыв в Западную Лицу, экипажи К-3, К-5 и К-8 разместились на плавбазах. В это время штаб бригады обитал в финском домике, там же находилась санчасть. Этот домик назывался домиком академика Александрова. Здесь он останавливался, осматривая будущую базу для АПЛ.

Позже пришли другие лодки.

Будни первопроходцев

В 1960 г. К-8 (командир — капитан 2 ранга В. П. Шумаков), выполняя задачи боевой подготовки, совершила 5 выходов в море, во время которых отрабатывались приемы обнаружения разводий во льдах. Как рассказывает бывший штурман К-8 Ю. А. Портнов, после сдачи курсовых задач и пробных выходов подо льды Арктики экипаж стал готовиться к штурму полярных глубин.

На лодке было укреплено ограждение рубки, установлены вторые комплекты эхолотов и эхоледомеров, получены два дополнительных гироазимута. Во время пробных выходов под лед отрабатывали определение места астрономическим методом, с использованием теодолита и секстана.

За несколько недель до похода, который готовился под большим секретом, в целях разведки ледовой обстановки командир АПЛ и штурман вылетели на самолете и обследовали район предстоящего плавания. Позже совершили повторный вылет. Как конфиденциально сообщили командиру, в этом походе к полюсу на К-8 планировалось участие командующего флотом. Однако на одном из контрольных выходов во время полного хода произошла авария ГЭУ, и лодка вынуждена была вернуться в базу¹.

Много миль прошла К-21, которой командовал капитан 2 ранга В. Н. Чернавин. Эта лодка унаследовала традиции и Краснознаменный военно-морской флаг крейсерской дизель-электрической ПЛ К-21 военных лет.

С 29 марта по 7 апреля 1962 г. она участвовала в тактическом учении Северного флота, а 16 апреля вновь отправилась в поход, на этот раз под полярные льды. За 8 суток плавания К-21 прошла почти 2,5 тыс. миль. В том числе подо льдом — 1719 миль. На К-21 отрабатывалась тактика подледного плавания, методика всплытия в полыньях и разводьях. В том же году состоялся новый арктический поход К-21 с целью изучения возможности создания в паковом льду полыньи с помощью торпед.

Начиная с 1960 г. атомные подводные лодки стали систематически привлекаться к участию во флотских учениях. Первой в одном из таких учений участвовала К-14, вступившая в состав Северного флота в декабре 1959 г. Это было оперативно-стратегическое командно-штабное учение (КШУ) «Метеор» трех флотов (Северного, Балтийского и Черноморского), проведенное в августе 1960 г. на акватории Северной и Центральной Атлантики, Средиземного, Черного, Балтийского и Каспийского морей.

Ракетносец проекта 658 К-19 под командованием капитана 2 ранга Н. В. Затеева в 1961 г. принял участие в учениях Северного флота. Маневрируя в районах Северной Атлантики, лодка по плану заходила под лед, а после выхода из подо льда должна была выполнить ракетную стрельбу. Но 4 июня 1961 г. на «К-19» произошла авария ГЭУ. Это была одна из первых серьезных аварий главной энергетической установки атомного

¹ См.: Подводный флот. № 7. 2001. С. 31.

подводного ракетноносца, связанная с гибелью нескольких членов экипажа.

В апреле 1962 г. К-52 проекта 627А под командованием капитана 2 ранга В. П. Рыкова после успешной сдачи задач боевой подготовки совершила поход под паковый лед в районе между Землей Франца-Иосифа и островом Шпицберген до широты 84⁰. На борту находился командующий Северным флотом адмирал А. Т. Чабаненко. Маневрируя в районе, К-52 неоднократно всплывала в полыньях без хода методом порционной подачи воздуха высокого давления в цистерны главного балласта средней группы. В мае-июне она 14 суток плавала в Северной Атлантике, выполняя задачи на флотских учениях. Всего в 1962 г. К-52 совершила 5 походов для решения ряда оперативно-тактических задач¹.

Вскоре атомные подводные лодки стали привлекаться к разведке сил и средств вероятного противника, осуществлению слежения за подводными лодками. В апреле 1962 г. атомная подводная лодка проекта 627А К-11 под командованием капитана 2 ранга Ю. Н. Калашникова впервые обнаружила иностранную подводную лодку и осуществляла за ней слежение около часа. Второй раз Ю. Н. Калашников поддерживал контакт с иностранной ПЛ 28 июня того же года в течение 1 часа 15 минут².

В 1962 г. в составе Северного флота было 5 ракетных атомных подводных лодок проектов 658 с баллистическими ракетами и проекта 675 — с крылатыми, а также 8 торпедных АПЛ проекта 627А.

Все эти лодки базировались в Западной Лице, где была сформирована 1-я флотилия — первое объединение советских атомных подводных лодок.

Процесс формирования флотилии начался в марте 1959 г. Тогда на базе 150-го дивизиона опытных кораблей в губе Западная Лица была сначала сформирована 206-я отдельная бригада подводных лодок флотского подчинения. В ее состав в тот период (1959—1960 гг.) вошли крейсерские атомные подводные лодки проекта 627А К-3, К-5, К-8, К-14, К-52. В связи с интенсивной постройкой и поступлением новых кораблей 206-я ОБПЛ

¹ См.: Подводный флот. № 7. 2001. С. 31.

² См.: Касатонов И. Флот выходит в океан. СПб., 1995. С. 258.

в июле 1961 г. была преобразована в 1-ю флотилию атомных подводных лодок, состоявшую из двух дивизий: 3-й (командир — капитан 1 ранга В. П. Маслов) и 31-й (командир — капитан 1 ранга А. И. Сорокин). В состав 3-й дивизии входили атомные торпедные ПЛ проекта 627А, в 31-ю дивизию — ракетные атомоходы проекта 658. Командующим флотилией назначен опытный подводник — контр-адмирал А. И. Петелин.

Первым соединением атомных подводных лодок на Тихоокеанском флоте стала 26-я дивизия в бухте Павловского, куда в октябре 1960 г. прибыла первая атомная подводная лодка, вооруженная крылатыми ракетами, — К-45. В последующем в ее составе было пять АПЛ проекта 659¹.

В начале 60-х гг. на каждой из дивизий АПЛ были созданы по одному резервному экипажу. Они предназначались для того, чтобы в случае необходимости принять лодку от основного экипажа и выйти на ней в море.

Когда начались «автономки», а затем и регулярная боевая служба, почти каждый корабль, находившийся в первой линии², имел второй экипаж, который, по замыслу Оргмобуправления ГШ ВМФ, должен был обладать таким же уровнем боевой подготовки, что и первый. Однако в реальной жизни это получалось далеко не всегда. Второй экипаж чаще привлекался к хозяйственным и гарнизонным работам, а порой «оголялся», когда из его состава забирали специалистов на корабли, которые по той или иной причине испытывали недостаток в людях перед отправкой в поход.

В соединения АПЛ быстро поступили новые атомоходы. 3-я дивизия продолжала пополняться торпедными атомоходами проекта 627А. К концу 1964 г. в ее составе было 13 атомных лодок и четыре вторых экипажа. Не менее быстро увеличивалась численность атомных подводных ракетноносцев в 31-й дивизии. К 1964 г. в ее составе было около десятка кораблей проектов 658 и 658А. В этом же году дивизия передислоцировалась в Сайда-Губу и включилась в состав 12-й эскадры. Эта эскадра

¹ Костев Г. Г. Военно-Морской Флот страны (1945–1995). СПб., 1999. С. 117.

² В первой линии числились корабли, отработавшие курсовые задачи боевой подготовки, готовые к выполнению всех задач (в том числе и боевых), свойственных этому классу кораблей.

была образована в июне 1961 г. и имела в своем составе две дивизии, 16-ю и 18-ю, состоявшие из дизель-электрических ракетоносцев проекта 629.

С передислокацией 31-й дивизии в составе эскадры появились атомные подводные ракетоносцы. Командовал 12-й эскадрой контр-адмирал Г. Л. Неволин¹. Позже на базе эскадры была образована 3-я флотилия стратегических подводных ракетоносцев.

Офицеры штабов флотилии, эскадры и дивизии уделяли большое внимание работе с командирами и офицерами атомных подводных лодок. Они регулярно выходили в море на отработку учебно-боевых задач, оказывали помощь в изучении гидрометеорологических условий в полигонах боевой подготовки, а также навигационной специфики района базирования и операционной зоны Северного флота.

За первые восемь лет своего существования 3-я и 31-я дивизии атомных подводных лодок прошли сложный путь формирования, становления и развития. Они стали подлинной школой ратного мастерства для нескольких поколений подводников.

Командные кадры, подготовленные на этих соединениях, стали фундаментом для создания системы подготовки и обучения новых экипажей атомных подводных лодок. Так, например, в 3-й дивизии к 1962—1963 гг. все корабли и вторые экипажи отработали полный курс боевой подготовки и стали перволинейными. В этой связи перед экипажами атомных подводных лодок 3-й дивизии стали ставиться задачи по освоению Арктического бассейна Северного Ледовитого океана и плаванию на полную автономность в различные районы Атлантики с целью ведения разведки деятельности военно-морских сил вероятного противника.

Прибывшие из Северодвинска в состав 3-й дивизии в конце 1962 г. две атомные подводные лодки проекта 627А — К-133 и К-181 — интенсивно отработывали учебно-боевые задачи в полигонах боевой подготовки, выполняли учебные торпедные стрельбы и другие упражнения.

Экипажи обеих АПЛ размещались на одной плавбазе «ПБ-82». Между двумя коллективами сложились дружеские отношения, их роднило общее — морская судьба. В том же 1963 г. оба

¹ См.: Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 143, 144.

корабля стали своего рода первооткрывателями в жизни атомного флота.

Под командованием капитана 2 ранга Ю. А. Сысова К-181 стала первым советским подводным кораблем, всплывшим в географической точке Северного полюса, а подводная лодка К-133 под командованием капитана 2 ранга Г. А. Слюсарева первой пересекла экватор и совершила плавание на полную автономность.

Расскажем более подробно о жизни, службе и деятельности личного состава этих атомоходов.

В южные широты

Первой отправилась в длительное плавание в южные широты, ранее неосвоенные отечественными подводными атомоходами, К-133. Экипажу предстояло провести большую работу по проверке главной энергетической установки и других механизмов в условиях, когда температура заборной воды значительно выше, чем в северной части Атлантики. Кроме того, не менее важной целью похода было обеспечение испытаний новой гидроакустической станции для подводных лодок, созданной отечественными инженерами.

Задолго до выхода в море командир К-133 Г. А. Слюсарев был вызван в Ленинград для согласования с учеными НИИ всех вопросов, связанных с предстоящим испытанием новой ГАС.

Учитывая длительность предстоящего похода, экипаж стал тщательно готовиться, еще не зная ни времени выхода, ни сроков возвращения. Требование сохранения военной тайны строго соблюдалось, поэтому кроме штурмана и командования корабля никто не знал о подлинных целях похода и районе плавания. Готовились, как было объявлено: «на полную автономность».

Подготовка к походу кроме хлопотливой и трудоемкой работы по загрузке продовольствия, горюче-смазочных материалов, боекомплекта, различных запасных деталей (кратко именуемых ЗиПом) предусматривала проверку состояния корпуса, винтов, всех заборных систем и устройств, а это требовало постановки атомохода в док.

Во время доковых работ всем специалистам боевых частей было что проверить: штурманской службе — приемники эхолотов, лаги, рулевые устройства, якоря с якорь-цепями; радиотех-

нической службе — гидроакустику; электромеханической боевой части — забортные отверстия, кингстоны, состояние винтов, корпуса атомохода.

В один из дней инженер-механик корабля Иван Морозов и боцман Анатолий Гордеев доложили командиру: «Товарищ командир, сейчас вырезан автогеном лаз в легком корпусе. Можно осмотреть тяги кормовых горизонтальных рулей. Не желаете взглянуть?» «А что там?» — насторожился Слюсарев. «Дело серьезное, товарищ командир. Хорошо, что мы вскрыли лаз, иначе могли бы, как “Трешер”, нырнуть в бездну», — возбужденным голосом сказал Морозов... «Да, вовремя проверили тяги», — впоследствии вспоминал Слюсарев, пояснив, что на каждый горизонтальный руль правого и левого борта идут две тяги, которые соединены муфтой. Одна из муфт на тяге правого борта, как выяснилось, не была зафиксирована стопором и держалась на одной нитке резьбы. Две-три манипуляции, и тяга могла отсоединиться. Самое неприятное, что эту неисправность нигде кроме дока не устранишь, а в море на скорости с ней можно действительно повторить судьбу «Трешера». Гибель новейшей американской атомной подводной лодки была в то время у подводников, как говорят, на устах.

В годы «холодной войны» советские моряки внимательно следили за тем, как наращивали свою боевую мощь американские военно-морские силы. Особое беспокойство у советского командования вызывало возрастание в США численности атомных подводных лодок, которые осваивали районы арктической зоны Советского Союза, плавали подо льдом. Подводная лодка «Трешер» воплотила в себе все достижения американского кораблестроения. Предназначенная для борьбы с подводными лодками-ракетоносцами, она обладала большими подводной скоростью, глубиной погружения и бесшумностью, на ней были установлены новейшие по тем временам гидроакустика и оружие. «Трешер» вступила в строй 3 августа 1961 г.

В течение 1962 г. на подводной лодке проводились испытания, которые проходили не совсем гладко в связи с множеством неполадок.

10 апреля 1963 г. во время глубоководного погружения этот современный атомоход потерпел катастрофу. Очевидно, АПЛ «Трешер» провалилась на глубину, превышающую расчетную, и была раздавлена гигантским давлением воды на глубине более

2 тыс. м. Об истинной причине гибели специально созданная комиссия не сообщила. Могли быть и потеря хода, были, возможно, ошибки кого-то из членов экипажа, дефекты в строительстве. Океан хранит тайну.

При подготовке атомной подводной лодки К-133 к плаванию на полную автономность обстоятельно изучались различные аварийные ситуации не только на отечественных подводных лодках, но и зарубежных. Не осталось без внимания и происшествие с «Трешером». Опасность провалиться на глубину, превышающую расчетную, реальна для любого подводного атомохода. В отличие от дизельных подводных лодок, которые в подводном положении обычно плавают с небольшой скоростью, атомоход, имея огромный запас энергии, развивает скорость 20—30 узлов. Это создает опасную предпосылку «провалиться» на большую глубину по оплошности рулевого-горизонтальщика или из-за неисправности рулевого устройства. Нетрудно подсчитать, что, находясь, скажем, на глубине 100—150 м, атомоход, идущий со скоростью 25—30 узлов, за 30 секунд, необходимых для принятия решения управляющим кораблем, может проскочить расчетную предельную глубину, и тогда последствия будут катастрофическими.

Усиленная подготовка к длительному плаванию К-133 подошла к концу, но точная дата начала похода оставалась пока в секрете.

И вот долгожданный день 28 июля наступил — это воскресный праздничный день. Позади береговая суэта. Солнечный июльский день 1963 г. по-заполярному был ветреным и прохладным. На плавбазах и подводных лодках в честь праздника — Дня Военно-Морского Флота — подняты флаги расцветивания, а на лодке Слюсарева все обстояло буднично, по-деловому. В этот день экипаж К-133 выходил в море. На причале провожающие — офицеры штаба флотилии и дивизии. Рослая фигура командира дивизии выделялась среди других офицеров, стоявших на плавпричале, он отправлялся в этот поход, считая его очень важным. Попрощавшись с остававшимися на берегу, комдив козырнул и направился на лодку. Приняв доклад командира, кратко бросил: «Все! Действуйте!»

Отзвенели колокола громкого боя, призвав личный состав занять места для съемки со швартовых, Слюсарев отдал команды в центральный пост. Лодка вздрогнула от мощных толчков винтов и медленно стала отходить, взяв курс на выход из базы.

Наверное, каждый моряк, убывая в дальнейшее плавание, испытывает волнение, чувство определенной грусти и вместе с тем душевного подъема. На весь период плавания запоминаются пейзажи бухты, родной земли. Настроение моряков приподнятое, все довольны, что наконец-то оторвались от земных забот, которые в период подготовки к походу достигают своего апогея.

На тесном мостике подводного атомохода, маневрировавшего в узком извилистом фарватере губы Западная Лица, — немногословное командование: у пульта «Каштана»¹ на связи — командир корабля Георгий Слюсарев, рядом — командир 3-й дивизии капитан 1 ранга Владимир Петрович Маслов, здесь же сигнальщик Федор Малов, а чуть поодаль — штурман Владимир Клепиков.

До точки погружения — несколько десятков миль. Пока еще можно подышать свежим морским воздухом, а кому-то затянуться терпким дымком сигареты...

«По местам, стоять к погружению!» — сигнал с мостика встрепенул экипаж. Каждый знает свои обязанности, очень быстро и точно выполняет все операции. Хлопнула закрываемая крышка рубочного люка, командир последним спустился по трапу в центральный пост. Лодка погрузилась на заданную глубину. Теперь жизнь экипажа пойдет по подводному распорядку. Только командир или вахтенный офицер будут периодически видеть поверхность океана в перископ. Это случится, когда потребуется передать радиосигнал на берег или уточнить место, а лодка будет в готовности быстро нырнуть в глубину при первой же опасности обнаружения.

Сообщение с берегом прервано. Настало время открыть тайну, которая скрывалась от всех — объявить задачи похода и сроки возвращения, разъяснить особенности маршрута и районов плавания. Кораблю предстояло осуществить скрытный переход за экватор, встретиться там с двумя научно-исследовательскими судами и обеспечить испытание новейшей гидроакустической станции. Кроме того, экипажу поставлена задача проверить работу механизмов, условия обитаемости и в целом способность корабля решать свойственные ему задачи в тропической зоне океана.

¹ Система громкоговорящей связи отсеков с командным пунктом АПЛ.

Теперь-то всем стало ясно, что К-133 предстояло первой из советских атомоходов проекта 627А совершить плавание в южные широты за экватор, а конкретно — к африканским берегам в Гвинейский залив. Большая честь для экипажа! Подводники ликуют! Пересечение экватора — важное и весьма почетное событие в жизни каждого моряка, на каком бы флоте он ни служил. Сообщение об этом вызвало у экипажа бурю восторга и радости. Кто из моряков, тем более молодых, 20-летних парней не мечтал об этом? Но постепенно оживление и восторги утихли. Началась повседневная подводная жизнь с ее однообразием: вахты, тренировки на боевых постах, хозяйственные работы, без дня и ночи¹, привычных для каждого человека. В первые дни не все шло в нормальном походном ритме. Некоторое неудобство подводники испытывали от присутствия на борту прикомандированных лиц: группы инженеров-акустиков, которым надлежало участвовать в испытаниях аппаратуры при совместной работе с научно-исследовательскими судами, группы связистов, офицеров штаба. Штатные места на подводной лодке предусмотрены только для членов экипажа. А потому старпому капитану 3 ранга Марату Яблокову и помощнику командира капитан-лейтенанту Всеволоду Бессонову пришлось проявить немало изобретательности, чтобы всех удобно разместить.

Подводя итог очередного дня, штурман доложил командиру: «Пройдено 980 миль, глубина — 100 м, под килем — 1500 м, скорость — 15 узлов. Входим в проливную зону».

Жизнь в прочном корпусе вошла в нормальный подводный ритм. Настроение командира Г. А. Слюсарева заметно улучшилось. Улеглись его опасения по поводу того, что, находясь на борту, командир дивизии будет вмешиваться в его командирскую деятельность на корабле.

С первых же часов пребывания командир дивизии В. П. Маслов проявил тактичность и корректность по отношению к командиру и офицерам корабля. Он наотрез отказался от единственной удобной на этом проекте АПЛ каюты командира и поселился в двухместной, заняв место на втором ярусе, где по штатному расписанию обычно отдыхал старпом. Нижнее место в каюте — замполита — он тоже отверг, сославшись, что в по-

¹ В подводном положении время сна и отдыха определяется графиком несения ходовой вахты.

ходе у того будет немало хлопот: «Работа с людьми, особенно в море, требует определенного интимата», — чуть улыбнувшись, пояснил комдив. В кают-компании за столом он никогда не садился на традиционное место командира. Вскоре исчезла напряженность по отношению к старшему начальнику и у других членов экипажа. Умение внимательно выслушать и деликатно поправить, если подчиненным допущена неточность, доброжелательность и активное участие в корабельной жизни сделали свое дело: командир дивизии стал подлинным членом экипажа. Тогда, в 1963 г., на подводном атомоходе, совершавшем автономное плавание, никто не предполагал, что через несколько лет В. П. Маслов станет адмиралом, командующим одним из мощных советских флотов — Тихоокеанским. А этот поход на К-133 он будет вспоминать с большой теплотой, высоко оценивая работу экипажа и его командира — капитана 2 ранга Г. А. Слюсарева. Доброе чувство у моряков вызвало желание Владимира Петровича определить себе боевую смену, которую он был намерен «курировать» и нести с ней вахту. Опытный подводник понимал, какая большая нагрузка ложится на командира в подводном положении. Хотя, заметим, Слюсарев в море почти никогда не покидал центрального поста, а если одолевала усталость, устраивался подремать в расположенной здесь рубке радиометриста.

Каждый день подводной жизни приносил молодым подводникам крупицы опыта. Все матросы-первогодки стали уверенно нести ходовую вахту.

В боевых сменах складывались свои коллективы. Вахтенные офицеры и инженер-механики — руководители боевых смен ближе знакомились с личным составом. В один из первых дней похода вышел очередной номер радиогазеты. В ней сообщалось о почине первой боевой смены, которую возглавляли помощник командира Всеволод Бессонов и командир электротехнического дивизиона Владимир Жуковский. Они выступили инициаторами соревнования за лучшее несение ходовой вахты. Кроме главной задачи — бдительного несения вахты и пунктуального выполнения требований эксплуатационных инструкций — были приняты обязательства поддерживать образцовую чистоту и порядок в отсеках, активно участвовать в общественной жизни, продолжать совершенствовать боевое мастерство.

Две другие смены не сразу откликнулись на призыв инициаторов. У них для этого были свои основания: не проявилась еще

нужная слаженность в работе личного состава этих боевых смен, отдельные моряки допускали халатность и ошибки. Командир лодки поручил старпому и командиру БЧ-5 лично усилить контроль за несением ходовой вахты. А тем временем наступил один из ответственных периодов плавания: атомоход вошел в зону противолодочного рубежа. Здесь США и НАТО, опасаясь нарастающей мощи подводного флота СССР, оборудовали специальные рубежи со стационарными средствами — подводными гидрофонами, сетями. Постоянную патрульную службу несли дозоры, корабельные поисково-ударные группы (КПУГи) и противолодочная авиация с целью обнаружения советских субмарин.

В задании на поход командиру К-133 предписывалось осуществить в этом районе доразведку — выявить состояние маневренных противолодочных сил на маршруте с соблюдением всех мер предосторожности и скрытности. На корабле провели разъяснительную работу со всем личным составом о необходимости всемерного повышения бдительности на боевых постах. Это требование командир неоднократно высказывал, выступая по трансляции. В боевых сменах перед заступлением на вахту вахтенные офицеры напоминали морякам о требованиях командира.

Раз в сутки по боевой тревоге лодка подвсплывала под перископ для визуального наблюдения за обстановкой и нередко «по срочному погружению» уходила на глубину в связи с получением «опасного» сигнала самолетной радиолокационной станции. «Очевидно, американские противолодочные самолеты “Орионы” или “Нептуны” компенсируют недостаток противолодочных кораблей в этом районе, — заметил командир дивизии. — Шумов надводных кораблей акустики не обнаруживают, вероятно, корабельные поисковые группы либо в другом районе, либо из-за штормовой погоды находятся в базах».

Штормовую Атлантику почувствовали и подводники, подвсплывая на перископную глубину. Качка чувствовалась даже на глубинах 60—80 м, а когда наконец подвсплыли под перископ, многие молодые подводники испытали неприятные симптомы морской болезни.

Но вот и противолодочные рубежи НАТО остались позади. Теперь акустики несколько суток докладывали только о целях, которые классифицировались как сухогрузы, пассажирские лайнеры или танкеры. Боевые корабли пока не обнаруживались.

Количество полученных контактов убеждало в большой насыщенности транспортных линий этого района. Приближались к Иберийской зоне. Этот район отличается весьма интенсивным судоходством. Многие трансокеанские грузопотоки Северной Атлантики сходятся к Гибралтарскому проливу, через который суда направляются в страны Средиземноморья, а также на Ближний Восток, через Суэцкий канал — в Восточную Африку и Азию.

После многосуточного напряжения, вызванного частыми боевыми тревогами, в экипаже стала проявляться расслабленность, самоуспокоенность, которые проявились в халатности старшины команды мотористов (в его заведовании находятся электрокомпрессоры), из-за ошибки которого в 4-м отсеке едва не возник пожар. Как обычно, старшина запустил компрессор и вышел в другой отсек, но когда вернулся к работающему агрегату, увидел дым, идущий от мотора компрессора. Моментально остановив двигатель, он быстро установил причину — забыл открыть клапан системы охлаждения. Немало неприятных слов выслушал он затем от своих начальников. Особенно болезненно реагировал на это событие командир БЧ-5 И. Ф. Морозов. Это была уже вторая неприятность в этот день. Первая — разрыв импульсной трубки на приборе 4-го контура ГЭУ. Здесь не было вины личного состава, но потребовалось принятие срочных мер по устранению неисправности.

В 3-й дивизии Иван Морозов считался одним из самых сильных командиров БЧ-5. Этот худощавый рыжеволосый офицер прошел нелегкую жизненную дорогу, прежде чем попал на флот. Пережив ленинградскую блокаду, тощий от недоедания мальчишка несколько раз пытался поступить в Военно-морское инженерное училище, но по различным причинам не проходил. И только по счастливой случайности после очередного «захода», попав на добросердечного начальника, оценившего его настойчивость, Иван был зачислен на 1-й курс. Не ошибся тот начальник: Морозов всецело отдавался учебе, старательно и усердно постигал науки, блестяще закончил училище и прошел хорошую практическую службу на дизель-электрических подводных лодках Северного флота.

Подводная служба не была для него легкой, но молодой инженер-механик с упорством преодолевал трудности длительных походов. А походов на счету Морозова было немало. Особенно

ярко свое инженерное дарование он проявил на атомной подводной лодке. Какие бы задачи ни решал экипаж — прием корабля, отработка курсовых задач, участие в тактических учениях флота, — везде Иван Морозов умел находить оптимальные решения возникавших проблем, а вверенная ему боевая часть (она составляла 60 % личного состава экипажа) успешно справлялась со своими задачами. Инженер, как говорят, милостью Божьей, он обладал интуицией и чутьем на слабое звено. При любой неожиданной поломке или аварии Морозов оказывался первым на главном командном пункте корабля, на пульте ГЭУ или у поврежденного механизма. С подчиненными работал постоянно, терпеливо добивался порядка и дисциплины. Был ярким противником проявлений халатности, лени или разгильдяйства.

Нельзя не заметить, что должность инженер-механика на современном военном корабле чрезвычайно важна и ответственна. На атомном подводном корабле она просто уникальна. Не случайно во всей корабельной иерархии после командира корабля и его старшего помощника инженер-механик, командир БЧ-5, — это самый главный и ответственный военачальник.

Высочайшая ответственность за главную энергетическую установку, систему всплытия и погружения, а также другие бесчисленные механизмы и системы буквально с первых проектов атомоходов возвысили должность инженер-механиков до такой высоты, которая сравнима с должностью командира атомохода. Поэтому ряд инженер-механиков были удостоены высшей степени отличия — звания Героя Советского Союза.

Прошло более десяти суток плавания. В экипаже шла плановая подводная жизнь. Особых замечаний и событий не случилось, но стала проявляться некоторая усталость. Отдельные моряки неохотно участвовали в развлекательных мероприятиях, проводимых комсомольской организацией. Врач старший лейтенант медслужбы Борис Никонов доложил, что некоторые подводники перестали заниматься гимнастикой, не бывают на сеансах кварцевания¹.

¹ Для облучения членов экипажа ультрафиолетом, которого лишены подводники под водой, на АПЛ используется специальная переносная кварцевая установка.

В один из воскресных дней было решено встряхнуть экипаж. Между боевыми сменами провели соревнование силачей, кто больше раз выжмет двухпудовую гирию. Победитель получил приз. Проводились состязания по подтягиванию на перекладине. Участие в этом мероприятии командира дивизии, старпома, замполита вызвало повышенный интерес моряков. Офицеры боевых смен тоже принимали участие в состязании, защищая вместе с личным составом честь своей боевой смены.

В этот воскресный день по желанию большинства экипажа из 30 имевшихся на ПЛ фильмов был показан кинофильм «Человек-амфибия». Настроение моряков заметно улучшилось. Оживление вызвала также беседа штурмана Владимира Клепикова у карты. Рассказав подводникам об Атлантическом океане, его особенностях, он назвал ориентировочную дату пересечения экватора и поведал о традиции бывалых моряков, идущую из глубокой древности, выражать благодарность и признательность морскому богу Нептуну, прося проявить благосклонность к мореходам. Иметь специальный диплом — свидетельство о пересечении экватора каждый моряк почитает за большую честь.

Прошли острова Зеленого мыса. Лодка вошла в тропические воды. Температура за бортом — 26 градусов. Это теплее, чем на сочинских пляжах в жаркое лето. «Хорошо бы искупаться в такой водице», — мечтательно высказался старшина команды турбинистов Михаил Случак. Им, турбинистам, «труженикам горячего цеха», как они себя называют, после вахты предоставлялась возможность принять душ. Но хотелось «отведать» и настоящей соленой океанской водицы.

Корабельный врач выступил по трансляции с разъяснением полезности морской воды для физической закалки моряков и настоятельно рекомендовал не забывать после душа принимать сеанс кварцевания. Стармех тоже одобрительно отнесся к желанию моряков пользоваться забортной водой, что позволяло экономить пресную воду. Привычка экономить досталась подводникам АПЛ еще с дизельных подводных лодок, на которых запасы топлива и пресной воды были особенно ограничены, поэтому проблеме экономии и бережливости не только пресной воды, но и продуктов уделялось немало внимания. Дело в том, что некоторые подводники, считая, что мощная энергетика позволяет не заботиться об экономии, во время помывки в душевых беспечно расходовали воду. Командир БЧ-5 с возмущением

доложил однажды командованию корабля, что во время очередной помывки было израсходовано 9 т пресной воды вместо 3 т по нормам, назвав это явным расточительством.

Да и помощник командира выражал озабоченность тем, что и к хлебу у некоторых подводников отношение стало неуважительным: свежий хлеб специальной обработки, взятый на 10 суток, моряки игнорировали, став расходовать батоны белого хлеба, расфасованного в полиэтиленовых пакетах и рассчитанного на более длительные сроки хранения. Врач с беспокойством отмечал, что нередко моряки оставляют открытыми банки с остатками консервов, что создает угрозу их порчи и отравления личного состава.

Решая различные общекорабельные проблемы, командование К-133 и командиры подразделений стали более внимательно относиться к каждому моряку-подводнику, его настроению, состоянию жизненного тонуса, здоровью. Например, день рождения любого подводника, будь то адмирал, командир или просто рядовой матрос-первогодок, — важная веха в жизни. Поэтому дни рождения отмечались на лодке всем экипажем. Обязательно выпускался специальный боевой листок, посвященный виновнику торжества, коки пекли ему пирог. В один из дней поздравили с 27-летием командира группы дистанционного управления старшего инженер-лейтенанта Петра Смирнова. В 21.00 по трансляции прозвучало поздравление друзей, коки испекли для него красивый торт. Большой неожиданностью не только для Смирнова, но и для многих членов экипажа стал прозвучавший в репродукторе взволнованный голос жены командира группы дистанционного управления Антонины. Для подводников женский голос по корабельной трансляции совсем непривычен, а для Петра Смирнова это стало настоящим потрясением. Друзья-офицеры, которые видели его во время трансляции, рассказывали: «Петя сначала покраснел, потом прослезился, покачал головой и прошептал: “Ну, вы даете...”»

Наконец лодка вышла из зоны оживленного судоходства, но пульс жизни на корабле по-прежнему оставался активным. В каюте 8-го отсека помощник командира капитан-лейтенант В. Б. Бессонов проводит занятие. Немногочисленная команда коков, вестовой, корабельный врач разместились в тесной каюте, где обычно живут старшины команд. Всеволод Борисович в хорошем настроении. Он с воодушевлением излагает мысль о значении

рационального питания для жизненного тонуса каждого человека и особенно моряка-подводника. Кок-инструктор — мичман Иван Пономарев, прикомандированный в экипаж, что-то прилежно записывает в свой «конduit» с рецептами приготовления вкусной и здоровой пищи. Остальные слушают помощника командира по-разному: кто с безразличием, а кто-то и с интересом. Бессонов говорит о серьезных вещах, но в его глазах светится лукавинка, а в усах прячется улыбка. Во время рассказа он обращает внимание на заботу, которая проявлена командованием по вопросам обеспечения подводников атомного флота добротным рационом питания. Кроме того, что выдавалось подводникам дизельных лодок, для атомников по норме также ежедневно полагалось 50 г сухого вина (как правило, «Каберне»), которое, по мнению медиков, «вымывает» из организма человека радиоактивные нуклеиды; 15 г шоколада; черная зернистая или паюсная икра, красная кетовая; различная рыба, в том числе и осетровых пород; мясо, птица, различные крупы, овощи, сливочное масло, твердокопченая колбаса, масса фруктовых соков и компотов — все это позволяет готовить вкусную и здоровую пищу.

«Питание — не просто прием пищи, это процесс. — Здесь Бессонов сделал паузу и подчеркнул: — Процесс, в котором тесно сочетаются психологические и физиологические моменты. Так считают ученые-физиологи и медики. Верно, Борис Павлович?» — обратился он к задремавшему было доктору. Тот вскинул голову и отчеканил: «Так точно!» «Вкусно приготовленная пища, — продолжил Бессонов, — создает хорошее настроение, способствует душевному подъему, снимает психологическую нагрузку, напряженность и усталость. Это, наверное, понимает каждый. Но что еще мы должны учитывать? — Он вновь сделал паузу. — Имеет значение не только вкусно приготовленная пища, но и условия, в каких ее принимают, и как ее подают. Чистая скатерть, хорошо сервированный стол — это важно».

Дальше шел разговор о разнообразии пищи, о планировании меню, бережном отношении к продуктам. «Коку-провизионщику необходимо поддерживать порядок в кладовых и всегда надежно крепить соки и другие продукты в стеклянной таре... В океане подвсплытие даже на перископную глубину в штормовых условиях может так тряхнуть, что не соберешь стекляшек в коктейле из соков и вина», — строго назидал Бессонов.

Оживление внес рассказ Всеволода Борисовича об одной из подводных лодок, недавно вернувшейся из длительного похода. По халатности не только коков, но и других должностных лиц весь экипаж был буквально наэлектризован недовольством и раздражен из-за беспорядков в организации питания. Командование лодкой — командир, старпом и замполит — сами были весьма непритязательны к пище, а помощник командира в связи с этим организации питания не уделял должного внимания. Коки были не только малоопытные, но и ленивые, не утруждавшие себя работой. На этой подводной лодке еще до выхода в море, во время загрузки продуктов на весь период плавания, бессистемно сваливались мешки и коробки с продуктами по разным отсекам. Какие продукты и где находятся, никто толком не знал. Вот и готовили из того, «что сверху». В начале похода подводники лишь посмеивались над однообразием супов и гарниров: неделя — гречневая каша, другая — гороховый суп, но к завершению похода, когда аппетит экипажа ухудшился, командиру пришлось серьезно заняться «кашеварами».

«Поэтому, Алексей, — сказал Всеволод Борисович, обращаясь к старшему коку Панюшкину, — вместе с Блинковым еще раз пройдите по отсекам, разберитесь, где что расположено, и составьте список. А вы, Иван Николаевич, — сказал он, взглянув на кока-инструктора, — более продуманно составляйте меню на неделю. Я его буду утверждать». Благодаря постоянной заботе Всеволода Борисовича и добросовестности коков экипаж К-133 в дальнейшем за время похода не предъявил ни одной жалобы на питание.

В море энергичный помощник командира успевал везде: он нес вахту, руководил боевой сменой, находил время побывать в отсеках. Моряки любили с ним поговорить, поспорить. Хорошую память о себе оставил Всеволод Борисович не только на К-133, но и на других подводных лодках, на которых после К-133 он служил старпомом и командиром¹.

Из всего однообразия утомительной подводной жизни в этом походе морякам запомнился день пересечения экватора. Командир объявил его выходным. Только боевые смены несли вахту, а остальной личный состав не был занят корабельными работами.

¹ О командире К-8 капитане 1 ранга В. Б. Бессонове будет рассказано в другой главе.

Для подготовки к встрече Нептуна — царя морей и океанов накануне, с утра, собрались во 2-м отсеке все те, кто был организатором необычного ритуала. Старший кок-инструктор, он же редактор радиогазеты, Иван Пономарев расположился рядом с командиром дивизии и читал сценарий. Обладая журналистской хваткой, он хорошо знал многие детали подводной жизни. Сценарий вызвал дружный смех и одобрение остротой сюжета и точностью прицела. «Только смотрите, чтобы не было грубых и обидных реприз и шуток», — предупредил замполит. «Не нужно “крестить водой”, хотя обычно на надводных кораблях это главное в ритуале, — заметил инженер-механик. — Влажность в прочном корпусе и так довольно высокая».

«12 августа 1963 г. в 16 часов 30 минут по московскому времени¹ советская атомная подводная лодка впервые пересекла экватор», — записано в вахтенном журнале К-133. В момент пересечения об этом было объявлено по трансляции и сыграна учебно-боевая тревога. Нептун со свитой пошел по отсекам. Его шутки вызывали дружный хохот. Уж очень точный прицел каждой из них: кто неряха, кто чревоугодник, а кто скверным словом не брезгует. Досталось и лодырям, и разгильдяям.

Но каждому вручалась грамота с печатью Нептуна, заверенная командиром корабля. Добротный праздничный ужин и самый популярный кинофильм дополнили этот праздник. Личный состав взбодрился. Долго еще слышался смех и флотские подначки тех, кто попал на острие трезубца Нептуна.

Подшло время встречаться с научно-исследовательскими судами. Акустики напряженно вслушивались в многоголосый мир подводных обитателей, стараясь уловить сигнал находящихся в условленном месте судов. Наконец доклад: «Есть контакт!» Подвсплыв на перископную глубину, в окулярах оптики командир увидел великолепный белый корабль с красным советским флагом, на его борту красовалась надпись: «Сергей Вавилов». Другой корабль виднелся на горизонте.

«Отлично, штурман, — улыбнулся командир и громко командовал: — Акустик, выйти на связь с кораблем по УЗПС...» Связь была установлена, но всплывать в надводное положение днем было рискованно: с «Вавилова» предупредили, что со стороны

¹ На подводных лодках во время плавания всегда сохраняется время московское.

африканского берега их днем часто навещает самолет. Видимо, кому-то было интересно: зачем в Гвинейском заливе, вдали от линий международных трасс, плавают два советских судна. Только позже, когда густая тропическая ночь накрыла теплую гладь океана, лодка всплыла в позиционное положение и легла в дрейф поблизости от сияющего огнями судна.

Команде был разрешен выход небольшими группами на мостик. Поднимаясь в тесное помещение мостика, подводники были неприятно удивлены высокой влажностью воздуха, запахом водорослей и наличием слизи на деревянном настиле и бортах рубки. «Всего-то полмесяца под водой, а море вон как обработало корпус», — заметил старпом, брезгливо вытирая руку после прикосновения к скользкому поручню.

Внимание подводников привлек стоящий совсем недалеко корабль. На фоне быстро темнеющего горизонта он, как пассажирский лайнер, светился огнями.

Вскоре праздное наблюдение было прервано. От корабля отошел баркас со свежими продуктами. Разгружая бананы, апельсины, овощи, моряки искренне радовались, предвкушая, как украсится матросский стол благодаря трогательной заботе соотечественников. До утра многие не могли успокоиться, да так и не успели сомкнуть глаз, как сигнал «Срочное погружение» снова вернул их к обычной подводной жизни. Тропическая сказовая ночь осталась где-то там, за толщей океана.

Со следующего утра опять начались напряженные вахты, и снова контроль командиров за пунктуальным соблюдением эксплуатационных инструкций, режима движения и правил подводной службы. Несколько суток на разных скоростях работали винты атомохода. Ученые замеряли параметры, в чем-то сомневались, требовали повторения маневра, но в основном выражали удовлетворение и поговаривали о скором завершении испытаний. Механизмы атомохода работали исправно. Мелкие неполадки и поломки устранялись экипажем довольно быстро. Уровень технической подготовки офицеров, мичманов и старшин позволял даже упреждать возможные неприятности.

Одно только устройство, один технический узел вызывал озабоченность командования и специалистов — парогенераторы. Тревогу вызывало то, что в некоторых парогенераторах в результате микротрещин вода первого контура проникала во второй, что вело к появлению радиационной активности в турбин-

ном отсеке. Командиры групп дистанционного управления, инженер-механик и химик одновременно находили причины неисправности и быстро их устраняли. Но беспокойство оставалось, и, как показала жизнь, не напрасно.

Сигнал «Аварийная тревога, радиационная опасность» словно вихрь поднял экипаж на ноги. Моряки разбежались по боевым постам, действуя согласно инструкции. Никого не надо было подгонять — все понимали серьезность случившегося. Старший инженер-механик Иван Морозов как всегда оказался в самом нужном месте — на пульте управления главной энергетической установкой. Он доложил на главный командный пункт, что в реакторе падает давление, а это свидетельствовало о разрыве контура в одной из секций парогенератора правого борта. Химик — старший инженер-лейтенант Эдуард Жунда — с беспокойством докладывал о повышении уровня радиации в турбинном и реакторном отсеках.

Командир дивизии В. П. Маслов, находясь в центральном посту, старался ничем не выдать волнение, молча наблюдал за действиями командира и всего экипажа. Он довольно четко представлял величину опасности, нависшей над экипажем — нерадостная перспектива возвращения в базу на буксире «на виду у всей Европы», но самое главное — угроза жизни людей при повышении уровня радиации! Сумеет ли экипаж устранить опасность? Оснований для беспокойства имелось предостаточно.

Когда еще осваивалась ядерная энергетика, было много проблем, неизвестных не только морякам, но и судостроителям, проектировщикам и даже ученым-физикам. Серьезные неполадки с ядерными установками имели место на подводных лодках К-3, К-5 и К-11. А драматичная ситуация, сложившаяся на атомном подводном ракетоносце К-19, офицерам К-133 была до деталей известна не по слухам и посторонним комментариям, а от самих членов экипажа ракетносца — участников трагического события.

К-19 — головной корабль первого советского атомного подводного ракетносца проекта 658. 12 ноября 1960 г. К-19 была принята флотом, вначале успешно выполнила поставленные задачи и совершила несколько походов в пределах операционной зоны флота. В 1961 г. подводный ракетоносец участвовал в учениях Северного флота. Однако ночью 4 июля внезапно сработала аварийная защита реактора левого борта.

«Вы знаете, насколько это серьезно. Меня очень беспокоило то, что мы находились довольно далеко от базы, — рассказывал офицерам К-133, навестившим его в ленинградском госпитале, командир К-19 Николай Затеев. — Давление первого контура в реакторе левого борта упало до нуля... Нетрудно было представить, что мы испытывали, зная о реальной угрозе расплавления тепловыделяющих элементов (ТВЭЛов). А это если не ядерный взрыв, то в лучшем случае разрушение реактора. Мы понимали, что надо как-то понизить температуру в реакторе путем проливки активной зоны пресной водой, но не могли этого сделать: конструкцией не была предусмотрена такая система. Уже потом, после нашего горького опыта, на всех последующих лодках ее создали. Собрал я всех инженеров, — продолжал Затеев, — в том числе и молодых инженеров-управленцев, они у нас ребята толковые, и решили как можно быстрее смонтировать времянку и, используя запасы пресной воды, осуществить охлаждение активной зоны реактора. Но работать надо было в аппаратной выгородке¹, а там уровень радиации такой, что приборы зашкалило. Посылать человека туда — это значило отправить его на верную смерть. Однако потерять несколько человек или погибнуть экипажу — вот каков был мой выбор». Николай замолчал, опустил голову. Видно, воспоминания о тех тяжелых, трагических событиях его сильно угнетали. Справившись с волнением, он продолжал: «Понимаете, я был восхищен, насколько высоко развито чувство долга у наших моряков! Никому ничего приказывать не потребовалось. Для работы в пекле добровольно вызвались несколько человек во главе с лейтенантом Борисом Корчиловым. За два часа эти замечательные парни сделали все, что надо — система сработала, экипаж и лодка были спасены. Но какой ценой! Знаете, братцы, страшно было смотреть на ребят, они получили чудовищную дозу облучения. Лица изменились, не могли говорить, их рвало... Восемь человек — молодых людей в расцвете сил во главе с Борисом Корчиловым — отдали свои жизни во имя спасения экипажа. Да что говорить, всем досталось! Ни один моряк нашего экипажа не избежал облучения. Здесь, в госпитале, нас обследуют, дают какие-то лекарства, в общем, трудятся медики. Но мне кажется, — снизил Николай голос до шепота, — пока еще не

¹ Герметичное помещение, где находится сам атомный реактор.

все знают о лучевой болезни и как с ней бороться. Для врачей это тоже дело новое. Но ради справедливости скажу, очень стараются...»

Все, что рассказал командир К-19 Николай Затеев командованию К-133, в то время находилось под секретом. Никакой информации о случившемся в открытой печати не было и быть не могло. Многие наши соотечественники совершенно не представляли, какой «джинн» в виде ядра атома служит военным целям и сколько бед таится в его дьявольской силе. Только события 1986 г. в Чернобыле заставили руководство страны ослабить запреты на открытую информацию о случаях радиационного заражения и необходимости соблюдения мер предосторожности при работе с ядерной энергетикой. Командование корабля и соединения представило подводников к правительственным наградам: Бориса Корчилова к званию Героя Советского Союза (посмертно), а остальных — к орденам. Но в Москве тогда решили: «Аварийный случай нельзя широко рекламировать», и наградили по минимуму: Корчилова — орденом (посмертно), а остальных — ничем. Но их имена остались в памяти моряков-североморцев. Память о героях-подводниках К-19 увековечена. В старейшем северном городе Полярном, где в годы Великой Отечественной войны находился штаб Северного флота и базировались подводные лодки, в память о подвиге подводников К-19 сооружен монумент.

Вспоминая события 60-х гг., авторы данных очерков считали возможным заметить, что военные моряки-подводники самыми первыми из соотечественников вошли в тесный контакт с ядерной энергетикой, в течение десятилетия освоили ее настолько, что подняли морскую мощь нашего государства на невиданную ранее высоту, и вместе с тем моряки не допустили ничего подобного тому, что произошло в Чернобыле.

Однако вернемся на К-133, которая продолжала находиться за тысячи миль от родины, в Гвинейском заливе. Как и в случае с К-19, экипаж столкнулся с серьезными неполадками ядерного реактора. В связи с аварийной обстановкой пришлось прервать работы с научно-исследовательским судном, о чем по ультразвуковой подводной связи было передано наверх. Отойдя на безопасное расстояние от судна, лодка всплыла в позиционное положение: необходимо было провентилировать отсеки.

Инженер-механик с беспокойством доложил о падении давления в первом контуре, несмотря на его усиленную подпитку.

Это свидетельствовало о большом разрыве контура. Уровень радиации в турбинном отсеке вырос. Пришлось турбинистов перевести в другой отсек, а управление турбинами вывести на пульт ГЭУ. После тщательного обследования энергетической установки была определена аварийная секция парогенератора. В отличие от К-19, на К-133 уже имелась специальная система для аварийного охлаждения реактора, были предусмотрены дополнительные спецустройства, которые позволяли изолировать аварийную секцию парогенератора. Вместе с тем устранить неисправность не удавалось: устройства, их попросту называли гидрозатворы, не срабатывали.

Реактор левого борта был остановлен. Питательные насосы работали на полную мощность, стремясь поддержать давление в аварийном реакторе. Уровень радиации в энергетических отсеках значительно вырос: приборы радиационного контроля в энергетических отсеках сигнализировали: «грязно», «грязно», «грязно». С наступлением сумерек на мостике лодки, всплывшей в надводное положение, собралось командование корабля для обсуждения сложившейся обстановки. Командир дивизии Владимир Петрович Маслов спросил Слюсарева: «Что ожидаем?» — и предложил готовить донесение на ФКП о положении дел. Командир, помолчав, заметил: «Может, подождем. Наши инженеры — талантливые ребята, они справятся. Думаю, спешить с докладом в Москву не надо». На мостике воцарилась гнетущая тишина, все ждали, как отреагирует старший начальник. «Да, ситуация! — с горечью заметил Маслов. — Представляете, какой поднимется переполох на флоте и в Москве? — будто спрашивая оппонентов, заметил он и, наконец, твердо приказал: — Готовьте донесение, шифровальщика на мостик». Пока готовилась телеграмма, на мостике с горечью обсуждали, какой резонанс в Главном штабе ВМФ и у командования вызовет это сообщение. Кто-то заметил: «Завтра, 18 августа, — День авиации. В Тушино состоится традиционный парад, где будет большое начальство...»

Командир БЧ-4 — РТС капитан-лейтенант Н. С. Верховых доложил: «Товарищ командир! Радио передано, квитанция¹ получена». «Хорошо, — ответил командир, — теперь будем ждать их распоряжений. А пока, Иван Федорович, что мы сами мо-

¹ Подтверждение адресата о получении радиogramмы.

жем еще сделать?» — обратился он к Морозову. Тот стал объяснять ситуацию: «Главная беда, товарищ командир, в том, что эти устройства, как мы называем, гидрозатворы, на текущей бочке парогенератора не закрываются. Если они сработают, можно завершить работу и нормально вернуться в базу», — с надеждой закончил механик. Помолчав, Морозов с некоторой неуверенностью заметил: «Пока гидрозатворы горячие, может быть, поэтому их заедает. Остынут, тогда... Некоторые предлагают послать в выгородку матроса небольшого роста, большой не поместится, чтобы он постучал по гидрозатворам...» «Да что вы, Иван Федорович! — оборвал командир. — Там температура какая? А кто подстрахует? Нет, нет, — категорически отрезал Слюсарев, — нам такие эксперименты не нужны. Будем ждать, пока остынут».

Ночью стали поступать телеграммы из Москвы с рекомендациями, как устранять неисправность. С флота сообщили, что на помощь выходит крейсер со вторым экипажем. Утром у всех было подавленное настроение. Сам инженер-механик Иван Морозов, командир дивизиона движения Виктор Антонов постоянно находились на пульте ГЭУ, проводя различные манипуляции с аварийным реактором. Рекомендации, поступившие из Москвы, выполнялись, но положительных результатов не дали: аварийную секцию парогенератора отключить не удалось, реактор бездействовал.

Очень переживал за состояние своего заведования командир реакторного отсека старший инженер лейтенант Олег Андронов. Наделенный природным умом, талантом во многих сферах искусства, он был прекрасным инженером. Вспоминая позже события 1963 г., бывший командир реакторного отсека Олег Андронов отмечает исключительно высокую компетентность инженеров — управленцев реактором Ростислава Коротаева, Льва Харькина, Валерия Романовича и личного состава реакторного отсека. Именно благодаря их мужеству и инженерной выучке были предотвращены тяжелые последствия аварии.

Офицеры-инженеры, несомненно, достойны всяческой похвалы, но на острие борьбы за живучесть реактора находились прежде всего старшины-спецтрюмные. На атомоходах проекта 627А их три человека, три специалиста особой профессии, значимость которой справедливо высоко оценивается среди других подводных специальностей. У них в заведовании — оба реактора и все

вспомогательные механизмы. Им штатом определены старшинские звания и денежное содержание выше, чем у других моряков. Главный старшина Николай Копцев — первый старшина команды спецтрюмных, с него начиналась на К-133 биография этого коллектива. «Природная наблюдательность, трудолюбие, технический талант сделали из бывшего маляра первоклассного специалиста, старшину команды, обслуживавшей сердце главной энергетической установки АПЛ — атомный реактор. Обладая превосходной памятью, быстрой реакцией, он был смелым, но и расчетливым работником, когда имел дело с неполадками в своем заведовании», — так характеризовал Андронов Николая Копцева. Другой член команды спецтрюмных — Константин Помазан вечно в работе, в движении. Заметив малейший беспорядок, без всяких раздумий брался за его ликвидацию, нисколько не заботясь о личном времени. Он не нуждался в оценке, хвалебном слове — у него была внутренняя потребность что-то делать. Чувствовалось, что это был результат трудового воспитания в работающей семье¹. Третий специалист — молодой матрос Василий Волков воспринял от этих двух славных работяг-подводников все самое лучшее.

На второй день, когда, казалось бы, все старания специалистов трюмных и всей когорты инженеров БЧ-5 не увенчались успехом, утром во время завтрака офицеры обменивались невеселыми репликами по поводу того, как берег отреагировал на их беды. Особенно больно резануло по сердцу известие о том, что из Североморска на помощь вышел крейсер со вторым экипажем. «Представляете, какой переполох в городке, что там чувствуют жены?» — заметил старпом Марат Яблоков. «От них ничего не скроешь, они проникают в такие тайны, какие недоступны самым опытным шпионам», — угрюмо проворчал помощник командира Всеволод Бессонов. «Обидно, что программу испытаний не закончили, — заметил командир, — ведь осталось два-три дня поработать с наукой, и тогда...» Что «тогда», Слюсарев не договорил, остановив вопросительный взгляд на командире БЧ-5, который вошел в кают-компанию и явно спешил с каким-то известием. Морозов действительно был возбужден, но лицо его светилось радостью. «Докладываю, гидрозатворы сработали, аварийный узел отключен!» — Морозов обра-

¹ Из письма О. Б. Андропова авторам.

шался сразу к обоим начальникам — командиру дивизии и корабля. Это известие подняло настроение у всех, кто сидел за утренней трапезой.

«Где ж вы раньше были, Иван Федорович!» — с шутливой укоризной, не скрывая радостной улыбки, сказал командир. Однако командир дивизии несколько охладил пыл офицеров: «Не торопитесь бить в литавры и подпрыгивать от радости, проверьте хорошенько в работе технику, потом будем думать, что и как...» По просьбе командира доложить подробнее об устранении неисправности Морозов обстоятельно рассказал об устройстве специальных гидрозатворов, механизме их действия, пояснил, как влияет температура на функционирование этих капризных устройств. «Они остыли и сработали», — завершил он свой рассказ. «Ну что ж, это уже просвет в нашей темноте, можно теперь связаться с учеными мужами на “Вавилове” и продолжить работу — они тоже будут рады не меньше нас. Разрешите подготовить донесение на берег», — завершил свою мысль командир, обращаясь к комдиву. Маслов, несколько помедлив, распорядился: «С наукой выходите на контакт и продолжайте работу, и донесение готовьте, но пока не отправляйте, давайте еще раз проверим технику».

К вечеру обе энергетические установки работали в нормальном режиме, и на берег пошло донесение об устранении неисправности. Как выяснилось позже, руководство ВМФ и флота приняло решение крейсер со вторым экипажем вернуть, а подводной лодке после завершения работы возвращаться на базу.

Жизнь на подводном атомоходе постепенно вошла в нормальное русло.

Окончив работу с научно-исследовательскими судами, К-133 взяла курс на север. Это 10—15 суток пути. Командир корабля собрал офицерский состав и поставил задачи на заключительный этап плавания. Благополучно прошли противолодочный рубеж, где не встретили ни одного корабля, и только один раз при всплытии под перископ уклонились от радиолокационного контакта с самолетом ПЛЮ.

Однако желанное возвращение в базу неожиданно задержалось. Получено радиодонесение: «Подводной лодке К-133 принять участие в тактическом учении Северного флота». Ей предстояло атаковать группу кораблей, которая обозначала авианосную ударную группировку «противника». «Это, конечно, более

интересное занятие, чем день и ночь, меняя галсы и скорости, ходить под научными судами», — заметил старпом капитан 2 ранга Марат Яблоков. «Участие в учении потребует несколько большего напряжения сил, чем мы испытывали раньше — будет и повышенная готовность, и, если потребуются, нужно будет дать полный ход, а все это большая нагрузка на людей и на технику. Люди выдержат, техника бы не подвела!» — так думал, наверное, каждый подводник, ибо все члены экипажа атомохода, сплоченные единой целью, одним воздухом, ударами сердец, которые будто бились в одном ритме, считали своей главной задачей выполнение приказа командования!

Об этом свидетельствовал текст радиогазеты К-133, который сохранился в личном архиве одного из авторов. Она была выпущена в день окончания учения. На наш взгляд, этот документ дает возможность почувствовать «аромат» пережитого события, понять мысли и чувства людей, которые свыше 40 суток были под водой, да еще могли и не вернуться к родным берегам.

В тот день в 21.00 как обычно по корабельной трансляции прозвучали музыкальные позывные и голос диктора:

«Внимание, внимание, говорит подводный радиоузел. Добрый вечер, дорогие товарищи! Сегодня 8 сентября, 44-е сутки нашего плавания, идем на глубине 80 м, под килем — 3100 м, курс — 10 градусов, скорость — 15 узлов. Мы в Норвежском море. Вам уже известно, что сегодня наш корабль, участвуя в учениях Северного флота, выполнил ряд торпедных атак по двум надводным кораблям, которые условно обозначали авианосную ударную группировку. По предварительным данным, атаки были успешными. Наши акустики своевременно обнаружили цели, а штурман точно определил их курс и скорость. Это довольно важное условие успеха атаки и без фактического выпуска торпеды. Вы знаете, что атака выполнена условно, так как на борту у нас только боевые торпеды.

Во время боевой тревоги четко и уверенно действовал весь экипаж. Чувствовалось, что матросы, старшины, мичманы и офицеры собрали всю свою волю в единое целое, четко и умело обслуживали механизмы, быстро и уверенно выполняли команды центрального поста. Успех атаки зависел прежде всего от командира и торпедного расчета. Наш командир капитан 2 ранга Георгий Алексеевич Слюсарев известен на Северном флоте как мастер торпедного удара. Ему 34 года, но опыт управления

кораблем у него богатый. Более 6 лет он командует подводными лодками, неоднократно завоевывал призы за торпедные стрельбы.

Добрые слова благодарности мы сегодня должны сказать нашим славным торпедистам во главе с их командиром капитан-лейтенантом Владимиром Чащиновым. Грамотно работал на торпедном автомате стрельбы торпедный электрик старшина 2-й статьи Владимир Жданов. В течение всего нашего похода Жданову не приходилось включать торпедный автомат на полный режим работы: лодке не планировалось проведение торпедных атак, тем не менее моряк постоянно и с любовью ухаживал за ТАСом¹, поддерживал его в готовности, и в день условной атаки он сработал отлично.

Как всегда, акустики во главе со старшиной команды Леонидом Вепринцевым действовали четко и уверенно. Своевременно обнаружить цель, грамотно ее классифицировать и выдать точные данные для командира — это большое искусство. Называем наших молодцов: это Виктор Курчатов, Евгений Афанасьев и их старшина Леонид Тихонович Вепринцев. Все они — воспитанники прекрасного офицера, заботливого, требовательного командира, начальника радиотехнической службы капитан-лейтенанта Николая Верховых.

Сегодня мы отмечаем также высокое мастерство главного старшины Анатолия Гордеева, нашего боцмана, старшину команды рулевых сигнальщиков. Этот моряк всегда и в море и на берегу служит примером трудолюбия и высокой ответственности. Во время торпедной атаки Гордеев четко удерживал лодку на заданной глубине, быстро и уверенно выполнял команды командира.

Не меньшей похвалы достоин весь личный состав электро-механической боевой части. Несмотря на имеющиеся проблемы с реактором, инженеры-управленцы Ростислав Коротаев, Лев Харькин надежно обеспечивали работу ГЭУ, трюмные, электрики, турбинисты — все без исключения достойны высокой похвалы. Командир дивизии капитан 1 ранга Владимир Петрович Маслов выразил свое глубокое удовлетворение работой экипажа, а командир АПЛ приказал подготовить приказ о поощрении особо отличившихся.

¹ ТАС — торпедный автомат стрельбы — счетно-решающий прибор, позволяющий командиру атомохода успешно выполнить торпедную атаку.

Итак, дорогие товарищи, еще один этап нашей “автономки” пройден. До возвращения в базу осталось 5 суток. Но нельзя забывать, что это тоже важный период. Не расслабляться на вахте! Выше бдительность!»

Вскоре и эти 5 суток подводной «автономки» остались в прошлом. Подводная лодка вошла в родные воды, всплыла в надводное положение и взяла курс к суровым скалистым и в то же время родным берегам. Нет необходимости рассказывать, что испытывает подводник, когда после длительных многосуточных бдений у механизмов в прочном корпусе наконец увидел солнце, зелень сопков, небо, родной причал, где стояли подводные лодки, на которых служат их сверстники.

Экипаж К-133 был встречен с цветами и оркестром. По традиции, как в годы войны, начальник тыла преподнес морякам жареного поросенка. Трудно описать ту радость, которая светилась на лицах жен и подруг подводников. Сколько тревог и беспокойных ночей со слезами на глазах было пережито этими славными морячками, когда до них дошли тревожные сведения об аварии в Гвинейском заливе!..

Свыше пятидесяти суток длился этот поход. Пройдено около 15 тысяч миль, большая часть из них — в глубинах Атлантики. Подводная одиссея оставила свой след на лицах моряков, которые отличались от своих береговых сверстников бледностью и выглядели усталыми. Только глаза светились радостью и выражали гордость за честно выполненный воинский долг.

Тогда еще никто в экипаже не думал о том, как будет оценен поход командованием флота. Только через несколько месяцев моряки с радостью узнали и очень гордились тем, что указом Президиума Верховного Совета СССР командир К-133 капитан 2 ранга Г. А. Слюсарев и командир БЧ-5 — инженер-капитан 3 ранга И. Ф. Морозов награждены орденом Ленина. Ордена и медали украсили грудь некоторых других отличившихся в походе подводников. Первые дни после возвращения подводники радовались аромату заполярных трав и немногочисленных цветов. А главное, с наслаждением полной грудью дышали свежим ветерком, дующим со скалистых сопков. Твердь земли, проблемы привычной береговой жизни постепенно овладели подводниками. Ноги, отвыкшие от дальних переходов, плохо еще слушались пару дней, но вскоре молодость одолела усталость. Жизнь обрела новые очертания, появились другие заботы.

Немалое значение в деле испытания новой техники имел и поход АПЛ К-27.

В конце апреля 1964 г. из Грехихи направилась в южные широты атомная торпедная подводная лодка под командованием капитана 1 ранга И. И. Гуляева.

К-27 — это опытный атомоход проекта 645, по конструкции во многом однотипный с подводными лодками проекта 627. Он имел несколько большее водоизмещение и некоторые конструктивные особенности. Главное же отличие состояло в том, что на новой атомной лодке был установлен не водо-водяной реактор, а реактор с жидкометаллическим теплоносителем (ЖМТ), в качестве которого применялся сплав «свинец-висмут», разработанный А. И. Лейпунским. В водо-водяной установке использовались медленные нейтроны ядерной реакции, а в реакторе с ЖМТ — промежуточные нейтроны, что позволяло в значительной степени сократить объем ядерного горючего без потери его энергоемкости.

Первоначально разработка проекта этой АПЛ велась с СКБ-143 («Малахит») под руководством В. Н. Перегудова, которого в 1956 г. сменил А. К. Назаров.

Применение реактора с ЖМТ позволило улучшить КПД ГЭУ за счет более высокой температуры теплоносителя на выходе из реактора и температуры перегретого пара. Вместе с тем эксплуатация реактора с ЖМТ влекла за собой ряд сложностей при длительной стоянке и доковании из-за необходимости поддержания температуры теплоносителя первого контура выше температуры его плавления (125°C), а следовательно, и несения вахты на пультах управления ГЭУ¹.

Строилась К-27, как и лодки проекта 627 и 627А, на заводе № 402 в Северодвинске. Акт о приеме лодки в эксплуатацию был подписан правительственной комиссией 30 октября 1963 г., а официально она включена в состав ВМФ в качестве опытного корабля уже после возвращения из автономного похода, о котором пойдет речь ниже.

Руководителем похода К-27 командование ВМФ назначило адмирала Г. Н. Холостякова, который с декабря 1962 г. являлся председателем правительственной комиссии по приему лодки от

¹ Буров В. Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. С. 368, 369.

промышленности. Маршрут был проложен в район экватора. На отдельных участках перехода проводились испытания лодки, ее приборов, механизмов, систем при различных гидрометеорологических условиях и температуре забортной воды. Особое внимание уделялось работе главной энергетической установки. Ее проверяли с полной нагрузкой, на различных ходах и глубинах. Экипажу поставили задачу: в деталях изучить новую ядерную установку с ЖМТ, ее надежность и возможность применения на кораблях следующих проектов¹. В частности, с участием экипажа готовился документ, регламентирующий боевое использование технических средств атомных подводных лодок с реакторами, работающими на жидкометаллическом теплоносителе.

В целом поход складывался удачно, хотя мелких неполадок с энергетикой избежать не удалось: выходила из строя опреснительная установка, давали сбои в работе отдельные механизмы. С устранением неисправностей экипаж успешно справлялся. Подводники были ориентированы на возможные неполадки. Они и не рассчитывали, что такое сложное инженерное сооружение как атомоход будет еще на заводе доведено до совершенства.

«Самой большой неприятностью оказалось падение вакуума в газовой системе первого контура одного из реакторов (ГЭУ на К-27 была двухреакторной. — *Авт.*), то, с чем уже сталкивались на заводе. Металл теплоносителя забросило в одну из трубок, где он застыл. Пришлось, как говорили подводники, лезть “черту в душу”. Работать в условиях довольно высокой радиоактивности и произвести ремонт вызвался командир дивизиона движения инженер-капитан 3 ранга А. В. Шпаков»².

Кто кроме командира дивизиона движения, в заведовании которого находилась вся главная энергетическая установка атомохода, должен был, а точнее смог бы пойти на риск получения опасной дозы облучения для устранения неисправности?!

Александр Владимирович Шпаков, человек твердого, волевого характера, лично решил заняться трудным и опасным делом. Облачившись в спецодежду, он разрезал газовую трубку и вручную прошомполил ее, вытолкнув застывший металл. Эта

¹ В 70-е гг. было построено несколько подводных лодок с однореакторной ГЭУ с применением ЖМТ (проект 705).

² Чернавин В. Н. Атомный подводный... М., 1997. С. 260.

бесхитростная операция заняла немало времени, но цели достигла. Затем специалисты-сварщики заварили трубку. Нормальная работа ГЭУ была восстановлена. Шпаков получил немалую дозу облучения, но его могучий организм хорошо ее перенес, и последствий не наблюдалось.

Кстати, нельзя не заметить, что, как показала служба на атомных лодках, некоторые люди способны безболезненно переносить такую степень облучения, которая для других является смертельной.

Участие в походе вице-адмирала Г. Н. Холостякова весьма благотворно повлияло на деятельность командира АПЛ И. И. Гуляева, на офицеров и весь личный состав К-27. У Гуляева и Холостякова сложились очень хорошие взаимоотношения.

Георгий Никитич Холостяков, человек со сложной судьбой и неординарной биографией, обладал прямым, порой резким и прямолинейным характером, но на лодке он в подлинном смысле слова стал душой коллектива, постоянно общался с подводниками, обходил отсеки и даже чистил с ними картошку. В этом отношении замполиту капитану 3 ранга Михаилу Алексеевичу Петухову нелегко было конкурировать с адмиралом.

Вспоминая о своем плавании на К-27, Георгий Никитич Холостяков писал: «Командир — капитан 1 ранга И. И. Гуляев. Ему приходилось испытывать новые подводные лодки и доказывать на практике, каковы наши техника и оружие. Работать с ним исключительно интересно. Характерно, что вверенную технику знал до мельчайших нюансов. Такой же подобрался экипаж... Дошли до Центральной Атлантики. Если вот сейчас ляжем на обратный курс, получится ровно 40 суток. Но нужно еще проверить энергетическую установку при деятельности не только на различных скоростях, но и при довольно теплой температуре заборной воды. Путь на юг нам продлили. Пришлось экономить продовольствие. Поход продолжался 51 сутки под водой»¹.

Безусловно, это был необычный поход, который потребовал высокого мужества и профессионализма от всего экипажа. Продолжался он с 24 апреля по 12 июня 1964 г. За это время К-27 прошла без всплытия на поверхность 125 700 миль². По итогам

¹ Из неопубликованной рукописи Г. Н. Холостякова. Цит. по: Чернавин В. Н. Атомный подводный... М., 1997. С. 266.

² Подводник России. 2002. № 1. С. 138.

похода лодке приказом командующего Северным флотом было присвоено звание «Отличный корабль». А через два года указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 марта 1966 г. капитан 1 ранга И. И. Гуляев удостоился звания Героя Советского Союза. Тогда же государственные награды получили офицеры, мичманы, старшины и матросы К-27.

В июле—сентябре 1965 г. состоялся еще один продолжительный автономный поход К-27, во время которого за кормой атомохода осталось 15 тыс. миль. Но об этом в свое время.

К полярной вершине планеты

Являясь одной из основных сил отечественного Военно-морского флота, атомные ПЛ с первых же лет приступили к дальним океанским плаваниям. К началу 60-х гг. советские подводные атомоходы обретали навыки плавания подо льдами. Это была нелегкая задача.

Плавать подо льдами советские подводники начали еще до Великой Отечественной войны. Эти первые подледные плавания были кратковременными, но уже тогда был получен первый, хоть и небольшой, опыт.

Советские атомоходы начали ходить под лед Арктики с 1961 г. Один из первых тренировочных походов совершила К-3, которая достигла 82° северной широты и вернулась обратно. В апреле 1961 г. под арктическими льдами побывала К-52 (командир — капитан 2 ранга В. П. Рыков), пройдя под ледовым панцирем 516 миль. В середине 1962 г. подводная лодка К-33 под командованием капитана 2 ранга А. С. Пушкина совершила месячное плавание в полярные широты, во время которого 8 суток находилась подо льдами. В этих походах подводники решали и исследовательские задачи. Известно, что к началу 60-х г. Центральный Арктический бассейн был еще мало изучен. Так, представление о рельефе дна (а для подводников это архиважно) складывалось из далеко не полных сведений, полученных дрейфующими станциями («СП-1», «СП-2», «СП-3» и др.), и данных высокоширотных воздушных экспедиций «Север». Правда, к тому времени был открыт хребет Ломоносова и установлено, что Арктический бассейн имеет сложный по строению рельеф дна с многочисленными поднятиями и горами, положение которых тогда не было известно. Имевшиеся в то время морские

карты не давали обстоятельной информации о навигационной обстановке во всем Ледовитом океане, за исключением трассы Северного морского пути.

США, Канада, Япония и СССР — каждая из стран в отдельности — вели свои гидрографические работы, засекречивая результаты.

Плавание подо льдом всегда таит в себе высокую вероятность внезапного возникновения сложнейших ситуаций и связано с большим риском. Непредсказуемость ледовой обстановки, возможность встречи с айсбергами и ледовыми «сталактитами», остроконечными «языками», свисающими с нижней поверхности пакового льда, опасность возникновения любой неисправности, тем более пожара на лодке, требуют от каждого члена экипажа мужества, высокой ответственности, постоянной волевой и психологической собранности. В Арктике нет проторенных дорог, они всегда непредсказуемы и опасны. Поэтому каждый подледный поход — подвиг.

Настало время не просто плавать подо льдом, но и покорить макушку земли — Северный полюс. По решению командования эта задача была поставлена наиболее опытному экипажу подводного атомохода К-3. К лету 1962 г. личный состав этого корабля, которым командовал капитан 2 ранга Л. М. Жильцов, имел достаточно большой опыт эксплуатации ядерной энергетической установки. Им совершен ряд кратковременных плаваний под арктическими льдами.

Ввиду большой значимости, которая придавалась походу К-3, по решению главкома ВМФ С. Г. Горшкова в качестве «дублера» (как у космонавтов) к походу на Северный полюс готовилась еще одна атомная подводная лодка — К-21, которой командовал в то время капитан 2 ранга В. Н. Чернавин¹.

Учитывая важность предстоявшего похода, штабы флота и соединения развернули большую работу по подготовке к плаванию. Старшим на поход был назначен командующий флотилией контр-адмирал А. И. Петелин. Личный состав АПЛ проверял все механизмы и приборы. Офицеры изучали опыт подледных плаваний атомоходов своего соединения, а также американских подводников. На К-3 были установлены новые, более совершенные навигационные приборы, в частности комплекс

¹ Горшков С. Г. Во флотском строю. М., 1996. С. 214.

«Сила-Н», позволяющий уверенно плавать подо льдами в высоких широтах. Вопросом навигационного обеспечения занимался флагманский штурман флотилии капитан 2 ранга Д. Э. Эрдман. Важность тщательного подхода к навигационному обеспечению диктовалась еще недостаточной практической изученностью надежности работы в высоких широтах гироскопических устройств, установленных на кораблях. На лодке имелись два эхоледомера¹, а также три телевизионные установки для наблюдения за нижней поверхностью льда.

На одно из первых мест выдвинулась задача подготовки экипажа к борьбе за живучесть механизмов, систем, корабля в целом. Особенно большую работу выполнили командиры электро-механической боевой части инженер-капитан 3 ранга Р. А. Тимофеев, командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант И. Б. Колтон и другие специалисты.

Утвержденный главкомом план похода предусматривал два варианта. Первый — плавание до 85-й параллели с последующим поиском полыньи. Если ее найти не удастся, возвращаться к кромке льда для передачи донесения и получения дальнейших указаний. Второй — в случае удачи продолжать поход непосредственно к полярной вершине планеты.

Перед дальним походом состоялся контрольный выход (он продолжался пять суток) с погружением, в том числе глубоководным, дифферентовкой, проверкой хода на всех режимах, уничтожением магнитной и радиодевиации. Затем на лодку погрузили продовольствие, другие запасы, теплое обмундирование, хотя о зимовке в ледяной пустыне никто, конечно, не помышлял.

Наступило 11 июля 1962 г. Несмотря на позднее время (выход состоялся в 00.00), проводить корабль пришли командиры и офицеры с других атомных подводных лодок, находившихся в базе, командование объединения и соединений. Никаких торжественных речей не произносилось. Все прошло строго, по деловому.

После короткого перехода в район погружения личному составу пояснили, что плавание будет особенно ответственным, так как предстоит выполнить специальное задание советского

¹ Эхоледомер — гидроакустический прибор для определения толщины льда.

правительства. Л. М. Жильцов, выступив по корабельной трансляции, сообщил, что лодке выпала трудная и почетная задача — пройти подо льдами к Северному полюсу.

Вместе с тем все понимали, писал впоследствии Л. М. Жильцов, что кораблю предстояло решать учебно-боевую задачу: надлежало изучить «возможность лишить подводные лодки противника нанести внезапный ядерный удар по жизненно важным центрам СССР из арктических районов»¹.

На борту К-3 находилась солидная (из 20 человек) научная группа, в которую входили представитель КБ, проектировавшего атомоход, Р. И. Симонов, гидрографы А. В. Федотов, В. А. Монтелли и другие специалисты. Назвать их пассажирами не považивается язык: каждый имел задание в столь необычном плавании проверить работу тех или иных приборов или механизмов, приобрести опыт, который поможет в дальнейшей работе. Ведь и сам корабль был опытным, хотя в 1962 г. уже был включен в боевой состав Северного флота, а сам поход — экспериментальным, к тому же прикомандированные ученые и инженеры в случае необходимости могли прийти на помощь экипажу.

В Арктический бассейн К-3 предстояло пройти по нулевому меридиану между Гренландией и Шпицбергенем. 13 июля около полудня лодка всплыла в Гренландском море в определенной точке похода точке рандеву с тральщиком. Встреча состоялась. Руководители похода к полюсу получили свежие данные о ледовой обстановке по курсу движения и скорости распространения звука в воде в районе стоянки кораблей — излучателей навигационной гидроакустической системы, которые каждые шесть часов подавали сигналы, позволявшие контролировать курсоуказание.

С заходом под кромку ледяных полей включили приборы, предназначенные для обнаружения льдов, определения их формы, толщины, направления дрейфа. Помимо наблюдений по приборам решили следить за поверхностью льда и визуально. По инициативе А. И. Петелина ввели, как это делали ранее на лодке В. Н. Чернавина, не предусмотренный существующим на корабле расписанием боевой пост у опущенного вниз зенитного перископа. Здесь нес вахту «вверхсмотрящий», по аналогии

¹ Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н. Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы. М., 1994. С. 165.

с впередсмотрящим на надводных кораблях. В функции «вверхсмотрящего» входило наблюдение за нижней кромкой льда. Доверили этот пост старшинам — связисту И. Десятчикову, радиометристам В. Федосову и В. Булгакову. Руководил новой вахтой старший помощник командира корабля капитан 3 ранга Г. С. Первушин. Напряженно трудились штурманы, тем более что навигационные карты почти не помогали: скупо нанесенные на них глубины часто не подтверждались.

Миля за милей атомоход приближался к 85-й параллели, откуда руководителю похода предписывалось передать по радио донесение в штаб флота и на ЦКП в Москву. Сделать это можно было лишь всплыв на поверхность или подвсплыв на перископную глубину и подняв антенну. Над кораблем же, как показывали приборы, тянулся сплошной лед. Решили искать полынь. На поиск ушло немало времени — около 12 часов. Попытка всплыть в обнаруженной с помощью эхоледомера и «вверхсмотрящего» полынье закончилась неудачей: при всплытии были повреждены приемник гидроакустической станции и приборы, определяющие прохождение звука в воде, погнут аварийный буй и получена вмятина на ограждении рубки. Не увенчалась успехом и другая попытка: полынья оказалась еще меньшего размера, чем предыдущая.

Наконец подводникам удалось найти подходящую полынью размером 2200 на 750 м. Вытянутая в широтном направлении, она позволяла без особых опасений всплыть на поверхность даже с небольшим ходом. Лодка несколько раз прошла под ней, чтобы замерить длину и ширину и определить конфигурацию. А затем прозвучали обычные команды. И последняя: «Отдраить верхний рубочный люк!» Терпение вознаградилось. В центральный пост хлынул свежий морозный воздух. Первыми на мостик поднялись капитан 2 ранга Л. М. Жильцов и контр-адмирал А. И. Петелин. Их взору открылись бескрайние ледяные поля, обрывающиеся у кромки среза воды остроконечными изломами светло-голубого оттенка. Солнце спряталось за облаками. И все же штурманской группе (О. С. Певцов и А. И. Гриценко), возглавляемой флагманским штурманом флотилии капитаном 2 ранга Д. Э. Эрдманом, удалось шесть раз определить поправку курсоуказателей и уточнить место К-3 — 84° 54' северной широты. Расстояние до полюса составляло более 300 миль. Полностью подтвердилась надежность новых навигационных при-

боров. Расхождение между считаемым и обсервованным местом (невязка) оказалось минимальным — 5 миль. Радисты быстро установили связь со штабом флота. В эфир полетела радиogramма о том, что поход проходит успешно, в ней также содержалась просьба разрешить идти прямо на полюс. «Квитанцию»¹ получили мгновенно. А через короткое время пришло «добро».

Во время сеанса связи А. И. Петелин и Л. М. Жильцов на резиновой лодке обошли всю полынью вдоль кромки, а затем, учитывая благоприятную погоду, с разрешения руководителя похода, для производства научных наблюдений на лед высадились специальная группа из 12 человек под руководством старшего помощника.

Первое всплытие продолжалось четыре часа. После проверки гирокомпасов, различных систем плавание было продолжено, тем более что свежий (до четырех баллов) ветер и течение вызвали подвижку льда. Необходимо было быстро «свертываться». Погрузились. Над атомоходом снова сомкнулись льды. На глубине 80 м (здесь столкновение с ледяными «языками» практически исключалось и в то же время имелась возможность хорошо наблюдать за обстановкой над кораблем) легли на курс, ведущий к Северному полюсу. Как и прежде, шли строго по меридиану.

Лаг отсчитывал мили. Вахта сменялась одна за другой. Жизнь экипажа текла по обычному руслу. Партийное бюро провело заседание по приему в КПСС. В жизни молодых коммунистов это стало важным событием, которое к тому же произошло в необычном, экзотическом месте.

Во время плавания непрерывно работали эхолоты, фиксируя глубину океана под килем. В один из дней командир штурманской боевой части О. С. Певцов обратил внимание командира на неожиданное поднятие дна. Глубина сократилась до 400 м. Л. М. Жильцов приказал уменьшить ход до малого. Позже из беседы с известным ученым-океанографом Я. Я. Гаккелем Лев Михайлович понял, что лодка пересекла тогда один из арктических подводных хребтов, подтвердив, таким образом, гипотезу о его существовании. Его со временем назовут именем Гаккеля, и вершину, над которой прошла К-3, будущим ее наименованием — «Ленинского комсомола».

¹ Подтверждение адресата о получении радиogramмы.

Заметим также, что в походе велись различные, в том числе и гравиметрические измерения, с помощью аппаратуры «Полюс» и определялась отражающая способность льда, измерялась скорость распространения звука в воде¹.

Точка пересечения земных меридианов неуклонно приближалась. Штурманы не скрывали своего удовлетворения: навигационная система работала надежно, без сбоев. Наконец до полюса осталось 60 миль. В вахтенном журнале появилась запись: «Пересекли 89-ю параллель. Над лодкой тяжелый лед толщиной 12—15 м. Температура забортной воды — минус 2°, глубина океана — 4000 м...»

И вот — полюс! В сознании каждого из участников похода тогда еще не укладывалось, что им первым из советских моряков удалось воплотить в жизнь давнюю мечту подводников, хотя достижение этой заветной точки ничем особым, собственно, не характеризовалось: подо льдом — везде подо льдом. Только штурманы могли подтвердить: да, вот он, полюс! Напомним, что на календаре значилось: 1962 год, 17 июля. День для советского Военно-Морского Флота поистине исторический.

При прохождении полюса вновь произвели необходимые наблюдения: глубина составила 4115 м, толщина льда — 4,5 м. По данным, полученным экипажем американского «Наутилуса» в 1958 г., глубина здесь равнялась 4087 метрам. Расхождение, как видим, самые минимальные. Еще около часа К-3 двигалась без изменения курса 15-узловой скоростью хода, а затем повернула на 180° и вторично в 9 часов 55 минут пересекла точку Северного полюса.

Однако всплыть непосредственно на полярной макушке планеты не пришлось: подходящей полыньи не оказалось, просматривались лишь извилистые трещины, щели в мощном паковом льду. И только утром 18 июля, когда атомоход лежал на курсе возвращения в базу, представилась возможность подышать свежим морозным арктическим воздухом — в ледяной броне появился просвет. Корабль находился тогда на широте 84° 53'. «Окошко» во льду, в котором всплыла К-3, точнее можно было бы назвать «форточкой»: ее размеры составляли 120×50 м. Когда капитан 2 ранга Л. М. Жильцов после всплытия посмотрел в перископ, то обнаружил, что корма наполовину находилась подо

¹ Подводный флот. 2001. № 7. С. 32.

льдом. Последовала команда и за ней короткий толчок электромотором, после чего нос лодки замер у самой кромки льда. Атомоход оказался в кольце, со всех сторон обжат льдами. Можно было прямо с корабля подать сходню на ледяной «причал».

Арктика встретила подводников звенящей тишиной, безветрием и низкими облаками, огорчившими гидрографов и штурманов. Возникли трудности при астрономических наблюдениях.

Контр-адмирал А. И. Петелин одобрил предложение командира пропустить через «увольнение» на арктический «берег» весь экипаж. Объявили по трансляции порядок схода на лед. Одна за другой спускались с корабля партии подводников. Предусмотрительный заместитель командира по политчасти А. Я. Штурманов еще в базе подумал о возможности провести в Арктике спортивные мероприятия и взял на корабль лыжи и коньки. Желających опробовать их в столь экзотическом месте нашлось бы немало. Ограничились тем, что погоняя футбольный мяч и просто поиграли в снежки. На одном из торосов водрузили небольшой флагшток с красным полотнищем. Сфотографировались у флага, на фоне лодки и около ледяной глыбы весом не менее тонны, оказавшейся на надстройке, в шутку окрестив ее «подарком полярного Нептуна».

Время пролетело незаметно. Наступил момент прощания с заветным местом. Вахтенный офицер подал по мегафону команду: «Всем на корабль!» Что и говорить, восприняли ее без особого энтузиазма. И каждый поднявшийся на борт, прежде чем нырнуть в рубочный люк, еще раз окинул взором суровый ледяной простор.

Старпом капитан 3 ранга Г. С. Первушин приказал убрать сходню. На корабле объявили боевую тревогу. Задраили рубочный люк. Лодка на ровном киле, без хода погрузилась в студеные воды.

Во время очередного сеанса связи получили поздравительные телеграммы: правительственную и от командования Северного флота. Их тексты огласили уже после погружения.

При дальнейшем плавании К-3 снова вошла в зону действия отечественной навигационной гидроакустической системы. Уточненное по ее сигналам место позволило сделать вывод, что корабль следует на 20 миль западнее счислимых координат. Новое

всплытие на широте $79^{\circ} 30'$ и произведенное во время него определение места астрономическим способом подтвердили, что ги-роазимуты при длительном плавании дают погрешности, требующие необходимой коррекции. 20 июля в 13 часов 40 минут К-3 миновала границу ледяных полей и через 20 минут всплыла на чистой воде. За кормой атомохода осталось 1294 подледных мили, пройденных за 178 часов.

Поход к полярной вершине планеты, который первоначально намечался на 1960 г., благополучно завершился.

В военно-морской базе Иоканьга состоялась торжественная встреча героических покорителей полярных глубин и награждение подводников. А. И. Петелин, Л. М. Жильцов и Р. А. Тимофеев стали кавалерами «Золотой Звезды» Героя Советского Союза. Все члены экипажа К-3 удостоились государственных наград. После награждения на эскадренном миноносце состоялся ужин с участием Н. С. Хрущева и министра обороны СССР Р. Я. Малиновского. Лишь спустя несколько дней К-3 вернулась в Западную Лицу, где покорителей полюса с нетерпением ожидали друзья-подводники и родные.

Заметим, что в официальном сообщении о награждении, в том числе и в указе Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза, говорилось о выполнении экипажем атомной подводной лодки «специального задания правительства». И лишь полгода спустя в «Красной Звезде» появилось интервью с Л. М. Жильцовым, а в газете «Известия» — очерк В. Гольцова, в которых раскрывалась тайна «специального задания правительства».

Поход К-3 дал богатый материал для размышлений и принятия практических мер, обеспечивавших безопасность плавания и маневра под вековыми полярными льдами. В те годы кроме сугубо практической цели завоевания макушки земли у советских моряков-подводников была еще одна — честолюбивая: догнать американских моряков, которые к тому времени вырвались вперед. Под влиянием ажиотажа, связанного с лозунгом «Догнать и перегнать Америку», инициатором которого был глава партии и государства Н. С. Хрущев, советские моряки-подводники весьма ревниво воспринимали бравурные сообщения американской прессы об успешных плаваниях американских атомоходов. Воздавая им должное уважение, они считали, что это были большие достижения.

3 августа 1958 г. достиг Северного полюса американский атомный первенец — «Наутилус», затем чуть позже в том же году там побывал другой атомоход — «Скейт». В 1960 г., проникнув из Берингова пролива в Чукотское море, совершила плавание подо льдами в условиях полярной ночи еще одна АПЛ США — «Сарго», а в августе 1962 г. уже две американские атомные подводные лодки «СиДрэгон» и «Скейт» прошли в район Северного полюса, где провели совместные противолодочные маневры, в ходе которых выполнили учебные торпедные атаки друг против друга.

С 1957 по 1962 г. подводные лодки США свыше десятка раз проникали подо льдом в Центральную Арктику. Получалось, что советские подводники в этом отставали.

Достижения подводников-атомщиков, несмотря на жесточайшую цензуру, становились известными советским людям, создавали высокий моральный подъем у всех военных моряков, чувство гордости за рост боевой мощи отечественного ВМФ, который наступал на пятки американскому флоту. Главком ВМФ адмирал С. Г. Горшков, человек в общем-то не склонный выражать свои эмоции, и тот не раз подчеркивал правильность избранного курса в строительстве флота. Однажды во время выступления он высказал мысль: «Посрамлены малoverы, не увидевшие реальную перспективу внедрения атомной энергетики на подводный флот».

Задачу достичь Северного полюса, всплыть в географической точке, макушке земного шара, получила и атомная подводная лодка К-181, вступившая в состав Северного флота в декабре 1962 г. Под командованием капитана 2 ранга Ю. А. Сысоева ее экипаж тщательно готовился к предстоящему походу. Учитывая важность этого плавания, главком ВМФ разрешил в нем участвовать командующему Северным флотом адмиралу В. А. Касатонову, который весьма настойчиво этого добивался. Владимира Афанасьевича можно было понять: опытному подводнику, прослужившему немало лет на подводной лодке, очень хотелось самому совершить поход подо льдом на современном подводном атомоходе. Под его личным руководством в подготовке похода участвовали адмиралы и офицеры Главного штаба ВМФ, штабов Северного флота и флотилии. Для многих участников плавания к полюсу потом оказалось неожиданностью, что комфлот предварительно прошел специальный курс в обнинском

учебном центре, правда, укороченный — трехмесячный, но зато и более насыщенный. Участие в плавании самого командующего создавало, конечно, определенное напряжение у командира, его заместителей, да и всего личного состава. Адмирала В. А. Касатонова на флоте знали не только как крупного флотского военачальника, он был известен как человек, хорошо знающий специфику подводной службы. Еще до Великой Отечественной войны Владимир Афанасьевич проходил службу на подводных лодках Тихоокеанского флота. Во время войны капитан 2 ранга Касатов служил на Балтике начальником штаба отдельного дивизиона подводных лодок. В послевоенный период он занимал ряд высоких командных должностей: командовал Балтийским флотом, затем — Черноморским, а в феврале 1962 г. возглавил самый мощный флот страны — Северный.

На флоте сразу почувствовали твердую руку и крутой нрав командующего, который своей неукротимой волей, подвижностью и стремительностью делал многое, чтобы еще выше поднять боевую готовность флота, уровень морской культуры и порядок в гарнизонах и военно-морских базах. Обладая взрывным, порой неуравновешенным характером, он мог учинить разнос любому флотскому военачальнику — командиру соединения или корабля — за малейший беспорядок или оплошность. Правда, быстро отходил и спокойно решал проблемы наведения порядка. Несколько забегая вперед, заметим: командующий флотом в течение всего похода был весьма спокоен, часто общался с личным составом, давал советы морякам. В управлении кораблем почти не вмешивался. В ответственный момент поиска полыньи и всплытия командующий флотом, как и все, был возбужден, но скрывал свое волнение за шутками, чем благотворно влиял на весь боевой расчет центрального поста, особенно на командира Ю. А. Сысова.

Наступил долгожданный момент. Все приготовления к походу закончились. «В 10.00 часов утра 25 сентября 1963 года отданы швартовы» — записано в вахтенном журнале К-181. Уходила в море подводная лодка без торжеств. Провожали командующего только несколько флотских начальников. Это делалось по соображениям обеспечения скрытности.

27 сентября в 6 часов 15 минут К-181 всплыла в надводное положение в мелкобитом льду, встретила с ледоколом «Добрыня Никитич» и вышла с ним на голосовую связь. Получив

через ледокол последние сведения о ледовой обстановке по маршруту плавания от штаба флота, погрузилась на глубину 120 м и направилась через желоб Франца-Иосифа в Центральную Арктику.

Было бы совершенно необъективно представлять такой поход как своего рода туристический подводный круиз: ведь лодке предстояло не только дойти до полюса и всплыть там, но и решить множество других задач. Естественно, надлежало поддерживать постоянную связь со штабом флота. Однако в один из дней штабу Северного флота не удалось установить связь с лодкой, несмотря на все старания подчиненных начальника связи флота капитана 1 ранга Н. И. Трухнина. Начальник штаба флота контр-адмирал Г. М. Егоров, посоветовавшись с командующим ВВС флота генерал-лейтенантом авиации И. Е. Корзуновым, послал самолет в район, где по расчетам находился экипаж Сысоева. Обследовав сотни квадратных километров ледяных просторов, летчики установили контакт с лодкой. Тревога улеглась.

Дальнейшее подледное плавание проходило без каких-либо осложнений. Сменялись вахты. Научные сотрудники «колдовали» над навигационной системой.

Наступило 29 сентября. По плану атомоход должен был пройти полюс ровно в 6.00 утра по московскому времени (оно же было и корабельным). Однако расчеты показали, что у «земной оси» корабль будет на полчаса раньше. Руководитель похода В. А. Касатонов, любивший точность, приказал прибыть на полюс в точно назначенное время. Пришлось перейти на движение под электромоторами. В результате лодку стало сносить. Но вот поступил четкий, лаконичный доклад корабельного штурмана: «До полюса — одна миля». За два кабельтовых до него обнаружили полынь, окруженную паковым льдом толщиной до 5 метров. Через короткий промежуток времени услышали по корабельной трансляции неуставной, восторженный возглас: «Полюс! Проходим полюс!..» Что ж, штурмана К-181 В. М. Храмова можно было понять. Его чувства разделяли все, кто находился в отсеках. «Проходим полюс», — бросает в микрофон инженер-механик В. Н. Борисов и тут же приглушает динамик, дабы тот не вышел из строя от ликующего «Ура!», хлынувшего в центральный пост из отсеков.

Сразу после повторного прохождения полюса «обвеховали» ранее обнаруженную полынь и погасили инерцию. 6 часов

45 минут. Началось всплытие строго по вертикали со скоростью одной десятой метра в секунду. Эти мгновения всем находящимся в центральном посту казались бесконечными. И вот ограждение рубки пробило тонкий 30-сантиметровый лед, покрывавший водную поверхность. Корабль четко «вписался» в самую середину полыньи размером 200×500 метров. Поистине ювелирная работа!

Полос встретил подводников сплошной низкой облачностью, исключавшей астрономическую обсервацию, приличным морозцем (-16°), пронзительным ветром (скорость — 8 м/с). Зафиксировали в вахтенном журнале широту места по счислению — $89^{\circ} 59'$ С и долготу $42^{\circ} 32'$ В. Иначе говоря, расстояние до полюса составило четыре кабельтова (полынья под влиянием течения сместилась). Такая удача редко выпадает на долю подводников.

Несмотря на наступившие сумерки (шел шестой день полярной ночи, а солнце в это время уже практически не поднимается над горизонтом) и периодически идущий снег, видимость была хорошей. На горизонте отчетливо виднелись могучие торосы. Никогда еще Северный полюс не принимал столько людей: К-181 доставила сюда 124 человека. Строки из воспоминаний Ю. А. Сысоева: «Эти минуты останутся в памяти на всю жизнь. Наш могучий атомоход всплыл в точке, где любое направление южное. Мы молча стояли среди торосов на ледяной “шапке” Земли, а потом бросились обнимать друг друга. Величественное белое безмолвие огласилось возгласами моряков-североморцев, достигших Северного полюса не просто под водой, а под вечными льдами Арктики... Как позднее отмечалось, наш поход имел большое научное значение. Но в те минуты, глядя на боевых друзей — матросов, старшин, офицеров, что гордо стояли у флагштоков, — я думал о другом. Думал о том, что с таким экипажем, на таком корабле под силу решение самых сложных боевых задач. Не только открытый океан, но и вечные льды Арктики подвластны теперь советским подводникам...»¹

Экипаж советского атомохода К-181 водрузил на Северном полюсе государственный и военно-морской флаги нашей Отчизны. К одному из флагштоков в память о пребывании на полярной вершине Земли прикрепили герметичный пенал с запиской:

¹ Красная Звезда. 1965. 17 июня.

«Очередное посещение Северного полюса подводной лодкой Союза Советских Социалистических Республик. 29 сентября 1963 г.»

Весь экипаж и другие участники похода отметили выдающееся событие торжественным завтраком, «причастившись» причитавшейся порцией сухого вина.

В ходе последующего плавания экипаж и прикомандированные специалисты продолжали испытания различной аппаратуры и приборов. При этом корабль прошел, по меткому выражению Ю. А. Сысоева, сотни миль подледной целины. В течение суток в районе между параллелями $83^{\circ} 47'$ и $80^{\circ} 30'$ северной широты велась проверка навигационного комплекса в условиях воздействия на него ускорений от интенсивного маневрирования. С этой целью выполнялось много поворотов и циркуляций, причем скорость хода доходила до 20 узлов. Несмотря на такой напряженный режим плавания, система курсоуказания работала надежно, что позволяло, как написано в одном из отчетов, «вести счисление с такой же точностью, как и на прямом курсе».

Естественно, что у участников похода, в первую очередь у навигаторов, не раз возникал вопрос: не произошло ли ошибки с определением места всплытия на полюсе? Ведь проверить счисляемое место с помощью обсервации там не удалось. Штурманы нашли выход. Во время всплытия в полынье на широте $83^{\circ} 45'С$ они уточнили свое место и поправку курсоуказания по пяти звездам, а затем методом обратной прокладки рассчитали пройденный от полюса путь. Какие-либо сомнения окончательно исчезли. При этом установили, что за 79 часов подледного плавания ошибка в счисляемом месте составила всего около пяти миль.

Утром 2 октября К-181 всплыла в надводное положение у кромки ледяных полей, где ее поджидало спасательное судно «СС-44». К родному причалу подводная лодка вернулась 4 октября. Поход, таким образом, занял 9 суток, во время которых за 119 часов атомоход преодолел подо льдом 1830 миль.

Адмирал флота Г. М. Егоров, в то время вице-адмирал в должности начальника штаба флота, вспоминает момент возвращения К-181 из этого похода: «На причал прибыл старший командный состав флота. Знали — лодка на подходе, однако вне визуальной видимости. И хотя уже смеркалось, мы все же различили вдали белый бурун. По всей вероятности, атомоход шел полным

ходом с тем, чтобы до темноты ошвартоваться у причала. Когда швартовы были закреплены и подали сходни, первым на берег сошел В. А. Касатонов... Владимир Афанасьевич высоко оценил подготовку экипажа атомохода и его командира Ю. А. Сысоева. Поблагодарил штаб флота за четкое обеспечение плавания атомохода, а авиацию флота — за ледовую разведку»¹.

Вскоре многие участники похода были удостоены государственных наград, а командиру Ю. А. Сысоеву присвоено звание Героя Советского Союза. В 1966 г. такое же высокое звание получил и руководитель похода — В. А. Касатонов.

В последующем у К-181 состоялись новые походы, в которых экипажу пришлось также решать сложные и ответственные задачи. Сменились командиры, многие офицеры, на корабле не осталось старшин и матросов — участников «звездного» плавания к полюсу, но традиция успешно выполнять задания Родины осталась. Вот почему среди тех, кто в знаменательные дни празднования 50-летия Вооруженных Сил СССР удостоился отличий, был и этот заслуженный корабль. Президиум Верховного Совета СССР наградил АПЛ К-181 (ею командовал капитан 2 ранга Н. В. Соколов) за успехи в боевой учебе и большой вклад в дело укрепления обороноспособности страны орденом Красного Знамени.

Освоение арктических глубин, первые крупницы опыта походов подо льдами, которые добыли экипажи К-3, К-181, а также другие подводники, дали основание считать, что наши советские подводные атомоходы способны плавать в экстремальных условиях подо льдами и решать задачи, свойственные боевым подводным кораблям.

Подледные плавания, несомненно, связаны с большими трудностями и требуют от подводников высочайшего мужества, мастерства и огромного напряжения моральных и физических сил.

Арктика, как известно, имеет весьма суровые климатические условия. Тяжелые льды создают огромные трудности для плавания не только надводным кораблям. Немало проблем возникает и перед экипажами подводных лодок. Над ними нависает не только толща воды, но и твердь пакового льда. Любая подводная лодка, случись с ней авария или возникнет опасность, стремится всплыть на спасительную поверхность океана, но на-

¹ Егоров Г. М. Фарватерами флотской службы. М., 1985. С. 214–215.

ходящаяся подо льдами такой возможности не имеет. Многие исследователи справедливо отмечают, что лед и корабль всегда находятся в противостоянии, в борьбе, которая нередко кончается трагически для корабля. История освоения Арктики знает немало печальных исходов этой борьбы. Тщательная, скрупулезная подготовка корабля, его материальной части и каждого члена экипажа для плавания подо льдами — первая и главная основа безопасности плавания.

По мере совершения походов подо льды Арктики, а они стали проводиться постоянно, накапливался опыт. Подводники, обретая его, уверенно решали поставленные задачи. Но и тогда, в 1963 г., Ю. А. Сусоев знал, что даже имея специальное навигационное оборудование для плавания в высоких широтах необходимо уточнять свое место, используя для этой цели все возможности, какими располагает данный тип атомохода.

Особую трудность представляет маневр всплытия. Поиск полыньи, определение ее размеров требуют не только опыта, навыков, но и немалого времени. А найти полынью и всплыть в географической точке Северного полюса было прямым распоряжением, данным командованием Сусоеву на поход. Непростая задача! Командиры, ходившие в подледное плавание, порой тратили на поиск полыньи 6—8, а то и более часов, причем полыньи бывали затянута льдом толщиной 30—40 см. Прямо надо сказать, что помог экипажу К-181 при всплытии точно на полюсе Его Величество Случай...

Всплытие атомохода в условиях, когда над головой навис паковый лед толщиной 10—15 м, а кругом, словно кинжалы, свисают сталактиты сосулков и видно на экране прибора только небольшое оконце полыньи, в которое нужно точно попасть, — все это создает огромное психологическое напряжение не только у командира, но и у всего личного состава центрального поста. Точно попасть в окно полыньи и всплыть в ней можно лишь не имея инерции. В то же время установить момент погашения инерции тоже довольно сложно. От командира и всего экипажа требуются высочайшее мастерство, огромная выдержка и железная воля. Малейшая ошибка, небрежность или неточность работы одного из подводников экипажа могут привести к поломке материальной части — повреждению выдвижных устройств, балластных цистерн или ограждения рубки.

Плавание подо льдами сопряжено и с рядом других трудностей. Полярные воды, как и воды Мирового океана, на разных глубинах имеют различную плотность, а это, как известно, заметно влияет на дальность действия гидроакустической аппаратуры. Находясь подо льдами, подводная лодка не свободна в выборе наиболее благоприятной гидрологии для дальности обнаружения препятствий по курсу, которые возможны либо в виде айсберга, либо океанической банки или подводной горы. Следует также иметь в виду, что, всплыв в полынье, лодка не может считать себя в безопасности: подвижка льдов создает угрозу сжатия корпуса, поэтому нужно быть постоянно начеку и вовремя погрузиться.

Подводникам, осуществляющим подледное плавание, необходимо учитывать специфику гидрологии: при наличии льда появляются аномалии в работе гидроакустических станций. Например, многие отмечают такое явление, как резонансное эхо, возникающее в определенных условиях. Суть его заключается в том, что на приемники гидроакустических станций попадает масса отраженных ложных сигналов, создавая иллюзию огромного числа объектов и целей вокруг корабля. С подобным явлением впервые встретились на К-3. Ее командир Л. М. Жильцов впоследствии вспоминал, сколько неприятных минут он испытал, когда на всех экранах гидроакустической станции обозначилось огромное количество различных целей. Нетрудно себе представить, какие чувства испытывает любой командир, встретившись с этим явлением. Оно еще в полной мере не было изучено. Очевидно, резонанс возникал в результате отражения сигнала от неровностей льда, сосулеч или торосов.

А что чувствует рядовой моряк-подводник, находясь в прочном корпусе атомохода, пронизывающего толщу Северного Ледовитого океана подо льдом? Участники подледных плаваний отмечают, что «небо, закрытое льдами», сознание невозможности в любую тревожную минуту всплыть на спасительную поверхность создавали значительную моральную напряженность у личного состава. Это отмечали и американские подводники. «Как только лодка зашла под ледяные поля, — пишет командир атомной подводной лодки “Скейт” Дж. Калверт, — болтовня и шутки стихли. Люди поняли, что происходит что-то важное... Появилось какое-то незнакомое нам до этого неведомое чувство напряжения. Мы понимали, что теперь

как никогда раньше зависим от благополучия нашего подводного корабля»¹.

Подобное чувство испытывают многие новички, впервые попавшие под лед. Офицер Северного флота капитан 2 ранга Е. Крупнин рассказывал: «Как только по трансляции сообщили, что атомоход вошел под лед, я заметил изменение в поведении молодых матросов. Это был их первый выход в море. После некоторого оживления и подъема в связи с началом плавания под водой с заходом под лед у них появилась настороженность. Об этом свидетельствовали их вопросы: “Часто ли встречаются полыньи? Сможем ли всплыть, если что-то вдруг?.. Эффективны ли торпеды, если придется подрывать лед?” Только после нескольких дней плавания они стали нести вахту спокойно».

Как показывает практика, во время подобных плаваний командиры и политработники постоянно вели работу с молодыми матросами.

Наряду с одной крайностью — страхом и настороженностью в поведении людей, впервые оказавшихся подо льдом, отмечалась и другая — беспечность при несении ходовой вахты и самоуспокоенность, что не менее опасно в столь сложном плавании.

Таковы лишь некоторые из проблем, с которыми пришлось столкнуться во время подледных плаваний. И вместе с тем с большим удовлетворением можно отметить, что практически все изначальные подледные плавания отечественных атомоходов завершились успешно.

Первые походы советских АПЛ показали, что наши подводные атомоходы способны плавать и решать в Мировом океане все свойственные им задачи.

¹ Калверт Джеймс. Подо льдом к полюсу. М., 1962. С. 80.

ЧЕРЕЗ ОКЕАНЫ И МОРЯ



В предыдущей главе рассказано о первых шагах отечественных атомоходов в подводный «космос». Совершая первые мили, атомные подводные лодки начали заходить под арктические льды, проверять работу новой техники в условиях нахождения атомохода подо льдом. Это объяснимо. Освоение Арктики являлось для страны жизненной необходимостью при решении многих проблем государственного масштаба: экономических, политических и особенно военных. Это обусловлено прежде всего геостратегическим положением нашего Отечества. На долю морских границ, прилегавших к побережью полярных морей, приходилось в то время более двух третей их общей протяженности. Для военных моряков акватория Северного Ледовитого океана представляла особый интерес не только тем, что это направление в условиях ракетно-ядерного противостояния двух великих держав — СССР и США — считалось наиболее опасным (именно здесь наиболее коротким было расстояние между возможными стартовыми позициями ракетных атомных подводных лодок и жизненно важными центрами Советского Союза), но еще и потому, что здесь пролегает трасса Северного морского пути, соединяющего западную часть страны с его дальневосточными регионами.

Эта водная арктическая магистраль имела огромное народно-хозяйственное значение для СССР. Она играла также важ-

ную роль в осуществлении военно-стратегического маневра силами ВМФ, когда требовалась переброска отдельных кораблей и корабельных соединений с одного морского театра на другой. Так, в годы Великой Отечественной войны по решению Ставки Верховного Главнокомандующего Северным морским путем несколько кораблей Тихоокеанского флота — лидер «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный» — были переведены на Северный флот с целью его укрепления. В послевоенный период с возрастанием роли флота в системе обороны страны главноком ВМФ, Главный штаб ВМФ постоянно уделяли внимание укреплению наиболее слабых звеньев. Предметом особой заботы было наращивание сил флотов открытого моря — Северного и Тихоокеанского.

Насыщение Северного флота новыми, более совершенными надводными и подводными боевыми кораблями и морской авиацией в 50—60-е гг. шло довольно высокими темпами. Мощные судостроительные заводы Северодвинска, Ленинграда, Горького быстро освоили строительство новых кораблей. Оснащенные современным оружием, новой энергетикой и радиоэлектроникой, эти корабли, в первую очередь атомные подводные лодки, быстро пополняли и усиливали боевой состав Северного флота. За четыре года — с 1959 по 1963 г. — только от судостроительного завода № 402 Северный флот получил около двух десятков атомных подводных лодок, вооруженных торпедами и баллистическими ракетами.

В худшем положении находился Тихоокеанский флот. В его составе в первом послевоенном десятилетии были в основном корабли, построенные до Великой Отечественной войны. Новые корабли в боевой состав флота стали поступать позже, в частности, атомные подводные лодки — с 1960 г. Первая ракетная атомная подводная лодка проекта 659 К-45 вступила в строй 28 июня 1961 г. К декабрю 1962 г. Тихоокеанский флот получил еще четыре атомных ракетносца с крылатыми ракетами. Укрепление Тихоокеанского флота за счет перевода в его состав части атомных подводных лодок Северного флота стало жизненной необходимостью.

К тому времени североморцы уже довольно успешно осваивали новые подводные атомоходы, научились плавать в различных районах Мирового океана, в том числе и подо льдами Арктики.

Подо льдом — на восток

Первым атомным подводным кораблем, который осуществил подледный переход северным маршрутом на Тихоокеанский флот, стала К-115, вступившая в состав ВМФ в ноябре 1962 г. Это была торпедная атомная подводная лодка проекта 627А, построенная в Северодвинске. Командовал атомоходом 34-летний капитан 2 ранга И. Р. Дубяга. Ему было доверено провести корабль на флот, где начиналась его морская служба. Здесь Иван Романович окончил Тихоокеанское высшее военноморское училище имени С. О. Макарова и прошел ступени службы от штурмана подводной лодки типа «М» до командира океанской дизель-электрической лодки. Предстоявший поход Дубяга рассматривал как важное государственное задание. Опытный командир ориентировал экипаж, прежде всего офицерский состав, на самую тщательную подготовку к плаванию. АПЛ К-115 была новым кораблем, а ее экипаж молодым, но укомплектованным достаточно опытными подводниками. Вместе с тем этот поход таил в себе немало трудностей. В этой связи при подготовке к переходу под паком Центральной Арктики всемерную помощь экипажу оказывали штабы и флагманские специалисты соединения, объединения и даже главные специалисты ВМФ.

Особое внимание уделялось навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению перехода. Этими проблемами занималась гидрографическая служба ВМФ. Специально созданная группа под руководством начальника гидрографической службы ВМФ вице-адмирала А. И. Рассохо внимательно изучила богатейший материал по картографии и гидрологии Арктического бассейна, накопленный советскими исследователями за время дрейфа станций «Северный полюс» и деятельности высокоширотных воздушных экспедиций «Север». Эта группа тщательно проработала различные варианты перехода.

Наиболее коротким и, казалось, менее сложным был маршрут движения по дуге большого круга¹, пролегающий непосредственно через Северный полюс. Но установленные в то время на подводных лодках навигационные приборы еще не были доста-

¹ Дуга большого круга. В данном случае — часть линии сечения земного шара плоскостью, проходящей через центр.

точно надежным источником курсоуказания при плавании вблизи полюса. Вариант перехода подо льдом по трассе Северного морского пути также не был возможен из-за небольших глубин на значительных отрезках этого маршрута. Плавание же в надводном положении могло привести к повреждениям различных устройств атомной лодки. Наиболее предпочтительным представлялся промежуточный вариант маршрута: сначала курсом к Северному полюсу, а затем точно на восток — вдоль одной из высокоширотных параллелей.

На К-115, как и на других подводных лодках, предназначенных для перехода подо льдом, были установлены отечественные навигационные комплексы, разработанные и созданные в 50-е гг. под руководством Э. И. Эллера, А. И. Вдовина и Г. Д. Блюмина. В качестве резервных средств К-115 была дополнительно оснащена экспериментальными образцами новой навигационной аппаратуры, которую и предстояло испытать в условиях перехода. В частности, установили бортовую аппаратуру системы дальней радионавигации «Маршрут».

3 сентября 1963 г. Западная Лица проводила в трансарктический переход подводную лодку К-115. Старшим на борту шел начальник штаба 1-й флотилии капитан 1 ранга В. Г. Кичев.

«Точка нашего погружения под паковые льды, — вспоминал позже И. Р. Дубяга, — была назначена севернее мыса Желания. Баренцево море в тот день было приветливым. Ни волн, ни ветра. Несколько ледяных глыб, оторванных от торосового поля, прижалось к борту лодки. Они казались похожими на медвежат, отбившихся от матери-кормилицы. Горизонт горбился от торосов. Впереди словно ждала нас неприступная ледяная стена. По курсу могли встретиться и более грозные препятствия — айсберги»¹.

Перед погружением к К-115 подошло спасательное судно «Памир». Уточнив с ним координаты места и приняв последние напутствия, командир атомохода приказал сыграть «Боевую тревогу», задрал верхний рубочный люк и спустился в центральный пост. Лодка погрузилась на заданную глубину и курсом точно на Северный полюс направилась к желобу Анны — самой углубленной части океана между Землей Франца-Иосифа и островом Визе. В строго назначенное время она повернула на восток.

¹ Кругозор. 1988. № 6. С. 8.

Перед выходом в поход главком ВМФ С. Г. Горшков, беседа с И. Р. Дубягой, высказал мысль о том, что было бы неплохо подводной лодке всплыть в районе одной из дрейфующих станций «Северный полюс». По маршруту плавания находились две такие станции — СП-10 и СП-12. Первая высажена на лед в октябре 1961 г., вторая — в апреле 1963 г. Обе станции были оснащены подводными маяками, в обиходе их называли «шумилками», звук которых могли запеленговать гидроакустики подводной лодки.

Вначале экипажу К-115 не повезло: возле СП-10 не оказалось пригодной для всплытия полыньи. Четыре часа кружила лодка подо льдом, постоянно меняя курс и рискуя потерять ориентировку. В конце концов решили не испытывать судьбу и направились к находящейся на более низкой широте станции СП-12. Но дальнейшее плавание омрачило непредвиденное происшествие: вышел из строя опреснитель¹. Положение создалось не из легких. Однако личному составу электромеханической боевой части, возглавляемой инженер-капитаном 3 ранга Б. С. Гопешко, удалось за шесть часов напряженнейшей работы устранить неисправность.

У станции СП-12 лодка всплыла в полыньи. На неоднократные вызовы подводников по УКВ полярники не отвечали. Тогда группа из семи членов экипажа во главе с командиром направилась к лагерю пешком. Расстояние около 7 км преодолеть оказалось нелегко. Движение затрудняли многочисленные торосы и снежницы — озерца из талой воды, покрытые тонким льдом. Появление на СП незнакомых людей зимовщики встретили настороженно: за несколько дней до этого радист перехватил телеграмму американцев, дрейфующих на своей станции примерно в том же районе. В ней они сообщали своим руководителям в США, что если через несколько дней не придет ледокол, они самостоятельно покинут станцию.

Недоразумение быстро выяснилось, и радости полярников не было предела: впервые в истории советских арктических исследований гости к полярникам пожаловали не с воздуха и даже не с борта надводного корабля, а из глубины — словно послан-

¹ Опреснитель — устройство, с помощью которого из забортной соленой воды приготавливают путем перегонки дистиллят, необходимый для работы ГЭУ.

цы Нептуна. «Мы это почувствовали, — отмечал И. Р. Дубяга, — когда побывали у полярников... Они обрадовались не только подаркам — свежему мясу и овощам. Большим счастьем для них была возможность передать с нами весточку родным. Начальник станции «СП-12» Л. Н. Беляков в шутку сказал нам, что поставит вопрос перед начальством, чтобы отныне зимовщиков регулярно навещали подлодки. Мы расстались друзьями»¹.

Этот визит, оставивший столь волнующие воспоминания, чуть не обернулся для подводников серьезной неприятностью. Закончив все приготовления к продолжению похода и приняв балласт, лодка должна была погрузиться. Однако оказалось, что сделать это она не в состоянии — корпус зажали льды. Что только не предпринимал экипаж! Работали электромоторами вперед и назад, переключивали руль с борта на борт, пытаясь раскатать лодку. Дали даже «средний вперед», но и это не помогло. Тогда решили, создав дифферент на корму, кратковременно отработать «средний назад». Такой маневр угрожал поломкой винтов. Но другого выхода не оставалось... Льды нехотя выпустили К-115 из своих крепких объятий. Все находившиеся в центральном посту с облегчением вздохнули. Погрузившись, лодка легла на курс, ведущий к чистой воде.

В полдень 11 сентября К-115 всплыла в Чукотском море, где ее ожидал ледокол «Пересвет». На судне подводников встретил первый заместитель командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирал Г. В. Васильев. Перейдя на лодку, он горячо поздравил экипаж с завершением самой трудной части перехода. Через шесть дней К-115 прибыла в новую для нее базу на Камчатке. Под вечным ледяным покровом Арктики атомоход прошел 1570 миль, затратив на это 121 час. Участники этого перехода как первопроходцы удостоились государственных наград, а командиру атомного подводного корабля И. Р. Дубяге указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 февраля 1964 г. было присвоено звание Героя Советского Союза.

С получением доклада от командира К-115 об успешном завершении перехода для следования тем же маршрутом вышел атомный подводный ракетоносец К-178 под командованием капитана 1 ранга А. П. Михайловского. Это был атомоход 1-го

¹ Кругозор. 1988. № 6. С. 9.

поколения проекта 658А, имевший на вооружении баллистические ракеты и торпеды. Для командира корабля А. П. Михайловского этот поход стал особенно знаменательным: на Тихоокеанском флоте, куда ему доверили привести атомоход, как и у И. Р. Дубяги, началась его офицерская служба. Здесь с 1947 по 1955 г. он прошел путь от штурмана до командира подводной лодки. В Заполярье сначала на дизель-электрической, а потом на атомной лодке в полной мере проявились такие его качества, как природенная пытливость, стремление проникнуть в глубь явлений, осмыслить влияние научно-технической революции на совершенствование тактико-технических характеристик подводных кораблей и повышение боевых возможностей современного флота. Не случайно он одним из первых флотских корабельных офицеров успешно без отрыва от службы защитил кандидатскую, а затем и докторскую диссертации. В дальнейшем, став Героем Советского Союза и адмиралом, А. П. Михайловский командовал соединениями подводных лодок, Краснознаменным Северным флотом, возглавлял Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны СССР¹. К подледному переходу 1963 г. за плечами этого талантливого командира уже имелся немалый опыт уникальных по своему характеру и значению морских и океанских походов. Еще будучи капитаном 3 ранга, А. П. Михайловский в должности командира подводной лодки Б-77 одним из первых освоил новые для подводников широты Атлантики.

Задачи, поставленные экипажу подводного ракетносца К-178 на арктический поход, не ограничивались простым перебазированием. Предстояло освоить новые подледные районы, совершить несколько приледнений и всплытий. Установленный на лодке дополнительный эхолот должен был фиксировать профиль рельефа дна по маршруту перехода.

В связи с тем что планом перехода предусматривалось проведение сеансов радиосвязи, а при всплытии в полыньях не исключалась необходимость проламывания льда ограждением руб-

¹ Аркадий Петрович Михайловский трижды совершил на атомных подводных лодках подледные плавания: первое — в 1963 г., командиром подводной лодки; второе — в 1968 г. на другом корабле, возглавляя переход, и, наконец, еще одно, третье, самое длительное, — в 1971 г., будучи руководителем на атомной подводной лодке «50 лет СССР».

ки, на его верхней части сконструировали своего рода ледовый гребень. Эта и другие меры предосторожности были необходимы, так как кроме всего прочего в одной из шахт, крышка которой располагалась в верхней части ограждения, находилась ракета в инертном снаряжении, предназначенная для пуска в один из полигонов после завершения перехода. «Ледовая решетка» закрыла также обтекатель палубной базы гидроакустической станции, находившейся в носовой оконечности.

Для участия в походе в соединение прибыли представители научных институтов ВМФ, КБ и заводов-поставщиков некоторых систем корабля.

Наступило 14 сентября 1963 г. — день начала плавания. Проводить экипаж прибыли командующий Северным флотом адмирал В. А. Касатонов, член Военного совета — начальник политуправления флота контр-адмирал Ф. Я. Сизов. Вместе с Героем Советского Союза контр-адмиралом А. И. Петелиным они оставили в книге почетных посетителей корабля памятную запись с пожеланиями счастливого плавания. Среди провожавших находились также прибывшие на флот представители орденоносного северо-двинского завода № 402, на котором создавался могучий атомный корабль. Они передали экипажу на вечное хранение красное знамя, которым был награжден экипаж за успешное освоение новой техники. Заместитель командира корабля по политчасти капитан 2 ранга С. П. Варгин установил знамя в боевой рубке. Памятным стал тот день и для командира БЧ-5 Н. З. Бисовки — ему вместе с погонями инженер-капитана 2 ранга вручили нагрудный знак и удостоверение «Мастер военного дела».

Наступили последние минуты прощания. Под звуки оркестра атомоход отошел от плавпричала и лег на курс выхода из бухты. Погружение. «Жизнь вступает уже в размеренный подводный ритм», — сделал первую запись в своем личном дневнике А. П. Михайловский. Прошло чуть менее трех суток, и севернее Новой Земли лодка ушла под лед, взяв курс в Центральный арктический бассейн.

Первое всплытие состоялось в битом, разряженном, основательно подтаявшем, но все равно коварном льду: и в нем находиться лодке небезопасно. Командир принял решение: осторожно «подвесить без движения лодку на перископе», чтобы имеющийся запас плавучести компенсировал объем воды, вытесненной

поднятыми над ней выдвижными устройствами — перископом, радио и радиолокационными антеннами. Предстояло передать радиограмму и получить ответ.

Ожидание всегда томительно. В тот момент это чувство особенно обострилось. Наконец командиру доложили, что квитанция получена, а с ней и «добро» следовать по назначению. Лодка сначала погрузилась на значительную глубину, а затем поднялась до отметки 60 м. Турбины начали вращать валы с нарастающей скоростью. И тут тревожный доклад: «Носовые горизонтальные рули не заваливаются!» Выход один — всплыть для выяснения причины. А наверху — сплошной 2—3-метровый лед со свисающими вниз многометровыми «сталактитами».

Начался поиск полыньи. Наконец эхоледомер показал обширный участок чистой воды. Командир приказал всплывать. С каждой секундой уменьшалась глубина. И вдруг на отметке 20 м лодка остановилась и начала погружаться. Явление объяснимое: в поверхностном слое вода менее соленая, и лодка здесь становится тяжелее. Разницу приходится компенсировать вытеснением воды из уравнительной цистерны. Несколько минут работы насосов — и корабль снова начинает всплывать.

В центральном посту идет отсчет: 18, 16, 14, 12 метров. И вдруг взволнованный голос старпома капитана 2 ранга В. М. Ладнова, наблюдавшего в зенитный перископ: «Товарищ командир, над нами лед!» Всплытие, однако, продолжалось. Полынья была затянута молодым, тонким, прозрачным льдом — ниласом. Это он, пропуская свет, создавал видимость чистой воды. Командир скомандовал: «Продуть среднюю!» — и в поднятый перископ наблюдал, как ледовый гребень ракетных шахт вспорол нилас. Устранение неисправности носовых горизонтальных рулей заняло около двух десятков минут. И снова погружение в подледное царство.

Представляет интерес с точки зрения особенностей плавания подо льдом и еще один эпизод из того же похода, также связанный с тем, что непосредственно подо льдом находится большой слой значительно опресненной воды. 19 сентября в 23 часа по московскому времени в соответствии с планом перехода лодке предстояло прилечь для очередного сеанса связи. На поверхности уже наступили сумерки, и лед снизу в перископ просматривался плохо. При всплытии, когда до поверхности осталось около 20 м, она коснулась льда и, отскочив от него,

словно мячик, пошла вниз метров на 15. «Опять начинаем всплытие. Теперь уже скрип и скрежет на меньшей глубине, — делает некоторое время спуская запись в своем дневнике А. П. Михайловский. — И снова самопроизвольное погружение, потом — всплываем. На 16 метрах по глубиномеру лодка останавливается и тут же начинает резко менять курс. Видимо, корабль разворачивает подледным течением. Наконец он ложится в ложбинку в нижней поверхности льда и притирается к ней. Приледнение окончено. Над нами — пять метров арктического льда, под нами — две тысячи метров глубины Ледовитого океана»¹.

20 сентября лодке предстояло всплыть у дрейфующей полярной станции «Северный полюс-10». В назначенный день в 5 часов 10 минут точно зафиксировали свои координаты и координаты станции, но в непосредственной близости от станции подходящей полыньи не оказалось. Отойдя на 5 миль, атомоход начал ее поиск, двигаясь по расходящейся спирали. Лед достигал толщины 5 м с торосами до 18 м. Наконец эхоледомер зафиксировал отсутствие льда, и вместо его темной бугристой поверхности в перископе ярким серебристо-зеленым светом блеснула долгожданная полынья. Быстро отработали задний ход, и вдруг полынья таинственным образом пропала: лодку, видимо, снесло в сторону подводным течением.

Чуть более часа ушло на дальнейший поиск. Когда же найти разрыв во льдах все-таки удалось и всплытие состоялось, выяснилось, что нос корабля под воздействием течения и дрейфа льда оказался под его кромкой. Около рубки громоздились огромные торосы. Картина, которую командир увидел в перископ, не внушала уверенности. Требовалось принимать решение. Попытка «выдернуть» носовую оконечность не удалась. К тому же и корму начало уводить под лед. Возникла опасная ситуация, которая даже при быстром погружении могла привести к повреждению корпуса. После погружения лодка вновь потеряла полынью. И только через полтора часа терпение и настойчивость командира увенчались успехом: всплытие прошло удачно.

Вот как описал этот эпизод А. П. Михайловский: «Отработав полным ходом назад, мы сумели все же успешно погрузиться в надежде удачнее войти в ту же полынья. Но ничего не вышло. Пришлось начинать все сначала! Вскоре, в 8 часов 45 ми-

¹ Кругозор. 1988. № 6. С. 8.

нут, обнаружили свободное ото льда пространство размером около 800х200 м, в котором удалось всплыть в самом центре. Решили ошвартоваться у восточной кромки полыньи. Однако и тут обстановка оказалась непростой: в правый борт дул сильный ветер, а в левый “давило” сильное течение. Суммарное их воздействие привело к уваливанию носа под ветер, а корма начала уходить под кромку льда. Лодку могло зажать льдинами. С некоторым риском дав полный ход, после третьей или четвертой попытки удалось наконец вывернуться влево и выйти в середину полыньи»¹.

На поверхности свирепствовала пурга. Командир приказал открыть вахту на радиолокационной станции. По пеленгу 18° в 35 кабельтовых обнаружили «цель», а потом уже сквозь кратковременные разрывы белой пелены с трудом разглядели чернеющие постройки и мачту с флагом. На сигнальные ракеты никто не отреагировал. По УКВ-связи контакт также установить не удалось. Ветер же продолжал усиливаться, дойдя до 7 баллов. Он налегал на корпус лодки с правого борта. А с левого «жало» течение. Могло статься, что корабль окажется затертым во льду. Михайловский решил не испытывать судьбу и отказался от «рандеву» с «СП-10». Подобная ситуация повторилась, когда лодка подошла и к станции «СП-12». Трижды всплывала она поблизости от нее, но неистовая арктическая непогода вновь воспрепятствовала встрече моряков с полярными исследователями.

23 сентября, пройдя узким и мелководным желобом, атомход всплыл в Чукотском море, где его встретили корабли Тихоокеанского флота.

В данном походе К-178 поставила своеобразный рекорд: такого количества приледнений и всплытий в полыньях и разводьях (10 раз), когда экипажу пришлось выполнять сложнейшие маневры, не имел в то время еще ни один советский подводный корабль. В своем отчете командир лодки глубоко проанализировал все обстоятельства плавания, не утаив недостатки в своих действиях и работе центрального поста.

Как и во время других походов подо льдом, на К-178 велось непрерывное наблюдение за ледяным покровом с записью на ленту самописца, производились замеры температуры воды и ее плотности, определялась скорость распространения звука в воде.

¹ Морской сборник. 1988. № 9. С. 77.

И, конечно, особое внимание уделялось измерениям глубин и определению характера рельефа дна. При прохождении хребта Ломоносова, например, штурманы отметили значительные расхождения с данными, приведенными на карте.

Командование Военно-Морского Флота высоко оценило действия командира и экипажа этого корабля, представив участников трансарктического перехода к наградам¹.

Через три года, в 1966 г., состоялся переход подо льдом с запада на восток лодки К-14 под командованием капитана 1 ранга Д. Н. Голубева. Старшим на борту был командир дивизии капитан 1 ранга Н. К. Игнатов (впоследствии контр-адмирал).

Сначала экипаж К-14 готовился к переходу на ТОФ южным путем в составе отряда вместе с К-116 и К-133, но по техническим причинам этого сделать не удалось. По решению командования атомоход отправился на Тихоокеанский флот под полярными льдами.

После контрольного выхода — своего рода генеральной репетиции к походу, во время которого личный состав и командование корабля продемонстрировали хорошую подготовку материальной части и умелое обслуживание техники, К-14 в последних числах августа покинула базу. И хотя маршрут перехода был ранее изучен экипажами кораблей, проложившими подо льдами первые курсы, новое подледное плавание все же явилось серьезным экзаменом и для этой лодки. В различное время суток и в разной ледовой обстановке атомоход семь раз всплывал в полыньях и разводьях и не однажды прилеждался для проведения сеансов связи.

6 сентября в небольшой полынье, обнаруженной в районе новой дрейфующей станции «СП-15», созданной в апреле 1966 г., командиру удалось всплыть. На выбранном среди торосов ровном участке ледяного поля провели между командами походных смен футбольный матч и другие спортивные соревнования, сфотографировались. Организовали встречу с полярниками. На митинге, состоявшемся у подножия самого крупного ледяного тороса, вручили им памятный адрес, военно-морской флаг и

¹ Капитану 1 ранга А. П. Михайловскому указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 февраля 1964 г. присвоили звание Героя Советского Союза. Орденами и медалями СССР наградили и других участников похода — офицеров, мичманов, старшин и матросов.

боевой листок со стихами корабельного поэта старшины 2 статьи В. П. Недошивина, посвященными зимовщикам. Представители станции посетили корабль. Делегация подводников нанесла им ответный визит, ознакомилась с условиями жизни и работы коллектива станции, поделилась свежими продуктами, фруктовыми соками, обменялась книгами и кинофильмами.

В походе экипаж умело обслуживал сложную технику, обеспечивая надежную работу всех систем, установок, механизмов и приборов. А когда в одном из отсеков пробило прокладку основного аккумулятора гидравлики (масло сильной струей било в помещение), личный состав отсека продемонстрировал исключительную находчивость и мужество. Произошло это во время маневра всплытия в полынье, когда требовалась особая четкость действий. В создавшейся опасной ситуации отличились мичман В. М. Макаров и старшина 2 статьи В. В. Абатуров, действовавшие грамотно и решительно. Благодаря им неисправность удалось устранить, а кораблю обеспечить возможность продолжить маневр всплытия.

Во время похода корабельный врач старший лейтенант медицинской службы А. В. Сапожников произвел операцию по удалению аппендицита матросу Н. П. Томаришину. Кроме того, он оказал медицинскую помощь зимовщикам обеих дрейфующих станций.

Каждый день похода был насыщен разнообразными мероприятиями. Заместитель командира корабля по политчасти капитан 3 ранга В. Ф. Павлов, партийные и комсомольские активисты проявили немало выдумки. Так, в момент пересечения 180-го меридиана восточной долготы и перехода в Западное полушарие по искусно разработанному сценарию, когда лодка находилась подо льдом на глубине свыше 100 м, состоялся праздник Нептуна.

В начале второй половины сентября 1966 г. К-14 прибыла к новому месту базирования.

В 1968 г. командование ВМФ решило перевести арктической трассой с Севера на Дальний Восток для усиления Тихоокеанского флота еще атомные подводные лодки: К-42 проекта 627А и К-55 проекта 658. Лодкам предстояло совершить переходы последовательно, как это было сделано в 1963 г.

Первой 20 августа оставила свою базу в Западной Лице К-42, которой командовал капитан 2 ранга В. И. Заморев (старший на борту — А. П. Михайловский), взяв курс к северной оконечно-

сти Новой Земли. К исходу суток 23 августа атомоход пересек линию остров Грэм-Белл — остров Ушакова и, пройдя 81-ю параллель, проник в Северный Ледовитый океан. Достигнув 82° 59' северной широты, он лег на курс 90° — точно на восток.

27 августа подводники всплыли в районе дрейфующей станции «СП-16». С ее зимовщиками обменялись визитами. А на следующие сутки завершили арктическую часть своего маршрута, преодолев подо льдом 1750 миль, на что ушло 173 часа.

Переход совмещался с боевым патрулированием. На корабле были установлены опытные образцы новой гидроакустической аппаратуры, обеспечивающей безопасность плавания подо льдом, укреплены ограждение рубки и легкий корпус. Важной особенностью этого перехода являлось наличие на борту корабля штатного ядерного оружия. Поход К-42 завершился благополучно.

Вслед за К-42 в конце августа в трансарктическое плавание отправилась атомная подводная лодка К-55 под командованием капитана 1 ранга Ю. В. Перегудова¹ (впоследствии вице-адмирал). Старшим на борту на этом корабле шел командир эскадры подводных лодок контр-адмирал В. Г. Кичев.

Командование ВМФ поставило перед командиром лодки и В. Г. Кичевым ряд задач, в том числе — продолжить разработку тактических приемов боевого использования ракетных атомных подводных лодок при ведении боевых действий в Арктике. Экипаж успешно справился со всеми задачами. Тихоокеанский флот получил достойное пополнение.

Все последовавшие затем трансарктические плавания советских подводных лодок также не были простыми «путешествиями» под полярными льдами. В походах продолжалось совершенствование приемов и методов всплытия в полыньях и развоях, испытывались поступающие во флот от промышленности новые навигационные и гидроакустические приборы, аппаратура связи, велось исследование глубин и дна полярных морей и Центральной Арктики. Наука и практика обогащались опытом и ценными сведениями.

В последующие годы состоялся ряд новых переходов советских атомоходов с Северного на Тихоокеанский флот подо льдами Арктики.

¹ Ю. В. Перегудов — сын известного конструктора советских атомных подводных лодок В. Н. Перегудова.

Впервые южным путем

Перевод новых кораблей под паковым льдом Северного Ледовитого океана советское командование осуществляло уже не раз. Подводники достаточно хорошо освоили этот маршрут. Он, несомненно, был сложным и небезопасным в навигационном отношении, но имел и значительное преимущество перед другими возможными маршрутами, ибо пролегал в районах сравнительно безопасных от сил вероятного противника и занимал всего 15—16 суток. Однако на этом пути успех перехода в значительной степени зависел от состояния ледового покрова в мелководной части Чукотского моря. Только в августе—сентябре подводные атомоходы могли буквально «проползти на брюхе» через этот район, чтобы выйти на чистую воду. Поэтому руководство ВМФ считало необходимым проверить возможность осуществления маневра силами флота и другим, южным путем.

По мере достаточно уверенного освоения атомной техники экипажами подводных лодок, устранения судостроителями слабых узлов в их устройстве, в том числе и решения проблемы парогенераторов, главком ВМФ С. Г. Горшков дал поручение Главному штабу ВМФ проработать вопрос о переводе атомных подводных лодок с Северного на Тихоокеанский флот южным маршрутом. Руководство ВМФ обратилось к министру обороны СССР Р. Я. Малиновскому за разрешением совершить переход, подобный плаванию американской атомной ПЛ «Тритон», которая в 1960 г. совершила кругосветку.

Министр обороны согласился, благо это было созвучно стремлению возглавлявшего тогда КПСС и советское государство Н. С. Хрущева не уступать американцам в соревновании СССР и США в военной области.

Оперативное управление Главного штаба ВМФ приступило к проработке поставленной задачи. Как рассказывал впоследствии вице-адмирал В. Х. Саакян, работавший в то время начальником оперативного управления Главного штаба ВМФ, офицеры-операторы весьма тщательно изучали возможности выполнения распоряжения главкома ВМФ. В первую очередь нужно было точно определить маршрут перехода. Вместе со штурманами, связистами и инженер-механиками офицеры-операторы тщательно взвешивали все «за» и «против» при оценке гидрометеорологических, навигационных условий плавания.

Рассматривалось три варианта маршрута перехода. Первый — вокруг Южной Америки через пролив Дрейка. Протяженность — 18700 миль, время — 78 суток. Второй — вокруг Африки, водами Индийского океана и далее через Малаккский и Сингапурский проливы. Протяженность — 18000 миль, время — 75 суток. Третий — вокруг Африки и Австралии, минуя сложный для подводных лодок Сингапурский пролив. Длина маршрута — 22400 миль, продолжительность плавания — 90 суток. Главком утвердил первый вариант. Сразу же была подготовлена директива командующему Северным флотом, требовавшая начать подготовку отряда атомных подводных лодок (2—3 единицы) для их перевода на Тихоокеанский флот южным путем.

Адмирал флота Г. М. Егоров (в 1965 г. — начальник штаба Северного флота, вице-адмирал) вспоминает: «...Получив директиву главнокомандующего Военно-Морским Флотом, штаб, которым я руководил, и политуправление Северного флота начали тщательно разрабатывать все мероприятия, связанные с походом. Выделенными в плавание лодками командовали опытные моряки»¹.

Для участия в переходе первоначально были выделены и готовились три атомных подводных корабля: новейший ракетоносец К-116 проекта 675 с 8 крылатыми ракетами и торпедные АПЛ проекта 627А: К-14, вступившая в строй в 1959 г., и К-133 постройки 1962 г. Командовали подводными лодками соответственно капитан 2 ранга В. Т. Виноградов, капитан 1 ранга Д. Н. Голубев и капитан 1 ранга Л. Н. Столяров. В ходе тщательной проверки материальной части выяснилось, что на К-14 отдельные технические узлы энергетической установки требуют замены, и к сроку, назначенному главкомом, атомоход готов не будет. Поэтому приняли решение отправить южным путем две атомные подводные лодки, а К-14 в том же году перевести на Дальний Восток под арктическим льдом.

К концу января 1966 г., когда определился состав группы, на флот прибыл главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков. Он и ранее очень внимательно следил за подготовкой сложных походов атомников, стремился непременно лично познакомиться с подводниками. И на этот раз главком был верен себе, встретился с экипажами атомоходов. А затем с его участием в присут-

¹ Егоров Г. М. Фарватерами флотской службы. М., 1985. С. 216.

ствии командиров кораблей, офицеров штабов дивизии и флотилии, старших флотских начальников решался вопрос о том, кому возглавить отряд. Командующий Северным флотом адмирал С. М. Лобов предложил свою кандидатуру. Главком не согласился, заметив, что его важнейшая задача — флот. Тогда командующий флотилией атомных подводных лодок контр-адмирал А. И. Сорокин заявил о своей готовности возглавить отряд.

Видимо, это совпадало с мнением главкома, но он не хотел его высказывать, а потому неожиданно произнес: «Но ведь у вас, Анатолий Иванович, со здоровьем проблемы?» Сорокин несколько растерянно ответил: «Никак нет, товарищ главкомандующий, пока не жалеюсь». «Ну раз так, — сказал главком, — готовьтесь...» Это решение было справедливым: А. И. Сорокин был наиболее подходящей кандидатурой, считался опытным подводником-атомщиком.

Все работы по подготовке кораблей к длительному плаванию проходили в обстановке строгой секретности. Учитывая, что пополнение запасов, технического имущества, ЗИПа, горючесмазочных материалов, продовольствия осуществлялось тыловыми органами, где работало большое число гражданского персонала, была разработана специальная легенда, согласно которой кораблям якобы предстояло участие в тактическом учении, проводимом по плану главкома ВМФ. Об истинных же целях и задачах похода знал ограниченный круг офицеров, а рядовые моряки-подводники были ориентированы только на длительное автономное плавание.

В процессе подготовки кораблей важное значение было придано изучению физического и морального состояния личного состава обоих кораблей. Врачи с особой строгостью оценивали здоровье каждого подводника. Все до единого прошли медицинское освидетельствование.

Уровень обученности личного состава по специальности также не вызвал сомнений. На К-133 более 50 % членов экипажа имели классность первого и второго уровня, а 4 человека — звание мастера военного дела. Несколько ниже уровень профессиональной подготовки был на К-116, но на этом корабле он компенсировался высочайшей добросовестностью и энтузиазмом, с каким моряки готовились к выходу в море. Организация службы и воинская дисциплина на обоих атомоходах оценивались достаточно высоко.

Учитывая большую продолжительность предстоящего плавания, командование кораблей уделило особое внимание проблеме снятия у подводников в походе возможных негативных проявлений: утомляемости, пассивности, невнимания. Для участия в предстоящем плавании из Москвы прибыл инспектор Главного политического управления СА и ВМФ капитан 1 ранга И. К. Громов. Он активно включился в подготовку к походу: оказывал помощь политработникам в планировании воспитательной работы, в инструктировании актива, в отборе кинофильмов, комплектовании библиотек. На каждый атомоход на кинобазе флота было отобрано свыше трех десятков художественных и хроникально-документальных кинофильмов, а библиотека флотилии выделила более трехсот различных книг и изданий. Заботливые сотрудники библиотеки обеспечили корабли развлекательной литературой — произведениями юмора, сатиры, с различными головоломками, кроссвордами — всем, что в часы досуга могло занять людей и снять у них психологическую нагрузку. Политработники тщательно продумали комплекс мер по поддержанию у личного состава работоспособности, стойкости, уверенности в благополучном выполнении важной государственной задачи.

В подготовке отряда к плаванию участвовали штабы Северного флота, флотилии и дивизии, флагманские специалисты. Один из опытейших штурманов Северного флота капитан 1 ранга Д. Э. Эрдман педантично занимался со штурманскими службами соединений и конкретно с боевыми частями кораблей. Флотские гидрографы вместе с представителями науки провели проверку навигационных приборов и корректуру морских карт.

Немало внимания всеми инстанциями уделялось проверке состояния и прогнозированию работы энергетических установок кораблей, систем живучести, надежного функционирования жизнеобеспечивающих механизмов. Самые знающие инженер-механики, флагманские специалисты всех рангов: от флотского Техупра, который тогда возглавлял инженер-контр-адмирал Ю. А. Зодерман, флагмеха флотилии — крупного знатока атомной энергетики инженер-контр-адмирала М. М. Будаева до инженер-механиков соединений инженер-капитана 1 ранга В. А. Рудакова и инженер-капитана 2 ранга И. Ф. Морозова — все активно работали на атомоходах, помогали корабельным специалистам в подготовке к походу.

Большую помощь командованию и офицерскому составу К-116 и К-133 оказал и заблаговременно сформированный походный штаб, который временно разместился на плавбазе ПБ-82 7-й дивизии АПЛ. Подготовка к походу велась форсированными темпами. Достаточно сказать, что три курсовые задачи были отработаны экипажами обеих лодок за месяц.

За несколько дней до выхода в море на флотилию прибыл начальник штаба флота вице-адмирал Г. М. Егоров. В тактическом кабинете соединения, где обычно оттачивалось боевое мастерство офицерского состава подводных лодок, Егоров собрал офицеров обоих кораблей. Сначала вице-адмирал внимательно выслушал доклады командиров подводных лодок и командира отряда, а затем специалистов разного профиля, которые доложили о степени готовности личного состава и техники. По людям и техническому состоянию кораблей вопросов не возникало. Отмечалось, что настроение у подводников приподнятое, на кораблях все продумано и предусмотрено. Однако этот мажорный тон не очень импонировал начальнику штаба флота. Выслушав доклады, он обратился к контр-адмиралу А. И. Сорокину: «Давайте-ка поговорим о различных вариантах и непредвиденных обстоятельствах, с какими вы можете встретиться в море. Поразмывляем, Анатолий Иванович, и попробуем спрогнозировать возможные негативные ситуации во время перехода».

Отлично осведомленный об уровне подготовки экипажей, начштаба флота не стал повторять стандартные вводные, а если и возвращался к кое-каким типичным случаям, то старался опрелелить психологическое состояние офицера, который мог оказаться в той или иной нештатной ситуации. Начал он с командира отряда: «Потерян контакт с одним из кораблей группы. Ваши действия?» «Восстанавливаем», — бесхитростно ответил Сорокин. Егорову, естественно, подобный ответ не понравился, он не почувствовал в интонации командира отряда озабоченности и наседал: «А не сможете восстановить, тогда что?» Сорокин нахмурил лоб, подбирая вариант действия...

«Айсберг обнаружен слева по курсу, вы уклоняетесь и получаете доклад еще об одном контакте с целью. Ваши действия?» Это была вводная уже командиру К-133 Л. Н. Столярову. Командир говорит о типичных особенностях маневрирования при уклонении от двух айсбергов. «Акустик докладывает о шуме винтов слева по борту», — ввел новый элемент в обстановку

вице-адмирал Егоров... И так, от одной вводной к другой, вел он офицеров к пониманию сложных походных ситуаций, неизбежных в трудном кругосветном плавании, и поиску оптимальных решений.

В общении адмирала с офицерами чувствовалась его широкая эрудиция, отличное знание боевых и технических возможностей атомных кораблей различных проектов, особенностей управления ими в плавании. Несомненно, это было следствием огромного служебного опыта Г. М. Егорова. Окончив в 1940 г. Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе, он всю войну провел на подводных лодках, был штурманом, помощником командира, а в сентябре 1944 г. стал командиром корабля. В послевоенные годы он оставался подводником, возглавлял соединение, в котором впервые на отечественном флоте было освоено ракетное оружие. В 1978 г. адмиралу флота Г. М. Егорову, начальнику Главного штаба ВМФ, было присвоено звание Героя Советского Союза за личное мужество и отвагу, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, большой личный вклад в подготовку и повышение боевой готовности Военно-Морского Флота в послевоенный период, в освоение сложной боевой техники.

Наконец приготовления закончены. Морозной полярной ночью 2 февраля 1966 г. отряд советских атомных подводных лодок начал движение. Злой ледяной ветер студил щеки стоявших на мостике офицеров, заставлял плотнее кутаться в меховые куртки. Выйдя из узкого извилистого фарватера губы Западная Лица, подводные лодки прибавили скорость. Вскоре в назначенной точке они ушли на глубину и взяли курс на запад, чтобы под водой пройти Атлантический океан с севера на юг, а затем через пролив Дрейка, разделяющий Южную Америку и Антарктиду, в Тихом океане подняться в северные широты, к родным берегам Советского Союза на Камчатке.

Теперь, когда закрылись верхние рубочные люки подводных лодок и прервалась связь с берегом, стало возможным сообщить всему личному составу об истинных целях и задачах похода. По корабельной трансляции командиры зачитали обращение главкома ВМФ к личному составу отряда. В нем говорилось: «Вам оказана высокая честь совершить длительное подводное кругосветное плавание. Вам предстоит пройти по океанам и морям, где более ста лет не ходили русские военные

моряки. Ваш поход — важное событие в истории нашего Военно-Морского Флота. Он будет проходить в знаменательное время, когда весь советский народ с большим политическим подъемом готовится достойно встретить XXIII съезд родной Коммунистической партии. Вместе со всем советским народом несут предсъездовскую вахту моряки кораблей и частей флота. Мы твердо верим, что вы успешно преодолете все трудности и с честью пронесете советский военно-морской флаг через два океана и многие моря. Счастливого вам плавания, боевые друзья!» Командиры призвали личный состав бдительно нести ходовую вахту, с честью выполнять свой воинский долг во время плавания.

Сообщение о целях и задачах похода, обращение главнокомандующего ВМФ С. Г. Горшкова, с которым подводники не раз встречались во время его частых посещений флотилии АПЛ, вызвали у моряков-подводников чувство душевного подъема, восторженности. В отсеках, где к этому времени были вывешены карты с нанесенным маршрутом перехода, собрались моряки и вели оживленные разговоры, вспоминая кругосветные плавания российских мореходов прошлого века. Звучали имена О. Е. Коцебу, Ю. Ф. Лисянского, В. М. Головина и других.

На К-133 большой интерес вызвал рассказ штурмана капитан-лейтенанта Петра Омельченко о плавании капитана 2 ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена и лейтенанта М. П. Лазарева, которые более ста лет назад, в 1819 г., открыли новый материк нашей планеты — Антарктиду. Штурман напомнил о том, как российские военные моряки на шлюпах «Восток» и «Мирный» — парусных судах небольшого водоизмещения с довольно примитивными навигационными приборами — прошли к ледовому материку, преодолевая опасности встреч с плавающими льдами, айсбергами, через жестокие шторма и густые туманы. Их геофизические наблюдения, океанографические заметки стали хорошо известны навигаторам многих стран мира. В этих районах уже в наше время вели промысел советские рыбаки. Но это были очень редкие плавания — мореходы не любили весьма рискованный для судоходства этот отдаленный участок Мирового океана.

«Разве можно сравнить наши подводные чудо-богатыри с теми парусниками!» — заметил во время беседы молодой матрос. Штурман остановил легкомысленного подводника: «Не так все

просто, уважаемый товарищ. Да, мы технически оснащены неизмеримо лучше, чем парусники XIX века, но необходимо иметь в виду, что океан таит в себе немало таких тайн, которых еще не постиг человек. Главное — не рассчитывать на легкое плавание и быть постоянно начеку, бдительно нести вахту на своих боевых постах».

Эйфория от известия о предстоящем необычном плавании довольно скоро улеглась. Началась повседневная будничная подводная жизнь: очень равномерная, однообразная и утомительная. Монотонность ее связана также с тем, что подводники, в отличие от моряков надводных кораблей, почти никогда не сталкиваются с изнуряющей качкой корабля, не испытывают морской болезни — неизменной спутницы штормов. Как только волны смыкаются над рубкой, экипаж фактически не ощущает ни качки, ни скорости движения.

При подходе отряда к фареро-исландскому рубежу ПЛО, все внимание командира отряда А. И. Сорокина и обоих командиров кораблей — В. Т. Виноградова и Л. Н. Столярова — было сосредоточено на том, чтобы скрытно форсировать этот противолодочный рубеж. Выбрав наиболее благоприятную глубину, которая обеспечивала наименьшую вероятность обнаружения, на самых малозумных оборотах подводные лодки благополучно миновали опасную зону. Требование командования «Осуществить переход скрытно», таким образом, на этом этапе похода было выполнено.

При форсировании рубежа ПЛО атомоходы осуществляли и разведку с целью выявления характера маневрирования сил НАТО в этом районе. Важной задачей на переходе являлось поддержание оружия и боевой техники в высокой боевой готовности. В то время, как известно, напряженность в отношениях между СССР и США достигла весьма опасной черты. Реальной была угроза войны. Поэтому многие корабли советского ВМФ, уходя в длительное плавание, имели полный боезапас, в том числе и ядерный. Не стал исключением и этот переход: на К-116 находились шесть боевых крылатых ракет, две ракеты в инертном снаряжении¹ и 10 боевых торпед; на К-133 — 20 боевых торпед

¹ Это были ракеты с боеголовками обычного ВВ малого заряда для практической стрельбы. Предполагалось после завершения похода провести учебные стрельбы.

и одна практическая. Оба корабля, являясь частью сил боевой службы советского Военно-Морского Флота, обязаны были поддерживать высокую степень готовности к любым действиям, в том числе и с применением оружия.

Как известно, важной составляющей боевой готовности любого военного корабля является надежная работа всех его механизмов и приборов, обеспечивающих скорость и маневр для эффективного занятия боевой позиции и незамедлительного использования оружия с учетом упреждения противника в огне и маневре. Поэтому бдительному несению ходовой вахты у работающих механизмов, обеспечению их безаварийной работы во время всего перехода на обоих атомоходах уделялось постоянное внимание. С целью повышения ответственности за качественное несение вахты между боевыми сменами было развернуто соревнование. По его итогам ежедневно оценивалась деятельность каждого подводника.

В походе по распоряжению командования ВМФ проводилась большая научно-исследовательская работа по вопросам функционирования многочисленных корабельных систем, механизмов и устройств в условиях различных климатических зон Мирового океана. Осуществлялся комплекс наблюдений за рельефом недостаточно изученного дна, особенно в отдаленных районах. Уточнялись химический состав воды на различных глубинах по маршруту перехода, температура, скорость распространения звука в воде, подводные течения, микрофлора и многое другое, что таит в своих глубинах Мировой океан. Эта многогранная, довольно кропотливая работа выполнялась экипажами и прикомандированными специалистами в течение всего пребывания под водой.

Плавание проходило строго по графику. Механизмы работали в основном без срывов. Лаги отсчитывали милю за милей. Отряд миновал натовско-американские противолодочные зоны и район активного морского судоходства. Акустики все реже и реже докладывали о шумах надводных кораблей в ближней и дальней зонах акустического наблюдения. Наконец несколько дней шумы вообще не обнаруживались. В наушниках акустиков звучал только посвист каких-то живых обитателей глубин — то ли дельфинов, то ли касаток.

Но и тишина требовала бдительности. Старшина 1 статьи Борис Разин, акустик К-116, обнаружил шумы винтов и, уточ-

нив их данные, доложил в центральный пост: «По пеленгу 30 слышу шум цели!» Доклад насторожил командира АПЛ В. Т. Виноградова. Он произвел маневр для уточнения данных о цели. Вскоре акустики уточнили: «По характеру шума предположительно атомная подводная лодка. Пеленг на цель не меняется!» Это означало, что подводные корабли шли навстречу друг другу. Но никто не мог ответить на вопрос, на какой глубине цель. Создалась ситуация, чреватая столкновением. Сыграли боевую тревогу. В центральный пост прибыл командир отряда. Он быстро оценил обстановку: «Еще минуту следуем прежним курсом, а затем будем уклоняться. Чем черт не шутит! Не исключено, что там оглохли: ведь наша лодка вроде бы шумит больше?!»

На Северном флоте было хорошо известно, что американские акустики, как правило, обнаруживали наши лодки значительно раньше, чем мы подводные лодки США. Тем не менее случались столкновения под водой из-за неграмотного маневрирования по вине обеих сторон, но чаще по вине именно американских лодок, ведущих разведку у наших берегов.

Однако вернемся на К-116. Минуту ждать не пришлось. Борис Разин четко доложил: «Пеленг быстро меняется! Подводная цель резко изменила курс, прибавила обороты!» «Ну и хорошо, — с облегчением заметил адмирал. — Отбой боевой тревоги!»

Обсуждая происшедшее, пришли к выводу, что обнаружена атомная подводная лодка ВМС США, очевидно, ракетносец, возвращавшийся с боевого патрулирования. Все были склонны считать эту встречу случайной. Специально за отрядом «супостат» не следил. Акустики заслужили похвалы. Вечером боевой листок в стихотворной форме воздал им должное, особенно их старшине команды — специалисту 1 класса Борису Разину.

Отряд продолжал движение. Между атомоходами поддерживалась связь по договоренности то на УКВ, то с помощью гидролокаторов.

Прошли четверть пути в Атлантике. На календарях, которые имел почти каждый моряк, перечеркнуто почти пятнадцать клеток. Это значит, что каждый подводник с начала похода находился на посту у действующего механизма более 120 часов. Стали заметны некоторые признаки усталости у всех членов экипажа. Так, старший помощник командира К-133 капитан 2 ранга М. М. Яблоков, человек наблюдательный и ревниво

следивший за выполнением правил корабельной службы, выразил недовольство слабой требовательностью отдельных офицеров, которые проявили терпимость по поводу неряшливости своих подчиненных, беспорядка в жилых отсеках. Его поддержал корабельный врач старший лейтенант медслужбы Б. П. Никонов, заметивший, к тому же, повышенную раздражительность, даже апатию и инертность у отдельных моряков. Многие перестали заниматься гимнастикой, снизился жизненный тонус, ухудшился аппетит.

Как выяснилось, подобные факты наблюдались и на другом корабле. Учтя это, командир отряда распорядился откорректировать распорядок дня: теперь вместо четырехчасового рабочего дня устанавливался трехчасовой. На личное время морякам отводилось 54,2 % вместо 50 %. Сократилось время общекорабельных работ и боевой подготовки — до 8,3 % вместо 12 %. Только режим несения ходовой вахты остался прежним — 33,3 % рабочего дня. Новый уточненный распорядок позволил несколько снизить моральное напряжение личного состава. На завершающем этапе плавания, за неделю до прибытия в базу, на кораблях отряда снова вернулись к первоначальному распорядку дня.

Жизнь человека в герметичном отсеке подводного корабля ни в коей мере не сравнима с его бытием в обычной, земной обстановке. Уже на подводных атомоходах 1-го поколения конструкторская мысль предусмотрела многое, что в корне отличало их от дизельных подводных лодок. Однако проблема обитаемости оставалась оптимально нерешенной. Атомоходы как правило проектировались и строились под конкретное оружие — торпеды, ракеты, а также механизмы и приборы, связанные с использованием оружия. Человек же по-прежнему оставался как бы на втором плане. Справедливости ради заметим, что отечественные конструкторы при создании последующих проектов атомоходов радикально пересмотрели взгляды на обитаемость, предусмотрев для подводников специальные зоны отдыха с бассейном, сауной, зимним садом и даже с террариумами и живыми уголками. Повысилась комфортность кают и жилых отсеков. Это позволило эффективнее и быстрее снимать моральную и психологическую усталость. Правда, до конца это не решило всех морально-психологических проблем в службе подводников.

Командованию подводных кораблей приходилось постоянно учитывать то обстоятельство, что, находясь в прочном корпусе, человек проявляет склонность замыкаться в себе. Во время продолжительного несения вахты подводником овладевают раздумья о доме, семье, родных и близких людях, он обостренно анализирует свою роль в коллективе, место в жизни, очень чувствительно реагирует на каждое слово, особенно замечания в свой адрес. Немало тревожных мыслей возникало у молодых офицеров и мичманов, оставивших жен с детьми в военном городке, который расположен среди суровых, заснеженных сопот Заполярья или в удаленных от цивилизации гарнизонах Дальнего Востока. Далеко не все они были обеспечены благоустроенным жильем, часто теснились у знакомых или незнакомых средобольных сослуживцев, поскольку снять жилье не представлялось возможным. Когда офицер — глава семьи находится в базе, под боком, многие неудобства терпеливо переносятся, но когда его нет рядом, тем более если он ушел надолго в море, тогда для близких это становится тяжело вдвойне. Многие уезжают «на материк» к своим родным, где легче переносится разлука. Думы обо всем этом тревожат головы молодых мужей: «Как там жена одна с детьми? Вдруг уехала в Орел, Курск, Киев или Москву? А там полно соблазнов!» Грустные и тревожные мысли...

Командованию атомных подводных кораблей, имевших опыт длительных походов, подобные настроения моряков были известны, и эти проблемы учитывались в работе по снятию морально-психологической напряженности, поддержанию высокой работоспособности на атомоходах.

На К-133, например, командир и замполит ориентировали офицеров, партийный и комсомольский актив на индивидуальную работу с личным составом. Деятельность каждого члена экипажа оценивалась как по служебной, так по общественной линии. Это отражалось в графике несения ходовой вахты. В ежедневных радиогазетах рассказывалось о лучших специалистах, их добросовестной работе и службе. Как правило, такая информация сочеталась с теплыми дружескими рассказами о родственниках того или иного человека, о его семье, жене и детях, родных местах, где он появился на свет, учился в школе. Особенно тепло отмечались дни рождения. Этот день становился событием не только для именинника, но и для всего экипажа. Каждый подводник стремился поделиться с виновником

торжества частицей своего тепла, сердечности. Коки старались испечь пирог или торт с таким расчетом, чтобы именинник мог поделиться, угостить им своих друзей в боевой смене.

На ракетноносце К-116 отметил свое 45-летие командир отряда А. И. Сорокин. Впоследствии он вспоминал об этом событии: «Я никогда не смогу забыть свой день рождения — 24 марта 1966 г. Шли мы тогда глубинами Тихого океана. В 12 часов командир вывел лодку на глубину 45 метров. “Поздравляем мы! — Пожал он руку. — А сейчас это сделают ваши родные”. К моему изумлению, я услышал голоса жены и детей... Сердце сжалось от признательности друзьям. Нужно ли говорить, как все это подняло настроение! Я бережно храню памятный сувенир, врученный мне в тот день»¹.

Подобное внимание уделялось всем членам экипажа, а не только именинникам. Каждый участник похода на память сохранил нечто материальное: один — статуэтку, полученную в качестве приза за победу на конкурсе силачей, другой — диплом за победу в трансокеанском шахматном турнире, а кто-то — похвальную грамоту за лучшее несение ходовой вахты.

Но самым дорогим сувениром для моряков был, конечно, диплом Нептуна, свидетельствующий о том, что данный мореход пересек экватор и заслужил разрешение царя морей и океанов плавать в различных широтах океана планеты Земля. Этот красочно оформленный диплом содержал теплые поздравления Нептуна, а подпись царя морей и океанов для «пущей важности» заверялась командиром атомохода. В одном из таких дипломов, например, говорилось:

«Моряку-подводнику Гордееву Анатолию Ивановичу — достойному потомку мореходов, прославивших в веках Российский флот. Тебе, тебе, моряк атомохода, владыка моря поздравленья шлет! Запомни знаменательную дату: сегодня ты перешагнул экватор. И хоть твоя дорога нелегка, за труд награда — званье моряка. Так пусть же будет целью твоей жизни служенье беззаветное Отчизне!»

Заметим, что для североморцев, плавающих в основном в Северном полушарии, переход экватора и плавание в южной части Мирового океана — это событие особенное. Поэтому каждый, кто получал подобное свидетельство, очень гордился таким «до-

¹ Сорокин А. И. Мы с атомных. М., 1968. С. 74.

кументом». Пересечение экватора и торжественное шествие Нептуна по отсекам, сопровождавшееся шутками, репризами, являлось ярким событием в подводной жизни. Оно стало хорошей разрядкой и способствовало повышению жизненного тонуса подводников.

Вместе с тем новые и новые морально-психологические проблемы требовали нередко специфических мер защиты. Так, подводникам уже было известно о пагубном влиянии «сенсорного голода» на физическое и моральное состояние человека. Суть его заключается в том, что вследствие малоподвижного образа жизни в замкнутом объеме у человека постепенно ослабевают мышцы, притупляется острота восприятия сигналов и команд. Более того, наблюдается отечность ног, снижается артериальное давление, возникают изменения в составе крови. С учетом этих явлений на обоих атомоходах распорядком дня предусматривалось проведение специальных физических упражнений, позволяющих частично компенсировать пагубное влияние гиподинамии. Эта же цель преследовалась и в проведении спортивных соревнований по подтягиванию на перекладине, приседанию, в упражнениях с гантелями, эспандером и другими спортивными снарядами.

В стремлении поддержать свою физическую форму некоторые моряки проявляли нехитрую инициативу. Командир К-133 Л. Н. Столяров при одном из обходов отсеков застал молодого турбиниста за весьма странным, на его взгляд, занятием. Моряк рассыпал на палубу коробку спичек, а затем по одной собирал их и складывал обратно. На вопрос командира молодой воин, несколько смутившись, доложил: «Это гимнастика, товарищ командир. В коробке 52 спички, а это полсотни наклонов — разминаются поясница и плечи. Да и курить я бросил, как только закрылся рубочный люк».

Испытанным средством снятия «паутины монотонности» являлись учебные тревоги и общекорабельные учения. Особенно полезными были тренировки по борьбе за живучесть. Их наиболее активно проводили во второй половине плавания с целью повысить бдительность и поднять чувство ответственности. Живую струю в жизнь экипажа на подводной орбите вносило участие в плавании одного из главных конструкторов атомных подводных лодок А. В. Угрюмова. Александр Владимирович по собственной инициативе решил пойти в длительное плавание

именно на К-133, потому что этот проект был творением конструкторской мысли ленинградского СКБ-143, которое возглавлял В. Н. Перегудов, а Угрюмов был его заместителем¹.

На подводной лодке Угрюмов быстро освоился и врос в жизнь экипажа. Он стал полезным и нужным членом коллектива моряков во время длительного подводного плавания, которое, несомненно, стало довольно серьезным испытанием для 64-летнего конструктора — единственного участника похода столь почтенного возраста. Однако, несмотря на возраст, весьма энергичный, сухоощавый, одетый в спецодежду, как все подводники, А. В. Угрюмов отличался от многих членов экипажа своей неутомимой деятельностью, участием во всех сторонах жизни экипажа. Он не был лишь обременен ходовой вахтой, хотя на пульте ГЭУ с инженерами КГДУ проводил немало времени.

Его интересовали буквально все стороны работы технических средств и устройств. Любые неисправности Угрюмов принимал близко к сердцу, помогал специалистам корабля докопаться до самой сути причин, приведших к поломке. При этом довольно самокритично оценивал конструктивные недостатки в устройстве или размещении тех или иных механизмов.

Немало острых замечаний он выслушал от подводников по проблемам обитаемости атомоходов и соглашался с очевидным фактом, что личного состава на корабле в походе оказалось значительно больше, чем предусмотрено по штату. Впредь проектировщиком просто необходимо на будущих проектах АПЛ планировать резервные койкоместа.

Большую часть времени А. В. Угрюмов уделил работе с инженер-механиками корабля. Беседуя с командиром БЧ-5 Н. И. Капишиковым или командирами дивизионов: живучести — Г. Н. Мироненко, движения — О. Б. Андроновым или электротехнического дивизиона — А. В. Савиновым, он уточнял инструкции, детально интересовался сильными и слабыми сторонами механизмов, их надежностью и особенностями эксплуатации.

С самого начала плавания до его завершения А. В. Угрюмов стал одним из самых активных пропагандистов достижений оте-

¹ До 1958 г. у В. Н. Перегудова, главного конструктора СКБ-143, было два заместителя — В. П. Фуников и А. В. Угрюмов, но 30 июля 1958 г. в железнодорожной катастрофе погиб В. П. Фуников. А. В. Угрюмов остался единственным заместителем В. Н. Перегудова.

чественной науки и техники в деле проектирования и создания кораблей отечественного Военно-морского флота.

С немалым интересом и вниманием выслушивали подводники рассказы Александра Владимировича об очень непростом труде инженеров-проектировщиков и корабелов по созданию атомных подводных лодок. Офицеры корабля во время занятий узнали, что СКБ-143, которое проектировало советские АПЛ первых проектов, насчитывало в своем составе 450 человек: 210 мужчин и 240 женщин. Здесь имелось 11 производственных отделов и несколько отдельных групп главных конструкторов. В 1948—1951 г. этим СКБ была спроектирована и создана лодка проекта 617 с парогазовой силовой установкой.

О главном конструкторе лодки проекта 627 Владимире Николаевиче Перегудове Угрюмов говорил с огромным уважением, называя его талантливейшим инженером и скромнейшим человеком, наделенным колоссальным опытом: он участвовал в проектировании и строительстве подводных лодок типа «Декабрист», «Щ», «Е-1» «С», «К». Ранее плавал на подводной лодке типа «Барс». Перегудова высоко ценили, ему доверяли. Для изучения опыта подводного кораблестроения он не раз выезжал в командировки за границу: в Италию, Германию и Англию. Однако волна репрессий 1937 г. не миновала талантливого инженера. В 1937 г. он был арестован и даже сидел в одной камере с будущим Маршалом Советского Союза К. К. Рокоссовским. В холодной камере Рокоссовский был легко одет, и Перегудов поделился с ним теплой одеждой. В 1938 г. из-за отсутствия серьезных улик Владимира Николаевича выпустили, и он вновь занялся любимым делом — проектированием лодок.

К разработке рабочих чертежей атомной подводной лодки проекта 627 Перегудов и его сподвижники приступили в марте 1954 г. Вся работа проходила в обстановке чрезвычайной секретности. Сам Лаврентий Берия ревниво следил за сохранением в тайне деятельности конструкторов по созданию первого атомохода¹.

Высокая эрудиция Александра Владимировича Угрюмова, его буквально энциклопедические знания не только в области механики, инженерии и техники, но и в сфере музыки, литера-

¹ Лазарев М. И. Атомные подводные лодки и их военная приемка. СПб., 1996. С. 14.

туры, живописи поражали членов экипажа. Привлекали и его простота, доступность, чрезвычайная скромность.

Считая себя членом экипажа, А. В. Угрюмов охотно выступал по корабельной трансляции в радиогозетах, проводил беседы с молодыми матросами или на семинарских занятиях с офицерами. Он оказал большую помощь командованию корабля в сохранении высокого морально-психологического настроения экипажа.

Основную тяжесть работы по поддержанию у личного состава кораблей высокого морального духа и работоспособности несли политработники. Ее активно вели и представители политорганов капитан 1 ранга И. К. Громов и капитан 2 ранга В. Н. Харитонов. Первый находился на К-116, а второй — на К-133. Они помогали политработникам атомоходов в агитационной, просветительской работе, в организации культурно-массовых мероприятий. Часто бывали в отсеках, беседовали со свободными от вахты моряками.

Штатные замполиты обоих атомоходов проявляли немало смекалки и изобретательности в организации соревнования боевых смен за лучшее несение ходовой вахты, в ежедневном информировании экипажей через радиопередачи, а также при проведении групповых и личных бесед.

Заместитель командира К-116 по политчасти капитан 3 ранга П. В. Ляхов служил в экипаже со дня его формирования. В базе и в море он постоянно находился среди людей. По натуре твердый, решительный офицер, он с первых же дней работы на корабле завоевал высокий авторитет и уважение. Личный состав ценил в нем стремление проявлять заботу о каждом моряке, готовность прийти на помощь в решении жизненных проблем.

Во время плавания он работал особенно напряженно. Его сметка, изобретательность и творческое начало дополнялись незаурядными организаторскими способностями. Например, он создал «подводный джаз» — небольшой эстрадный оркестр, который своими импровизированными концертами согревал сердца подводников в часы отдыха. «Распорядок дня заместителя командира по политчасти в походе нельзя уложить ни в какие рамки, — вспоминал участник похода корреспондент газеты «Красная Звезда» капитан 1 ранга Г. А. Савичев. — Часто за полночь я заставал его то за конспектом, то за набросками выступления на собрании, то еще за каким-нибудь срочным делом.

Познакомившись ближе со стилем работы Петра Васильевича, я определил его для себя одним словом: “непоседливость”. В любую минуту он знал, что происходит на корабле, за день по несколько раз бывал в каждом отсеке, хотя обойти подводный атомоход не так-то просто. Это позволяло ему хорошо знать настроения и запросы подчиненных и быстро на них откликаться»¹.

Одним из факторов, влияющим на снижение жизненного тона подводников в походе, становится их оторванность от привычных земных условий, сужение круга общения с друзьями, родными и близкими, а также невозможность ежедневно слушать радио, смотреть телевизор, читать газеты, лишение информационного потока, который позволяет чувствовать пульс жизни Родины. Политработники кораблей учитывали это обстоятельство и старались как можно лучше использовать радиосредства, какими располагали в то время подводные корабли.

Согласно распоряжению по связи атомоходы во время движения по маршруту подвсплывали на сеанс связи, во время которого на корабли передавались распоряжения и служебная информация. Радио — это единственная и достаточно надежная нить, которая связывала умы и сердца подводников с родной землей. Поэт-североморец Владимир Матвеев так писал об этом:

*Земля далеко за волнами,
Радисты вяжут зуммерную вязь —
То Родина заботливая с нами
По-матерински крепко держит связь.*

Обеспечить устойчивую радиосвязь с кораблями, находящимися в удаленных районах Мирового океана — дело непростое. Слишком много различных причин влияет на ее надежность. Причем некоторые из них порой не зависят от уровня мастерства радистов или операторов. Североморцы, привыкшие плавать в полярных широтах, знают коварное влияние суровых местных условий на качество радиосвязи, особенно в зимнее время года. Здесь неблагоприятно влияют ионосферные возмущения, магнитные бури и полярные сияния. Поэтому флагманский связист флотилии капитан 1 ранга Евгений Батюшков еще в период подготовки к походу весьма обстоятельно проинструктировал

¹ Савичев Г. А. Под водой вокруг Земли. М., 1967. С. 66.

связистов кораблей о вариантах выхода из возможных затруднений на походе, особенно о тех, которые могут возникнуть в районе Антарктиды и в низких широтах Атлантики и Тихого океана.

Благодаря отличной подготовке радистов в течение всего плавания и даже в самой удаленной от Родины точке — в проливе Дрейка — подводники практически ежедневно получали информацию от столичных радиостанций о жизни в стране и за рубежом, не говоря уже о служебных радиограммах. С гордостью за свое отечество моряки восприняли сообщение ТАСС о том, что на далекую планету Венера доставлен советский вымпел. В то время успехи советской науки и техники в освоении космоса вызывали у моряков особенно высокие патриотические чувства. Не прошло незамеченным и сообщение о награждении орденом Ленина Мурманской области за выполнение плановых заданий пятилетки.

Особое оживление в экипажах вызывали сведения о событиях в семьях офицеров, мичманов, матросов. У кого-то родилась дочь. Кому-то жена шлет поздравление с годовщиной свадьбы.

Казалось, это сугубо личные новости, но они становились значительными для коллектива отделения, группы, боевой смены. Более того, подобные телеграммы приносили радость и надежду. Мичман Александр Гусаков, старшина команды радистов К-133, поделился с товарищами: «Получишь такую телеграмму, и словно глоток прохладной родниковой воды выпьешь. Тепло и спокойно на душе делается».

Кроме бытовой специально для командования отряда шла информация об оперативной обстановке на театре, в районах движения отряда. Некоторую озабоченность на командном пункте контр-адмирала старшего перехода А. И. Сорокина вызвало, например, сообщение штаба Северного флота от 15 февраля 1966 г. В нем говорилось, что в Центральной Атлантике работает противолодочная поисково-ударная группа США в составе вертолетоносца, эсминца и танкера. Прикинув по карте, офицеры походного штаба убедились, что расстояние до этой группы — многие тысячи миль, поэтому вероятность встречи с «супостатом» нулевая.

Из сводок о военно-политической обстановке в мире оживленный интерес вызвало событие, которое с большой тревогой

обсуждала тогда мировая общественность. Речь шла о происшествии, которое случилось 17 января 1966 г. Около испанского местечка Паламерас с американского бомбардировщика упало несколько ядерных бомб. Как известно, в то время американцы, энергично играя «атомными мускулами», стремились демонстрировать свою военную мощь. Одной из мер устрашения стало постоянное патрулирование в воздухе тяжелых бомбардировщиков с ядерными бомбами на борту. Днем 17 января самолет Б-52 во время дозаправки в воздухе взорвался. Четыре водородные бомбы упали с рассыпающегося на части самолета. Одна из них скрылась в водах Средиземного моря. Мировое общественное мнение складывалось не в пользу Вашингтона. Протесты, запросы. Собрался Совет Безопасности. Решался вопрос о посылке специальной комиссии в Испанию. У американцев были причины торопиться. Но найти четвертую бомбу никак не удавалось. Только 7 апреля, через три с лишним месяца, 20-мегатонное чудовище длиной около трех с половиной метров подняли со дна моря и доставили в один из испанских портов на подводной лодке.

Новости из-за рубежа, не говоря уже о коротких сообщениях с родины, становились богатой пищей для оживленных разговоров, вносили разнообразие в тягучую повседневную обыденность. Удачно проведенный сеанс связи, когда без помех и неполадок радиোগрамма передавалась быстро и вскоре подтверждалась квитанцией, создавал приподнятое настроение у всей радиотехнической службы, особенно в команде радистов. Радисты на обоих атомоходах были хорошо подготовлены, а на К-133 служили специалисты экстра-класса — так их оценивал командир БЧ-4 — РТС АПЛ капитан-лейтенант Н. С. Верховых.

Действительно, эта команда отличалась особой сплоченностью, взаимопомощью и высоким профессионализмом. Старшина команды мичман Александр Гусаков был мастером военного дела, командир отделения старшина 1-й статьи Анатолий Герия и старший специалист старшина 1-й статьи Римгаутас Гирчюс — специалистами 1-го класса. В этом маленьком коллективе собрались представители трех республик — России, Грузии и Литвы и работали исключительно дружно, с полуслова понимая друг друга. Благодаря их мастерству командование К-133 было обеспечено надежной связью.

На обоих атомоходах, как и на других кораблях ВМФ, проходили службу представители почти всех союзных республик. Несмотря на такой состав корабельных экипажей, каких-то негативных проявлений в отношениях между моряками разных национальностей не наблюдалось. Высокая ответственность за выполнение каждым своих обязанностей, нелегкая морская служба, общая судьба и опасности, с какими неизменно сталкивается военнослужащий во время боевой учебы и службы, — все это как бы интегрировало взгляды на жизнь и воинский долг моряков, сглаживало не только национальные различия между ними, но и формировало их характеры и привычки.

Вспоминая длительные океанские плавания, подводники в целом хорошо отзывались о конструкторах-проектировщиках и судостроителях и созданных ими подводных кораблях с ядерными энергетическими установками. Однако, как известно, отдельные устройства, механизмы и узлы атомоходов не имели высокой степени надежности, и их эксплуатация, обслуживание порой вызывали у экипажей определенную нервозность и создавали лишнее напряжение. Одним из таких, казалось бы, не главных корабельных устройств оказался так называемый ДУК — приспособление для удаления контейнеров с мусором, остатками пищи и другими отходами жизнедеятельности. На дизельных подводных лодках такого устройства не требовалось: отходы удалялись за борт при всплытии лодки в надводное положение во время зарядки аккумуляторной батареи. На атомоходах же, которые всплывают лишь в исключительных случаях, удаление отходов стало жизненной необходимостью в подводном положении.

По своей конструкции это было нехитрое устройство в виде цилиндра с двумя крышками, в котором помещался специальный пластиковый контейнер, выбрасываемый сжатым воздухом под днище атомохода. Создатели этого устройства что-то не учли, и оно нередко выходило из строя. Так случилось и на обоих атомоходах. На К-133 в 8-м отсеке, где располагался ДУК, при процедуре удаления мусора, как правило, присутствовал командир дивизиона живучести инженер капитан-лейтенант Г. М. Мироненко, и тем не менее однажды по завершении работы нижняя крышка ДУКа не закрылась — ее заклинило. Чего только не предпринимали классные специалисты и мастера военного дела, но в течение нескольких часов справиться с бедой

не могли. И только после хитроумных манипуляций неисправность удалось устранить.

На ракетоносце К-116 ДУК вообще вышел из строя. Командир отряда А. И. Сорокин, командир корабля В. Т. Виноградов, весь инженерный коллектив усиленно искали пути выхода из сложившегося положения. Всплыть в надводное положение для удаления отходов — означало подвергнуться угрозе обнаружения самолетом ПЛО или боевыми надводными кораблями ВМС США или НАТО, нарушить приказ о соблюдении скрытности. Вместе с тем и оставлять мусор, особенно пищевые отходы, в прочном корпусе не представлялось возможным. И все же выход был найден: с разрешения командира отряда отходы стали удаляться через торпедный аппарат. Несколько раз в сутки расчет торпедистов вместе со старшиной команды трюмных складывал пластиковые контейнеры в трубу торпедного аппарата, а затем по команде «Пли!» мусор выстреливался сжатым воздухом. Складывалась трагикомическая ситуация: торпедный аппарат, предназначенный для боевых целей, использовался не по назначению, и боевая готовность атомного подводного ракетоносца в какой-то мере снижалась.

Кстати, экипажи не только первых советских атомных подводных лодок испытывали трудности с устройством для удаления мусора. Подобные проблемы возникали и у американских подводников. Командир «Тритона» Эдвард Бич в книге «Вокруг света под водой» писал: «Мусоропровод представляет собой потенциальную опасность для подводной лодки, потому что им приходится очень часто пользоваться, а удалением мусора занимаются наименее опытные матросы. Неумелое обращение с мусоропроводом может привести к затоплению отсека и всей лодки. Несмотря на осторожное обращение с устройством для выбрасывания мусора, у нас все же случилась беда: после продувания шахты мусоропровода нижняя крышка не закрывалась. Теперь забортная вода давила со всей силой на верхнюю крышку, а ведь если нижнюю крышку давление воды только плотнее прижимало к гнезду шахты, то верхнюю вода стремилась открыть, и никто не знал, какую нагрузку могут выдержать ее петли и замки. К счастью, волноваться мне пришлось недолго. Через час повреждение удалось исправить»¹.

¹ Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1965. С. 370.

На К-133 дала о себе знать еще одна серьезная неисправность. В системе охлаждения линии вала правого борта из-за некачественной сварки образовался свищ через трещину в лагунной трубе. Личному составу БЧ-5 пришлось немало потрудиться, чтобы устранить неисправность в системе, расположенной в труднодоступном для работы месте. А. В. Угрюмов тогда самокритично отметил, что это явно конструктивный недостаток, и его надо в перспективе учесть. Но, как выяснилось впоследствии, даже на атомоходах 2-го поколения этот узел так и остался слабым местом.

Длительные подводные плавания показали, что аварийные ситуации, поломки техники и даже аварии могут возникнуть и по вине личного состава. Так, на К-133 во время плавания из-за ошибочных действий трюмного машиниста матроса В. Полежаева была залита водой выгородка циркуляционного насоса. Его электродвигатель пришлось тщательно промывать, сушить, приводить в рабочее состояние.

На обеих подводных лодках случались факты срабатывания системы управления защитой реактора. На атомоходах это весьма тревожный и неприятный прецедент. Причинами, как правило, были ошибочные действия офицеров КИПиА¹, а сигнал оказывался ложным. В целом же работу механизмов и действия личного состава на переходе командование отрядом, а впоследствии объединения и флота оценило весьма высоко.

Необычный маршрут перехода через два океана и множество морей протяженностью более 20 тысяч миль потребовал от штурманов отряда высокого мастерства и стал довольно серьезным испытанием для их навигационных способностей. Если в Северном полушарии планеты Мировой океан довольно сносно оборудован системами, позволяющими морякам определять место корабля с небольшими погрешностями, то в Южном полушарии световых и радиомаяков значительно меньше, так как здесь нет больших и напряженных морских коммуникаций. Поэтому в ходе плавания штурманам приходилось уточнять курс и место атомоходов, используя старые, испытанные веками астрономические способы — по звездам, солнцу и планетам Солнечной системы, и полученные данные учитывать в пути следования.

¹ КИПиА — контрольно-измерительные приборы и автоматика (в штаб атомохода для их обслуживания имелся специальный офицер).

В отличие от надводных кораблей, на которых без труда определяют снос в результате течения, подводным лодкам учитывать этот фактор затруднительно, так как подводные течения в глубинах океана до сих пор исследованы плохо. Поэтому экипажам атомоходов было предписано провести обширный комплекс научно-исследовательских работ в целях дальнейшего изучения Мирового океана. На переходе систематически производились замеры глубин, плотности, солености и температуры воды, определение глубинных течений, их направления и скорости.

Учитывая сложности с обеспечением безопасности плавания, руководство флотом на каждый атомоход заранее определило самых опытных штурманов: на К-116 с командиром отряда шел флагманский штурман Северного флота капитан 1 ранга Д. Э. Эрдман, на К-133 — флагштурман 1-й флотилии атомных лодок капитан 1 ранга А. П. Бурсевич. Опытнейшие специалисты оказывали действенную помощь командирам и штурманам атомоходов.

Особое внимание уделялось наблюдению за показаниями навигационных приборов, фиксирующих глубины под килем. Опасение вызывала возможность встречи с подводными горами и банками, в том числе с гайотами (плосковершинными подводными горами вулканического происхождения), встречающимися одиночно и группами. Наиболее распространены гайоты в Тихом океане. Глубина над вершиной такой горы может составлять 200 м. По заданию командования подводные корабли в течение похода должны были, снимая гидрологический разрез, погружаться на большие глубины. В этой связи банки, не обозначенные на картах, и гайоты могли стать весьма опасным препятствием на пути подводников. Инструктируя заступающую вахту К-133, флагштурман Александр Бурсевич особо предупреждал моряков об этих и других опасностях, которые могли встретиться на маршруте движения. Он напоминал о том, что в Тихоокеанском бассейне ученые обнаружили свыше 1400 подводных гор, но эта цифра, как предполагали исследователи, составляет лишь 10 % от их истинного количества. Не исключалось, что и в Атлантике таких гор не меньше. Подобная информация воспринималась вахтенными офицерами с большим вниманием. Во время похода штурманские приборы обоих подводных кораблей зафиксировали несколько подводных гор, как в Атлантике, так и в Тихом океане.

Естественно, что проблема безопасности плавания была в фокусе внимания обеих экипажей. Повседневно на инструктаже личного состава заступающей смены вахтенный офицер и вахтенный механик, тщательно изучив по лоции особенности района, где в течение их вахты будет пролегать маршрут атомохода, обращали внимание подводников на необходимость соблюдать бдительность, четко выполнять команды центрального поста.

Однажды, когда отряд проходил вдоль побережья Латинской Америки, некоторые бдительные офицеры К-116 внесли определенное смятение в сознание корабельных штурманов, вычитав в каком-то справочнике, что многоводные реки Амазонка и Парана выносят в океан огромное количество ила, который создаст далеко в океане «блуждающие отмели». Однако опытный и логично мыслящий флагманский штурман флота Дмитрий Эрнестович Эрдман убедительно доказал, что ни одна река в мире не способна вынести такое количество ила, чтобы на удалении двух тысяч миль от берега создать «отмель», причем на глубинах два-три километра.

На К-133 вахтенный офицер капитан 3 ранга Валерий Парий и вахтенный инженер-механик Геннадий Мироненко прочитали в лоции, что в районе берегов южной Америки распространены подводные плантации бурых водорослей, имеющих латинское название — макроцистис. Эти гигантские растения, достигающие до 45 м в длину, растут плотной массой у берегов, выделяя слизь, которая вязкой пленкой покрывает поверхность моря. В прибрежных районах эти водоросли создают определенные трудности для судоходства малотоннажных плавсредств. Но особое внимание вахтенных офицеров привлекло примечание в лоции, где говорилось, что в определенный период водоросли отрываются от грунта, и подводные течения уносят их в океан. Встретиться с такими водорослями подводному атомоходу было бы, естественно, весьма нежелательно. Размышляя об этой гипотетической опасности, офицеры определили, что атомоход с его мощными винтами не может запутаться в водорослях, но макроцистисы способны создать серьезную угрозу работе главных циркуляционных насосов ГЭУ, которые под давлением 12 атмосфер прокачивают забортную воду в конденсатор, охлаждая пар и превращая его в конденсат. В районе распространения подобных водорослей насосы могут засосать их, и приемные кингстоны окажутся забитыми, что создаст опасность для

нормального функционирования корабельной энергетической установки. К счастью, эта тревога не оправдалась. Непонятное же латинское слово — макроцистис — стало предметом каламбуров и шуток подводников. Одну из сатирических газет так и назвали — «Макроцистис».

Атомоходы продолжали движение по маршруту. 23 февраля они пересекли в районе 40° западной долготы экватор и через неделю подошли к реально опасному участку — проливу Дрейка. Пролив носит имя английского пирата Фрэнсиса Дрейка, который в 1578 г., пройдя Магелланов пролив, вышел из Атлантики в Тихий океан. Здесь он попал в жесточайший шторм, который продолжался много дней, в результате чего его «Золотая лань» оказался на 5 градусов южнее намеченного маршрута. Этот случай дал ему, опытному мореплавателю, возможность убедиться, что Огненная Земля — не выступ материка, а архипелаг, за которым простирается море. В XIX веке, уже после открытия шестого континента русскими моряками М. П. Лазаревым и Ф. Ф. Беллинсгаузеном, широкий пролив между Огненной Землей и Антарктидой был назван проливом Дрейка. Этим проливом даже ныне, в наш атомный век, весьма редко ходят военные корабли и гражданские суда. Они предпочитают переходить из одного великого океана в другой более удобным и спокойным для навигации проливом, который был открыт в ноябре 1520 г. известным португальцем Фернаном Магелланом. Его именем и назван пролив между островами Огненной Земли, который является извилистым скалистым коридором длиной 570 км и шириной 22—30 км (наименьшая — 3,3 км).

Для надводных кораблей этот путь вполне приемлем, так как здесь нет плавучих льдов, айсбергов и жестокого штормового ветра. Глубины от 18 до 1180 м позволяют надводным кораблям и судам безопасно проходить, минуя большое число отмелей. Но подводные лодки использовать для прохода пролив Магеллана не могли: здесь недостаточен запас глубин и весьма сильны подводные течения, скорость которых достигает 15 км/ч. Поэтому для отряда и был назначен маршрут, проходящий через пролив Дрейка.

Этот самый малоизученный и весьма трудный для мореплавателей участок отряду предстояло пройти с помощью двух надводных кораблей — океанографического судна «Гавриил Сарычев» и танкера «Дунай». Оба корабля, согласно решению

главкома ВМФ, были направлены в этот район в качестве подстраховки. Наши атомоходы, в отличие от американских, не могли в случае аварии рассчитывать на помощь своих сил с близлежащих военно-морских баз. На экспедицию, состоявшую из этих надводных кораблей, возглавлявшуюся начальником штаба дивизии атомных подводных лодок капитаном 1 ранга В. Н. Чернавным, также была возложена задача обеспечения безопасности форсирования подводными лодками пролива Дрейка.

На «Сарычев» в Севастополе было погружено продовольствие, обмундирование на случай аварийных работ и вахт, ЗИП, различное оборудование. На судне находился второй экипаж для АПЛ проекта 627А (командир — капитан 1 ранга Ю. Н. Дружинин). Здесь же разместился походный штаб В. Н. Чернавина.

Встреча лодок с «Сарычевым» и «Дунаем» состоялась южнее Фолклендских островов. Атомоходы подвсплыли в позиционное положение. Спокойное море позволило кораблям сблизиться на голосовую связь и уточнить совместные действия. После погружения в глубину каждая АПЛ стала следовать за надводным кораблем на акустическом контакте. Это обеспечивало безопасность плавания в районе, где не исключалась возможность встречи с айсбергами — ледяными гигантскими островами, постоянно дрейфующими в этом районе. Подводная часть айсбергов может достигать до 1000 м. Подводникам их трудно обнаружить. Гидроакустическая аппаратура, которой были в то время оснащены атомоходы, не могла обеспечить достоверной информацией о расстоянии до айсберга и пеленге на него. Североморцы ранее уже имели опыт встречи с этими исполинами в северных широтах и убедились, что айсберг в результате постоянного торошения льда издает сильный шумовой фон, который засвечивает экраны индикаторов гидроакустических станций, не позволяя выделить полезный сигнал. Бывалые подводники рассказывали, что, встречаясь с айсбергом, они испытывали неприятное ощущение, будто лодка идет прямо на него.

Уже за сотню миль до пролива Дрейка на обоих атомоходах было отмечено наличие этих опасных гигантов. Акустики еще не обнаруживали айсбергов, а температура за бортом снижалась, свидетельствуя о близости ледяных гор. Удерживая акустический пеленг и дистанцию от корабля-лидера, атомоходы

в повышенной готовности вошли в пролив и вскоре почувствовали его неприветливый нор. На глубине 70—100 м мощные подводные корабли водоизмещением 4000—7000 т стали испытывать значительную качку.

Выбрав наиболее благоприятный момент для передачи донесения в штаб флота о прохождении условной точки, командир К-133 Л. Н. Столяров подвсплыл под перископ. Здесь на глубине 8—10 м огромную махину атомохода волны подбрасывали и выталкивали на поверхность. Боцман мичман Анатолий Гордеев, ставший у манипуляторов горизонтальных рулей, с трудом удерживал заданную глубину.

Справа по курсу должен был находиться мыс Горн. Эту конечную точку южноамериканского материка мало кто видел. Дожди, туманы, ледяная крупа и непроглядные метели скрывают его от человеческого глаза даже в летние периоды, а отряд атомоходов проходил его ранней весной. Те мореплаватели, кому посчастливилось увидеть мыс Горн, так оценивают его: «Над бурлящей пенной поверхностью моря более чем на 400 м поднимается черный, совершенно безжизненный конус в трещинах, забитых снегом. На заднем плане слева и справа — унылое нагромождение мрачных скал. Волны разбиваются у подножья мыса с громовыми раскатами. Обращен мыс не к открытому морю, а к полосе антарктических льдов, отдаленных от него только относительно узким проливом. Обогнуть мыс с востока на запад для парусника означало весьма напряженную борьбу за каждую милю пройденного пути, и это на протяжении 1300 миль! Никто не считал, сколько здесь погибло судов. Но цифра эта немалая! Поэтому перуанское правительство намерено водрузить на мысе Горн памятник морякам и погибшим судам»¹.

Около двух суток подводники испытывали огромное моральное напряжение, форсируя пролив Дрейка. Но и этот опасный участок маршрута остался позади. По ультразвуковой подводной связи командиры атомоходов поблагодарили экипажи своих надводных лидеров за совместную работу. Командир отряда дал команду К-133 далее следовать самостоятельно, а К-116 несколько изменила свой курс и направилась к острову Пасхи. Ей было предписано провести доразведку с целью уточнения данных о строительстве здесь американской авиабазы. Вспоминает

¹ Блон Ж. Великий час океанов. М., 1970. С. 96.

В. А. Каневский (в то время инженер-капитан 1 ранга, участник похода на К-116 в качестве представителя Генерального штаба, ныне контр-адмирал в отставке): «Когда ракетоносец приблизился к цели своего плавания, нас ожидал неприятный сюрприз: стала резко уменьшаться глубина, словно корабль приближался к подводной горе. Осторожно, на малом ходу, мы, подходя ближе к острову и непрерывно измеряя глубину под килем, поняли, что эта крупнейшая гора и является островом Пасхи. Мы медленно на глубине 200 м наплывали на эту гору. Когда глубина уменьшилась до 180 м, мы вдруг начали быстро погружаться с дифферентом на корму, пройдя предельно допустимую глубину погружения. Только благодаря быстрой реакции командира лодки В. Т. Виноградова и командира БЧ-5 С. П. Самсонова была включена система аварийного продувания главного балласта и дан полный ход на всплытие. Опасное проваливание в пучину океана было остановлено, и подводная лодка как пробка выскочила на поверхность океана. А там — сильнейший шторм, и нам с большим трудом удалось оторваться от поверхности и уйти на безопасную глубину.

Так и не поняв причины провала (скорее всего, попали в воды с аномальной плотностью, которые встречаются в глубинах Мирового океана и приводят к гибели подводных лодок), но с благодарностью осознав, как высококачественно судостроительный завод в Северодвинске сделал прочный корпус подводной лодки, было принято решение не искушать дальше судьбу и отойти от этой горы и острова Пасхи»¹.

Не считая этого беспрецедентного случая, Тихий океан весьма благосклонно принял советских подводных мореплавателей. Никаких особых событий в жизни экипажей не наблюдалось. Атомные подводные лодки, взяв курс на северо-запад, пересекли снова все климатические зоны и приближались к конечному пункту плавания — военно-морской базе, расположенной на Камчатке.

На некотором удалении от базы, в назначенной точке рандеву, отряд должны были встретить надводные корабли Тихоокеанского флота.

Немало волнений испытали штурманские службы обоих атомоходов, готовясь к этому событию.

¹ Каневский В. Подводные атомоходы-первопроходцы подо льдами Арктики и вокруг земного шара (Хроника 60-х годов). М., 1996. С. 8.

Несмотря на надежную работу навигационных приборов, ведение трех прокладок — автоматической, ручной и аналитического расчета, подводные течения, погрешности в счислении и другие факторы, влияющие на соблюдение маршрута, были веским основанием для сомнений в возможности попасть точно в «яблочко» — точку встречи. Однако 25 марта 1966 г. в 23 часа 32 минуты по московскому времени К-133 в заданной точке встретила с эскадренным миноносцем «Бесследный» и несколько позже, в 0.54, К-116 — с эсминцем «Скрытный». За 52 суток 16 часов К-133 прошла 20 045 миль, из них под водой — 19 884 мили, К-116 — 19 682,5 мили за 52 суток 6 часов, из них под водой — 19 607,7 мили¹. 26 марта в 4 часа 26 минут по московскому времени (12.26 местного времени), завершив трансокеанский переход, оба атомохода ошвартовались у причала.

Таким образом, была перевернута еще одна страница в истории отечественного атомного подводного флота. Это был важный шаг в освоении сложнейшей боевой техники, доказавший, что отечественная наука, ученые, конструкторы и кораблестроители создали надежные боевые корабли, способные решать задачи в Мировом океане. Был освоен еще один маршрут, позволивший осуществлять межтеатровый маневр силами флотов.

Успешное завершение беспрецедентного группового подводного похода советских атомоходов высоко оценено руководством страны. Каждый член экипажа был награжден либо орденом, либо медалью. Большинство матросов и старшин срочной службы получили медали Ушакова и Нахимова, которыми редко после окончания Великой Отечественной войны награждались военные моряки.

Руководитель отряда контр-адмирал А. И. Сорокин, командир К-116 капитан 2 ранга В. Т. Виноградов, командир К-133 капитан 2 ранга Л. Н. Столяров, его заместитель по политчасти капитан 2 ранга Н. В. Усенко и два инженер-механика — капитан 2 ранга И. Ф. Морозов и капитан 3 ранга С. П. Самсонов — всего 6 человек — были удостоены звания Героя Советского Союза.

Об этом межфлотском переходе мы рассказали более подробно потому, что по существу он явился первопроходческим, многие детали корабельной жизни, работы механизмов и приборов,

¹ ЦВМА, ф. 2, оп. 288, д. 143, л. 44.

проблемы, с какими столкнулись экипажи К-116 и К-133, были характерны и для других подводных кораблей и их экипажей, продолжительное время находившихся в океанских походах.

Результаты похода показали, что отечественные подводные атомоходы способны совершать плавания в самых различных удаленных районах Мирового океана. Впоследствии для укрепления Тихоокеанского флота южный путь, которым прошли советские атомоходы в 1966 г., использовался наряду с северным неоднократно.

Курсом первопроходцев

Через пять лет, в 1971 г., южным путем с Северного на Тихоокеанский флот совершила переход К-408. Теперь это было перебазирование подводного ракетного крейсера стратегического назначения.

Атомный ракетносец К-408 проекта 667А — одиннадцатый корпус в серии атомоходов этого проекта, построенный в Северодвинске, вошел в состав Краснознаменного Северного флота в конце 1969 г. Отработав все курсовые задачи с высокими оценками, экипаж корабля успешно провел ракетные стрельбы и стал в соединении атомных подводных лодок одним из самых подготовленных коллективов, способных решать все задачи, свойственные этому классу кораблей.

Командовал атомоходом молодой энергичный офицер — капитан 1 ранга В. В. Привалов. Обладая сильным, волевым характером, Виктор Васильевич много и терпеливо работал с офицерским составом. Прекрасное взаимопонимание и добрые, доверительные отношения сложились у него с заместителем по политической части — старательным, трудолюбивым офицером и толковым воспитателем капитаном 2 ранга Н. Ф. Щацким. Этот тандем командира и политработника благотворно влиял на моральный климат в экипаже, создавая деловую обстановку, способствующую росту боевого мастерства каждого подводника.

Вспоминая свою службу на К-408, капитан 1 ранга в отставке Н. Ф. Щацкий писал: «С командиром у меня сложились доверительные, деловые человеческие отношения. Я многому у него научился. В. В. Привалов — грамотный, умелый воспитатель, добрый и отзывчивый человек. Он много и терпеливо занимался со мной, готовя к самостоятельному управлению кораблем.

С его помощью я стал настоящим подводником. Служить с ним было легко. Мы понимали друг друга с полуслова»¹.

Получив распоряжение на поход, командование флотом и соединением предприняло все меры, чтобы хорошо подготовить материальную часть и экипаж к предстоящему длительному плаванию. Как всегда, подготовительные мероприятия проводились под большим секретом. В день выхода из базы — 7 января 1971 г. — на ракетносец прибыли командующий и член Военного совета Северного флота адмиралы С. М. Лобов и Ф. Я. Сизов. В кают-компании 4-го отсека, где собрались офицеры и мичманы, комфлот сообщил им об истинных задачах похода.

Адмирал с большой теплотой отозвался об уровне подготовки экипажа: «Вы на флотилии показали высокую боевую выучку, успешно провели ракетные пуски, задачи боевой подготовки выполнены с высокими оценками... Впереди у вас сложный поход — долгие подводные бдения у работающих механизмов. Во время плавания вам предстоит боевое патрулирование в готовности к использованию мощного ракетного и торпедного оружия. Твердо уверен, что вы с честью исполните свой долг»². Теплые, душевные пожелания и напутствия счастливого плавания высказал и член Военного совета флота адмирал Ф. Я. Сизов. Выступления командира дивизии контр-адмирала В. Н. Чернавина, руководителя перехода, а также членов экипажа дали хороший импульс большому и ответственному плаванию.

Как только с борта сошел командующий флотом, зазвучали колокола громкого боя, призывая экипаж к съемке со швартовых. Убрана сходня. Корабль отошел от причала и начал движение по узкому фарватеру. Стоявшие на мостике бросили последний взгляд на заснеженные сопки, окружавшие бухту. Кто-то докурил последнюю сигарету. Под покровом ночи ракетносец вышел в открытое море.

В своем дневнике молодой матрос Ф. Почтарь записал: «Когда мы выходим в океан и закрывается крышка рубочного люка, я мысленно говорю до свиданья миру цвета, солнцу, разнообразной красоте земли. Теперь наша жизнь сводится к нескольким принципам, самыми важными из которых являются това-

¹ Из письма Н. Ф. Шацкого авторам 26.11.1997 г.

² Из личного дневника участника похода Н. Ф. Шацкого.

рищество и воля нести вахту так, чтобы наш подводный крейсер четко выполнил заданный маневр»¹.

После погружения внимание командования кораблем, офицерского состава, всех моряков было обращено на решение подводных проблем. Походный штаб во главе с контр-адмиралом В. Н. Чернавиным сразу же приступил к активной работе по организации четкого управления отрядом кораблей, обеспечивавших переход. Прежде всего предстояло наладить надежную связь с плавбазой «Тобол», экспедиционным океанографическим судном «Полюс» и плавмастерской «ПМ-150». Они вышли из Севастополя для перехода на Тихоокеанский флот и должны были помочь атомоходу во время плавания в проливе Дрейка. Владимиру Николаевичу Чернавину пролив Дрейка уже был знаком. Но в 1966 г., обеспечивая безопасность перехода подводных лодок, он находился на надводном корабле, теперь же — в прочном корпусе атомохода, а это вещи разные!

Командование кораблем сосредоточило внимание на обеспечении скрытности перехода, четкости действий всех боевых постов, надежности работы энергетической установки и корабельных систем.

День за днем, милю за милей атомоход, не всплывая на поверхность, двигался по маршруту.

В глубине океана, в мире огромных давлений, окружавших подводный корабль, жили своими интересами моряки, несли ходовую вахту, как могли развлекались в свободное время. Командир и его замполит, имея немалый опыт службы на подводных лодках, хорошо знали, что долгое пребывание в прочном корпусе делает подводника особо чувствительным и восприимчивым к тому, как относятся к нему, его привычкам, поведению сослуживцы, коллектив боевой смены, командиры. Поэтому с первых же дней похода всеми формами работы В. В. Привалов, Н. Ф. Шацкий при активном участии старшего на переходе В. Н. Чернавина добивались от офицерского и старшинского состава внимательного и чуткого отношения к каждому моряку, созданию на корабле обстановки товарищества и душевности.

В ходе плавания повседневно проводились занятия, учения, тренировки боевого расчета, разумно рассчитанные на то, что-

¹ Из архива Н. В. Усенко.

бы каждая миля подводного плавания максимально приносила пользу морской выучке. Сочетать многодневный, непрерывный поход с напряженной боевой учебой — дело непростое.

Опыт учил: необходимо очень внимательно следить за морально-психологическим состоянием экипажа на каждом этапе плавания. Хорошую моральную зарядку давало вовлечение моряков в общественные молодежные мероприятия. Большую изобретательность проявляла комсомольская организация, проводя тематические викторины, технические бои, обсуждение кинофильмов, конкурсы на лучшее стихотворение, рисунок, исполнение народных песен. По инициативе участвовавшего в походе комсомольского работника Политуправления ВМФ капитана 3 ранга Анатолия Григорьевича Стеблянко, ныне вице-адмирала в отставке, было проведено несколько интересных викторин, молодежных диспутов. С его участием был разработан торжественный ритуал посвящения в подводники молодых матросов.

В день 53-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота, 23 февраля, в центральном посту корабля был развернут Военно-морской флаг и выстроены молодые матросы. Трое из них, сдавшие зачеты на самостоятельное управление боевым постом, получили свидетельства, а матросам — турбинисту Василию Соколову, трюмному Якову Лемешко, акустику Станиславу Гужвину командир корабля в торжественной обстановке вручил персональный памятный документ. В нем говорилось: «Дорогой товарищ! Навсегда запомни этот день, место ему в одном ряду с самыми значительными событиями в твоей жизни. За кормой остались тысячи миль твоего первого подводного плавания. Сегодня ты торжественно посвящаешься в подводники и теперь принадлежишь к племени негибаемых, стойких, отважных и дерзких моряков-подводников. Гордись этим! Пути-дороги твои — на меридианах мужества, призвание твое — стать настоящим властелином глубин океана. Знай, ты теперь достойный продолжатель дел старшего поколения подводников, тебе штурмовать высоты в дальнейшем владении грозным оружием. Будь достойным и надежным защитником своей Родины! Атлантический океан, глубина 120 м». И подпись: «Командир капитан 1 ранга В. Привалов».

Многодневный поход под водой продолжался. В назначенном районе у островов Зеленого Мыса встретились с плавмас-

терской, установили с ней радиосвязь. Далее к проливу Дрейка шли самостоятельно, но параллельными курсами. На подходе к проливу испытали грозное дыхание океана. Сильная штормовая волна затрудняла движение плавмастерской. Атомоход, поддерживая с ней контакт по УЗПС, шел на глубине. 11 февраля в 3 часа 27 минут корабли, благополучно пройдя пролив Дрейка, вошли в Тихий океан и затем следовали самостоятельными маршрутами. 3 марта К-408 заняла район боевого патрулирования, где обнаружила ударное соединение США¹. Во время боевого патрулирования, продолжавшегося до 9 марта, весь экипаж проявил высокое мастерство, но лучшими себя показали подчиненные командира БЧ-2, старшего лейтенанта В. А. Рогунова². Отличная выучка личного состава ракетной боевой части была отмечена в приказе командира корабля.

19 марта в назначенной точке у берегов Камчатки К-408 всплыла в надводное положение. Экипаж блестяще выполнил поставленные задачи. Он был встречен командиром эскадры вице-адмиралом Э. Н. Спиридоновым и командиром дивизии контр-адмиралом Б. И. Грозовым.

Традиционно, учитывая неординарность перехода и огромный риск, которому подвергается экипаж атомохода в подобных плаваниях, а также высочайший уровень боевого мастерства и успешное выполнение важной государственной задачи, командование ВМФ подготовило документы для награждения участников перехода. Ожидалось, что звание Героев Советского Союза присвоят В. Н. Чернавину, В. В. Привалову и кому-либо еще... Все члены экипажа были награждены, в том числе и высокими знаками отличия. В. В. Привалов и В. Н. Чернавин удостоились орденов Ленина, но звание Героя не было присвоено никому...

Значительно позже, через много лет, стало известно, что главным противником «щедрого» награждения участников похода К-408 явился член Политбюро ЦК КПСС, министр обороны СССР маршал А. А. Гречко. Он заявил главкому ВМФ С. Г. Горшкову: «Что-то у моряков героев появилось больше, чем у космонавтов... Давайте подождем пару лет...»

¹ Костев Г. Г. Южными маршрутами. Морской сборник. № 10. 1997. С. 43.

² Контр-адмирал Валерий Александрович Рогунев служит в ВМА им. Н. Г. Кузнецова.

Но подводники и не ждали высоких наград. Они продолжали достойно служить. Экипаж В. В. Привалова признали одним из лучших кораблей соединения. К-408 наградили переходящим Красным Знаменем Военного совета КТОФ, и корабль удерживал его в течение 4 лет. Это знамя было оставлено ракетноосцу навечно. Заметим также, что этот ракетный подводный крейсер стратегического назначения был первым на Тихоокеанском флоте награжден Вымпелом министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть».

Подобный уникальный переход в апреле 1972 г. повторил РПКСН К-415, тоже проекта 667А, под командованием капитана 1 ранга А. Д. Джавахишвили. Экипаж корабля успешно выполнил поставленные задачи и был награжден Вымпелом министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть»¹, а командир ракетноосца — охотничьим ружьем.

Переход с «телохранителем»

К началу 70-х гг. на Военно-Морской Флот от промышленности стали поступать новые атомные ракетноосцы, оснащенные еще более совершенным ракетным комплексом.

В декабре 1972 г. вступил в строй головной подводный крейсер стратегического назначения проекта 667Б К-279. Впоследствии мощный северодвинский завод практически ежегодно сдавал флоту 2—3 таких ракетноосца.

Несколько медленнее темпы строительства атомоходов нового проекта были на дальневосточных заводах. Поэтому решением главкома ВМФ часть экипажей, предназначенных для Тихоокеанского флота, проходили подготовку и принимали новые корабли на Северном флоте, где уже был накоплен значительный опыт работы с атомной техникой.

В 1975 г. два дальневосточных экипажа (ракетноосца К-171 проекта 667Б и многоцелевого подводного атомохода К-469 проекта 671) приняли от промышленности свои корабли: один — в Северодвинске, другой — в Ленинграде, и затем успешно освоили их в ходе боевой подготовки на Северном флоте.

Личный состав обоих подводных кораблей не имел опыта дальних океанских плаваний, однако уровень профессиональ-

¹ Подводный флот. № 4. Специальный выпуск. СПб., 2000. С. 37.

ной подготовки подводников был довольно высоким: на ракетно-носце числилось около 80 % специалистов первого и второго класса, на многоцелевом атомоходе — более 70 %. Оба экипажа обрели хорошие навыки обслуживания боевой техники, плавая в полигонах боевой подготовки, успешно выполнили практические ракетные и торпедные стрельбы. Командовал К-171 капитан 1 ранга Э. Д. Ломов — отличный моряк, прослуживший на подводном флоте много лет. На К-469 командиром был менее опытный, но очень добросовестный офицер — капитан 2 ранга В. С. Урезченко. В этой связи на период отработки курсовых задач и подготовки к плаванию старшим на атомоход был назначен заместитель командира дивизии капитан 1 ранга В. С. Соколов.

Практически экипажи морально и психологически были готовы к переходу. Моряки говорили: «Хочется домой, на родной Тихоокеанский». Понять их было можно: у многих семьи остались в гарнизонах и городах Дальнего Востока, только некоторые из жен офицеров и мичманов приезжали в Ленинград или в Подмоскowie. «Службой по большому кругу» образно называли моряки период формирования экипажа, учебы и приема от промышленности нового корабля. Болезненно воспринимали многомесячную разлуку офицерские семьи.

В конце 1975 г. по решению главкома ВМФ оба корабля — ракетно-носец К-171 и многоцелевая АПЛ К-469 — начали подготовку к переходу на Тихоокеанский флот южным путем в составе тактической группы. Их экипажам во время перехода кроме испытания механизмов и систем в различных климатических зонах Мирового океана предстояло также проверить отработку экипажа при выполнении ракетным подводным крейсером задач во время боевого патрулирования на позициях в Атлантическом и Тихом океанах, а также эффективность тактического взаимодействия ракетно-носца с «телохранителем».

Учитывая важность и особенности предстоящего перехода, для руководства подготовкой отряда и участия в трансокеанском плавании был сформирован походный штаб. В него вошли наиболее опытные и авторитетные офицеры штаба и политуправления Северного флота. Отряд возглавил начальник штаба 3-й флотилии АПЛ контр-адмирал В. К. Коробов. Старшим политработником был назначен первый заместитель начальника ПУ Северного флота контр-адмирал Ю. И. Падорин.

Конечно, в то время участие в длительном плавании политработника такого ранга было неординарным событием. Но Юрий Иванович настойчиво добивался возможности выйти на боевую службу. К тому времени политическое управление Северного флота, возглавляемое мудрым и проницательным адмиралом Ф. Я. Сизовым, уделяло много внимания проблемам, связанным с организацией воспитательной работы на кораблях, несущих боевую службу. На Северном флоте Ю. И. Падорина знали как моряка, прошедшего все ступени флотской службы — от матроса-акустика морского охотника в годы Великой Отечественной войны, удостоенного медали Нахимова, до офицера-политработника отечественных ракетноносцев первых проектов. Высокограмотный, эрудированный адмирал, работая в политорганах, предметно занимался проблемами морально-психологической подготовки на атомоходах, несущих боевую службу во время длительного пребывания под водой.

Весьма убедительным доводом, чтобы отправиться в этот поход, послужило и то обстоятельство, что на ракетноносце замполитом был молодой политработник капитан-лейтенант И. А. Родионов, который не имел достаточного опыта длительных плаваний. На «телохранителе» заместителем командира по политической части служил зрелый офицер — капитан 2 ранга В. М. Вошинский. Он более 12 лет отдал службе на подводных лодках. И Ю. И. Падорин, определив «слабое звено», принял решение идти в поход на ракетноносце.

15 января 1976 г. атомоходы вышли из своих баз. 24 января в заданной точке оба корабля встретились, установили гидроакустический контакт и начали совместное движение по маршруту в 20 кабельтовых (3,7 км) друг от друга, строго удерживая заданную дистанцию и глубину погружения. В соответствии с планом, переход обеспечивало экспедиционное океанографическое судно (ЭОС) «Молдавия». На нем для страховки находились аварийные партии и вторые экипажи. 27 января руководитель отряда в точке рандеву по УКВ связался с «Молдавией».

Плавание проходило без происшествий. Техника работала надежно. Только однажды, как вспоминает командир отряда, находившийся на К-171, В. К. Коробов, «меня насторожил доклад командира БЧ-5 И. Петрова о том, что образовался свищ в трубке охлаждения линии вала. По опыту других кораблей я знал, что этот слабый узел трудно исправить: там проходит

много различных магистралей и кабельных трасс. Тем не менее инженеры атомохода с этой проблемой успешно справились»¹.

Традиционно во время плавания проводились корабельные учения, тренировки на боевых постах. Опытный подводник В. К. Коробов, обучая молодых офицеров, подчеркивал важность и необходимость таких учений. Они способствуют морально-психологической встряске, помогают преодолевать утомительное однообразие подводной жизни, способствуют обретению навыков в борьбе с водой, паром, радиационной опасностью и вместе с тем воспитывают бдительность.

В ходе плавания командир отряда и его штаб постоянно поддерживали контакт по ультразвуковой подводной связи с К-469, а также с ЭОС «Молдавия», которое по приказанию командира перехода, используя свои мощные радиопередатчики, шифром доносило на береговой командный пункт о ходе выполнения поставленной задачи. 21 февраля 1976 г. в Москву от отряда поступила очередная радиограмма: «Продолжаем следовать группой. Происшествий, поломок, больных нет. Настроение экипажей хорошее. Работоспособность высокая». Об этом же свидетельствуют некоторые записи подводников в альбоме «С думой о Родине». Старший лейтенант Игорь Николаевич Куликов, командир группы БЧ-2 К-171, отмечал: «Я счастлив, что мне выпала великая честь быть не только гражданином Советского Союза, но и защитником моей великой Родины. Я родился после войны, но понял всем сердцем, какой ценой досталась нашему народу победа. Мы на страже мирного труда. Наша мощная атомная субмарина — это гарант мира и предупреждение агрессорам. Как гражданин великой Родины я готов до конца выполнять свой воинский долг. Это не просто красивые слова — это жизнь, это потребность советского человека. Она очень красивая, моя Родина!»

Мичман Виктор Андреевич Кононенко, специалист 1-го класса, боцман К-171: «Народ доверил нам защиту берегов страны. Мы далеко от Родины, но наши помыслы о тебе, родное Отечество! Я сделаю все, чтобы наши дети, наш народ не знали больше войны... Хотя в походах, дальних водах наша служба нелегка, но тепло родного дома греет душу моряка»².

¹ Красная Звезда. 1996. 17 февраля.

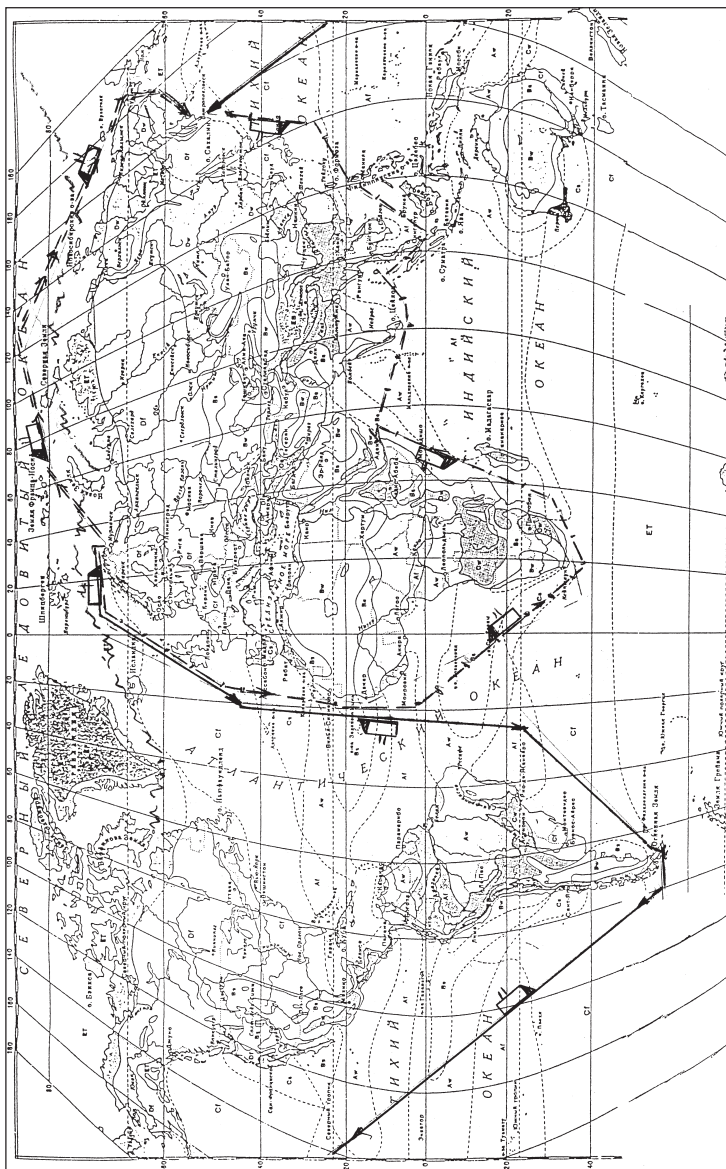
² Из личного архива Ю. И. Падорина.

На обоих кораблях командиры и политработники постоянно держали в фокусе внимания уровень работоспособности подводников. Для поддержания жизненного тонуса, недопущения расслабленности, снятия моральной усталости в свободное от вахт и занятий время активно проводились общественно-массовые и развлекательные мероприятия: демонстрация кинофильмов, тематические вечера, викторины и спортивные состязания. Руководитель отряда контр-адмирал В. К. Коробов постоянно беседовал с подводниками после вахты, выступая перед офицерами, делился богатым опытом своей службы на подводном флоте.

Ежедневно, иногда по несколько раз обходил корабль и контр-адмирал Ю. И. Падорин. Общаясь с моряками, он внимательно выслушивал замечания и предложения по распорядку дня, организации питания и другим возникавшим проблемам и вместе с командованием корабля старался отреагировать на них. Делясь с авторами воспоминаниями об этом походе, Юрий Иванович рассказывал, как тепло отзывались подводники о своем корабле, с гордостью говорили о личном участии в необычном походе. Особенно запомнился ему разговор с молодыми моряками. Как подводник, начавший службу на первых атомных ракетносцах, Юрий Иванович сравнивал проект ракетносца 667А с кораблем проекта 667Б, на котором служили его собеседники, отметив при этом, что проектировщики и кораблестроители постарались, чтобы экипаж чувствовал себя на нем комфортнее: об этом свидетельствовали более просторные каюты, спортивный зал с тренажерами, душевые кабины. «Слушали меня с неподдельным интересом, одобрительно реагировали, и я обратил внимание на то, что они искренне гордятся своим кораблем. А это большое дело!..» — заметил Юрий Иванович, вспоминая тот поход.

Отряд продолжал движение четко по графику. Перед форсированием пролива Дрейка его руководители отправили на ЦКП ВМФ телеграмму: «Начали ответственный этап перехода группой в районе, сложном в навигационном и гидрографическом отношении. Приняты меры безопасности плавания. Командование кораблей, партийный и комсомольский актив, боевые смены проинструктированы по вопросам повышения бдительности и боеготовности, обеспечения безаварийности. В работе уделено внимание расчетам ГКП, БИП, штурманам, гидроакустикам, операторам КГДУ. Обстановка на корабле нормальная, настроение отличное. Все здоровы, больных нет. Коробов. Падорин».

Схема межтеатровых переходов отечественных АПЛ



И вот пролив Дрейка за кормой. Отряд вошел в Тихий океан. Ракетоносец и «телохранитель» направились в район боевого патрулирования. Завершив его, они взяли курс к берегам Камчатки.

В субботу, 3 апреля 1976 г., К-171 и К-469 прибыли к месту постоянного базирования. Поход длился 78 суток 22 часа. В тот же день состоялась торжественная встреча. На митинге, посвященном прибытию новых экипажей, Юрий Иванович Падорин выступил с яркой, эмоциональной речью. Рассказав коротко о замечательных боевых кораблях, которые вошли в состав Тихоокеанского флота, он отметил: «Мы прошли под водой, ни разу не всплывая, расстояние, превышающее длину экватора. Это настоящий кругосветный переход! Наши инженер-механики подсчитали, что кораблю с обычной силовой установкой на такой переход потребовалось бы 9000 т нефти или 50 тыс. т угля. Бесперерывно билось атомное сердце наших кораблей.

Весь личный состав у нас здоров. Посмотрите, какие они красивые, жизнерадостные, счастливые тем, что выполнили задание командования, задание Родины.

Привет вам от моряков Краснознаменного Северного флота! Желаем новых дерзаний, новых успехов в совершенствовании боевой мощи флота!»¹

Вспоминая этот поход, командир отряда В. К. Коробов, уже адмирал в отставке, рассказывал: «Наш поход подтвердил, что боевое патрулирование РПКСН в охранении многоцелевых атомных торпедоносцев реально. Но это очень непростое дело. Оно еще требует детальной проработки. Например, акустическая структура океанов сложнее, чем нам представлялось ранее. Бывало, лодка под командованием В. С. Урезченко пропадала с акустического контакта, когда в принципе это не должно было происходить. Потом вновь появлялась. Но не сразу было ясно, кто появился: наша лодка или противолодочная АПЛ другого государства. Шло, естественно, опознавание. А все это вместе взятое влияло на скрытность плавания»².

Впоследствии опыт совместного плавания в составе тактической группы при постоянном поддержании гидроакустиче-

¹ Из личного архива вице-адмирала Ю. И. Падорина.

² Из беседы одного из авторов с вице-адмиралом В. К. Коробовым (май 1980 г., г. Североморск).

ского контакта между подводными кораблями был широко использован в отечественном атомном флоте.

За успешное выполнение задач в длительном океанском плавании шести участникам похода было присвоено звание Героя Советского Союза. «Золотые Звезды» в Кремле были вручены контр-адмиралу В. К. Коробову, контр-адмиралу Ю. И. Падорину, капитану 1 ранга В. Е. Соколову, капитану 1 ранга Э. Д. Ломову, командирам электромеханических частей К-171 и К-469 — капитану 3 ранга Ю. И. Таптунову и капитану 2 ранга И. Д. Петрову. Орденами и медалями были награждены офицеры, старшины и матросы обеих экипажей.

Через три года, в 1979 г., этим же маршрутом перешел на Тихоокеанский флот новый отряд атомоходов под командованием контр-адмирала А. И. Павлова: два однотипных подводных ракетносца проекта 667БДР: К-455 (командир — капитан 1 ранга И. А. Толстолыткин) и К-490 (командир — капитан 1 ранга В. М. Кузнецов).

Переход лодок обеспечивало океанографическое исследовательское судно «Байкал», на котором размещался второй экипаж К-455 (командир — капитан 1 ранга И. Г. Чефонов). Отряд, как и его предшественники, успешно, без происшествий завершил переход на Камчатку и вошел в состав 2-й флотилии, увеличив ее боевую мощь. 11 мая 1979 г., выступая на коллегии Министерства обороны СССР, главнокомандующий ВМФ адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков доложил: «Успешно проведено групповое плавание двух стратегических подводных крейсеров с несением боевой службы в Атлантическом и Тихом океанах. Эти корабли прошли за 78 суток без всплытия более 40 тысяч километров под водой, подтверждая высокую надежность этих новых кораблей, а также действенность системы управления силами боевой службы, в том числе через космос»¹.

Переход К-455 и К-490 вокруг Южной Америки был последним.

Через три океана — на ТОФ

Однако было бы несправедливо не вспомнить еще один переход отряда кораблей с запада на восток, который был совершен в 1974 г., хотя и южным, но иным, чем прежде,

¹ ЦВМА, ф. 15, оп. 961, д. 14, л. 866.

маршрутом — вокруг Африки, Азии, через Индийский и Тихий океаны. По сути, почти тем же путем, которым в 1904—1905 гг. прошла российская броненосная эскадра под командованием адмирала З. П. Рожественского с Балтики до Цусимского пролива. В наше время здесь ходили советские дизель-электрические подводные лодки. В октябре 1959 г. отряд дизель-электрических подводных лодок проекта 611 Б-90 (командир — капитан 2 ранга П. Т. Зенченко) и Б-88 (командир — капитан 2 ранга Н. А. Мышкин) под командованием капитана 1 ранга Б. А. Вешторта отправился в длительное океанское плавание по маршруту: Кольский залив — Атлантика, вдоль Африки, затем через Индийский океан вокруг Австралии в Тихий океан на Камчатку. Обеспечивали подводников теплоход «Михаил Калинин» и танкер «Вилюйск». Переход занял 150 суток. Было пройдено 23 тысячи миль. Нетрудно представить, сколько мужества, выносливости, самоотверженности, воли и воинского мастерства потребовалось от советских моряков-подводников! Особенно тяжело пришлось им при плавании в экваториальных водах с их тропической жарой и жестокими штормами. Постоянная экономия электроэнергии, пресной воды, весьма стесненные бытовые условия — все это явилось суровым испытанием для подводников, но они стойко перенесли эти трудности и в марте 1960 г. благополучно прибыли на Камчатку. Это был первый межфлотский переход подводных лодок вокруг Австралии.

Вернемся, однако, к переходу 1974 г. За год до этого командование ВМФ приняло решение перевести на Тихоокеанский флот две атомные подводные лодки кратчайшим северным путем. В период подготовки выяснилось, что прогноз ледовой обстановки в Беринговом море на 1974 г. неблагоприятен для осуществления подледного плавания. В этой связи по решению главнокомандующего ВМФ было запланировано осуществить переход лодок южным путем совместно с группой надводных кораблей, в которую вошли большой противолодочный корабль «Маршал Ворошилов», плавамастерская и экспедиционно-океанографическое судно «Башкирия». Подводными лодками К-201 (проект 670) и К-314 (проект 671) командовали соответственно капитан 2 ранга В. Д. Хайтаров и капитан 2 ранга В. П. Гонтарев. Готовились подводники к этому переходу весьма тщательно. Как всегда, штабы соединения и флотилии оказывали экипажам самую действенную помощь. Подготовкой непосредственно руководил

командир 11-й дивизии 1-й флотилии контр-адмирал Р. А. Голосов, назначенный командиром отряда. В отличие от других межфлотских переходов атомоходам предстояло решать задачи совместного плавания с надводными кораблями. Кроме того, на этот раз маршрут пролегал через узкости Никобарского и Сингапурского проливов, опыта форсирования которых у подводников-североморцев не имелось.

20 января 1974 г. тактическая группа атомоходов в составе К-314 и К-201 самостоятельно начала движение. Скрытно, в подводном положении прошли натовские зоны ПЛО и направились в точку встречи с надводными кораблями, которые вышли из Калининграда.

Командир отряда Р. А. Голосов и его штаб находились на большом противолодочном корабле «Маршал Ворошилов». Встреча надводных кораблей отряда с подводными лодками состоялась в точке, расположенной вдали от оживленных морских трасс.

В дальнейшем обе подводные лодки шли на гидроакустическом контакте за БПК «Маршал Ворошилов». С выходом в Индийский океан, в соответствии с планом похода, «Маршал Ворошилов» направился с визитом на о. Маврикий. Р. А. Голосов с офицерами походного штаба перешел на ЭОС «Башкирия». Управление лодками и надводными кораблями в дальнейшем осуществлялось уже с этого судна.

Атомным подводным лодкам предстояло зайти в сомалийский порт Бербера, где их экипажи должны были отдохнуть и произвести своими силами профилактический ремонт некоторых механизмов. Ночью 7 марта в Аденском заливе по распоряжению командира отряда подводные лодки всплыли в надводное положение и, следуя в кильватер за ЭОС «Башкирия», направились в Берберу. В этом небольшом сомалийском городке, расположенном на западном берегу Аденского залива, по договоренности СССР с сомалийским правительством был создан пункт материально-технического обеспечения советских кораблей. Здесь были построены причалы, узел связи, склады и другие сооружения, необходимые для удобной стоянки боевых кораблей. В Бербере базировались корабли 10-й оперативной эскадры Тихоокеанского флота, но атомные подводные лодки появились впервые. Этот факт вызвал у командования США и НАТО повышенный интерес. Переход советских надводных кораблей не привлекал их внимания. Во время движения в Ат-

лантике и Индийском океане они лишь эпизодически подвергались облету морской разведывательной авиацией. Теперь же, как только в Аденском заливе перед заходом в Берберу советские атомоходы всплыли, в воздухе над ними постоянно стали летать американские противолодочные самолеты «Орион».

Как вспоминает командир отряда Р. А. Голосов, «очевидно, для американцев появление наших атомных подводных лодок в Аденском заливе стало большой неожиданностью. Это было заметно по действиям их разведки. В 12 часов 30 минут 8 марта «Орион», прилетевший с американской базы Диего-Гарсия, первым увидел отряд: ЭОС «Башкирия» и две лодки, следовавшие за ним в кильватер. Он низко спустился, облетел корабли и быстро удалился. Вскоре появился другой самолет. И так постоянно. В течение всего времени нашего движения в Индийском океане, а затем в Желтом море мы были под неусыпным надзором американских сил разведки — самолетов и надводных кораблей»¹.

Участники этого перехода отмечают, что со стороны американских кораблей и самолетов не наблюдалось каких-либо провокационных действий и опасных маневрирований. К тому времени соглашение между советским и американским правительствами о предупреждении опасных инцидентов с кораблями и судами в Мировом океане стало довольно строго соблюдаться обеими сторонами.

Две недели личный состав атомоходов отдыхал в африканском порту Бербере. На прекрасном пляже, расположенном в 5—7 минутах езды от порта, куда привозили для купания моряков-подводников, были прекрасные условия для отдыха: мелкий песок, небольшие глубины, а главное — отсутствие акул благодаря естественному барьеру — резкому подъему дна в 50 метрах от берега, который не позволял этим страшным морским хищникам проникать в зону пляжа. Корабельные врачи заботились лишь о том, чтобы уберечь подводников от палящих лучей тропического солнца. В свободное от вахты время моряки познакомились с жизнью и бытом сомалийцев. Вместе с тем командование уделяло большое внимание корректности при общении с местным населением, охране подводных лодок и бдительности.

¹ Из аудиозаписи беседы с вице-адмиралом в отставке Р. А. Голосовым (архив авторов).

26 марта отряд вышел из Берберы. Атомоходы, следуя в кильватер за «Башкирией», прибыли к острову Сокотра, на рейде которого собралось несколько советских кораблей и судов вспомогательного флота, а также БПК «Маршал Ворошилов», возвратившийся с острова Маврикий. Здесь же лег в дрейф американский разведывательный фрегат, который со второго дня после выхода отряда из Берберы сопровождал советские корабли, находясь в удалении от них на 1,5—2 кабельтова.

Вскоре, получив инструктаж от командира отряда, атомоходы ночью погрузились, оторвались от следовавшего за ними американского фрегата и ушли в заданный район для выполнения задач боевой службы. ЭОС «Башкирия» маневрировало в это время в районе нахождения американского ударного авианосца «Китти-Хок», наблюдая за полетами палубной авиации. Их штурмовики действовали где-то за пределами видимости, а вертолеты постоянно облетали ЭОС в поиске подводных лодок, которые они потеряли. Согласно плану, 13 апреля в заранее обусловленной точке состоялась встреча подводных лодок с «Башкирией». Атомоходы по приказанию командира отряда всплыли в надводное положение и заняли место в походном порядке.

Четверо суток отряд шел на восток. Его постоянно сопровождали противолодочные самолеты США.

17 апреля советские корабли вошли в Малаккский пролив. Далее им предстояло форсировать самый сложный участок — Сингапурский пролив, соединяющий Индийский океан с Южно-Китайским морем. Этот очень узкий пролив, шириной от 6,5 до 11,3 мили и длиной около 59,5 миль, имел на фарватере минимальную глубину — всего 22 м. Естественно, в подводном положении атомоходы идти проливом не могли. Кроме того, через этот пролив пролегает один из важнейших мировых морских путей, связывающих Южную и Восточную Азию с Европой, Америкой и Австралией, поэтому здесь одновременно постоянно движутся в одном и другом направлениях большое число различных плавсредств, начиная от громадных океанских сухогрузов, танкеров, военных кораблей до небольших моторных катеров, гребных и парусных рыбацких лодок. Причем если крупные, солидные суда, как правило, соблюдали нормы судоходства, строго придерживались правой стороны фарватера, то мелкие суденышки сновали взад-вперед в непосредственной близости, опасно пересекая курсы больших кораблей.

Из походного дневника Р. А. Голосова:

«18 апреля. Вошли в Малаккский пролив. С наступлением темноты уклонялись от рыбаков. Многие стоят даже без огней. На экранах локаторов более десятка целей. С подходом к узкости Малаккского пролива в 21.30 местного времени началась сильная гроза. Тропический ливень обрушился на корабли. Экраны РЛС забиты помехами. Сбавили ход. Цели обнаруживаются на дистанции 30 кабельтовых. Хорошо, что встречные суда, как правило, придерживаются правой стороны.

19 апреля. С 10.30 утра местного времени подошли к достаточно опасному в навигационном отношении участку. Движение огромное — суда идут как на конвейере, и не только по правой стороне. Иногда в 4 ряда в одну и другую стороны. Много танкеров. Вода в проливе грязная... Попадаются и рыбаки на джонках, и парусные шхуны. В 14.00 местного времени подошли к самой узкой части Сингапурского пролива. Глядеть приходится в оба — курсы меняем часто... с отдельными транспортом и танкерами расходимся буквально в 5—7 кабельтовых. Нас постоянно сопровождает военный катер СКА Р-40 с флагом Малайзии. Совершая облеты, вертолеты зависают над “Башкирией” и лодками. Очень хорошо, что узкий пролив проходим днем. Ночью трудно было бы разобраться в этой сложной обстановке. В самом узком участке пролива на кораблях объявлена “Боевая тревога — проходим узкость”. Связь на УКВ между кораблем и подводными атомоходами надежная...»¹

На лодках подводникам разрешено выходить на мостик по 3—5 человек. После вахты, выбираясь из отсеков подышать свежим воздухом, покурить и взглянуть на экзотику юго-восточной страны, моряки с любопытством созерцали поросшие тропическим лесом берега, небольшие пальмовые рощи и побережье Сингапура — этого знаменитого в истории войн порта-крепости и крупного промышленного центра Юго-Восточной Азии. Участникам перехода запомнился у входа в Сингапурский пролив экзотический островок Сатуму с маяком Рафлс. Из Малаккского пролива курсом на юго-восток корабли вошли в Сингапурский пролив. Слева — остров Сингапур с его портовыми сооружениями, а справа — индонезийские острова Батан, Бинт и масса мелких островов, покрытых густыми тропическими лесами.

¹ Архив Р. А. Голосова.

Однако не привыкшие к жаре наши соотечественники недолго задерживались наверху под палящим сингапурским солнцем, быстренько «ныряли» в рубочный люк лодок, в спасительную прохладу работающих кондиционеров.

Отряд вышел из пролива, когда на море уже опустилась тропическая ночь. Продолжили движение по-прежнему в надводном положении, в темноте искусно уклоняясь от встречных судов. Едва наступил день, над отрядом вновь появились «Орионы», сменяя один другого. Американские противолодочные самолеты ставили по нашему курсу радио- и гидроакустические буи, которые давали информацию о характере шумов подводных лодок. Вскоре с севера Желтого моря к отряду подошел эсминец США. Очевидно, американские противолодочники понимали, что после Сингапурского пролива подводные лодки уйдут на глубину, и намеревались поработать с ними. В этой обстановке, как вспоминает Р. А. Голосов, надо было их обмануть и осуществить маневр скрытно.

24 апреля ночью «Башкирия» и атомоходы легли в дрейф. Под покровом темноты командир отряда на катере перешел на К-201, а часть походного штаба — на К-314. Корабли дали ход. Лодки прибавили обороты, погрузились, а затем, резко изменив курс, ушли под слой звукового скачка и оторвались от наблюдения. Дальше оба атомохода следовали самостоятельно, меняя курсы. Через четверо суток ночью всплыли под перископ.

Из дневника Р. А. Голосова:

«28 апреля. 4.20 местного времени. У Виктора Дмитриевича Хайтарова день рождения. Всплыли под среднюю. Вышли с командиром наверх. Ночь темная, звездная, ветра почти нет. Небольшая зыбь. Тепло. Влажно. Покурили. Провели сеанс связи. Воспользовались всплытием, чтобы устранить причину шума, который беспокоил после погружения. “Виновником” оказался лист обшивки в ограждении рубки, который был слабо закреплен и на большом ходу стал греметь. Боцман и старшина команды трюмных быстро справились. Штурманы в это время определились по звездам и уточнили свое место. Подбили ВВД (воздух высокого давления) до 86 % и срочно погрузились. Поздравили Виктора Дмитриевича Хайтарова. Вручили праздничный пирог, красочный плакат со стихами и рисунками.

1 мая. Вот и Первомай! Тихий океан. Глубина погружения — 100 метров. Ход — 15,5 узла, курс — 56°, Ш — 26°, Д — 148°.

Ночью всплыли на сеанс связи. Тихо. За сутки акустики услышали лишь один шум винтов где-то в дальней зоне акустического обнаружения. Идем вне оживленных судоходных путей. Темно. Не видно даже горизонта. Днем поздравил по трансляции личный состав с праздником трудящихся, выразил уверенность, что каждый сделает все от него зависящее, чтобы последняя неделя перехода прошла так же успешно, как и предыдущие три с лишним месяца...

7 мая. Утром в назначенной точке лодки всплыли. Нас встретил командующий флотилией АПЛ на Камчатке контр-адмирал В. Г. Бельшев».

Межтеатровый маневр силами, в том числе подводными атомоходами, несомненно, имел важное оперативно-стратегическое значение для советского Военно-Морского Флота. Но нельзя забывать, что одновременно с задачей перебазирования атомные подводные лодки выполняли не менее важную оперативную задачу — ракетноносцы несли боевое патрулирование, а многоцелевые лодки осуществляли поиск и слежение за носителями ядерного оружия и ракетными подводными атомоходами США и их союзников.

Осмысливая итог плавания отряда надводных кораблей и группы атомных лодок, Р. А. Голосов сделал немало весьма полезных выводов. Основной из них — это то, что групповое плавание можно и нужно отрабатывать. Важно при этом преодолеть психологический барьер, свойственный командирам лодок при совместном плавании на малых дистанциях — 5—10—15 кабельтовых. Разные глубины плавания АПЛ обеспечивают достаточно надежную безопасность, а гидроакустические комплексы позволяют держать устойчивую связь между атомоходами в группе. Материальная часть всех кораблей показала в целом высокую надежность при работе в различных климатических зонах. Боевая готовность оружия была обеспечена в период всего плавания. Личный состав с поставленными задачами справился, проявив высокие моральные качества, мужество, настойчивость, а также высокую морскую и специальную выучку.

Это был единственный переход атомоходов с Северного на Тихоокеанский флот этим маршрутом. После 1976 г. маневр силами, укрепление Тихоокеанского флота атомными подводными кораблями осуществлялись только северным путем, подолдами Северного Ледовитого океана.

НА ОСТРИЕ КОНФРОНТАЦИИ



С выходом советского подводного флота в океан у нашего государства появилась возможность более эффективно противостоять флоту США и НАТО, которые, наращивая морские силы, создавали реальную угрозу СССР и другим странам социалистического содружества нанесением ракетно-ядерного удара с океанских направлений. Соединенные Штаты повышали свою боевую мощь прежде всего за счет усиления триады стратегических сил: межконтинентальных баллистических ракет, стратегических бомбардировщиков с ядерным оружием на борту и сил морского базирования — атомных подводных ракетоносцев и авианосных ударных соединений.

В ноябре 1960 г. выходом подводного ракетоносца «Дж. Вашингтон» в море было начато систематическое боевое патрулирование ракетных подводных лодок США, а позже и Великобритании в районах, обеспечивавших возможность нанесения ядерных ударов по СССР с разных направлений. В военном ведомстве США при разработке планов использования ядерного оружия в войне утвердилось мнение, что подводные ракетоносцы имеют значительные преимущества по сравнению с МБР¹ наземного базирования, так как они, обладая высокой маневренностью и скрытностью, способны внезапно использовать оружие. Уже к

¹ МБР — межконтинентальные баллистические ракеты.

70-м гг. половина стратегического ракетно-ядерного потенциала США была сосредоточена на подводных и авианосных силах флота.

Проблеме совершенствования атомных подводных ракетноносцев, оснащения их более мощным и дальнебойным оружием американцы уделили самое серьезное внимание. В 1965 г. в Соединенных Штатах была принята программа «Посейдон». В дальнейшем началась разработка более совершенной морской ракетно-ядерной системы «Трайидент». Были предприняты также меры по совершенствованию системы противолодочной борьбы — средств обнаружения и уничтожения подводных лодок. В 1968 г. по инициативе США командование НАТО утвердило положение, согласно которому разрешалось уничтожать обнаруженные и не всплывшие подводные лодки СССР в радиусе 100 миль от кораблей НАТО. Это было грубейшим нарушением Женевской конвенции 1958 г. о свободе мореплавания. Только решительное заявление советского правительства остановило страны НАТО от реализации упомянутого документа. Все это вынудило Советский Союз принять адекватные меры, чтобы не допустить монополии США и их союзников в Мировом океане и обеспечить безопасность страны с морских и океанских направлений.

Советский Союз построил достаточное число современных боевых кораблей. Очередной задачей стал поиск возможностей и путей наиболее эффективного их использования. По инициативе главкома ВМФ С. Г. Горшкова в стране были начаты научные разработки, в которые включались научно-исследовательские институты, Главный штаб ВМФ, штабы флотов, теории и практики ВМФ.

Возросшие боевые возможности ВМФ СССР, особенно с вступлением в строй атомных подводных кораблей, оснащенных крылатыми и баллистическими ракетами, скоростными торпедами и ракетоторпедами, позволили решать учебно-боевые задачи и противостоять агрессивным устремлениям США и НАТО в самых удаленных районах Мирового океана. Это были принципиально новые задачи флота, который из прибрежного, морского превращался в подлинно океанский. Новая форма деятельности флота получила название «боевая служба». Боевая служба представляла собой развертывание в океане группировки сил ВМФ в боеготовом состоянии, способном начать боевые действия немедленно, если того потребует обстановка.

В одном из документов того времени понятие «боевая служба» определялось так: «Боевая служба представляет собой совокупность мероприятий, которые проводятся Военно-морским флотом на океанских и морских театрах военных действий по единому плану и замыслу с целью поддержания постоянной боевой готовности сил к решению поставленных им задач с началом военных действий и обеспечения интересов страны в оперативно важных районах Мирового океана в мирное время»¹.

В составе сил боевой службы важное место занимали подводные ракетоносцы. История создания корабельного ракетного оружия уходит в 60-е гг. Тогда отечественные конструкторы и промышленность создали баллистические ракеты Р-11ФМ и Р-13, которые сначала размещались на дизель-электрических подводных лодках проекта 629. Дальность их стрельбы составляла от 167 (Р-11ФМ) до 560 (Р-13) км. Для пуска ракеты подводная лодка должна была всплывать в надводное положение. Вскоре появились более дальнобойные (1420 км) ракеты Р-21 с подводным стартом. Эти ракетные комплексы поступили на вооружение подводных сил, в том числе атомных подводных лодок 1-го поколения проекта 658М, которые имели на борту 3 ракеты.

Важным событием в жизни ВМФ СССР явилось вступление в состав Северного флота 5 ноября 1967 г. головного атомного подводного крейсера стратегического назначения К-137 проекта 667А с 16 одноступенчатыми жидкостными баллистическими ракетами Р-27 или Р-27У, способными достигать цели в удалении 2400—3000 км. На этом ракетоносце, построенном в Северодвинске и получившем название «Ленинец», были реализованы новые достижения советской энергетики и кораблестроения. Проектирование его велось под руководством главного конструктора С. Н. Ковалева. В производство запустили большую серию таких подводных крейсеров — 34 единицы².

На флоте новые ракетоносцы за внешнее сходство с американскими атомными подводными лодками типа «Джордж Вашингтон» наши моряки окрестили «Иванами Вашингтонами».

¹ Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 128.

² Восемь из них строились в Комсомольске-на-Амуре. Первая дальневосточная лодка проекта 667А К-339 вступила в строй в конце декабря 1967 г.

Первым командиром ракетного крейсера проекта 667А стал капитан 1 ранга В. Л. Березовский, которому за успешное освоение корабля в 1970 г. было присвоено звание Героя Советского Союза.

Постоянно совершенствовались и многоцелевые атомные подводные лодки. Они вели разведку в районах патрулирования подводных ракетоносцев США и НАТО, осуществляли слежение за ними. В случае начала военных действий подводники, упреждая ракетный удар, могли их уничтожить.

Корабли боевой службы, действовавшие по единому плану и замыслу, обеспечивали высокую боевую готовность сил первого эшелона, не позволяя противнику использовать фактор внезапности, способствуя срыву или ослаблению силы возможных ударов с океанских (морских) направлений.

Для выполнения этих задач помимо надводных и подводных кораблей привлекались и другие рода сил Военно-морского флота — морская авиация, части морской пехоты. Однако основная тяжесть ложилась на подводные лодки — одну из главных ударных сил советского ВМФ.

Важной оперативно-стратегической стороной боевой службы являлся также вывод сил, развернутых в океане или находящихся в районах маневренного базирования, из-под возможного удара противника.

В результате организационных и оперативных мероприятий, в том числе при проведении ряда специальных учений, таких как «Печора-1965», «Барьер-1965», «Факел-67», «Север-68», «Океан-70», а также в ходе оперативных сборов, осуществленных Главным штабом ВМФ, командованием и штабами флотов, к началу 80-х гг. в СССР сложилась довольно стройная, принципиально новая система использования сил флота в мирное время¹. Боевая служба обрела три основных формы, в которых атомные подводные лодки играли главенствующую роль. Во-первых, патрулирование подводных ракетоносцев в определенных районах океана в готовности применить стратегические ракеты для ударов по экономическим, военно-политическим и административным центрам вероятного противника. Во-вторых, поиск группировок надводных и подводных сил противника, вооруженных ракетами, и постоянное слежение за ними в готов-

¹ Независимое военное обозрение. 1996. 30 мая.

ности к их уничтожению. В-третьих, несение дозорной и разведывательной службы в районах акваторий, прилегающих к побережью СССР, выявление оперативных и тактических намерений иностранных ВМС.

Ракетодром в глубине океана

Первыми советскими ракетоносцами, вышедшими в океан, были атомоходы проекта 658, входящие в состав 12-й эскадры атомных подводных лодок Северного флота.

Летом 1962 г. в Северную Атлантику направился трехракетный атомоход К-16 под командованием капитана 2 ранга Ф. А. Митрофанова. Маршрут перехода пролегал через Датский пролив, а затем между подводной возвышенностью Роколл и островом Исландия. Заняв назначенную позицию ожидания, К-16 маневрировала в течение нескольких суток, затем по команде с берега заняла огневую позицию и нанесла условный ракетный удар по заранее назначенной, но не менее условной точке прицеливания. На атомоходе не было боевых ракет, только в одной из шахт находился действующий макет, позволявший полностью имитировать работу стартового комплекса. Заметим, что торпеды для самообороны были реальными. В ходе плавания командир отработывал различные варианты маневрирования при патрулировании с тем, чтобы уклониться от возможного обнаружения противником, но в то же время обеспечить надежный прием сигналов боевого управления, а также высокую точность места лодки и способность (перед условным пуском ракет) вполне реально определить поправки своих курсоуказателей. Поход длился 20 суток. Подводники получили первые навыки патрулирования ракетоносца в заданном районе.

В апреле 1963 г., ракетоносец проекта 658 К-178 под командованием капитана 2 ранга А. П. Михайловского принял участие в тактическом учении Северного флота. В этом учении К-178 сначала действовала на стороне «красных», развернувшись в океане; преодолевая противолодочный рубеж «противника», вышла в Норвежское море, патрулировала в заданном районе, затем вернулась в Баренцево море и ушла под кромку льда недалеко от Земли Франца-Иосифа, где заняла позицию ожидания. Двое суток атомоход маневрировал подо льдом, а затем по сигналу с берега быстро вышел на чистую воду и нанес

ракетный удар, обозначив его пуском одной баллистической ракеты в инертном снаряжении по боевому полю острова Колгуев.

В марте 1965 г. атомный крейсер проекта 658А К-16 под командованием капитана 2 ранга В. В. Журбы выполнял задачи боевой службы в Атлантическом океане. Ракетоносец нес боевое патрулирование в назначенном районе¹.

В течение 1964—1965 гг. на боевую службу выходили К-16, К-19, К-33 и другие ракетоносцы проекта 658 Северного флота.

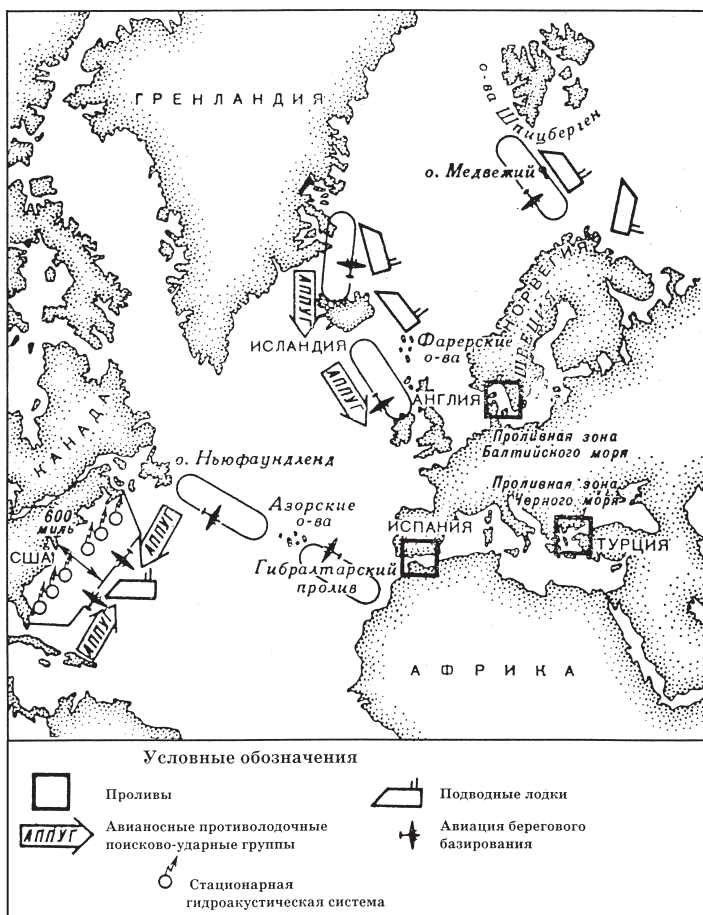
Кроме атомных подводных ракетоносцев проекта 658 с тремя баллистическими ракетами на борту вышли на боевое патрулирование и атомные подводные лодки с крылатыми ракетами проекта 675. Вначале это были одиночные плавания на полную автономность. Дальность действия ракетного оружия в то время определялась его техническими возможностями, которые требовали подхода носителей оружия к объекту поражения на дистанцию 500—600 км.

Подводные ракетные крейсера проекта 675 (главный конструктор — П. П. Пустынцев) строились в Северодвинске и в Комсомольске-на-Амуре. Головной корабль К-166 вошел в состав Северного флота в 1963 г. Всего ВМФ получил 29 единиц этого проекта. Оснащались они восемью противокорабельными ракетами П-6 или шестью стратегическими крылатыми ракетами, предназначенными для поражения береговых целей, а также двумя противокорабельными ракетами, сконструированными в ОКБ В. Н. Челомея.

В 1964 г. экипажу подводной лодки проекта 675 Северного флота под командованием капитана 2 ранга Владимира Панова поставили задачу — скрытно перейти в район, расположенный у атлантических берегов США, и находиться в готовности выполнить боевую стрельбу по береговым объектам. Это был один из первых выходов на боевую службу. Как вспоминают участники этого плавания, поход проходил на редкость гладко, без каких-либо происшествий. Район боевого патрулирования располагался вдали от оживленных океанских путей Северо-Западной Атлантики. Здесь не было и активной дозорной службы американских противолодочных сил. Тогда они еще не подозревали о нахождении у себя под боком советских подводных ракетоносцев. Атомоход с крылатыми ракетами находился в океане

¹ См.: Подводный флот, № 4 (специальный выпуск). СПб, 2000. С. 19.

Схема противолодочных рубежей НАТО в Северной Атлантике в начале 1960-х годов



в течение 50 суток, из них 30 суток пришлось на маневрирование в глубине на удалении 500 км от берегов США в готовности нанести ядерный удар. При этом подводники не были обнаружены американскими силами ПЛО.

В дальнейшем американцы предприняли довольно энергичные меры, чтобы обезопасить себя от советских подводных лодок.

Главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков вспоминал: «Становилось все яснее, что главное направление морской доктрины

США и НАТО — не выпускать наш флот в океан, запретить его в районе своих баз, установить блокаду на основных стратегических позициях, находящихся во владении стран членов НАТО и близкой к ним Японии»¹.

Реализация идей этой доктрины началась в середине 60-х гг., когда в ВМС США начала функционировать система борьбы с подводными лодками. Ее основу составили средства обнаружения — СОСУС², соединения корабельных и авиационных сил, а также сеть командных пунктов и средств связи. Эти довольно эффективные меры позволили флотам США и их союзников по НАТО установить наблюдение за выходом советских атомных крейсеров в океан.

Тем временем в боевом составе советского ВМФ довольно быстро росла численность атомных подводных лодок, улучшились их тактико-технические характеристики, снижалась шумность и повышалась возможность свободы выбора глубин. Все это позволяло наращивать силы и интенсивность боевой службы. Начиная с 1964 г., в Военно-Морском Флоте СССР постоянно росло число походов атомоходов на боевую службу. Так, на Северном флоте в 1964 г. было осуществлено 40 боевых служб, в 1965 г. их число достигло 61. Почти вдвое выросло число выходов на боевую службу атомных подводных лодок Тихоокеанского флота: с 15 в 1964 г. до 35 в 1965 г.

Подводники-тихоокеанцы осваивали в то время южные районы Тихого океана и стали выходить в Индийский океан. В соответствии с планом маневров «Океан-70» в Индийский океан на боевую службу вышла атомная подводная лодка проекта 675 К-7 под командованием капитана 2 ранга Г. А. Хватова⁴. Вместе с атомоходом направился в плавание большой противолодочный корабль «Одаренный», которому было предписано взаимодействовать с К-7, обеспечивая ее стрельбы крылатыми ракетами П-6 в районе острова Сокотра. «Плавание проходило, —

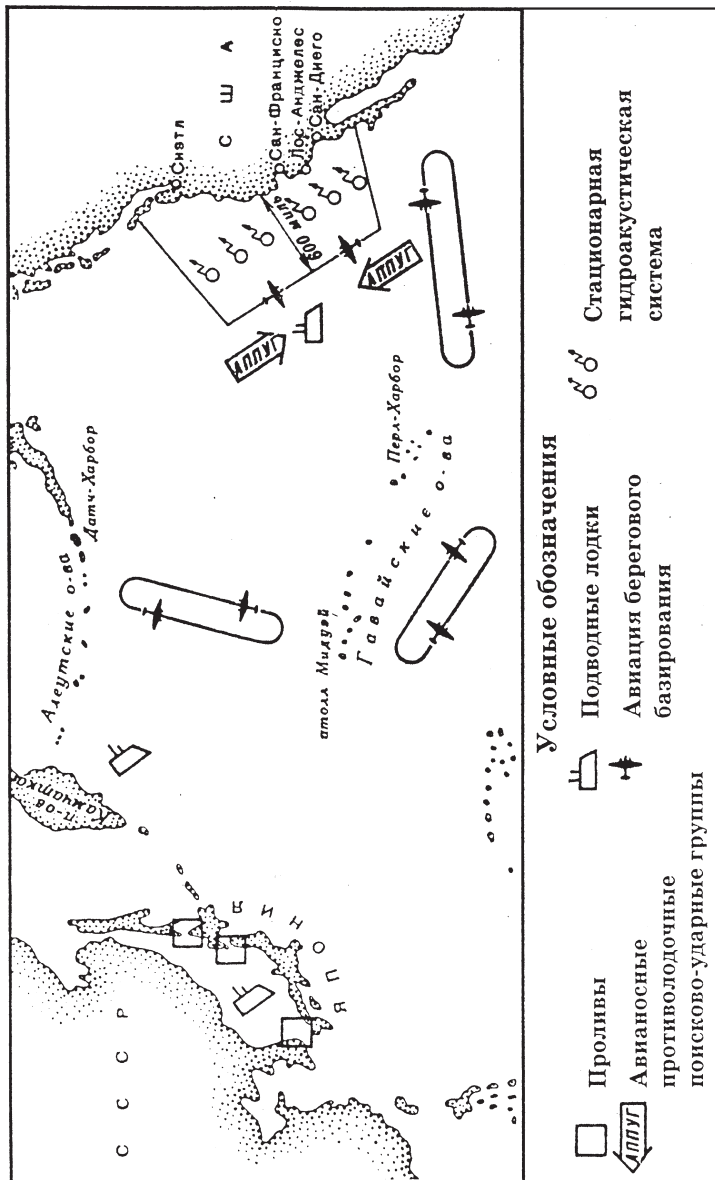
¹ Горшков С. Г. Во флотском строю. СПб., 1996. С. 222.

² СОСУС – сеть гидроакустических станций, развернутых НАТО на противолодочных рубежах вдоль западного и восточного побережья США в Тихом океане и Северной Атлантике.

³ Три века Российского флота. 1696–1996. В 3-х т. СПб., 1996. Т. 3. С. 296.

⁴ Впоследствии, с 1968 г., — адмирал, командующий Тихоокеанским флотом.

Схема противолодочных рубежей ВМС США на Тихом океане в начале 1960-х годов



вспоминает Г. А. Хватов, — в непростой обстановке непрерывного слежения за нашей группой кораблями и самолетами иностранных флотов. Из-за этого приходилось применять различного рода маневрирование, направленное на отрыв от слежения и проводить мероприятия по обеспечению скрытности»¹.

Более трех месяцев длился этот поход. К-7 успешно провела ракетные стрельбы. Обе ракеты точно попали в цель, подтвердив, что наши крылатые ракеты надежны при действии в любых климатических условиях.

В следующем, 1971 г., трехмесячную боевую службу выполнила в Индийском океане еще одна тихоокеанская атомная подводная лодка-ракетоносец проекта 675 К-31 (командир — капитан 2 ранга Л. П. Хоменко)².

С каждым годом совершенствовалось оперативное искусство штабов и тактическое мастерство командиров, офицеров, личного состава атомных подводных лодок. В 1967 г. Северный флот начал цикличное использование атомных подводных лодок. Оно предусматривало выход атомохода на боевую службу, нахождение в океане, возвращение в базу и передачу корабля второму экипажу. Основной экипаж уходил в отпуск, а второй выполнял задачи боевой подготовки — производил планово-предупредительный ремонт, пополнял ЗИП, горюче-смазочные материалы, запасы продовольствия и выходил на боевую службу. Благодаря цикличному использованию сил в океане находилось до 20 % боеготовых подводных лодок флотов. Безусловно, это ложилось тяжким бременем на личный состав и требовало больших усилий для поддержания кораблей и частей ВМФ в высокой степени боевой готовности. Подводники стойко переносили трудности напряженных походов.

Для освоения районов активных действий советских подводных лодок руководство ВМФ вело работу по поиску новых маневренных пунктов базирования с использованием плавучих средств. С этой целью по приказанию Главного штаба ВМФ на Северном флоте была спланирована длительная комплексная экспедиция «Прилив» под руководством заместителя начальника ВМА адмирала Л. А. Владимирского. В ней помимо дизель-электрических лодок приняла участие атомная подводная лод-

¹ Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 228.

² Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. С. 153.

ка К-128 проекта 675 (командир — капитан 2 ранга П. Ф. Шаров). Проведенные исследования подтвердили возможность создания в случае необходимости непосредственно в океане временных маневренных пунктов базирования, что было особенно важно для советского подводного флота, не имевшего, подобно ВМС стран НАТО, многочисленных баз на обширных океанских побережьях¹.

Однако подводникам-атомщикам по-прежнему приходилось нести боевую службу в Атлантике, опираясь, образно говоря, на собственные силы.

Летом 1969 г. ракетный подводный крейсер стратегического назначения К-26 проекта 667А Северного флота с 16 ракетами на борту вышел в район Западной Атлантики. Командовал кораблем капитан 2 ранга В. М. Коньков. Это был первый выход атомного подводного ракетносца 2-го поколения на полную автономность — 75 суток. Учитывая новизну корабля (третий корпус в серии, вступивший в строй всего год назад) и его первую боевую службу, старшим на борту назначили начальника штаба дивизии капитана 1 ранга В. К. Коробова, прошедшего большую флотскую службу на подводных лодках разных проектов. Вадима Константиновича на флотилии уважали за высокую эрудицию, твердый уравновешенный характер, а главное — за морскую мудрость и предусмотрительность.

В период подготовки К-26 к походу В. К. Коробов провел ряд занятий с офицерами корабля по тактике использования ракетного оружия, помог им в решении многих проблем, связанных с предстоящим длительным походом. В ходе плавания он активно вникал в работу офицерского состава, делился своим опытом подводной службы и помогал командиру.

Переход ракетносца в район патрулирования удалось совершить скрытно. Противолодочные силы США и НАТО, действовавшие на развернутых ими противолодочных рубежах, были предусмотрительно отвлечены специально посланными с этой целью надводными кораблями. Соблюдая меры предосторожности, К-26 на малошумных ходах прошла зону противолодочных рубежей и вышла в район боевого патрулирования. Личный состав благодаря высокой профессиональной подготовке и бди-

¹ Красавин В. К., Филоненко В. Н. Штаб Северного флота (1916–1998). Историко-документальный очерк. СПб., 1999. С. 237, 238.

тельному несению вахты у действующих механизмов надежно обеспечивал ход и маневры ракетноносца. Находясь в высокой степени боевой готовности, экипаж провел большую исследовательскую работу по изучению навигационных особенностей района плавания, гидрологии моря на различных глубинах, а также по выявлению оперативной обстановки и действующих противолодочных сил противника в этом районе Атлантического океана.

Успех выполнения задачи, как отметило впоследствии командование флотилии, во многом предопределили четкие, высокограмотные действия командира атомохода капитана 2 ранга В. М. Конькова. Его хорошо знали на соединении как человека, наделенного высокими организаторскими способностями, отличного моряка и опытного подводника. Этот невысокого роста, худощавый блондин, казалось, мало чем отличался от других офицеров. Но в море, на корабле он словно преображался, от него как бы исходила мощная волна силы воли. Спокойный, ровный, не очень громкий голос, четкие распоряжения создавали в центральном посту обстановку твердой уверенности в правильности принимаемых решений и команд. Старший на борту В. К. Коробов только одобрительно улыбался, наблюдая за действиями командира. Полдесятка боевых служб за плечами капитана 1 ранга в отставке, бывшего командира К-26 Василия Макаровича Конькова. Под водой он провел в общей сложности около года своей жизни.

Первая боевая служба, о которой говорилось выше, прошла весьма благополучно. Никаких поломок, замечаний по работе личного состава — все шло своим чередом. Но такие походы бывали не всегда. Вспоминая свои подводные мили, В. М. Коньков заметил: «Бывали довольно трудные ситуации. Приходилось бороться и с возгораниями, и с радиацией. Все это требовало огромного напряжения сил всего экипажа. Однако случилось и так, когда ответственность за принятие единственно правильного решения ложилась на плечи одного командира. Так произошло в одном из походов. Мы несли боевую службу (это был мой третий или четвертый поход), — продолжил рассказ Василий Макарович. — Согласно плану один раз в сутки в назначенное время коротким радиосигналом, который невозможно запеленговать, доносили на береговой командный пункт, что у нас все в порядке. В ответ на этот доклад с берега должна последовать квитанция — радио получено. До поры до времени

все шло как предписывалось распоряжением по связи. Но после новогоднего праздника — Новый год мы тогда встречали под водой — всплыли под перископ, передали сигнал... По расстроенному лицу командира БЧ-4 капитан-лейтенанта Филиппова я понял: что-то не так. “Нет квитанции, товарищ командир”, — доложил смущенно связист.

Снова выходить в эфир — грубейшее нарушение инструкции. Ракетоносец могут запеленговать. С другой стороны, я представил: сигнал наш вовремя не получен, значит, там, на Родине, большое беспокойство: не вышел на связь ракетоносец! Это ЧП! “На ушах” стоят все связисты, в смятении начальство: с лодкой что-то серьезное... Пошел на нарушение инструкции: передали короткий сигнал повторно. Ждем... Снова нет подтверждения. Пришлось дать радиограмму по другому каналу, и только тогда получили квитанцию, а с ней и другую частоту для связи. Тогда поняли, что в новом году сменилась частота, а флагманский специалист дивизии, готовя для нас документы по связи, забыл, что экипаж К-26 новый год встретит в глубинах Атлантики». Заканчивая беседу, Василий Макарович еще раз подчеркнул: «Быть командиром атомного подводного ракетоносца — великая честь, но и ответственность немалая!»

От командира подводного атомохода требуются поистине энциклопедические знания. Чтобы грамотно управлять современным атомным подводным кораблем, ему необходимо знать и строго выполнять не только правила кораблевождения, навигации, рейдовой службы и многое другое, что надлежит знать любому судоводителю. Он должен в совершенстве уметь использовать технические средства атомного подводного корабля, хорошо знать особенности эксплуатации ядерной энергетической установки, требования радиационной безопасности, средств борьбы с пожаром, водой, газами, золями... И это далеко не все. Командир сможет выполнить боевую задачу только в том случае, если в совершенстве знает оружие корабля, умеет его применить. Кроме того, военные психологи не без основания отмечают одну характерную особенность службы, требующую от командира подводного ракетоносца исключительной твердости, решительности и других высоких морально-психологических качеств. Наличие на борту ракет с ядерными боеголовками огромной разрушительной силы, понимание того, что это оружие несет людям (причем в большинстве своем гражданскому населению)

ни с чем не сравнимые бедствия, не может не породить в сознании командира мысли в целесообразности пуска ракет, червь сомнения, который где-то в подкорке мозга делает свое дело. Это обстоятельство учитывалось в воспитательной работе с командирами, со всем офицерским составом ракетоносцев. И все же какие бы чувства ни испытывал любой командир, а тем более командир ракетоносца, главным мотивом его действий должен быть воинский долг, ответственность перед страной, народом за выполнение Военной присяги, приказа — это превыше любых эмоций, любых сомнений.

Заметим, подобной проблеме немало внимания уделяли и американские ученые, которые также проводили специальную работу по исследованию морально-психологического состояния подводников. Эти данные были необходимы для учета влияния «длительных плаваний на психологию людей», — писал командир американской подводной лодки «Тритон» Э. Бич¹.

Под значительным психологическим прессом находятся не только командиры, офицеры, но и весь экипаж ракетоносцев. Во время патрулирования все подводники испытывают трудности, находясь в замкнутом пространстве герметичных отсеков, но особую морально-психологическую нагрузку несет личный состав ракетной боевой части. Вахта на боевом посту, расположенном совсем близко к ракетам, где за переборками шахт дремлют исполинской силы двигатели ракет, а несколько выше — боеголовки с мощным ядерным зарядом, не может оставить равнодушным ни одного человека. Нередко у ракетчиков появляется тревожное чувство в связи с опасным соседством — ядовитыми компонентами ракетного топлива. На первых проектах подводных крейсеров стояли ракеты, работавшие на жидком топливе. Компоненты этого топлива весьма токсичны, о чем личный состав хорошо знал из соответствующих инструкций и наставлений. К сожалению, хотя и не часто, но были случаи разгерметизации емкостей с этими компонентами и, как следствие, трагические события.

Тяжелое происшествие на подводном ракетоносце К-219, выполнявшем патрулирование в районе Бермудских островов, оставило глубокий след в сознании многих моряков-подводников. Особенно после того как стали известны все обстоятельства ги-

¹ Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1964. С. 375.

бели этого ракетноносца. Тогда, 3 октября 1986 г., в ракетной шахте подводного крейсера возникла утечка компонента ракетного топлива, затем в той же шахте произошел взрыв и вспыхнул пожар, который распространился на другие отсеки. Все усилия экипажа по спасению корабля не увенчались успехом. Более подробно об этой аварии будет рассказано позже.

Такие аварийные происшествия болезненно воспринимались другими экипажами подводных кораблей. Поэтому командирам и политработникам пришлось принимать дополнительные меры воспитательного характера, уделив особое внимание личному составу ракетных боевых частей, и повысить требования по строгому, пунктуальному и неукоснительному выполнению эксплуатационных инструкций.

В 70-х гг. на вооружение флота поступили новые ракетноносцы проектов 667Б, 667БД, 667БДР, способные наносить удары по объектам, находящимся за 8—9 тыс. км. Это позволило ракетноносцам нести боевую службу, не выходя далеко в океан, производить ракетный удар даже непосредственно из пунктов базирования, что делало их практически неуязвимыми для противолодочных сил противника. За пять лет, с 1972 по 1977 гг., в Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре было построено 18 ракетноносцев проекта 667Б. Вооружение их составил ракетный комплекс Д-9, в который входило 12 двухступенчатых ракет Р-29. Для управления ракетным оружием на крейсере была применена цифровая вычислительная система, позволявшая решать все задачи ракетной стрельбы. При этом в ходе одного залпа мог быть выпущен весь корабельный ракетный боекомплект. Боевая эффективность на новых кораблях стала в 2,5 раза выше, чем у предшественников — ракетноносцев проекта 667А. Точность ракет даже при межконтинентальной дальности (до 7800 км) значительно возросла за счет установки на них автономной инерциальной системы и применения в полете азимутальной астрокоррекции¹. Комплекс Д-9 к тому же был первым в мире всеширотным ракетным комплексом, позволявшим вести ракетную стрельбу из любого района Мирового океана, в том числе и с Северного полюса. Заметим также, что ракеты Р-29, состоявшие на вооружении подводных крейсеров 667Б, стали первой

¹ Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. М., 2001. С. 214.

отечественной морской ракетой, способной преодолевать систему противоракетной обороны противника.

Головной корабль этого проекта К-279 был принят в состав Северного флота от промышленности в декабре 1972 г. Его командир капитан 1 ранга В. П. Фролов вскоре получил впервые в истории ВМФ по новому штату звание контр-адмирала. На Тихоокеанском флоте это звание было присвоено капитану 1 ранга О. Г. Чефонову.

В 1972 г. на Северном флоте из ракетоносцев проекта 667Б была создана дивизия, через два года перебазированная в Грениху, где вошла в состав 11-й флотилии АПЛ. На Тихоокеанском флоте новые ракетоносцы базировались на Камчатке. Их боевая служба началась в 1976 г.¹

На Дальнем Востоке ракетоносцы несли боевую службу в северной части Тихого океана, а с поступлением на флот атомоходов проекта 667Б с более дальнобойными ракетами они стали выполнять задачи боевой службы в удаленных районах от восточного побережья США, а также в Охотском и Японском морях. Об одном из таких походов и пойдет речь ниже.

Подводный ракетоносец проекта 667Б К-523 соединения атомных подводных лодок Тихоокеанского флота темной мартовской ночью 1983 г. вышел на боевое патрулирование в Охотское море. На высоком мостике атомохода, идущего через узкость пролива в надводном положении, стоял в меховой куртке его командир контр-адмирал О. Г. Чефонов, а также вахтенный офицер, штурман и сигнальщик. Командир внимательно наблюдал за действиями вахтенного офицера и, слушая доклады штурмана, обратил внимание на то, что молодые офицеры действуют грамотно и уверенно. За два года после прихода на корабль они обрели нужные качества и органично влились в экипаж ракетоносца, который уже несколько лет удерживал звание отличного корабля. Командир с удовлетворением отметил, что это, несомненно, результат плодотворной работы, проводимой командованием корабля и в первую очередь его помощниками — старпомом капитаном 1 ранга А. Ротачем и заместителем командира по политической части капитаном 2 ранга В. Малмалаевым. Начиная со дня формирования экипажа, оба полностью отдава-

¹ Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. М., 2001. С. 219—221.

лись службе, по-деловому воспринимали требования командира. Повезло, считал Чефонов, ему и на других подчиненных. Командир БЧ-5, инженер-капитан 2 ранга Н. И. Семенец, — настоящий волшебник в своем деле. Знает атомную энергетику до тонкостей, умело управляет самой большой на лодке боевой частью. Надежный специалист и ракетчик — капитан 3 ранга Ш. Насеров. Командиры других боевых частей — капитан-лейтенанты Коростелев, Гаврилин, Еремеев, Коньчев спокойно и четко исполняли свои непростые обязанности, работали слаженно.

Размышления командира прервал доклад вахтенного офицера: «Товарищ командир, прибыли в полигон». «Есть, вахтенный офицер! Действуйте по плану!» — скомандовал Чефонов.

«По плану» — означало, что через несколько минут ракетносец погрузится и уйдет на глубину. Потом будет маневрировать в подводном и надводном положениях, менять курсы, изображая отработку боевых задач. Эта маленькая хитрость имела целью ввести в заблуждение всякого рода разведчиков, которые находятся в районе наших полигонов, например рыбацкие шхуны японцев или другие невзрачного вида посудины, оснащенные, однако, самыми современными средствами наблюдения. «Этих обмануть несложно, — подумал Чефонов, — а вот с подводными лодками “супостата” иметь дело труднее и опаснее». Однако надо быть готовыми ко всему и попытаться перехитрить соглядатаев. Пока же акустики ничего подозрительного не обнаруживали. «Горизонт чист», — периодически докладывал старшина команды гидроакустиков мичман Александр Милый.

«Милый». Чефонов невольно улыбнулся. Очень уж хорошая фамилия! И тут же вспомнился случай, когда она, эта фамилия, не вызвала у него доброго чувства. Однажды на переходе в район патрулирования Милый обнаружил на глубине 100 метров цель, которую классифицировал как атомную подводную лодку. Начальник радиотехнической службы капитан-лейтенант Сергей Гаврилин эту классификацию подтвердил. Начали маневр на уклонение. Через 2—3 часа безуспешных попыток оторваться решили более тщательно проанализировать обстановку и пришли к выводу, что, вероятнее всего, слышали отражение звуковых колебаний собственного корабля. Выполнили еще ряд маневров и убедились в правильности своих предположений. Ошибся тогда Милый!

В этот раз никаких проблем не возникло. Завершив обманный маневр с резким изменением курса, на самых малошумных ходах под водой корабль направился в район боевого патрулирования. За многолетнюю службу на подводных лодках Олег Чефонов уже четко представлял динамику изменения психологического и физического состояния личного состава на различных этапах длительного плавания. Сейчас, когда поход начался после отдыха и предпоходовой подготовки, были сильны еще отпускные и береговые настроения, шел процесс вхождения, вживания в новый ритм жизни — подводный, вращаясь в несение вахт, в исполнение обязанностей по корабельным расписаниям. От командования корабля и командиров всех степеней требовалось особое внимание к инструктажу каждого подводника, и прежде всего тех, кто недавно влился в экипаж и впервые вышел на боевую службу. Необходимо было тщательно отработать походный распорядок дня, систему контроля за несением вахт с тем, чтобы быстро и правильно реагировать на малейшие проявления халатности, ошибки, которые могли быть допущены в обслуживании механизмов и приборов. В этот период, наряду с организационными мерами, большую роль играла воспитательная работа: разъяснение важности поставленных задач, ответственности каждого члена экипажа за их выполнение.

Настало время приступить к боевому патрулированию в данном районе. Приняв доклад начальника РТС с анализом гидрологии, Олег Герасимович Чефонов назначил глубину погружения, которая гарантировала скрытность и в то же время обеспечивала своевременное обнаружение противолодочной субмарины «супостата», если таковая объявится. Теперь ракетный подводный крейсер будет маневрировать переменными курсами на самой малошумной скорости, периодически совершая маневр с целью проверки отсутствия слежения за ним на кормовых курсовых углах.

В соответствии с распоряжением по связи в назначенное время подводной лодке предстояло всплыть на глубину 30—40 м для приема радиограммы с командного пункта флота, которая передавалась на сверхдлинных волнах¹.

¹ Сверхдлинные волны способны проникать на значительную глубину и даже под лед.

Во время патрулирования ракетносец поддерживает установленную готовность к применению оружия. Он может произвести пуск ракет через 10—15 минут после получения приказа о нанесении удара. С получением команды на применение ядерного оружия ракетный подводный крейсер стратегического назначения должен занять стартовую глубину, лечь на боевой курс, обеспечивающий возможность необходимого поворота ракет на заданную цель, иметь скорость атомохода, допускающую старт ракет. Затем дается команда на предстартовую подготовку. Она включает в себя определение координат точки пуска, расчет дистанции и направления на цель, оценку досягаемости ракет до цели, расчет и проверку полетной задачи, ввод необходимых данных в бортовую аппаратуру ракет. А после старта лодке предстоит быстро уйти из точки пуска.

Конечно, Чефонов надеялся, что приказ на использование ядерного оружия на корабль не поступит, но в то же время ни он, ни кто-либо другой из членов экипажа не сомневался в том, что при необходимости приказ будет выполнен без колебаний.

Когда наступил второй этап плавания, походная жизнь подводников уже шла по размеренному руслу. Ее четкий ритм не сопровождался какой-либо напряженностью, тревогой. Уже не наблюдались те шероховатости, недочеты, сбои, какие имели место в начале похода. У личного состава появилась уверенность в действиях по всему комплексу ежедневных задач, решаемых в море. Командование неукоснительно поддерживало установленный уровень боевой готовности корабля. Казалось, что этот поход, так же как и другие, закончится благополучно. Всего несколько суток оставалось патрулировать в отведенном районе, как неожиданно случилась беда.

Ночью подводный крейсер всплыл на перископную глубину для уточнения своего места по искусственному спутнику Земли и проведения сеанса связи. В темное время суток поверхность моря в перископ почти не видна. Как всегда, командир осмотрел ближний сектор и, убедившись в отсутствии надводных целей, приступил к планомерному осмотру горизонта. И вдруг через 3—4 минуты раздался удар по выдвижным устройствам каким-то незаметным в перископ притопленным предметом. Чефонов мгновенно дал команду: «Опустить выдвижные устройства, погружаться на 50 метров!» Из отсеков поступил доклад: «Замечаний и поступления воды нет». Однако при погружении

обнаружили, что выдвигаемые устройства до конца не опускаются. Командир принял решение всплыть в надводное положение для их осмотра. Самым неприятным из обнаруженных неисправностей оказалось повреждение (незначительный изгиб) антенны астронавигационной системы «Волна». Это в свою очередь не давало возможности закрыть крышку шахты, а значит, ограничивало погружение корабля на глубину свыше 50 м.

Возникла угроза срыва выполнения задачи патрулирования, которое осуществлялось на глубинах, обеспечивавших скрытность ракетноносца. И Чефонов решил, используя темное время суток и благоприятную метеобстановку, попытаться устранить неисправность. Свыше четырех часов инженер-механик Николай Семенец и старшина команды трюмных машинистов мичман Анатолий Корсунов с большим трудом решали сложную техническую задачу. Благодаря их настойчивости и высокому профессионализму неисправность была устранена.

«В этом походе впервые и мне как командиру, и всему личному составу, — вспоминает Олег Чефонов, — пришлось фактически действовать как на войне».

Заключительный этап боевой службы прошел без происшествий. Ракетный подводный крейсер стратегического назначения выполнил все поставленные задачи и благополучно возвратился в базу.

После разбора этого происшествия даже опытные специалисты долго гадали, что же за предмет оказался на курсе всплывшего ракетноносца. Предположение, что это была льдина, командир категорически отверг — обычно белая льдина хорошо просматривалась в перископ. Возможно, на пути подводникам встретился притопленный контейнер. Не исключалось и бревенчатое топляк, упавшее с борта какого-нибудь лесовоза. Да мало ли что может встретиться в океане!..

Олег Герасимович Чефонов ныне уже на пенсии. Вспоминая этот эпизод из своей многолетней военно-морской службы, он подчеркивает, что госпожа удача не всегда может быть постоянной спутницей в жизни подводника. Море таит в себе немало неожиданностей и коварства. И к ним нужно быть постоянно готовым всем — от командира до матроса.

Ракетные подводные крейсера стратегического назначения проекта 667Б для несения боевой службы осваивали также и районы Центральной Арктики.

Противостояние в Арктике

Выше уже рассказывалось о первых подледных плаваниях советских подводников. Это были пробные шаги. Походы носили, по существу, исследовательский характер с целью проверки способности отечественных атомных подводных лодок уверенно плавать и решать учебно-боевые задачи под многолетними паковыми льдами Северного Ледовитого океана.

Как отмечалось, подо льды ходили и американские подводники. Однако отнюдь не любознательность, исследовательский интерес или просто честолюбие заставляли их осваивать подледное плавание. У вероятного в то время противника имелся дальний прицел. Об этом весьма откровенно говорили сами американцы. Выступая 5 апреля 1959 г. по американскому радио и телевидению, «отец» атомного подводного флота США вице-адмирал Х. Риквер откровенно заявил: «Мы можем прятать подводные лодки, оснащенные ракетами. Они — пробиваться через лед и пускать свои ракеты... Даже если бы противнику удалось уничтожить нашу арктическую авиацию и наши ракетные базы, он никогда не смог бы обнаружить эти оснащенные ракетами “Полярис” подводные лодки, спрятанные подо льдом»¹.

В зарубежной прессе того периода не раз указывалось о намерениях США и НАТО в случае войны использовать атомные подводные ракетноносцы, патрулирующие под арктическим льдом, для нанесения ракетно-ядерного удара по жизненно важным объектам Советского Союза. В Пентагоне была сформулирована специальная так называемая «полярная стратегия». Она предусматривала кроме ракетных ударов по берегу использование также атомных подводных лодок для ведения разведки на трассе Северного морского пути, уничтожение транспортов и сил охранения конвоев, подобно тому, как это делали германские боевые корабли и подводные лодки в годы Великой Отечественной войны.

Все это и обусловило необходимость противостоять действиям американского подводного флота в арктических районах и организовать несение боевой службы нашими подводными атомоходами в Центральной Арктике.

¹ Цит по: Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1965. С. 11.

В конце 60-х — начале 70-х гг. советские атомные подводные лодки не только плавали подо льдами, но и несли боевую службу.

Длительный и очень важный поход для последующего выполнения задач боевой службы в Северном Ледовитом океане совершила в 1971 г. атомная подводная лодка К-147 под командованием капитана 1 ранга В. В. Анохина. Это третья АПЛ в серии многоцелевых атомных подводных лодок 2-го поколения проекта 671. Руководил походом Герой Советского Союза контр-адмирал А. П. Михайловский, в то время начальник штаба флотилии атомных лодок. «Многие задачи, — напишет в “Красной звезде” командующий Краснознаменным Северным флотом адмирал флота Г. М. Егоров, — экипажу пришлось выполнять не только впервые на нашем флоте, но и первый раз в истории мореплавания»¹.

Подводная лодка покинула базу 18 сентября и, уйдя под лед 22 сентября, направилась к станции «СП-18», уже длительное время работавшей в Арктике. В самом начале подледного плавания подводники стали производить маневр постановки на стабилизатор глубины². Это позволило в дальнейшем в течение всего похода надежно принимать сигналы радионавигационной системы «Маршрут», а также радиоинформацию с берега на сверхдлинных волнах, не прибегая к всплытию в полыньях. Однако подобный маневр был сопряжен с опасностью и требовал буквально ювелирной работы центрального поста. Лодка в данном случае «зависала» на глубине 15—17 м. При этом расстояние от нижней поверхности, как правило, торосистого льда до верхнего среза ограждения рубки составляло 5—7 м. Впереди по курсу и за кормой сплошь и рядом в непосредственной близости нависали внушительные «сталактиты». Тщательное соблюдение техники безопасности особенно требовалось для К-147. На ней был единственный, далеко вынесенный за корму и совершенно незащищенный винт. Да и ограждение рубки не имело достаточного подкрепления.

«Противный и опасный маневр», — запишет потом в своем «Подводном дневнике» А. П. Михайловский. Маневр требовал

¹ Красная Звезда. 1973. 31 мая.

² Автоматическое устройство, позволяющее удерживать подводный атомоход на заданной глубине без хода.

значительного времени. Всему личному составу подводной лодки приходилось по боевой тревоге стоять на боевых постах по несколько часов.

24 сентября К-147 вышла в район нахождения дрейфующей станции «СП-18». Над лодкой нависал тяжелый лед. Не удалось даже найти более или менее подходящего участка для постановки на стабилизатор глубины и определения места. К вечеру по счислению должны были подойти к самой станции. Но ее здесь не оказалось: очевидно, льдину со станцией далеко снесло. Только рано утром подводники нашли «СП» и установили с ней звукоподводную связь, которую потом поддерживали несколько суток, то отдаляясь от нее на значительное расстояние, то приближаясь к ней. В радиограмме, переданной с АПЛ начальнику станции, говорилось: «Успешной работе, четкому взаимодействию, отличной связи не смогли помешать толщи воды и льда, разделяющие нас».

Выполняя программу, носившую условное название «Айсберг», 2 октября атомоход пересек 180-й меридиан восточной долготы и вошел в Западное полушарие, образно говоря, во вчерашний день.

На следующий день подводники своевременно обнаружили другую дрейфующую станцию — «СП-20», с которой установили связь, правда, в телеграфном режиме. Здесь экипаж приступил к выполнению еще одной исследовательской программы — «Аврора». При этом корабль маневрировал на разных курсах и глубинах при различных скоростях.

5 октября К-147 достигла самой «восточной» точки плавания (слово «восточная» взято в кавычки, так как фактически долгота была западной) и легла на обратный курс к «СП-20», находившейся, кстати, на значительном удалении от материка. Ночью, проходя поблизости от станции, обменялись радиограммами. Начальник «СП-20» поблагодарил экипаж за дружную, согласованную работу и пожелал ему дальнейшего счастливого плавания в полярных глубинах и благополучного возвращения в родную базу.

7 октября лодка прошла под льдиной, на которой находилась «СП-18». Подводники снова установили с ней связь, а через нее и с берегом. Теперь курс лежал к тому месту, где атомоход ушел под лед. В полдень 10 октября всплыли неподалеку от лежавшего в дрейфе и поджидавшего лодку ледокола «Пере-

свет». А затем, пополнив запасы сжатого воздуха, погрузились, чтобы следовать к желобу Франц-Виктория. Предстояла работа уже не в восточной, а в западной части Северного Ледовитого океана. Утром 12 октября лодка прошла самое узкое место желоба между береговыми отмелями острова Виктория и острова Земля Александры в архипелаге Земля Франца-Иосифа. Пришлось соблюдать осторожность и несколько изменить курс: авиаразведка донесла о близости к маршруту лодки двух крупных айсбергов. А далее специалисты приступили к выполнению программы гидрографических исследований. По плану поход был рассчитан на 45 суток, но в дальнейшем на лодку поступила радиограмма с приказанием сократить его на 9 дней.

В приветствии, полученном на имя старшего на борту А. П. Михайловского и командира атомохода В. В. Анохина за подписью главкома ВМФ, говорилось: «Впервые за историю плавания в Арктике подводная лодка К-147 под вашим умелым руководством совершила столь длительное подледное плавание с выполнением оперативной задачи. Опыт плавания и выводы послужат важным вкладом в повышение боеготовности нашего флота. Отмечаю образцовое выполнение своих обязанностей и старание в службе всех офицеров, старшин и матросов вашего корабля. Благодарю за это вас, всех членов экипажа и участников славного похода»¹. На обратном пути К-147 совершила четырехсуточный переход через Гренландское, Норвежское и Баренцево моря.

20 октября Западная Лица встретила экипаж атомохода, установившего рекорд пребывания под арктическим льдом — 30 суток. За это время подводная лодка прошла 7789 «подледных» миль, а всего под водой — 9665 миль. Переведем «подледные» мили в километры — 14 425 — расстояние, значительно превышающее треть протяженности земного экватора!.. Если в прошлом советские атомоходы ходили в Арктику на 10—15 суток, из которых 5—6 суток лодки находились подо льдом, то К-147 из 36 суток похода подо льдами плавала 30. Кроме того, этот поход положил начало несению боевой службы в Северном Ледовитом океане, то есть атомоход постоянно находился в состоянии боевой готовности. Руководитель этого похода адмирал

¹ Михайловский А. П. Рабочая глубина. Записки подводника. СПб., 1996. С. 81.

А. П. Михайловский впоследствии в своей книге «Рабочая глубина» напишет: «Этим походом мы доказали, что многоцелевые атомные подводные лодки второго поколения, несмотря на некоторые конструктивные особенности, способны успешно и длительно (на полную автономность) плавать под арктическим льдом»¹.

Отличился этот корабль-рекордсмен и при выполнении других учебно-боевых задач, стал призером Военно-морского флота. В декабре 1973 г. его личному составу вручили Вымпел министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть».

1971 г. ознаменовался еще одним арктическим походом на боевую службу. К полюсу впервые отправился атомный подводный ракетноносец проекта 667А К-411 под командованием капитана 1 ранга С. Е. Соболевского. Руководителем похода планировался вначале командующий Северным флотом адмирал флота С. М. Лобов. Но главком ВМФ рассудил иначе — им стал командующий 3-й флотилией АПЛ контр-адмирал Г. Л. Неволин.

Плавание к «верхушке» планеты пришлось на самое благоприятное время года: август—сентябрь. Всплытие на полюсе планом похода не предусматривалось, но и не возбранялось. Однако подходящей полыньи для этого не оказалось. Техника на корабле работала безупречно. Но не все прошло гладко. Не на высоте оказалась штурманская боевая часть. В результате, как было установлено по возвращении, «методических, организационных и просто арифметических ошибок» была допущена значительная «невязка» в координатах места и неточности в курсоуказании. С немалым трудом всей штурманской команде, находившейся на борту К-411 в этом походе, удалось найти выход из создавшегося положения и обеспечить благополучное завершение плавания. К решению штурманских задач подключился тогда и весь походный штаб, возглавляемый капитаном 1 ранга В. К. Коробовым.

Однако ошибками навигационного характера дело не ограничивалось. По выходе из-под льда подводникам никак не удавалось связаться с берегом, доложить командованию об окончании подледного плавания. Заблокировала эфир сильная магнитная буря, не характерная для этого времени года. Обеспокоенное молчанием командование флота выслало для связи само-

¹ Михайловский А. П. Рабочая глубина. Записки подводника. СПб., 1996. С. 81.

лет, но он при возвращении разбился, что наложило мрачный отпечаток на весь поход.

Может быть, поэтому об арктическом походе К-411 долгое время нигде не упоминалось, хотя опыт его изучался на флотилии. В 1972 г. по итогам учебного года экипаж К-411 был удостоен Вымпела министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть» (кстати, первым в Вооруженных Силах).

Еще одним из плаваний, внесшим также немало нового в освоение полярных глубин в интересах боевой службы, стал поход в Центральный арктический бассейн и к Северному полюсу в 1972 г. атомной подводной лодки К-245 проекта 667АУ, которой командовал капитан 2 ранга А. С. Афанасьев. Руководителем похода главком ВМФ назначил контр-адмирала В. Н. Чернавина, в то время командующего 3-й флотилией АПЛ Северного флота.

Совершить поход экипажу предстояло в октябре, то есть в зимнее для полярных широт время. Это создавало для подводников определенные трудности. Перископ в условиях, когда на поверхности сумерки или совсем темно, перестает быть дополнительным средством обнаружения полыней. Оставалась только одна надежда — на технику. С этой целью на лодке установили новую аппаратуру, в частности, круговой навигационный обнаружитель разводий. Данные от него поступали в корабельную ЭВМ, составную часть боевой информационно-управляющей системы (БИУС), которая позволяла автоматически решать задачу выхода под полыню. Теперь уже не требовалось, как в первых походах, производить расчет вручную на штурманском планшете, используя показания эхоледомера, а затем мучительно долго производить маневрирование по методу расходящейся спирали или «коробочки». В совершенстве новой системы убедились, когда пришлось всплывать на полюсе.

На Северный полюс подводники прибыли точно в назначенное время. В момент его прохождения сбросили на дно специально заготовленную герметичную капсулу с кольской землей, взятой на месте боев в годы Великой Отечественной войны, и памятной запиской от подводников.

В радиограмме, полученной из штаба флота, сообщалось, что, по данным ледовой разведки (она производилась самолетом, на котором была установлена радиолокационная станция бокового обзора, позволяющая получать снимки ледового

покрова независимо от времени суток и состояния облачности), в радиусе 50 км от Северного полюса наблюдается не менее девяти разводий протяженностью 500 м. Однако на лодке понимали, что с момента аэросъемки прошло время, и картина могла резко измениться. Записи же от эхоледомера не предвещали ничего хорошего: толщина пака достигала нескольких метров, а углубление отдельных торосов составляло 10—12 м.

Поиск разводья вели галсами, то удаляясь, то приближаясь к точке пересечения меридианов. Наконец аппаратура зафиксировала полынью. Лодка легла на обратный курс и выполнила с помощью БИУС маневр наведения на ее центр.

Командир корабля начал всплытие. Наконец лодка выведена под центр полыньи, покрытой полуметровым молодым льдом. С небольшим дифференцем на корму (необходимо беречь винты!) корабль всплыл, проломив лед ограждением боевой рубки. Когда поднялись на мостик, убедились, что всплытие произведено с ювелирной точностью... «Глубокая полярная ночь, — вспоминает участник похода контр-адмирал А. Н. Яковлев¹, — скрывала окружающую панораму, скованную 25-градусным морозом. Луна едва высвечивала торосы, обрамлявшие полынью. В центре ледяного “кратера” находилась наша подводная лодка».

Штурманы под руководством флагманского специалиста флотилии капитана 1 ранга В. В. Владимирова (впоследствии контр-адмирала) приступили к выполнению обширного комплекса навигационных измерений. В зените хорошо просматривалось созвездие Малой Медведицы. В соответствии с алгоритмом, заложенным в вычислительную машину навигационного комплекса, подбор звезд, наведение на них астронавигационной системы, а на Луну — радиосекстана осуществлялись автоматически. Астронавигационному расчету, возглавляемому командиром БЧ-1 капитаном 2 ранга О. Г. Просандеевым, оставалось только контролировать работу комплекса.

Сформированная из лучших людей корабля небольшая команда водрузила около одного из торосов государственный флаг СССР. К его флагштоку прикрепили пенал с запиской об очередном посещении полюса советской атомной подводной лодкой. А тем временем вахтенный офицер доложил командиру: слышен треск льда. Это свидетельствовало о его подвижке. Нуж-

¹ В то время капитан 1 ранга, флагманский штурман Северного флота.

но было поторапливаться. Однако предстоящий маневр, связанный с погружением, вызвал немало волнений. Чтобы не повредить винты и кормовые рули, погружаться стали без хода с дифферентом на корму 5—7°. И тут случилось непредвиденное. «Иза сжатия и подвижки льда, — вспоминает А. Н. Яковлев, — лодка “повисла” на рубочных рулях, задев ими за кромку сплошного льда. По мере заполнения цистерн главного балласта стал опасно расти дифферент на корму. Пришлось прекратить прием главного балласта и дать пузырь в кормовую цистерну. Увеличение дифферента прекратилось, но корма вдруг стремительно понеслась вверх. Тут же последовали соответствующие приказания, и после резкого всплытия кормы лодка, освободившись от ледового плена, начала спокойно погружаться. На глубине 60 м дали ход... Как было не вспомнить многочисленные тренировки в базе и в море, где действия доводились до автоматизма!»¹

Это и другие всплытия лодки в заданных точках маршрута, а также произведенные наблюдения позволяли убедиться в высокой надежности и точности новой навигационной системы. Попутно были осуществлены разнообразные наблюдения за ледовым покровом, течениями, рельефом льда. В целом этот поход К-245 имел важное научно-практическое и экспериментальное значение. Он внес весомый вклад в дальнейшее освоение советскими подводниками глубин Арктического бассейна.

Высокие результаты показал экипаж К-245 и при отработке в сентябре 1972 — августе 1973 г. установленного на корабле нового модернизированного комплекса Д-5У с ракетами Р-27У, обладающими дальностью стрельбы до 3 тыс. км. Ракетносец выполнил без каких-либо осложнений пуск всех 16 ракет комплекса, причем два последних — из района боевого патрулирования в конце боевой службы².

Таким образом, отечественные подводники наращивали свои силы и искали более эффективные пути в деле повышения боевой готовности атомных подводных кораблей.

¹ Из выступления контр-адмирала в отставке А. Н. Яковлева на заседании Полярной комиссии Московского филиала Русского географического общества 13 декабря 1995 г. Аудиозапись в архиве авторов.

² Михайловский А. П. Рабочая глубина. Записки подводника. СПб., 1996. С. 205.

Число советских атомных подводных лодок, выходявших на боевую службу, росло с каждым годом. В 1974 г. только из одной флотилии АПЛ Северного флота на боевую службу ходило более 20 атомоходов. Среди них — новейшие, более совершенные ракетно-торпедные атомные АПЛ проекта 671РТ. Бывший командующий флотилией АПЛ Северного флота адмирал А. П. Михайловский позднее посчитал: «Всего в 1974 году корабли флотилии провели под водой 2200 суток, прошли более 1 млн км, побывали в Атлантическом, Индийском, Тихом, Северном Ледовитом океанах и Средиземном море»¹.

Групповое подледное плавание

По мере освоения арктических глубин и решения задач в одиночных походах отечественные подводники перешли к выполнению более сложных плаваний подо льдами, в том числе и групповых. Начало им было положено в 1978 г. Тогда назрела необходимость перевести с Северного на Тихоокеанский флот два атомохода. Ранее переходы совершались поодиночке. Сначала штабы прорабатывали уже проверенный вариант — посылать атомоходы поодиночке. Однако командующий флотилией атомных подводных лодок Северного флота контр-адмирал Р. А. Голосов предложил отправить их вместе, чтобы экипажи могли поддерживать в плавании гидроакустический контакт между собой, а в случае необходимости прийти на помощь друг другу. Главнокомандующий ВМФ поддержал смелое, неординарное предложение. Началась подготовка к первому в истории советского флота групповому подледному плаванию.

Как и прежде, особое внимание уделялось отработке действий личного состава по борьбе за живучесть, умению быстро определять причины неисправностей и устранять их. Участники предстоящего похода встретились с командирами кораблей и офицерами-«подледниками», ознакомились с экспозицией музея флотилии атомных подводных лодок, посвященной походам к полюсу и подо льдами Полярного бассейна.

Руководство групповым подледным плаванием атомных подводных лодок командование Военно-Морского Флота возложи-

¹ Михайловский А. П. Рабочая глубина. Записки подводника. СПб., 1996. С. 146.

ло на контр-адмирала Р. А. Голосова. И не случайно: Рудольф Александрович пользовался у подводников заслуженной славой опытного командира, обладавшего обширными знаниями и отличными организаторскими способностями. В его послужном списке — Подготовительное военно-морское училище, ВВМУ имени М. В. Фрунзе, Военно-морская академия, а затем и Академия Генерального штаба Вооруженных Сил СССР, которую Рудольф Александрович окончил с золотой медалью.

Начав службу на Северном флоте штурманом дизель-электрической подводной лодки, Р. А. Голосов командовал затем в Заполярье и на Дальнем Востоке подводными лодками различных проектов, занимал штабные и командные должности. Дважды ему довелось совершать переходы на кораблях с Северного на Тихоокеанский флот. В его командирской биографии — четырехмесячный переход на дизель-электрической лодке в Южную Атлантику до 60-й параллели южной широты. В 1974 г., как было рассказано ранее, он руководил переходом отряда кораблей, в составе которого было два атомохода, с Северного на Тихоокеанский флот вокруг Африки. Идея осуществить переход подо льдами Арктики в составе тактической группы родилась у Р. А. Голосова на основе личного опыта. Он убедил главнокомандующего ВМФ о целесообразности перехода двух атомоходов проекта 670 в составе тактической группы. Мотивировал свое предложение тем, что оба атомохода этого проекта имеют по одному реактору. В случае отказа работы ГЭУ на одном из кораблей второй может оказать ему помощь в поиске полыньи.

Кроме того, поддержание постоянного контакта по УЗПС¹ между обоими кораблями, идущими на разных глубинах, позволит контролировать друг друга, обоюдно получая информацию, необходимую при совместном плавании. Главком ВМФ С. Г. Горшков согласился с мнением Голосова.

22 августа 1978 г. атомные подводные лодки К-325 и К-212 проекта 670, которыми командовали капитан 2 ранга В. П. Лушин и капитан 3 ранга А. А. Гусев, вышли из базы и взяли курс к кромке ледяных полей на севере Баренцева моря. На борту первой из них шли руководитель похода командующий 1-й флотилией АПЛ контр-адмирал Р. А. Голосов, главный штурман ВМФ контр-адмирал Р. А. Зубков, флагманский штурман флотилии ка-

¹ УЗПС — ультразвуковая подводная связь.

питан 1 ранга А. П. Бурсевич, а также старший политработник капитан 1 ранга К. М. Амбаров. На борту второй — командир 11-й дивизии капитан 1 ранга Е. А. Томко. Участвовали в переходе и другие штабные офицеры и флагманские специалисты.

У границы ледяных полей атомоходы встретил и проводил в нелегкий и небезопасный путь экипаж ледокола «Пересвет». 26 августа лодки погрузились и ушли под лед. Началось их совместное подледное плавание. Держались они друг от друга на безопасном расстоянии, четко соблюдая установленную дистанцию и заданную каждой из них глубину. Постоянно осуществлялась связь в телефонном режиме УЗПС. Навигаторы периодически уточняли считаемое место корабля, контролировали путисчисление. С флагманского корабля задавались курсы и глубины согласно плану перехода.

При пересечении 180-го меридиана был проведен праздник Нептуна, вызвавший немало добрых улыбок, искреннего смеха и, по общему признанию, способствовавший хорошему настроению личного состава. Каждый участник похода получил красочно, с выдумкой оформленное «свидетельство». Так, например, молодой матрос-акустик с гордостью читал: «Мы, владыка морей и океанов Нептун, торжественно удостоверяем, что лета 1978-го месяца межень подводник атомохода советского Сергей Попов, достойный продолжатель дел отважных мореходов северных, прославивших флот Российский, под флагом Страны Советов в течение многих ден и ночей подо льдами могучими моего владения Арктического вкупе с товарищами досточтимыми зело успешно прошел и к чистой воде выход найти сумел. Наречен отныне покорителем глубин подледных и к беспрепятственному плаванью в морях, особливо подо льдами, в интересах защиты Отчизны нашей допущен».

Значительную часть пути подо льдами экипажи атомоходов прошли без особых волнений. Однако, войдя в Чукотское море, командованию кораблей пришлось пережить немало тревожных часов. Чукотское море по сравнению с другими арктическими морями значительно мельче, особенно ближе к Берингову проливу. Р. А. Голосов вспоминает: «Здесь подводников ожидали серьезные испытания — ни погрузиться, ни всплыть. В “щель” — 50—70 м — мы пробирались черепашьям шагом — 5—6 узлов. В Чукотском море мощные льды не позволили даже всплыть, чтобы определиться и уточнить место. Пришлось, сжав зубы,

около двух суток медленно ползти через этот коридор. Каждый из нас понимал, что под килем — 20 метров, а от верхней части ограждения огромной рубки ракетноносца до льда и того меньше — около 10. Малейшая ошибка, оплошность рулевого-горизонтальщика, и беды не миновать: либо льдом свернешь рубку, либо килем зацепишься за грунт. Напряжение испытали немалое! К счастью, обошлось благополучно»¹.

1 сентября оба атомохода всплыли в Чукотском море, где их встретили тихоокеанцы — экипажи ледокола «Садко», гидрографического судна «Анадырь» и морского буксира «МБ-12». Позади осталась самая сложная часть маршрута. 3 сентября лодки в надводном положении обогнули северо-восточную оконечность евразийского материка — мыс Дежнева, а затем уже под водой направились к новому месту базирования.

В 1978 г. руководителям похода контр-адмиралу Р. А. Голосову и капитану 1 ранга Е. А. Томко, а также командирам кораблей капитану 2 ранга В. П. Лушину и капитану 3 ранга А.А. Гусеву указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Советского Союза.

Прежде чем перейти к рассказу еще об одном необычном групповом подледном плавании, состоявшемся в 1979 г., сделаем необходимое, как нам кажется, отступление. Читатель вправе спросить: а нужно ли рассказывать обо всех этих походах? Ведь многие из них похожи один на другой, тем более что методика подледных плаваний уже отработана и походы подо льдом, на первый взгляд, стали обычным, ординарным делом. Оппонентам следует возразить. Действительно, маршруты многих походов не новы, накоплен и обобщен опыт, существуют документы, регламентирующие подготовку и проведение подледных плаваний. И все же каждый из походов связан с риском, посвоему оригинален, отличается временем осуществления, состоянием льдов, особенностью кораблей и другими обстоятельствами. Кроме того, каждый поход несет в себе немалый опыт эксплуатации техники, устранения неисправностей, преодоления нештатных ситуаций.

Сошлемся на примеры. На подводной лодке К-325, которой командовал В. П. Лушин, в самом конце группового плавания, когда до выхода из-под льда и всплытия на чистой воде

¹ Из беседы вице-адмирала в отставке Р. А. Голосова с авторами.

оставалось всего несколько часов, неожиданно сработала система аварийной защиты реактора¹. На корабле прозвучал сигнал «Аварийная тревога». Из центрального поста в отсеки, на командные пункты и боевые посты незамедлительно последовали необходимые в этом случае команды. Корабль перешел на движение под электродвигателями. А пока устанавливалась причина срабатывания аварийной защиты, каждый, кто находился в прочном корпусе, не мог не подумать: а хватит ли запаса электроэнергии аккумуляторной батареи, чтобы выйти из-под льда? Причину установили быстро. Все оказалось до банальности просто: один из членов экипажа проявил оплошность. Все, таким образом, стало на свое место. О происшедшем незамедлительно сообщили по звукоподводной связи на другой атомоход, чтобы там усилили внимание работе операторов на пульте ГЭУ.

А вот куда более серьезный случай произошел в походе, возглавляемом командиром дивизии капитаном 1 ранга И. И. Налетовым. Во время пробного погружения под лед перед началом длительного арктического похода на корабле начался пожар. Причиной послужило следующее обстоятельство. Море штормило. Боцман, несший вахту на рулях, не удержал корабль на перископной глубине и чуть-чуть «нырнул». Никто в центральном посту, да и сам боцман этого не заметили. Через одно из выдвижных устройств лодка «хлебнула» воды. Только ей известными путями вода струйкой просочилась в самое опасное место — электрощит обратимого преобразователя. Для возникновения пожара этого оказалось достаточно.

Реакция командира дивизии, а с ним и командира корабля была мгновенной. Не будем вдаваться в детальный ход событий. Скажем только, что электрощит быстро восстановили. Подключить его сразу оказалось, однако, невозможно из-за большой влажности, которая нарушала изоляцию. Просушка потребовала не один час. В конечном итоге подледный поход этого корабля был продолжен. Но подобные, порой даже более опасные ситуации случались в арктических глубинах и у других экипажей. Вот один из них.

¹ Аварийная защита реактора – специальные устройства, которые обеспечивают безопасность всех систем ядерного реактора от возможного нарушения ритма его работы.

Шел январь 1981 г. Атомная подводная лодка К-424 проекта 667БД уже много суток несла боевую службу в одном из районов Центральной Арктики. Командир этого могучего атомного ракетноносца капитан 1 ранга Н. А. Иванов, передав командирскую вахту старшему помощнику капитану 2 ранга Б. Плюснину, находился в каюте, расположенной во 2-м отсеке. И вдруг прозвучал сигнал: «Аварийная тревога! Пожар в центральном посту!» Через считанные секунды командир снова был в центральном посту и вступил в управление кораблем.

Положение с каждой минутой осложнялось. Хотя подводники принимали все меры, чтобы установить источник возгорания, усилия их оставались тщетными. 3-й отсек все больше и больше заполнялся дымом, так что ладонь вытянутой руки уже не было видно. Предельно допустимая концентрация угарного газа увеличилась за короткое время в 380 раз! Командир решил часть людей, не занятых борьбой за живучесть, вывести в носовые отсеки. Все отсеки загерметизировали, а в смежных с центральным постом 2-м и 4-м, создали противодавление. Личный состав 3-го отсека переключился с ПДУ (портативное дыхательное устройство) на ИДА-59 (индивидуальные дыхательные аппараты). И все же часть людей начала терять сознание. Командир принял решение всплывать на перископную глубину и, если позволит ледовая обстановка, попытаться проломить ледовый покров силой плавучести, а в качестве первоочередной меры, чтобы локализовать пожар, включить ЛЮХ (лодочная объемная система пожаротушения на базе фреона). Дальнейшая судьба корабля и его экипажа зависела теперь от действий личного состава электромеханической боевой части, обеспечивавшей ракетноносцу ход. Ее возглавлял капитан 2 ранга А. Чумак. Большая ответственность легла и на офицеров дивизиона движения, командный пункт которого находился в аварийном отсеке. Командир дивизиона капитан 3 ранга В. Морозов написал командиру записку: «Ваше приказание выполнили — ход кораблю обеспечен. Теряю сознание, но остаюсь на посту». Прошло десять минут (после объявления тревоги) — атомоход всплыл. К счастью для экипажа, над кораблем оказалась полынья. Пожар удалось локализовать. Отсеки провентилировали. Подводников, потерявших сознание, привели в чувство. Выявили и причину пожара: в гальюне загорелся фильтр очистки воздуха, наполненный активированным углем. А «злоумышленни-

ком» оказался матрос, закуривший в неподобающем месте и сунувший в фильтр горящий окуроч¹.

Конечно, случай с пожаром на подводной лодке К-424 вопиющий. Ведь это чрезвычайное происшествие могло закончиться трагически, если бы поблизости от корабля не оказалось польны. К счастью, больше подобных примеров, связанных с элементарным грубым нарушением корабельных правил, не отмечено. Однако во время других подледных плаваний, различных по своей сложности и продолжительности возникали неисправности механизмов, оборудования, приборов, вызывавшие немалое психологическое и физическое напряжение личного состава, требовавшие принятия решительных, грамотных действий, предупреждения паники, которая спонтанно может возникнуть, если учесть угрожающую кораблю опасность — ведь над ним нависает мощный ледовый панцирь.

Сошлемся еще на один пример, о котором писала в 1993 г. газета «Красная Звезда» в корреспонденции «А атомные все так же несут службу и, как прежде, ходят под лед».

Во время арктического похода на атомном ракетоносце, которым командовал капитан 1 ранга В. А. Вовялко, в турбинном отсеке лопнул трубопровод, по которому под давлением в 70 атмосфер на лопасти турбины поступал пар. За 15 секунд здесь расплылось около 3 т паровоздушной смеси. Замкнутое помещение отсека окутал густой туман. Задраившись в отсеке, облаченные в средства индивидуальной защиты моряки под руководством командира дивизиона движения капитана 3 ранга И. Граматунова приступили к устранению аварии. По всем подводным канонам в подобных случаях требовалось всплыть в надводное положение, но над кораблем простиралось непробиваемое ледяное поле. К счастью, последствия возникшей аварийной ситуации удалось устранить.

Но и это не все. В том же походе вышел из строя навигационный комплекс. Его ремонт в походных условиях инструкциями не предусмотрен. Оказалось под угрозой не только выполнение кораблем задач боевой службы, но и его выход на чистую ото льда воду. Обычный гирокомпас, как известно, при плавании в высоких широтах помощник ненадежный. За дело

¹ Аудиозапись беседы с капитаном 1 ранга запаса Н. А. Ивановым в архиве авторов.

взялся техник навигационной группы мичман И. Повелко. Почти полтора суток «колдовал» он над сложными схемами, пока с помощью старших товарищей не добился своего. Комплекс был введен в строй, и атомный ракетоносец благополучно завершил плавание.

Особую опасность при подледных походах представляют айсберги. Подводники не раз встречались с ними у берегов Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа, а иногда у Новой Земли. Ветрами и течениями они порой выносятся далеко к югу. Но особенно часто попадают эти могучие ледовые исполины в районе Гренландии и у берегов Канадского арктического архипелага. По многочисленным наблюдениям, считалось, что максимальная глубина погружения айсберга не превышает 160 м.

Но вот в 1983 г. подводная лодка К-279 под командованием капитана 1 ранга В. А. Журавлева, выполняя задачи боевой службы, столкнулась в центре моря Баффина на скорости 7 узлов с айсбергом на глубине 197 (!) м, после чего с дифферентом 45 градусов на нос провалилась на глубину 287 м. Надо отдать должное реакции командира и боевого расчета центрального поста: удалось приостановить дальнейшее погружение лодки, выровнять корабль. Полученные при ударе повреждения корпуса не повлияли на возможность продолжения похода.

Вернемся, однако, к прерванному рассказу о втором в истории арктического подводного мореплавания групповом подледном походе, совершенном в 1979 г. и имевшем существенное значение для дальнейшего освоения глубин в Арктическом бассейне. До 83⁰ северной широты корабли должны были по плану идти вместе, а затем им предстояло разойтись. Одному надлежало направиться на восток, другому — лечь на курс, ведущий к Северному полюсу. Руководителем похода опять стал Р. А. Голосов. Экипажи подводных лодок возглавляли капитан 2 ранга А. И. Шевченко (К-513 проекта 371РТ) и капитан 2 ранга В. Т. Аникин (К-320 проекта 670).

В установленный день корабли вышли в море. По плану должны были следовать к границе ледяных полей, где предполагалась встреча с ледачком. Здесь им предстояло на короткое время зайти под лед для проверки работы гидроакустической аппаратуры. Однако льда в назначенном районе не оказалось: сильное течение и ветер изрядно поработали, после того как здесь побывал ледовый воздушный разведчик. Пошли севернее.

Наконец в условиях плохой видимости головная лодка радиолокатором обнаружила цели, классифицированные как льдины. Под одну из них поднырнули, чтобы опробовать работу эхолота. И почти сразу же поступил доклад от гидроакустика о совершенно необычных и непонятных звуках: будто кто-то переливает воду из одного сосуда в другой. Сила звука при этом постоянно менялась. Командир по совету руководителя похода, чтобы не искушать судьбу, немедленно дал команду погрузиться глубже, уменьшить ход до самого малого и начать циркуляцию влево. И правильно поступил! Через несколько секунд все находившиеся в центральном посту почувствовали толчок, словно корабль коснулся какого-то препятствия. На приказание «Осмотреться в отсеках» доклады свидетельствовали, что в отсеки вода не поступает. Позже, после всплытия, на пере горизонтального руля обнаружили основательную отметину. От более серьезного повреждения спасли интуиция и быстрая реакция командира и руководителя похода. Препградой же, которую вначале приняли за льдину, видимо, был небольшой айсберг, имевший, однако, внушительную подводную часть.

Наконец атомоходы дошли до кромки ледяных полей, где их ожидал ледокол «Добрыня Никитич», а затем, распрощавшись с ним, погрузились. Некоторое время продолжалось подледное плавание в тактической группе, а затем им предстояло разойтись. 3 августа К-320, получив приказание с БФКП, направилась на восток и вступила в состав камчатской флотилии.

Другой атомоход под командованием А. И. Шевченко (старшим на борту шел Р. А. Голосов) лег на курс, ведущий к земной макушке. 31 августа лодка достигла полюса. Совершив своеобразную «кругосветку», обойдя полюс, подводники приступили к поиску полыньи или разводья, пригодных для всплытия. Шло время, а над кораблем тянулись сплошные ледяные поля. 28 часов шла своего рода игра в арктическую лотерею. И вот выигрыш — просвет в ледяном небе. Потерять его было нельзя ни в коем случае. Приступили к маневру всплытия. АПЛ оказалась в середине небольшой полыньи размером 200 на 150 м. Уютная, но крайне опасная гавань. Погода в приполюсном районе была на удивление благоприятной. Ртутный столбик термометра остановился на отметке -2°C , температура для этого времени в центре Арктики почти курортная.

На ледяной берег решили людей «не увольнять»: опасно. Польнья имела столь небольшие размеры, что любая подвижка льда могла сослужить недобрую службу. И все-таки командование нашло возможность торжественно отметить прибытие в район Северного полюса. На носовой оконечности установили два флагштока. Свободный от вахты личный состав двух смен выстроился на надстройке. Под звуки государственного гимна СССР на окруженном торосами атомоходе взвились алый стяг Государственного флага страны и бело-голубое полотнище Военно-морского флага. В воздух взлетели рассыпавшиеся разноцветными искорками сигнальные ракеты.

Пробыв еще несколько суток подо льдом, 4 сентября атомоход всплыл на чистой воде и направился в базу.

О многих деталях арктического похода атомной подводной лодки под командованием капитана 2 ранга В. Т. Аникина, перешедшей в 1979 г. на Тихоокеанский флот, подробно рассказано в серии очерков специального корреспондента «Красной Звезды» капитана 3 ранга (ныне — капитан 1 ранга запаса) С. И. Быстрова.

Среди тех, кто находился на борту, оказались моряки, которым ранее выпала честь участвовать в поистине исторических плаваниях: командир электромеханической боевой части инженер-капитан 2 ранга Л. В. Розин служил на одном из кораблей, совершивших в 1966 г. под командованием контр-адмирала А. И. Сорокина трансокеанское групповое подводное плавание, а мичман В. С. Мухин еще в период срочной службы ходил в 1962 г. на полюс штурманским электриком К-3.

Конечно, арктическими походами под лед, о которых шла речь выше, не исчерпываются подледные рейды атомоходов. В последующие годы состоялось немало новых плаваний советских подводников в глубинах Северного Ледовитого океана. Мы же отдали должное первопроходцам — тем, кто торил подледную дорогу, прокладывал трудные трассы под полярными льдами, первыми нес подо льдом боевую службу.

Итак, в Советском Союзе не только научились строить самые современные атомные подводные лодки, но и приобрели неоценимый опыт плаваний в различных районах Мирового океана, в том числе и под ледовым покровом Центральной Арктики. Полярные глубины поистине стали для наших подводников своего рода подледной академией. Они достойно продолжили

то дело, которому посвятили и самоотверженно отдавали все свои силы, энергию, а то и жизнь многие наши соотечественники — первопроходцы и исследователи полярных морей и Крайнего Севера.

Для подводных ракетносцев, выполнявших задачи боевой службы подо льдами Арктики, одной из главных проблем являлось приобретение навыков использования ракетного оружия, проверка надежности боевой техники в условиях нахождения под ледяным панцирем и возможности произвести ракетный залп по приказанию в назначенное время. С этой целью во время плавания проводились специальные тренировки боевых расчетов по проведению учебных пусков ракет, кроме того, за период пребывания подо льдами игрались общекорабельные учения, предусматривавшие отработку всех боевых постов с целью добиться четких согласованных действий каждого подводника во время ракетной стрельбы.

Наиболее плодотворными и результативными в деле использования ракетного оружия во льдах и ракетные пуски из-под льдов Арктики стали 80-е гг. К этому времени подводники научились производить ракетные стрельбы с подводных лодок, всплывавших в полыньях, как естественных, так и образованных путем подрыва льда торпедами; проламывать лед корпусом своих кораблей с последующими ракетными стартами; экспериментировали со специальными устройствами, позволяющими пуски ракет с подводной лодки, находящейся подо льдом. При этом стрельбы производились из различных районов Северного Ледовитого океана, например, после всплытия из-под льда в желобе Святой Анны, в приполюсных районах и с самого Северного полюса. Что касается боевой службы ракетносцев, то им стали доступны самые различные районы Арктического бассейна.

Примечательным в этом отношении стал 1982 г. В полярную ночь подводная лодка К-211 проекта 667БДР под командованием капитана 2 ранга А. А. Берзина (старший на борту — капитан 1 ранга В. М. Бусырев) совершила уникальное плавание по периметру Северного Ледовитого океана. Замысел этого рискованного похода родился в штабе Северного флота. Он преследовал цель накопления статистических данных с точки зрения применения ракетного оружия из арктических районов. «Этот замысел автору (им был контр-адмирал В. Г. Лебедевко. — *Авт.*)

пришлось докладывать главнокомандующему ВМФ. Согласившись, С. Г. Горшков расписался прямо на карте похода. Но когда наступило время выхода лодки, главноком оказался в отпуске, и никто из его заместителей не мог взять на себя ответственность дать разрешение на такой выход. Только после доклада главному в месте его отдыха (в Сухуми) разрешение на выход было получено...

...Подводному крейсеру... (с полным комплектом баллистических ракет на борту) предписывалось за два месяца в условиях полярной ночи обойти по периметру Северный Ледовитый океан, осуществить боевое патрулирование в советском, американском, канадском и гренландском секторах Арктики, — вспоминает адмирал А. П. Михайловский, в то время командующий Северным флотом. — План похода был выполнен на карте равноугольной азимутальной проекции, где Северный полюс являлся центром, географические параллели представлены в виде концентрических окружностей, а меридианы служили их радиусами. Выглядело это впечатляюще, поскольку задумано было смело»¹.

Поход действительно был настолько трудным, что когда подводники вышли из-под льда, то сказали: «Слава Богу — остались живы». За 60 суток похода К-211 прошла 5300 миль, из них 4400 — под ледяным покровом Арктики. В условиях зимы ракетоносец совершил 14 всплытий в надводное стартовое положение, каждый раз проламывая лед толщиной до одного метра. В канадском секторе успешно состоялась плановая тренировка по боевому управлению: все сигналы с КП флота были приняты, ракетоносец, проломив лед, всплыл, очистил ракетную палубу и в назначенное время произвел условный пуск ракет. Результаты похода позволили в последующем успешно решать кораблю и другие задачи². Сослуживцы не случайно нарекли тогда командира К-211 арктическим капитаном, а когда на его плечи легли «беспросветные погоны» — арктическим адмиралом. Это неформальное, но почетное звание Александр Александрович Берзин с честью оправдал, совершив впоследствии ряд новых плаваний под полярными льдами, в том числе и к Северному полюсу.

¹ Михайловский А. П. Океанский паритет. Записки командующего флотом. СПб., 2002. С. 266.

² Подводный флот. 1998. № 1. С. 62.

В том же 1982 г. подводники-североморцы впервые применили новый метод несения боевой службы атомными ракетноносцами. Один из них, К-279 проекта 667Б под командованием капитана 1 ранга В. А. Журавлева, был направлен в Белое море для патрулирования подо льдами в течение всей зимы. Здесь лодка находилась до начала таяния льда весной — 164 суток. Что касается экипажа, то после истечения половины срока «заточения» подо льдом его сменил другой экипаж под командованием капитана 1 ранга Ю. А. Голенкова. Надо ли говорить, что подводники ракетноносца в любой момент могли нанести ракетный удар в случае получения приказа. Необходимую польню в морском льду с этой целью был готов проделать постоянно дежуривший ледокол.

В 1986—1987 гг. подобную службу повторно ракетноносец ТК-12 проекта 941 (с экипажами капитанов 1 ранга А. С. Ближняку и М. А. Леонтьева).

В тот период подлинные образцы мужества и героизма проявили при выполнении задач боевой службы в полярных льдах Э. Д. Балтин, Л. Р. Куверский, П. С. Омельченко, В. В. Патрушев, А. П. Еременко, В. А. Бедердинов (ракетные стрельбы из-под льда, 1981—1982 гг.), А. А. Берзин, А. И. Сугаков, А. В. Ольховиков, Ю. А. Репин (первые ракетные стрельбы с Северного полюса, 1987 г.)¹.

С 1961 по 1995 гг. ракетноносцы совершили 63 длительных похода на боевую службу подо льды Арктики, в том числе и с ракетной стрельбой.

В решение важной военно-политической задачи огромной важности — освоение арктического стратегического региона, прикрывающего нашу страну с северного направления, — весомый вклад внесли адмиралы В. П. Агафонов, В. М. Бусырев, В. Г. Кичев, Л. А. Матушкин, А. П. Михайловский, Ю. А. Сысоев, Ю. А. Федоров, Е. Д. Чернов, В. Н. Чернавин, А. И. Шевченко и другие.

Из походов последних лет необходимо отметить два. Оба состоялись уже в нелегкое для отечественного Военно-Морского Флота время, время его реформирования и сокращения, когда хронически не хватало средств для самых насущных нужд, связанных с обеспечением жизнеспособности кораблей, поддержанием их боеготовности.

¹ Тайфун. 1998. № 3. С. 14.

В отличие от предыдущих походов РПКСН со стратегическими подводными ракетносцами на боевую службу в качестве «телохранителя» направлялись многоцелевые АПЛ проекта 671РТМ. Такой поход был совершен в 1994 г. 14 июля в Центральную Арктику в район Северного полюса отправились подводный ракетоносец ТК-18 под командованием капитана 1 ранга Ю. И. Юрченко и в качестве «телохранителя» — многоцелевая атомная подводная лодка проекта 671РТМ Б-464 (командир — капитан 1 ранга С. В. Кузьмин). Руководил походом командир дивизии контр-адмирал А. А. Берзин.

Как и в других случаях, достижение полюса не было для подводников самоцелью. И все-таки посещение этой заветной точки, к которой были устремлены в прошлом мечты и чаяния многих полярных исследователей, не могли не оставить следа в памяти экипажей.

Первое всплытие, и ракетоносец попал прямо в «яблочко»: до полюса — всего четыре кабельтова. Но размер полыньи никак не обеспечивал надежное всплытие огромного атомохода. Погружение, и через четыре часа лодка вновь всплыла в полынье. На этот раз до «земной оси» — полмили. Конечно, подводники хотели получить увольнительную на ледяной берег. Но обстановка, как это обычно бывает в Арктике, оказалась сложной, и «добро» на сход получили лишь старпом ракетносца капитан-лейтенант А. А. Моисеев и флагманский штурман дивизии капитан 2 ранга В. К. Богомазов. Они-то и выполнили почетную миссию — водрузили на полюсе Государственный флаг Российской Федерации и Андреевский флаг.

В адрес новых покорителей арктических глубин поступило приветствие от Президента России. В нем, в частности, говорилось: «Вы еще раз продемонстрировали всему миру высокий уровень выучки и мастерства экипажей российских подводных лодок, их большие возможности в сложных условиях подледного плавания. Вновь была подтверждена готовность боевого патрулирования и применения ракетного оружия в высоких широтах при решении задач ядерного сдерживания, а также осуществления контроля за деятельностью иностранных военно-морских сил в районах Северного полюса»¹. Поход успешно завершился 21 сентября 1994 г.

¹ Красная Звезда. 1994. 17 августа.

4 января 1995 г. указом Президента Российской Федерации группа участников похода к полюсу была награждена орденом Мужества, медалями «За отвагу» и Ушакова. Высокого звания Героя Российской Федерации удостоились руководитель похода А. А. Берзин и командиры атомоходов С. В. Кузьмин и Ю. И. Юрченко.

На исходе лета 1995 г. в жизни Российского флота произошло событие, которое в то время нельзя назвать рядовым. 25 августа тяжелый ракетный подводный крейсер стратегического назначения ТК-20 проекта 941 (шифр — «Акула») под командованием капитана 1 ранга А. С. Богачева после многодневного патрулирования под ледяной шапкой Центральной Арктики (поход начался 2 августа) в сопровождении многоцелевой атомной подводной лодки всплыл в нескольких милях от полюса. Здесь ему предстояло выполнить ракетную стрельбу.

Необходимо указать, что при создании крейсера РПКСН проекта 941 специально была поставлена задача расширения зоны его боевого применения в высокоширотных арктических, в том числе и приполюсных районах. Предусматривалось, что корабль сможет для пуска ракет всплывать, проламывая ледяной панцирь толщиной до 2—2,5 м. Рубка снабжена мощными ледовыми подкреплениями и крышей округлой формы, служившей для взламывания при всплытии. Всплывающие антенны буйкового типа позволяли принимать радиосообщения, целеуказания и сигналы спутниковой связи на глубинах до 150 м или подо льдами.

Руководство ракетной стрельбой было поручено участвовавшему в походе командующему флотилией Герою Российской Федерации контр-адмиралу М. В. Моцаку. Находился на борту и командир дивизии РПКСН, в состав которой входил этот корабль, — контр-адмирал В. М. Макеев.

Ракетный старт намечался на 11 часов по московскому времени. Однако его пришлось перенести. В установленное для старта время над ракетоносцем появился натовский воздушный разведчик «Орион», который долго кружил в этом районе и удалился только когда израсходовал топливо. Пуск состоялся в 14 часов. Поднявшись на высоту в три тысячи метров, мощная ракета (ее стартовый вес превышал 90 т — недаром ракету в шутку прозвали «баобабом») пролетела по баллистической кривой три тысячи километров (максимальная дальность составляет около де-

вяти тысяч) и попала, как говорят ракетчики, в «колышек». Все десять разделяющих боевых блоков ракеты, лишенных, естественно, не только ядерных, но и каких-либо других зарядов, поразили «цель».

Новый ракетный пуск не только еще раз подтвердил высокий профессионализм подводников ракетных крейсеров, но и позволил убедиться в надежности установленных на борту новейших ракетно-носцев комплексов, систем и оборудования. Всплытие тяжелого атомного подводного крейсера стратегического назначения на Северном полюсе и успешный ракетный пуск показали, что Россия, несмотря ни на что, еще сохранила свое положение ракетно-ядерной державы. Нет, не даром наш народ тратил огромные средства на создание своей собственной системы стратегической обороны «Тайфун», способной противостоять американской глобальной системе морских стратегических сил «Трайидент-2», основу которой составили подводные ракетноносцы типа «Огайо».

«Арктическая Одиссея» советских и российских подводников поражает своими масштабами. За 1959—1995 гг. отечественными подводными лодками было проведено свыше 300 подледных походов. Американцы и англичане имеют на своем счету за этот же период 76 походов в Северный Ледовитый океан.

Появились и своеобразные рекордсмены: и корабли, и командиры-атомщики. Так, подводный ракетный крейсер стратегического назначения К-456 проекта 667БДР совершил с различными командирами 10 подледных походов продолжительностью каждый более месяца (в общей сложности — 433 суток), а также еще 7 походов общей продолжительностью на боевой службе подо льдами 142 суток. Всего 575 суток¹.

Среди командиров ракетноносцев, имеющих наиболее значительный подледный «ценз», следует назвать, например, контр-адмирала А. В. Ольховикова, который пробыл на боевой службе подо льдами в общей сложности 242 суток, а капитан 1 ранга П. С. Омельченко — 222 суток.

Один из походов подо льдом ракетного подводного крейсера ТК-12 с участием капитанов 1 ранга Ю. М. Репина и А. В. Ольховикова продолжался 92 суток. Список рекордсменов подледных глубин — командиров атомоходов, офицеров и мичманов — можно продолжать и продолжать.

¹ Из беседы авторов с контр-адмиралом в отставке В. Г. Лебедько.

Даже человек, мало знакомый с жизнью и службой подводников-атомщиков, не может не испытывать чувство уважения к этим мужественным людям. Не случайно академик И. Д. Спасский, генеральный конструктор ЦКБ «Рубин», проектировавшего атомные подводные лодки многих проектов, в том числе проекта 941, однажды сказал: «Атомные подводные лодки надо провожать и встречать так же, как сегодня чествуют космонавтов, и даже лучше». Золотые слова!

Опыт, накопленный за время освоения подводниками нашего отечественного флота арктических глубин, бесценен. Надо ли говорить, что сейчас он востребован далеко не полностью. А необходимость в нем остается. Это обусловлено тем, что Арктический бассейн продолжает оставаться одним из важнейших военно-стратегических регионов. Это хорошо знают военные теоретики зарубежных стран, в том числе и ВМС США. Для отечественного Военно-Морского Флота, как указывалось выше, Северный Ледовитый океан, расположенный вблизи стратегически важных экономических районов России, имеет особое значение. Его освоение для использования подводных лодок в целях обороны и предотвращения возможного ракетно-ядерного удара с этого направления остается важной военно-стратегической задачей Военно-Морского Флота. Поэтому под арктическими льдами и несли боевую службу российские подводные атомоходы. Здесь отработывались и совершенствовались приемы боевого использования торпедного и ракетного оружия, проводились исследования, опытные плавания и пробные пуски ракет не только в полыньях и разводьях, но и путем подрыва льда торпедами и проламыванием его монолита корпусом атомохода. Наиболее интенсивно атомоходы стали осваивать Центральный Арктический бассейн и приполюсные районы Северного Ледовитого океана в 80-е гг.

В 1980 г. подводная лодка К-457 проекта 667Б (командир — капитан 1 ранга В. Н. Ефимов) первая из кораблей этого проекта выполнила в арктическом походе задачу проламывания льда для изучения возможности использования ракетного оружия. В 1982 г. К-411 и К-496 (командиры — капитаны 1 ранга В. Ф. Плюснин и И. Е. Ковалев) проекта 667БДР совершили подледное плавание с целью проверки ракет РСМ-50 и навигационного комплекса. В том же году в течение 47 суток подо льдами Центрального Арктического бассейна в ходе боевой

службы отрабатывала задачи тактическая группа подводных лодок в составе ракетного крейсера К-180 (командир — капитан 1 ранга Г. Г. Марчук) и многоцелевой подводной лодки К-255 под общим руководством командира дивизии ракетоносцев контр-адмирала Ю. А. Федорова¹.

В 1985 г. тяжелый подводный крейсер стратегического назначения ТК-12 (командир — капитан 1 ранга Ю. М. Репин) предпринял поход для исследования способа пролома льда с помощью специального двигателя взлома, установленного в головной части ракеты. Вспоминая об этом, старший на походе Герой Советского Союза вице-адмирал в отставке Е. Д. Чернов писал, что во время плавания «корабль сделал шесть приледнений к тяжелому льду и три всплытия со взломом льда в приплюсном районе»². Двумя годами раньше Е. Д. Чернов руководил испытаниями по взлому льда корпусом другого тяжелого подводного крейсера, ТК-208 (командир — капитан 1 ранга А. В. Ольховиков), во время которого корабль пять раз вспарывал корпусом могучий паковый лед. При первом всплытии на ракетной палубе крейсера, по подсчетам экипажа, громоздились ледяные глыбы общим весом до 1200 т³.

Отметим, что Евгению Дмитриевичу Чернову и до этого пришлось проверить возможность всплытия подводных лодок в многолетнем льду.

О тех же проблемах поиска полыньи и пуска ракет из арктических широт вспоминал и другой известный подводник, Герой Советского Союза адмирал В. К. Коробов.

«Проблема поиска полыньи для старта ракет, — писал В. К. Коробов, — заставила нас искать возможности всплытия ракетоносца в районе патрулирования без поиска полыньи. Конструкторы и ученые подсказывали нам способ продавливания льда РПКСН. В течение 1980—1981 гг. осуществлен ряд экспериментов по продавливанию расчетной толщины арктического льда. Результаты обнадеживали, но при всплытии ракетная палуба оставалась под тяжелыми глыбами льда, который не поддавался быстрой очистке и препятствовал стрельбе. Опытным путем нашли способ быстрой

¹ Морской сборник. 1992. № 3. С. 47.

² Морская газета. 2000. 5 августа.

³ По сведениям, полученным от контр-адмирала в отставке В. Г. Лебедко.

очистки ракетной палубы и 3 июля 1981 г. в 2 часа 54 минуты по сигналу произвели пуск двух ракет Р-29 из арктического района. Старт состоялся через 9 минут после получения сигнала»¹.

В воспоминаниях Вадима Константиновича Коробова речь идет о ракетном подводном крейсере стратегического назначения проекта 667Б К-447 41-й дивизии, входившей в состав 11-й флотилии.

Участвовал в этом походе и руководил ракетной стрельбой командир 41-й дивизии капитан 1 ранга Э. Д. Балтин (он принял дивизию после окончания Академии Генерального штаба).

«Став командиром дивизии, — рассказывал Эдуард Дмитриевич, — я посвятил много сил и энергии отработке лодочных экипажей, особенно боевых расчетов ракетных комплексов. Не скрою, в те годы мне все время не давало покоя высказывание “отца” атомного флота Соединенных Штатов адмирала Хаймена РикOVERA, считавшего Арктику удобной стартовой площадкой для американских подводных ракетносцев. Мы должны, обязаны были научиться стрелять ракетами из полярных льдов. Это диктовала в то далеко не простое время логика противостояния между нашими державами.

Подводники (и в первую очередь команды атомных ракетносцев) понимали: чтобы сдерживать проявления “грубой силы”, необходима демонстрация могущества нашего военного потенциала. Ведь военное противостояние Советского Союза и Соединенных Штатов определялось прежде всего противостоянием стратегических ядерных сил, а подводные крейсера — “стратегии” с их ракетно-ядерным оружием являлись важной составляющей ударной мощи страны. Наши ракетные подводные крейсера несли мощные дальнобойные стратегические ракеты. Подводники-североморцы и тихоокеанцы не раз производили ракетные стрельбы из самых разных районов Мирового океана. Дело оставалось за Северным Ледовитым. Ракетносцы уже имели опыт и всплытия в полыньях, и проламывания корпусом пакового льда, в последнем случае, правда, еще небольшой. Теперь предстояло произвести пуск ракет из Центральной Арктики.

Выбор пал на нашу подводную лодку К-447 проекта 667Б, которой командовал Леонид Романович Куверский. Корабль был “немолодым” — он вступил в строй в 1972 г. (ему предстояло

¹ Вестник Российской академии наук. 1996. Т. 66. № 11. С. 1031.

после похода отправиться в Северодвинск на ремонт). Зато экипаж имел значительный опыт несения боевой службы. Подготовка к рейду в Арктику велась основательно. Большое значение мы придавали не только отработке всех элементов предстоящей стрельбы, но и проблеме самого всплытия в паковом льду, тем более что в это время года лед особенно “тяжелый”.

Электромеханическая служба дивизии изготовила из листового металла макет ракетносоца в одну сотую натуральной величины, и мы занялись исследованием, производством расчетов, какую нагрузку будут испытывать отдельные части корпуса, приняв на себя лед после всплытия. Ведь ракетной палубе, ограждению рубки, носовой и кормовой надстройкам предстояло принять на себя не одну сотню тонн. Генеральный конструктор проекта 667 наверняка ужаснулся бы тому, что нас ожидало.

Не буду вдаваться в подробности, как нам удалось избавиться от ледяных монолитов, чтобы в первую очередь открыть крышки ракетных шахт. Скажу только, что мы несколько раз погружались и всплывали (на это ушла почти половина запасов сжатого воздуха, которые потом пришлось пополнять).

Лодка оказалась по существу в полупогруженном состоянии с большим дифферентом на корму, причем комингс верхнего рубочного едва поднимался над поверхностью воды.

Старт ракет прошел без каких-либо осложнений, а потом потянулись мучительно долгие часы ожидания. Пришлось немало поволноваться: куда же улетели ракеты? Узнав, что они достигли цели, облегченно вздохнули. А затем возникли трудности с погружением. Лодку сковал тяжелый лед толщиной до 2 м. Чтобы вырваться из ледовых клещей, нужна была большая отрицательная плавучесть. К тому же после ракетной стрельбы корабль был раздифферентован.

Открыли клапана вентиляции цистерн кормовой группы, затем заполнили цистерну быстрого погружения и без хода полетели вниз с дифферентом на корму 20 градусов. После этого открыли клапана вентиляции цистерн носовой группы, выровняли погружавшуюся лодку и на глубине 180 м дали ход турбинами. Лодка стала управляться. Такие действия мы досконально отработали с каждым экипажем. В базу пришли победителями...»¹

¹ Аудиозапись беседы с адмиралом Э. Д. Балтиным, состоявшейся 3 октября 2000 г., хранится в архиве авторов.

Итак, «Старт-80» (подводный крейсер стрелял из района 80-х широт) состоялся. Командир К-447 Л. Р. Куверский и командир 41-й дивизии Э. Д. Балтин стали Героями Советского Союза, а 3 июля 1981 г. навсегда вошло в летопись свершений отечественного подводного флота и историю освоения Арктики.

В следующем 1982 г. в арктическом походе отличился экипаж подводной лодки К-92 проекта 667Б под командованием капитана 2 ранга В. В. Патрушева «гаджиевской прописки» (иначе говоря, 3-й флотилии атомных подводных лодок). Подводный крейсер выполнил специальное задание командования Северного флота исследовать проблемы поддержания надежной связи с берегом в целях своевременного получения сигнала на применение ракетного оружия. Во время этого похода ракетоносец использовал торпеды для проделывания во льду полыньи, после этого всплыл в надводное положение и осуществил пуск двух баллистических ракет Р-29. Через два года экипаж той же лодки с тем же командиром, но уже в звании капитана 1 ранга, выполнил ракетную стрельбу ракетами РСМ-40, всплыв во льдах в желобе Святой Анны.

Экипаж К-92 за успехи в боевой учебе был награжден Вымпелом министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть».

В 1984—1985 гг. атомная ракетная подводная лодка под командованием капитана 1 ранга П. С. Омельченко также выполнила ряд высокоширотных плаваний, завершив одно из них ракетным стартом из приполюсного района¹.

Подобные же арктические походы с ракетными стрельбами связаны с именами и других замечательных командиров-подводников: В. С. Соловьева и Ю. Н. Патрушева (1985 г.), Ю. М. Репина и А. В. Ольховикова, А. И. Сугакова и А. А. Берзина (1987 г.).

Знаменательной вехой по пути дальнейшего совершенствования боевой выучки экипажей подводных ракетоносцев стало 8 августа 1991 г. В этот день в 21 час 9 минут, как зафиксировано в вахтенном журнале, с борта атомного подводного ракетоносца К-407 («Новомосковск») проекта 667БДРМ был произведен полноракетный залп. Из глубин Баренцева моря вырвались одна за другой 16 баллистических ракет и скрылись в облаках полярного неба.

¹ Морской сборник. 1992. № 3. С. 47.

Командовал «Новомосковском» капитан 1 ранга С. В. Егоров. На борту корабля находился генеральный конструктор подводных лодок проекта 667 и его всех модификаций С. Н. Ковалев. И это понятно — событие в жизни моряков-подводников и конструкторов кораблей и оружия далеко неординарное.

Непосвященному человеку трудно себе представить, насколько ответственным и исключительно сложным делом является подводный ракетный залп не только для главного командного пункта ракетноносца, но и для всего экипажа. Он требует четкой, слаженной совместной работы каждого подводника. Оплошность одного человека может перечеркнуть труд всех остальных.

«Судите сами, — пояснял позже командир “Новомосковска”, — на залповой глубине открываются крышки шахт, они встают вверх, и сразу же возрастает гидродинамическое сопротивление корпуса, снижается скорость, турбинисты должны немедленно прибавить обороты, чтобы выдержать заданные параметры хода. Все шестнадцать шахт заполняются водой, вес лодки резко увеличивается на многие тонны, она начинает погружаться, но ее необходимо удержать точно в стартовом коридоре. Значит, трюмные должны вовремя продуть излишек балласта, иначе лодка раскачается, корма пойдет вниз, а нос вверх, пусть не намного, но при длине корабля в 150 м разница в глубине для ракеты скажется губительно, и она уйдет, как мы говорим, в отмену. Ведь за несколько минут до старта некоторые ее агрегаты включаются в необратимом режиме. И в случае отмены старта она подлежит заводской замене, а это немалые деньги; а самое главное — срыв боевой задачи»¹.

Северный и Тихоокеанский флоты с каждым годом совершенствовали оперативное искусство и тактику боевого использования атомных подводных ракетноносцев. С этой целью штабы флотов разрабатывали планы проведения специальных учений и маневров.

В 1979 г. на Северном флоте было проведено учение «Разбег» на тему: «Управление ракетными подводными лодками при их развертывании в районы боевых действий и нанесение ответно-встречного ядерного удара».

В этом учении участвовали командование и штабы флота, 3-й, 11-й ФПЛ, РПКСН и силы обеспечения. Всего в учении

¹ Цит. по: Правда России. 1999. 27 июля — 3 августа.

приняли участие 32 подводные лодки, 58 самолетов, 30 вертолетов¹.

В 1990 г. советский Военно-Морской Флот имел 62 ракетных подводных крейсера стратегического назначения: 38 единиц на Северном флоте и 24 на Тихоокеанском. Всего на РПКСН находилось 940 баллистических ракет с 2804 ядерными боевыми зарядами². Это составляло значительную часть ядерного потенциала Вооруженных Сил СССР и являлось мощным сдерживающим фактором для поборников новой мировой войны. Достижение военно-стратегического паритета в ядерном вооружении, довольно быстрое наращивание Советским Союзом военно-морского потенциала заставили США и НАТО искать новые пути, чтобы сохранить свое превосходство. Еще в начале 80-х гг. под давлением руководства США в европейских странах — членах НАТО были развернуты стратегические крылатые ракеты, оснащенные ядерными боеголовками, имеющими малое подлетное время на низких высотах, что значительно затрудняло противодействие силам ПВО. Однако и этот козырь в то время наших вероятных противников оказался бит. Советские атомные подводные лодки с крылатыми ракетами на борту находились на позициях в таком удалении от побережья США, при котором подлетное время наших ракет составляло всего 5—7 минут. Американская морская разведка, очевидно, не имела достаточных данных об их нахождении вблизи берегов США, поэтому их противолодочные силы не проявляли сколько-нибудь заметной активности. Западная пресса всемерно восхваляла преимущества стратегического положения США за океаном, считая, что Договор ОСВ-2, ограничивающий стратегические ядерные вооружения, можно компенсировать развертыванием на территориях их европейских партнеров по НАТО крылатых дальнобойных ракет, которых не имел Советский Союз.

Когда в конце 70-х гг. НАТО развернуло свои «Першинги-2» в Европе с подлетным временем к Москве 8—10 минут, то мы в ответ направляли на боевую службу каждый следующий ракетоносец через 7 суток. Этим увеличили постоянно находящиеся в море РПКСН до 12—13 и даже 14 единиц. Это

¹ Северный флот. Мурманск. 1996 г. С. 265.

² Три века Российского флота. СПб., 1996. Т. 3. С. 311.

был гигантский труд и подвиг подводников, судоремонтников, штабов соединений и флотов...

Если считать, что из числа всех походов каждый ракетоносец находился в море 75 суток, то за 26 лет подводники провели в море 454 года¹.

Летом 1984 г. министр обороны СССР маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов во время пребывания на Северном флоте заслушал командование флотом по состоянию боеготовности кораблей и частей. Выразив удовлетворенность докладом командующего флотом адмирала А. П. Михайловского, министр с большой озабоченностью рассказал об усилении конфронтации между двумя ведущими державами — СССР и США и возросшей угрозе странам социалистического содружества в связи с размещением в Европе американских крылатых ракет. «Американцы весьма бесцеремонны, ведут себя так, будто им ничто и никто не угрожает», — сказал Д. Ф. Устинов. А затем, нахмурившись, глядя поверх очков, обратился к А. П. Михайловскому: «Ваши ракетоносцы плавают у их побережья?» Командующий флотом тут же доложил, что плановая боевая служба ракетоносцев флота, в том числе и с крылатыми ракетами, выполняется без срывов. Определенное Генеральным штабом число подводных крейсеров стратегического назначения находится в заданных районах. Командиры хорошо подготовлены, атомные подводные лодки действуют скрытно. Достигнуты и некоторые успехи в снижении шумности — американские противолодочные силы перестают нас обнаруживать. «Вот-вот, — перебил Устинов, — не обнаруживают и живут себе спокойно, считают, что им ничто не угрожает. Получается, мы расходует моторесурс... плаваем...» Потом, немного помолчав и вопросительно взглянув на комфлота, спросил: «А может быть, следует нашим подводникам обозначить себя, а потом уклониться, уйти. Пусть побеспокоятся, побегают, поищут... Способны ракетоносцы маневрировать так, чтобы их не зацепили противолодочные силы НАТО?» Михайловский улыбнулся: «Конечно, могут!» «Вот и хорошо, поставьте одному из самых толковых командиров такую задачу. Пусть американцы почувствуют под своими ребрами наши ракеты»².

¹ См.: Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 366, 367.

² Один из авторов был участником беседы с Д. Ф. Устиновым.

**Динамика наращивания морской подводной мощи
США и СССР с 1967 по 1986 гг.***

Год	Кол-во ракетных подводных крейсеров		Кол-во на них баллистических ракет		Кол-во на них зарядов	
	СССР	США	СССР	США	СССР	США
1967	2	41	32	656	32	1552
1970	20	41	316	656	316	2048
1975	55	41	724	656	724	4536
1981	62	40	950	648	около 2000	5280
1984	62	39	940	656	около 2500	около 6000
1986	61	38	922	672	около 3000	около 7000

* Морской сборник. № 10. 1994. С. 11.

Соответствующие распоряжения командиру подводного ракетоносца, уходящего на боевую службу, были даны, и действительно, беспокойство президента США и руководства ВМС США довольно быстро проявилось. Их противолодочные силы значительно активизировались. Но одновременно поутихла пропагандистская шумиха в западных средствах массовой информации. Более миролюбивые нотки зазвучали и в устах американских конгрессменов.

Охота за ПЛАРБ и АУГ

Для борьбы с ракетными атомными подводными лодками и ударными авианосцами — носителями самолетов с ядерным оружием, находящихся на боевом патрулировании в Северной Атлантике, Средиземном море, Индийском океане и в западной части Тихого океана, командование советского ВМФ предусмотрело создание специальных группировок сил боевой службы, состоявших из подводных лодок, надводных кораблей и морской авиации. Этим группировкам, в соответствии с теорией советского оперативного искусства, в случае войны предстояло действовать совместно с другими видами Вооруженных Сил. Ведущая роль в такого рода группировках отводилась многоцелевым атомным подводным лодкам. Их задачи состояли в том, чтобы осуществлять поиск и слежение за подводными ракетоносцами и авианосными группировками противника и быть

готовыми уничтожить лодки прежде, чем те произведут пуск ракет, а авианосцы — до подхода к рубежу подъема палубной авиации. Еще в 1961 г. торпедная атомная подводная лодка К-11 проекта 627А Северного флота под командованием капитана 2 ранга Ю. Н. Калашникова на выходе в море установила контакт с иностранной подводной лодкой и удерживала его 50 минут, а затем вторично еще 1 час 15 минут¹. Так началось развитие искусства поиска, преследования и длительного слежения за иностранными подводными лодками.

Начиная с 1964 г., многоцелевые атомные подводные лодки проекта 627А стали нести боевую службу в Северной и Центральной Атлантике. Вначале это были одиночные плавания с целью изучения состава морских сил вероятного противника в ближайших к нашему флоту зонах его противолодочного наблюдения — на линии Нордкап — Медвежий, на фареро-исландском рубеже, а также у Алеутских островов. Весной 1964 г. впервые на боевую службу вышла атомная подводная лодка К-21 проекта 627А 3-й дивизии 1-й флотилии Северного флота под командованием капитана 2 ранга А. И. Павлова. Экипаж этого атомохода имел опыт плавания в сложных условиях штормовой и ледовой обстановки, на корабле был хорошо отработанный главный командный пункт для поиска и слежения за надводными кораблями и подводными лодками. В том же году подводная лодка К-14 под командованием капитана 2 ранга Б. К. Марина в ходе плавания на полную автономность осуществляла слежение за отрядом боевых кораблей НАТО. Тогда командир выполнил несколько условных торпедных атак и осуществил разведку надводных кораблей США и НАТО в районе Бискайского залива и у берегов Португалии.

Первые выходы на боевую службу отечественных многоцелевых АПЛ показали, что эти корабли способны скрытно преследовать соединения надводных кораблей противника, следить за ними, а в случае возможного начала войны нанести удары ракетами или торпедами. Имея контакт с противником, они могут наводить для удара другие силы и сами наносить повторные и последующие удары во взаимодействии с другими родами сил Военно-Морского Флота. Как показала практика боевой службы многоцелевых подводных лодок, их задачи не менее слож-

¹ Касатонов И. В. Флот выходит в океан. СПб., 1995. С. 259.

ны, чем боевая служба подводных ракетноносцев. Обнаружить неприятельский подводный ракетноносец, маневрирующий в заданном районе, довольно трудно. Для этой цели необходимо обследовать обширную акваторию, что требует большого расхода поисковых сил и проведения специальных операций. Опыт слежения за первыми американскими атомными подводными ракетноносцами, вооруженными баллистическими ракетами «Поларис», которые патрулировали в северо-восточной части Тихого океана, Атлантике, Норвежском и Северном морях, а также в восточной части Средиземного моря, показал, что обнаружить их далеко не просто. Акустические средства, которые тогда использовали наши АПЛ для слежения за противником, были эффективны на малых скоростях своего хода. Если же противник маневрировал на больших скоростях, то подводная лодка, чтобы не потерять цель, была вынуждена «подскакивать», ускоряя движение, а это, как правило, приводило к потере акустического контакта. Отметим, что шумность наших атомоходов тогда была значительно выше, чем у американских. В результате ракетноносец противника, обнаружив нашу противолодочную АПЛ, мог предпринять меры для уклонения от слежения.

Впоследствии задачи борьбы с атомными подводными ракетноносцами ВМС НАТО еще больше усложнились. Строительство американских подводных ракетноносцев типа «Огайо» и создание более совершенной системы «Трайдент» с увеличенной дальностью полета ракет («Трайдент-1» — 8000 км, а «Трайдент-2» — 11000 км) позволили руководству ВМС США организовать патрулирование на огромных пространствах Мирового океана, включая и прилегающие к побережью США акватории. Это в значительной степени затрудняло их поиск и обнаружение. Кроме того, поиск ракетноносцев типа «Огайо» осложнялся еще и тем, что они обладали довольно высокими тактико-техническими характеристиками. Так, например, имея глубину погружения до 500 м, свободные в выборе глубины, они могли маневрировать под слоем звукового скачка¹, что затрудняло их обнаружение. Оснащенные более совершенной радиоэлектрон-

¹ В зависимости от температуры и плотности морской воды на различных глубинах звуковые волны могут отражаться от определенного слоя, не проникая до находящегося под ним объекта.

ной аппаратурой, ракетоносцы использовали шумопеленгаторные станции, обладающие хорошей селекцией шумов и возможностью обнаружения цели на больших дистанциях. В случае необходимости они могли оторваться от преследования, используя средства гидроакустического подавления и маскировки. Наши аналитики считали тогда, что районы патрулирования американских ПЛАРБов могут находиться в Западной Атлантике, в центральной и восточной частях Тихого океана. Район поиска, таким образом, расширился до 142 млн км², то есть почти до 2/5 общей площади Мирового океана, равной 361 млн км². Это побудило руководство ВМФ разработать новую, более совершенную форму боевой службы — проведение специальных операций по обнаружению ПЛАРБов вероятного противника с широким использованием разнородных сил. Вместе с атомными многоцелевыми подводными лодками планировалось использовать дизель-электрические ПЛ, а также надводные корабли и противолодочную авиацию ВМФ.

Совершенствовалась и организация развертывания атомных подводных лодок для действия в океане. На Северном флоте планом развертывания предусматривались основные и запасные варианты, специальные полосы развертывания, в которых АПЛ могли преодолевать противолодочные рубежи. Предусматривались также маршруты возвращения и районы ожидания подводных лодок, следующих из Атлантики и Норвежского моря. Определялся и переход на другие маршруты по приказанию с КП флота¹.

На Северном флоте в марте и августе 1963 г. были проведены две поисковые противолодочные операции с использованием авиации, надводных кораблей и подводных лодок, как атомных, так и дизель-электрических. В ходе этих операций производился поиск и слежение за американскими ракетоносцами в Норвежском море. Выявлялись районы их патрулирования, определялась тактика их действий, способы уклонения и характер маневрирования при выходе на контакт с силами ПЛО. Опыт показал, что наибольшие трудности командир ПЛ испытывает, когда стремится удержать контакт. Командиру лодки, следящей за иностранной ПЛАРБ, необходимо убедиться в достоверности контакта, обеспечить скрытность наблюдения, а также выдать целеуказание другим родам сил ВМФ. Все это требует

¹ См.: Три века Российского флота. 1696–1996. СПб., 1996. Т. 3. С. 297.

немало выдержки и профессионального мастерства не только командира, но и каждого члена экипажа многоцелевого атомного флота. Подобные противолодочные операции проводились и на Тихоокеанском флоте.

Не менее сложной являлась борьба с другой составляющей стратегических сил США и НАТО — авианосцами. К 1985 г. ВМС стран НАТО насчитывали довольно большое количество авианосцев — 25 (19 из них имели США, 3 — Великобритания, 2 — Франция, 1 — Италия). Это была грозная сила, если учесть, что каждый из авианосцев имел на борту до 100 самолетов, половина из которых могла нести ядерное оружие. Организационно авианосцы распределялись по трем ударным флотам: 2-й ударный флот имел основным районом действия Норвежское и Северное моря, 6-й флот — Средиземное море, 7-й флот — Тихий океан. Следует при этом заметить, что авианосцы считались военными специалистами наиболее боеспособным резервом стратегических ядерных сил НАТО. Они были способны в течение первых 3—5 суток боевых действий нанести до 1500 ядерных ударов. Тактика действий авианосцев предусматривала их боевое применение в составе ударных групп (АУГ). В такую группу могли быть включены один многоцелевой авианосец, несущий 95—100 самолетов и вертолетов, 1—2 крейсера УРО, 2—4 эсминца и фрегата УРО, а также 1—2 атомные многоцелевые подводные лодки. Типовая авиационная ударная группа была способна использовать свыше 7000 единиц боеприпасов, в том числе 265 ядерных. Палубная авиация, оснащенная противокорабельными ракетами, с дозаправкой в воздухе могла наносить удары по целям на удалении 800—900 миль (1500—1600 км). АУГ имела сильную ПВО, способную одновременно отразить и уничтожить до 40 воздушных целей.

Оценивая опасность, какую представляют для авианосцев советские атомные подводные лодки, американское военно-морское руководство считало необходимым создавать специальные авиационные противолодочные ударные группы (АПУГ) в составе 1—2 авианосцев ПЛО с кораблями, производящими поиск и слежение за многоцелевыми атомными подводными лодками в зоне до 300 миль на угрожаемом и до 100—150 миль — на остальных направлениях.

Наиболее удачный поиск и слежение за американским авианосцем «Саратога» в течение четырех суток провела в 1966 г.

в Атлантике атомная подводная лодка Северного флота К-181 под командованием капитана 1 ранга В. С. Борисова. Об этом походе В. С. Борисов рассказывает так: «В сентябре 1966 г. атомоход вышел в поход без какого-либо начальника на борту корабля¹. Лодка несла боевую службу в Атлантическом океане. Вскоре мы получили радиограмму: “С обнаружением авианосца осуществлять за ним слежение”. Несколько суток атомоход маневрировал в районе Бермудских островов, но информации о возможном районе нахождения авианосца мы не имели. Поступившая через несколько суток разведывательная ориентировка дала более или менее ясное целеуказание. В распоряжении говорилось: “Ожидается выход АУГ США из Средиземного моря. Следовать к Гибралтарскому проливу, войти в контакт с авианосцем и осуществлять за ним длительное слежение. Командующий Северным флотом адмирал С. М. Лобов”.

Во время получения приказа К-181 находилась от предполагаемого места встречи с АУГ на удалении 2400 миль (около 4500 км). Чтобы выйти на контакт с авианосцем, необходимо было следовать почти через весь океан в течение более четырех суток максимальной скоростью.

Скоростью 27 узлов при мощности реактора 60 % в подводном положении пошли в заданный район. Через трое суток с КП флота получили информацию, что авианосец с шестью кораблями охраны вышел из Средиземного моря и следует в Атлантическом океане со скоростью 22 узла, генеральный курс АУГ не был указан².

Командирская интуиция и расчет главного командного пункта атомохода позволили определить элементы движения. Следуя прежним курсом и скоростью, лодка встретила с АУГ, а затем, уменьшив ход до самого малого, на большой глубине проникла в середину ордера между двумя кораблями охранения. До утра К-181 следовала за авианосцем, записывая на магнитофон шумы его турбин.

«Утром подвсплыли на перископную глубину для установления состава АУГ и названия авианосца, — продолжил рассказ В. С. Борисов. — Оказалось, что кроме авианосца “Саратога”

¹ Имеется в виду, что кроме командира на АПЛ не было представителя высшего штаба.

² См. Тайфун. 2001. Специальный выпуск. С. 33, 34.

в порядке находятся крейсер “Кливленд” и пять фрегатов. Позже отошли от АУГ, передали донесение о первых результатах слежения. В дальнейшем мы наблюдали организацию дозаправки кораблей охранения с авианосца, при этом самолетом была поставлена дымовая завеса...

АУГ следовала на норд. Вскоре крейсер с одним фрегатом изменили курс и ушел, а авианосец с четырьмя фрегатами на полной скорости направились на юг, в сторону Азорских островов. И нам пришлось догонять АУГ полным ходом, обходя Азорские острова. Догоняли около суток. Далее пришлось осуществлять слежение, находясь постоянно внутри ордера АУГ и маскируясь за шумами работы турбин авианосца.

Донесение по радио СБД¹ и фотографирование кораблей АУГ осуществлялись на перископной глубине. Перед всплытием под перископ, чтобы не столкнуться с авианосцем, приводили его на кормовые курсовые углы лодки. Радиолокатором пользовались в одноканальном режиме, только при работающей РЛС фрегатов. Находиться внутри ордера нас вынуждало еще и то, что боялись потерять контакт с авианосцем.

Во время слежения за АУГ мы еще раз убедились, что собственный шум АПЛ проекта 627А забивал гидроакустические шумы авианосца. Из-за большой шумности лодка 1-го поколения под водой была “глухой”, то есть никого и ничего не слышала.

После прохода Бермудских островов “Саратога” принял участие во флотском учении американских ВМС. К-181 оказалась в центре этого учения. Нами было установлено, что американцы впервые обнаружили К-181. В тот период мы наблюдали, как самолеты взлетали с авианосца и направлялись в сторону берега. Часть самолетов сбрасывала осветительные бомбы, которые оставляли на поверхности воды огромные пятна ярко-оранжевого цвета. Обо всем этом доложили в штаб флота и вскоре получили приказание командующего флотом: “Прекратить слежение за авианосцем и следовать в базу”.

АПЛ легла курсом в сторону Норвежского моря. При проходе исландско-фарерского рубежа атомоход попал в сеть и наматал стальной трос на правый винт. Продолжить движение пришлось на одной “ноге”. Скорость уменьшилась до 16 узлов, но,

¹ СБД — передача на сверхбыстродействующем диапазоне.

несмотря на это, в базу сумели прибыть согласно расчетам. Во время слежения К-181 условно выполнила девять торпедных атак. Передали в штаб Северного флота 20 радиограмм о действиях АУГ. Непрерывное слежение продолжалось почти четверо суток»¹.

Это был первый опыт слежения за американским ударным авианосцем. Затем слежение за авианесущими кораблями НАТО советские подводники-атомщики, совершенствуя тактику и обретая опыт, проводили постоянно. В 1971 г. на Северном флоте для этой цели привлекались 8 атомных подводных лодок, которые 10 раз обнаруживали АУГ и следили за ними в общей сложности 159 часов. Через 5 лет, в 1976 г., 4 советских подводных атомохода следили за АУГ в общей сложности в течение 224 часов². Высокого показателя по слежению за противником подводники добились и в 1979 г. Тихоокеанская подводная лодка К-469 на протяжении 7 суток следила за американским авианосцем «Рэнджер», маневрирующим в районе Филиппинских островов и полуострова Индокитай.

Средиземноморская вахта атомных

До 1965 г. советские атомные подводные лодки выполняли задачи боевой службы в открытом океане и в Средиземное море не заходили. Здесь боевую службу несли надводные корабли Черноморского флота и дизель-электрические подводные лодки. Необходимость наращивания сил боевой службы ВМФ СССР в этом регионе была обусловлена возрастанием угрозы с юго-западного направления. В конце 50-х гг. США разместили в Средиземном море свой 6-й флот. В его состав вошли авианосные ударные соединения (АУС), включавшие 2—3 авианосные группы во главе с ударным авианосцем, 1—2 крейсера УРО, до 10 фрегатов, эсминцев. Начиная с 1956 г., как свидетельствовала американская военная печать, авианосцы 6-го флота находились в готовности к нанесению ядерных ударов по объектам противника. Несколько позже в восточную часть Средиземного моря вошли на патрулирование американские атомные подводные ракетоносцы с ракетами «Поларис».

¹ Тайфун. 2001. Специальный выпуск. С. 33—35.

² Три века Российского флота. 1696—1996. СПб., 1996. Т. 3. С. 359.

В такой обстановке советское руководство сочло необходимым иметь в Средиземном море группировку сил боевой службы. С этой целью, по согласованию с албанским правительством, в порту Влера (бухта Паша-Лиман, расположенная в южной части Адриатического моря) командование ВМФ СССР разместило 40-ю бригаду подводных лодок. В ее состав входили средние дизель-электрические подводные лодки проекта 613. Они выходили на боевую службу, выполняя задачи разведки и слежения за кораблями 6-го американского флота. Советским подводникам пришлось здесь столкнуться с немалыми трудностями. Вот что рассказывал об этом командир подводной лодки С-360 капитан 3 ранга В. С. Козлов, ныне контр-адмирал в отставке, ходивший на боевую службу в конце 1959 г.

Экипажу подводной лодки, которой он командовал, надлежало скрытно пройти в западную часть Средиземного моря вплоть до Гибралтарского пролива, вести разведку и слежение за деятельностью кораблей 6-го флота. Маршрут движения С-360 пролегал по районам активного судоходства. Соблюдая меры безопасности плавания и скрытности, подводная лодка шла в подводном положении, ведя наблюдение средствами гидроакустики, а ночью всплывала под перископ для уточнения своего места и подзарядки аккумуляторных батарей с использованием системы РДП¹. Периодически во время сеансов связи командир докладывал на береговой командный пункт об обстановке. Однажды, вспоминал В. С. Козлов, акустики обнаружили в Тунисском проливе шумы большого отряда кораблей. Командир принял решение идти на сближение, чтобы уточнить характер целей и элементы их движения. Случилось так, что подводная лодка оказалась в центре ордера натовского корабельного соединения. Подводники хорошо знают, сколь «неуютно» чувствуют себя командир и его боевой расчет, когда со всех сторон прослушиваются шумы винтов кораблей, проходящих над подводной лодкой, и как трудно выбрать ту нужную, самую главную цель, которую они должны доразведать и условно, в учебном порядке атаковать. В сложной обстановке командир С-360 сумел выявить эту главную цель — крейсер и, искусно маневрируя, вышел с ним на акустический контакт. Более того, для убедительного свидетельства обнаружения главной цели В. С. Коз-

¹ РДП — работа дизеля под водой.

лов всплыл под перископ для фотографирования крейсера. Лодка была тут же обнаружена кораблями охранения, которые, естественно, стали ее преследовать. Несмотря на всевозможные попытки командира отваться от них, С-360 преследовалась противолодочными кораблями трое суток.

По возвращении в базу капитан 3 ранга В. С. Козлов выслушал немало упреков за то, что был обнаружен кораблями охранения натовского соединения. Больше всего ему ставили в вину, как выяснилось позже, то обстоятельство, что С-360 «атаковала» американский крейсер, на котором находился президент США. Он шел с визитом к своим европейским союзникам. Военачальники ждали, как отреагирует политическое руководство СССР, поскольку данный инцидент получил международный резонанс. Однако Н. С. Хрущев якобы остался даже доволен тем, что советские подводники действовали так решительно и смело. Козлова оставили в покое. Никаких санкций по отношению к нему не последовало.

В 1964 г. в Средиземное море прибыли подводные лодки проекта 613 Балтийского флота: С-250 под командованием капитана 3 ранга И. Венедиктова и С-187 под командованием капитана 3 ранга А. Семенова. Этим двум кораблям предстояло вести разведку и следить за деятельностью авианосного ударного соединения и двух авианосно-поисковых ударных групп. Как подсчитали тогда операторы, на каждую подводную лодку приходилось 23 корабля ПЛО, 180 самолетов, в том числе базовой патрульной авиации. Тем не менее подводники действовали успешно. С-187, например, обнаруженная натовцами в самом начале своей боевой службы, искусно маневрируя, оторвалась от преследования, а затем, находясь в зоне абсолютного превосходства противолодочных сил противника, выполнила все поставленные ей задачи.

Действия одиночных дизель-электрических подводных лодок среднего класса вызвали определенную нервозность у командования 6-го флота ВМС США, ранее безраздельно господствовавшего в Средиземноморье. Однако их противолодочные силы довольно надежно обеспечивали безопасность своих соединений, так как боевые возможности дизель-электрических подводных лодок не могли представлять серьезную угрозу столь могучему противнику.

Жизнь показала, что для более эффективного решения задач боевой службы в Средиземном море необходимы атомные

подводные лодки. В мае 1965 г. главком ВМФ С. Г. Горшков в беседе с группой адмиралов и офицеров Северного флота высказал мысль о необходимости создания в Средиземном море более мощной группировки сил боевой службы в противовес 6-му флоту США. Он заявил: «Периодически у нас там действует оперативная бригада, состоящая из нескольких надводных кораблей... До настоящего времени там еще не плавали советские атомные лодки. Надо создать прецедент...»¹

В том же году к боевой службе в Средиземном море стала готовиться атомная подводная лодка К-27 проекта 645. Выбор командованием этого корабля был связан с тем, что его экипаж уже совершил длительное автономное плавание в 1964 г. при несении боевой службы в Южной Атлантике. Подводники тогда первыми среди экипажей атомоходов приобрели навыки поиска и слежения за кораблями НАТО.

В июле 1965 г. К-27 под командованием капитана 2 ранга П. Ф. Леонова вышла в море. Старшим на ее борту шел начальник штаба дивизии АПЛ капитан 1 ранга А. П. Михайловский. Экипажу предписывалось скрытно осуществить переход, форсируя противолодочные зоны НАТО, войти через Гибралтарский пролив в Средиземное море. Главной задачей было ведение разведки кораблей 6-го флота США, действующих в этом районе. Особое внимание надлежало уделить поиску и слежению за американскими ПЛАРБами, выявляя при этом маршруты их движения и районы боевого патрулирования.

Передовую противолодочную зону НАТО К-27 удалось пройти скрытно. К тому времени подводники-североморцы обрели уже достаточный опыт уклонения от надводных кораблей и самолетов ПЛО, которые постоянно маневрировали в районах, где пролегли вероятные маршруты советских подводных лодок.

На борту К-27 находился второй экипаж², который, по сути дела, первый раз шел на своем корабле в автономное плавание. Тем не менее подводники весьма умело несли вахту у механизмов, а командный состав — командир, старпом, вахтенные офицеры — проявили хорошую военно-тактическую и оперативную

¹ Михайловский А. П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995. С. 415.

² Первый экипаж под командованием капитана 1 ранга И. И. Гуляева убыл в отпуск, и подводную лодку принял второй экипаж П. Ф. Леонова.

подготовку. Это позволило экипажу быстро войти в ритм походной жизни. Уверенность ему придавало присутствие на борту опытного подводника — А. П. Михайловского. В соединении Аркадий Петрович был известен как военный теоретик и подводник-практик. В походе он умело помогал советами молодому командиру, тактично поправляя его, когда видел в этом необходимость.

На подходе к Бискайскому заливу, например, шифровальщик доложил радиограмму, содержание которой вызвало у Михайловского особый интерес. Он предложил командиру подойти поближе к побережью Испании, в Кадисский залив, где в маленьком городке Рота располагалась база 14-й эскадры американских атомных ракетных подводных лодок. Михайловский рассчитывал обнаружить ПЛАРБы, которые, согласно телеграмме, отрабатывали здесь практические торпедные стрельбы. Однако эта инициатива не принесла результатов. При подходе на довольно близкое расстояние к полигону американских ракетно-носцев ничего заслуживающего внимания обнаружить не удалось. «В полигонах пусто. Ни акустическое, ни зрительное, ни радиотехническое наблюдение, ни даже всемогущие средства радиоразведки не дали нам ни малейшей зацепки», — вспоминает А. П. Михайловский¹. Прекратив разведывательный поиск, подводники стали готовиться к форсированию Гибралтарского пролива — самого сложного участка перехода. По радиомаякам и мощным огням маяка Эспартель, расположенного у южного входа в Гибралтарский пролив, уточнили свое место. Гибралтарский пролив для плавания кораблей любого класса — довольно трудный участок. Его длина, составляющая всего 65 км, и ширина от 14 до 44 км позволяют обеспечить двухстороннее движение судов. Но глубины судоходной части в диапазоне от 53 до 1180 метров и наличие близких к фарватеру отмелей и банок заставляют судоводителей проявлять максимум осторожности. Через этот пролив, разделяющий Европу и Африку, проходят главные судоходные пути из Атлантики в Средиземное море. Здесь очень оживленное движение: в год пролив форсируют до 150 тысяч кораблей, судов и других плавсредств. Как правило, в интересах безопасности судоводители стараются пройти 50—

¹ Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995. С. 427.

60 км пролива днем, а ночью, если не успевают осуществить переход за светлое время, суда отстаиваются на якоре, используя мелководные участки.

До К-27 советские атомные подводные лодки этим проливом еще ни разу не ходили. А. П. Михайловский как моряк-подводник, имевший за плечами опыт плавания подо льдами Арктики и дальних автономных походов, проявил большую предусмотрительность и осторожность. Уточнив еще раз свое место и приняв разведдонесение от штаба флота, лодка на скорости 10 узлов вошла в пролив. По пути движения акустики каждые 15—20 минут фиксировали шумы проходящих судов. Это создавало благоприятные условия для маскировки подводной лодки. Не понадобилось даже применять излюбленную хитрость подводников — скрывать свои шумы, подстраиваясь под днищем торговых судов. Миновав наиболее опасные участки, подводники увеличили скорость и вошли в Средиземное море. На вторые сутки на некотором удалении от проливной зоны, когда лодка находилась на глубине 100 м, вахтенный акустик доложил о шуме винтов. Командир принял решение подойти поближе к объекту. Акустики определили по характеру шумов, что работает турбина. Проведя маневр на сближение, уточнили: подводная лодка. Итак, первая цель, первый успех! Преследуя «незнакомца», североморцы в течение двух часов удерживали с ним контакт. Впоследствии разведчики подтвердили, что это был американский атомный подводный ракетоносец, возвращавшийся с боевого патрулирования в базу Рота. В районе, где сходятся судоходные пути, он «попался на крючок» советскому атомоходу.

Несколько суток К-27 маневрировала в западной части Средиземного моря. В один из дней командир получил информацию с берегового командного пункта о действиях мощной американской корабельной группировки, в составе которой находились ударные авианосцы «Рузвельт», «Шангри-Ла» и противолодочный авианосец «Рендолф» с большим числом кораблей охранения. Приняв ориентировку штаба, подводники активизировали поиск и вышли на акустический контакт с надводными кораблями 6-го флота. Как уточнили операторы, К-27 встретила с авианосной поисковой ударной группой кораблей во главе с противолодочным авианосцем «Рендолф». Поддерживая контакт, записывая шумы, экипаж осуществил учебные торпедные атаки по главной цели. Вскоре по изменению характера работы гидроакустических

средств надводных кораблей и противолодочных самолетов стало ясно, что К-27 обнаружена. Уклонились и оторвались от преследования противолодочных сил охранения довольно легко. Подводный атомоход — это не дизель-электрическая подводная лодка. У него огромные тактические преимущества, особенно в скорости и маневре с изменением глубины.

Оторвавшись от противолодочных сил «Рендолфа», К-27 продолжила маневрирование в западной части Средиземного моря, осуществляя поиск в районах, где, по разведанным, патрулировали американские ПЛАРБы. Однако эту работу пришлось на некоторое время отложить: по решению командования, экипажу предстоял отдых на крейсере «Михаил Кутузов», где находился штаб Средиземноморской бригады (позже она стала эскадрой). Командование ВМФ специально спланировало подобную акцию, чтобы продемонстрировать наличие в Средиземном море советского атомохода. Эта цель была достигнута. Как только К-27 подошла к крейсеру, противолодочные самолеты США, ранее появлявшиеся над ним лишь эпизодически, стали непрерывно пролетать над кораблем, фотографируя К-27 с различных ракурсов. Трое суток, пока подводники гостили у своих боевых друзей, противолодочные самолеты, не спуская глаз, днем и ночью следили за обстановкой, используя все возможные средства, в том числе и гидроакустические буи. Противник стремился уловить момент, когда АПЛ начнет движение, чтобы в дальнейшем следить за ней и получить так необходимую противолодочникам информацию. Однако подводникам после отдыха удалось глубокой ночью скрытно отойти от борта крейсера, тихо погрузиться на глубину и на самых малошумных ходах оторваться от сил слежения. Экипаж К-27 успешно завершил боевую службу. С большим подъемом он возвращался в базу. Позади остались тревоги и неприятности, связанные с форсированием трудного пролива, неполадками в работе отдельных механизмов, которые устранялись своими силами. Случались даже возгорания, к счастью, без жертв и тяжелых последствий. Через 54 суток после выхода в плавание К-27 снова ошвартовалась у родного причала.

В середине 70-х гг. в Средиземном море находилась довольно значительная группировка советского Военно-морского флота. Вместе с кораблями Средиземноморской оперативной эскадры несли боевую службу советские многоцелевые атомные подводные лодки.

Бывший командир БЧ-3 К-367 Александр Николаевич Шпортько, вспоминая участие в походе на боевую службу в Средиземном море, писал: «В походе 1973 г. особо запомнилась мощь нашего флота. Когда мы всплывали в одной из точек Средиземного моря, видели “энное” количество наших надводных кораблей, видели советский Военно-морской флаг, наших моряков. Во время плавания мы проводили очень интенсивную отработку по американским авианосцам, были случаи слежения, имеется и исторический факт, зафиксированный в вахтенном журнале.

В порту Неаполь ошвартовался американский авианосец. Штурман записал: “Определили место корабля по отдаче якоря на АБУ «Nimitz». Мы не входили в территориальные воды, но слежение вели. Это была боевая работа, мы тогда понимали, что стоим на передовых рубежах, и все силы отдавали службе»¹.

Наиболее часто в Средиземное море для несения боевой службы направлялись атомные подводные лодки проекта 670, вооруженные противокорабельным ракетным комплексом «Аметист». Они предназначались для борьбы с авианосцами и другими крупными кораблями противника. Благодаря обновальной и однотурбинной ГЭУ атомоходы проекта 670 имели значительно меньшую шумность, чем лодки проекта 675, что имело важное значение при действиях в районе, насыщенном силами ПЛО НАТО. Была еще одна существенная особенность: сравнительно небольшая дальность стрельбы ракетами «Аметист» требовала сближения с целью на расстояние 60—70 км. Вместе с тем малое подлетное время сверхзвуковых маловысотных ракет лишало противника возможности надежно защитить свои корабли от ударов из-под воды. А это, как считали специалисты, делало АПЛ проекта 670 грозной силой в условиях Средиземноморского театра, где главной их целью были крупные корабли 6-го флота США.

Эффективной демонстрацией боевых возможностей ракетносцев, которым на Западе дали кличку «Чарли», стали успешные ракетные стрельбы по мишени, произведенные в Средиземном море в мае 1972 г. АПЛ К-313 под командованием капитана 3 ранга С. Я. Згурского².

¹ См. Тайфун. 2000. № 2. С. 25.

² Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. М., 2001. С. 134, 135.

Повествуя о походах подводных атомных подводных лодок в Средиземное море, нельзя не вспомнить еще об одном событии, которое имело неординарное значение не только с военной, но и с политической точки зрения. Боевая служба советской АПЛ К-27 в Средиземном море ознаменовала начало присутствия в этом важном стратегическом морском регионе современных советских атомных подводных лодок. Несколько необычным был поход в Средиземное море другой атомной подводной лодки. В декабре 1968 г. К-181 проекта 627А под командованием капитана 2 ранга Н. В. Соколова, прибыв в Средиземное море, получила задание зайти в египетский порт Александрию, чтобы продемонстрировать дружеское расположение Советского Союза к народу ОАРЕ, открыто показать советский атомный подводный корабль, а также изучить возможности базирования и ремонта наших подводных лодок в этом порту в случае острой необходимости. По окончании дружественного визита советский атомный подводный корабль продолжил боевую службу в Средиземном море.

При прощании с экипажем К-181 советский посол в Египте заметил: «Вы сделали большое дело для укрепления отношений между СССР и ОАРЕ, для усиления позиций нашего военного флота в Средиземном море». В дальнейшем по дипломатическим каналам была достигнута договоренность и о других визитах советских боевых кораблей в порты дружественных нашей стране государств. Атомные подводные лодки посетили порты Сомали, Сирии, Кубы.

Противостояние флотов в условиях «холодной войны» требовало от советского народа больших материальных затрат и напряжения духовных сил по созданию новых, более совершенных надводных кораблей и атомных подводных лодок. Борьба за военно-стратегический паритет, проблема противодействия морским ракетно-ядерным силам НАТО побудили военно-морское руководство СССР разрабатывать теорию и принципы борьбы с АБУ и ПЛАРБами противника, к поиску более совершенных способов ведения боевых действий на море, отработке эффективных тактических приемов, совершенствованию взаимодействия разнородных сил флота в противолодочной борьбе. В связи с возрастанием роли подводных лодок в войне на море борьба с ними стала одной из главных задач сил и средств противостоявших флотов. Для этих целей западные страны стали выделять огромные суммы. Только на средства обнаружения советских подводных лодок государства НАТО к 80-м гг. израсходовали 13 млрд долларов.

Этой суммы хватило бы на создание еще одной подводно-ядерной системы «Полярис» — «Посейдон».

Атомоходы в Индийском океане

Мы рассказали читателю о боевой службе многоцелевых АПЛ подо льдами Арктики, в Атлантике, Тихом океане и лишь частично коснулись боевой службы в Индийском океане, когда поведали о переходе двух атомоходов с Северного на Тихоокеанский флот в 1974 г., осуществленном под руководством контр-адмирала Р. А. Голосова.

Зона Индийского океана не осталась без внимания руководства советским Военно-Морским Флотом. Здесь, начиная с 9 мая 1974 г., стала непрерывно нести боевую службу 8-я оперативная эскадра (ОПЭСК) под командованием контр-адмирала Н. Я. Ясаква. В составе эскадры числились эсминец «Влиятельный», подводная лодка Б-85, сторожевой корабль «СКР-36», тральщик «Тимофей Улянец», танкер «Ижора» и два морских буксира¹.

Во время событий, связанных с боевыми действиями на Ближнем Востоке, в зону Персидского залива решением главкома ВМФ были направлены атомные подводные лодки с Тихоокеанского и Северного флотов.

Североморская АПЛ К-481 проекта 671 3-й дивизии 1-й флотилии под командованием капитана 1 ранга А. Н. Шпортько была направлена в район Персидского залива в феврале 1980 г.

Как рассказывает командир АПЛ А. Н. Шпортько, в зоне Персидского залива он нес службу на К-38 еще ранее, в 1979 г. Тогда его экипаж был доставлен в Севастополь самолетом, а затем на корабле комплексного снабжения «Березина» перешел в Аденский залив, куда прибыла с боевой службы К-38. Здесь у первого экипажа наши подводники приняли лодку, провели планово-предупредительный ремонт и направились в Персидский залив. Главной задачей К-38 являлось слежение за АУГ, чтобы в случае необходимости немедленно применить оружие. В отдельные моменты в заливе находилось до 50 боевых кораблей ВМС США². Поход оказался на редкость удачным. В мероприятии участвовали две АПЛ СФ и одна ТОФ... На «Бере-

¹ См. Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 153—154.

² Тайфун. 2000. № 2. С. 24—25.

зине» размещались два экипажа, смена экипажей проводилась с некоторым сдвигом по времени.

Плавание заняло 6 месяцев. Благополучно вернулись в базу. Об итогах похода командиры кораблей отчитались у главкома ВМФ в его кабинете. Он высоко оценил работу подводников.

Атомные подводные лодки ТОФ и СФ были не единственными кораблями в этом регионе. В Индийском океане действовала 8-я ОПЭСК. В то время ею командовал контр-адмирал М. Н. Хронополо (впоследствии — командующий Черноморским флотом).

А. Н. Шпортько вспоминает и еще об одном походе в Индийский океан: «Второй раз в 1980 г. К-481, командиром которой я был, отправилась в Персидский залив самостоятельно, пройдя большое расстояние вокруг Африки. Мы спустились до Гибралтарского пролива, когда получили указание зайти в Анголу. Решение на заход принималось на самом высоком уровне. В качестве порта захода была определена Луанда. Здесь мы пробыли 15 суток...»¹ Завершив переход в район боевой службы, экипаж К-481 приступил к выполнению предписанных задач. Командир отмечает, что подводники, пребывая в тропической зоне Индийского океана, испытывали немалые трудности. Температура воздуха достигала 55°, воды — 40°. В энергетических отсеках температура доходила до 60—70°, в жилых — 45—50°. Кондиционеры работали на полную мощность, но техника не справлялась: холодильные машины начинали нормально работать только на глубине 60 м, где температура за бортом была 10—15°. Экипаж стойко переносил тяготы подводной службы. Личный состав на боевых постах действовал грамотно и уверенно.

Лодка успешно справилась с поставленными задачами. Командир считает: «Думаю, что К-481 действовала в Персидском заливе достаточно скрытно, и нас не обнаруживали, а если и обнаруживали, то не смогли правильно классифицировать. Слушаев преследования я также не наблюдал. Впоследствии разведданные также не подтвердили нарушение скрытности. Наши действия в Персидском заливе ограничивались слежением на дальность применения оружия (торпедного или ракетно-торпедного). Если бы в дальнейшем потребовалось решать более слож-

¹ Тайфун. 2000. № 2. С. 26.

ную задачу (на поражение), мы бы ее выполнили. У меня по этому поводу ни тогда, ни сейчас сомнений нет... Считаю, что наше присутствие в том районе соответствующим образом влияло на американцев. Их корабли-разведчики постоянно находились в районе действия наших кораблей... Здесь, в Индийском океане, было нормальное противостояние между флотами СССР и США — как в Средиземном море и в Атлантическом и других местах»¹.

Маневры «Океан»

Как было отмечено ранее, руководство США и НАТО уделило серьезное внимание совершенствованию системы гидроакустического наблюдения в районах проливов и узкостей для обнаружения советских подводных лодок, направляющихся на боевую службу в океан, и наведения на них противолодочных сил. В свою очередь, командование ВМФ СССР предпринимало ответные меры по обеспечению скрытного развертывания атомных подводных лодок. В этих целях на Северном и Тихоокеанском флотах систематически проводились специальные операции с использованием надводных кораблей и морской авиации, осуществлялся поиск новых маршрутов для скрытного развертывания АПЛ через районы, где затруднено действие противолодочных сил и наименее эффективна система противолодочного наблюдения. В целях отработки штабов и командования соединений по руководству силами в морских операциях, а также повышения морской выучки у личного состава на флотах проводились учения.

В 1965 г. на Северном флоте под руководством главнокомандующего ВМФ проведено оперативное учение «Печора» на тему: «Уничтожение ударных группировок флота противника в начальный период войны». В учении приняли участие 66 подводных лодок, в том числе 8 атомных. Учение проводилось в северо-восточной части Атлантического океана, Норвежском, Гренландском и Баренцевом морях. Силы действовали на удалении 2000 миль от своих баз.

С 18 июня по 7 июля 1965 г. группа атомных подводных лодок 1-й флотилии СФ (4 ПЛАРК проекта 675 и 4 АПЛ проекта

¹ Тайфун. 2000. № 2. С. 26.

627А) совершила поход на боевую службу в район Норвежского моря и Северной Атлантики с задачами поиска и разведки деятельности ракетных подводных лодок США и противолодочных сил НАТО. В ходе этого учения силами флота были обнаружены атомные ракетные подводные лодки США 4 раза, 2 раза — атомные торпедные АПЛ, 71 раз — надводные корабли и 587 раз — самолеты вероятного противника¹.

Важную роль в оперативной подготовке ВМФ и развитии теории боевой службы сыграли маневры «Океан», проведенные в апреле—мае 1970 г. По масштабам и районам действий маневры «Океан» превзошли все ранее проведенные учения. Готовилось максимальное количество сил для выхода в море. Впервые в истории отечественного Военно-Морского Флота все силы флотов должны были действовать по единому плану и замыслу на просторах Мирового океана и прилегающих к нему морях.

Флотам были поставлены задачи поиска и слежения за авианосцами и ракетными ПЛ противника в угрожаемый период. С началом боевых действий предстояло нанести удар по выявленным объектам противника.

В соответствии с замыслом и планом главкома ВМФ все четыре флота — Северный, Тихоокеанский, Балтийский и Черноморский — практически отрабатывали скрытое развертывание боеготовых сил с целью наращивания группировок боевой службы. В ходе этих масштабных маневров в удаленных районах океанов было развернуто более 80 подводных лодок, в том числе около двух десятков атомных, более 80 надводных кораблей, 45 вспомогательных судов, а также 20 полков авиации ВМФ². Центральным эпизодом на маневрах было проведение противолодочных поисковых операций одновременно на Северном и Тихоокеанском флотах.

Основные усилия Северного флота в ходе маневров «Океан» были направлены на поиск АУГ и особенно главных объектов — ракетных подводных лодок условного противника. Такая операция была успешно проведена силами флота, в том числе АПЛ и ДПЛ (всего участвовало 18 ПЛ), с 15 по 22 апреля в Северо-Восточной Атлантике и Норвежском море³.

¹ Северный флот. Мурманск. 1996. С. 257.

² Северный флот. Мурманск. 1996. С. 258.

³ Там же.

Маневры «Океан» стали важной вехой в дальнейшем совершенствовании боевой службы. Флоты приступили к систематическому проведению противолодочных поисковых операций с участием АПЛ, как в ходе последующих маневров («Океан-75» и др.), так и специальных.

После теоретической проработки в Военно-морской академии и на флотах основной формой использования сил флота, в рамках которой решалась задача по борьбе с ракетными подводными лодками, стали именно такие специальные операции, проводимые отдельно выделенными силами: многоцелевыми атомными и дизель-электрическими подводными лодками. Необходимость в этом диктовалась тем, что вероятный противник держал в море большую часть (до 70 %) своих ракетных подводных лодок.

Высшая форма боевой службы

Высшей формой боевой службы в конце 1970-х гг. стали специальные операции, проводимые командованием ВМФ, а нередко и флотами. Главным организатором и идеологом таких операций, как правило, был главнокомандующий Военно-Морским Флотом. По его распоряжению Главный штаб ВМФ совместно со штабами флотов тщательно готовили все документы, определяли состав необходимых сил, порядок развертывания группировок, их обеспечение, распоряжения по связи и все остальное, что необходимо предусмотреть при проведении операций.

Подобные операции позволяли штабам и политорганам отработать действия различных управлений и штабных постов, а личный состав кораблей и частей получал необходимый опыт действия в удаленных районах Мирового океана, в непосредственном соприкосновении с силами вероятного противника. Так, например, в апреле 1978 г. на Северном флоте была проведена поисковая операция с привлечением разнородных сил. В ней участвовало 4 атомных и 9 дизель-электрических подводных лодок, тяжелый авианесущий крейсер «Киев» с полком самолетов вертикального взлета и посадки на борту, 5 больших противолодочных и 2 разведывательных корабля, а также полк противолодочных самолетов Ту-142. За 6 суток эти силы обследовали огромную акваторию Северной Атлантики между Фарерскими и Азорскими островами и от Ирландии до Ньюфаундленда общей площадью 300 тыс. кв. миль. Поисковые силы зафиксиро-

вали 20 контактов с иностранными подводными лодками. За некоторыми из них установили слежение, которое продолжалось до двух суток.

В 1987 г. по указанию главкома ВМФ была проведена крупномасштабная операция группы атомных подводных лодок Северного флота по скрытному выводу в океан с последующим несением боевой службы.

Как рассказывает адмирал флота В. Н. Чернавин, идея подобной операции у него возникла еще в период службы на Севере в должности командующего флотилией. Тогда у многих офицеров штаба Северного флота вызвали большое сомнение заявления американского военно-морского руководства о том, что флот США и НАТО способен «запереть» советские подводные лодки в их базах и прилегающих акваториях, используя для этих целей противолодочные рубежи Шпицберген — Исландия — Норвегия. Однако уже тогда многие советские подводные лодки скрытно проходили эти рубежи и успешно выполняли задачи боевой службы.

Став главнокомандующим ВМФ, В. Н. Чернавин вернулся к идее проверить эффективность сил ПЛО США и НАТО. Замыслом операции, которую условно назвали «Атрина», предусматривалось одновременное развертывание однотипных многоцелевых атомных подводных лодок в Атлантическом океане при обеспечении надводными кораблями и морской авиацией. Маршруты лодок при проходе противолодочных рубежей, где активно действовали силы вероятного противника, были обычными. Предполагалось, что наши атомоходы могут быть обнаружены и, возможно, в дальнейшем будет организовано за ними слежение. С выходом в океан, по сигналу с командного пункта, подводные лодки «все вдруг» изменят курс, оторвутся от сил НАТО и направятся не в сторону Средиземного моря, куда часто ходили на боевую службу, а на запад, к побережью США, с целью выявить районы патрулирования ракетных подводных крейсеров США, а также вскрыть надводную и подводную обстановку в той части океана, которая плохо выявлялась другими средствами морской разведки¹.

Подготовкой сил руководил штаб и непосредственно командующий Северным флотом адмирал И. М. Капитанец. Учитывая,

¹ Три века Российского флота. СПб., 1996. Т. 3. С. 393.

что в проведении операции были задействованы разнородные силы — 2 надводных корабля, авиация флота и 5 атомных подводных лодок, на базе 1-й флотилии с командирами кораблей, подводных лодок и самолетов были организованы групповые упражнения, тактические летучки, на которых отрабатывалось взаимодействие сил и средств на различных этапах операции.

В целях обеспечения скрытности подготовки и сохранения в тайне целей и задач операции командование предусмотрело меры по возможно полному скрытию подготовки к ней, в том числе и дезинформационного характера. Даже командиры подводных лодок в полной мере не знали всех аспектов предстоящей задачи. Об истинном характере их действий в океане они узнали буквально за несколько часов до выхода из базы.

Экипажи атомоходов, как обычно, тщательно готовились к длительному плаванию. Все 5 единиц, решающих главную задачу, — однотипные многоцелевые подводные лодки 33-й дивизии 1-й флотилии атомных подводных лодок Северного флота: К-299 (командир — капитан 2 ранга М. И. Клюев), К-244 (командир — капитан 2 ранга В. И. Аликов), К-298 (командир — капитан 2 ранга Н. А. Попков), К-527 (командир — капитан 2 ранга Б. Ю. Муратов), К-524 (командир — капитан 2 ранга А. Ф. Смелков) — относились к одному проекту — 671РТМ. Почти весь личный состав имел опыт боевой службы, большинство подводников отличалось высоким уровнем профессиональной выучки¹.

Непосредственным руководителем операции при подготовке кораблей и в период их плавания был назначен командир 33-й дивизии контр-адмирал А. И. Шевченко — один из тех моряков-подводников атомного флота, которые имели немалый опыт боевых служб в различных районах Мирового океана, в том числе и подо льдами Арктики. Моряк, как говорится, от Бога.

¹ В. Н. Чернавин вспоминает: «Мой выбор пал на 33-ю дивизию атомных подводных лодок Северного флота, оснащенную к тому времени наиболее современными кораблями, укомплектованную опытными офицерами-подводниками... Это старейшее соединение атомоходов, чей герб — белый медведь, разламывающий в лапах вражескую субмарину, само готовило для себя и поставило на другие объединения и флоты командиров кораблей, закаленных в сложнейших условиях Арктики» (См.: Чернавин В. Н. Атомный подводный... М., 1997. С. 415—416).

Родился Анатолий Иванович Шевченко в феврале 1941 г. в Одессе, где каждый мальчуган мечтал о капитанском мостике и далеких океанских рейсах. Голубой мечтой Анатолия Шевченко было стать не просто капитаном, а капитаном самого высокого класса. Однако судьба распорядилась иначе. После средней школы — военная служба на эсминце «Бедовый» Черноморского флота. Затем Шевченко — курсант военно-морского училища, после окончания которого по личной просьбе был направлен служить на Северный флот. Выбор Севера не случаен. Еще будучи курсантом проходил стажировку в Заполярье. Суровый гранит сопок, напряженный ритм службы моряков-североморцев глубоко запал в душу курсанта-черноморца. Особенно запомнились встречи с подводниками атомного флота, грудь которых украшали золотые звезды Героев Советского Союза. Уже будучи в отставке вице-адмирал Анатолий Иванович Шевченко с теплотой и волнением говорит о дружеском напутствии, которое получили они, курсанты-стажеры Черноморского училища, от известного подводника Героя Советского Союза А. П. Михайловского, в то время командира дивизии атомных подводных лодок.

На Северном флоте А. И. Шевченко прошел путь от командира группы ракетной боевой части атомной подводной лодки до командира соединения, а затем и объединения самых современных подводных атомоходов. Став в 1974 г. командиром атомной подводной лодки, он совершил четыре похода на боевую службу. Его экипаж считался одним из лучших в дивизии, поэтому наиболее сложные задачи поручались именно ему. Этот флотский военачальник заслужил глубочайшее уважение у сослуживцев как подводник высокого класса, прошедший океанскими глубинами многие тысячи миль.

Особенно запомнился Анатолию Ивановичу сентябрь 1979 г. В то время Северный флот подвергся инспекторской проверке Министерства обороны СССР. Большая группа генералов и офицеров во главе с Маршалом Советского Союза К. С. Москаленко весьма требовательно и придирчиво проверяла состояние боевой готовности Северного флота. Маршал славился умением ставить инспектируемым хитрые задачи. Флотскому командованию он и поставил одну из них: «Пусть-ка одна из атомных подводных лодок пройдет подо льдами к Северному полюсу, в назначенное время всплывет и нанесет удар». Это было непростое

задание. Ранее ни одна подводная лодка такую задачу не выполняла. Однако экипаж А. И. Шевченко с ней справился блестяще. Свыше 30 государственных наград украсили тогда грудь подводников этого корабля.

Случались у Анатолия Ивановича и другие неординарные ситуации под многометровой толщей полярных льдов, рискованные уклонения от айсбергов, был многотрудный поход с экипажем К-524 в июне 1985 г. Тогда, будучи старшим на борту этой новейшей многоцелевой атомной подводной лодки, А. И. Шевченко оказал действенную помощь ее командиру В. В. Протопопову во время 56-суточного плавания в Канадско-Гренландском районе Северного Ледовитого океана.

Перед экипажем К-524 тогда была поставлена трудная, не-обычная задача: пройти подо льдом к Северному полюсу, затем через узкие мелководные проливы Робсон и Кеннеди, отделявшие Гренландию от островов Канадского архипелага Гранта и Гриннела, через пролив Смита из Арктики выйти в море Баффина и далее в Атлантику. Иными словами, исследовалась возможность развертывания подводных лодок Северного флота в Атлантику, минуя Фареро-Исландский противолодочный рубеж, насыщенный большим количеством сил и средств вероятного противника. Старший на борту командир 33-й дивизии капитан 1 ранга А. И. Шевченко и командир капитан 1 ранга К-524 В. В. Протопопов хорошо понимали важность этого похода и его чрезвычайную сложность.

Плавание проходило подо льдами в районах, где ранее не ходили советские подводники. Большая нагрузка легла на весь личный состав, особенно на командира, который в течение всего 56-суточного плавания не покидал центрального поста. В. В. Протопопов вспоминает: «Плывать в этом районе никому из наших подводников ранее не приходилось. Я и командир перехода А. И. Шевченко постоянно следили за показаниями приборов по глубине и докладами акустиков. В узком, довольно мелководном проливе просвет между грунтом и нижней кромкой льда все время сужался. Иногда казалось, что лодка влезет в эти тиски, как клин, и мы не сможем даже развернуться...

Вошли в море Баффина, здесь новая напасть — айсберги. Мы определяли их, работая гидролокатором в режиме миноискателя. Расходились с ними под водой по докладам гидроакустиков»¹.

¹ См.: Российская газета. 1996 г. 17 декабря.

В этот период офицерский состав главного командного пункта несколько часов находился в состоянии высшей готовности № 1, ибо кораблю, кроме того, приходилось подвсплывать на сеанс связи, искать полыньи и разводья, которые обеспечивали бы безопасное всплытие. Напряженно несли вахту акустики. Особое внимание уделялось обеспечению безопасности и скрытности. С этой целью проводились специальные мероприятия по выбору наименее шумных режимов работы отдельных механизмов вплоть до их полной остановки. Останавливались на короткое время вентиляторы и вспомогательные механизмы, выбиралась наиболее рациональная работа технических средств. С большим пристрастием командование корабля следило за соблюдением моряками культуры подводного быта: не хлопать переборочными дверями, крепить люки и горловины так, чтобы не допускать вибрации.

На старпома капитана 3 ранга С. Н. Усенко была возложена обязанность тщательно контролировать работу корабельного боевого расчета. От четких, слаженных действий всех членов экипажа, входивших в боевой расчет, зависело буквально все, ради чего совершалось плавание. Кроме командования корабля в боевой расчет входили: начальник РТС, три штурмана, шесть гидроакустиков, личный состав электронно-вычислительной группы, обслуживающий БИУС — боевую информационно-управляющую систему, рулевые-сигнальщики, боцман, командир группы радиоразведки, планшетист и другие специалисты. Под руководством старпома четыре раза в неделю проводились тренировки корабельного боевого расчета, на которые отводилось полтора часа. Это позволило добиться его четкой, слаженной работы. Как вспоминают участники этого беспримерного похода, немало хлопот доставляла постановка во льдах антенны «Параван». Малейшая оплошность, толчок, и тут же антенна могла оборваться. Но командир настолько четко управлял маневром подводной лодки, что каждый раз постановка антенны выполнялась безукоризненно. За все время плавания не случилось ни одной поломки, аварии или какой-либо другой неприятности в работе техники. С выходом в Атлантику подводники почувствовали некоторое облегчение. Ощущение тягостной тревоги, когда находились подо льдами, постепенно улеглось. Позади остался самый трудный участок маршрута.

Словно подарок Всевышнего для подводников было обнаружение крупной надводной цели. Когда совершили маневр на

сближение, выяснилось что это ударный авианосец «Америка». Он шел курсом в США. Сыграли боевую тревогу, вышли в торпедную атаку, безусловно, в учебную. «Разве могли мы упустить такую возможность?!» — с улыбкой рассказывал В. В. Протопопов. Журналисты потом обыграют этот эпизод, написав: «Мы атаковали “Америку” скрытно!..»

Подводники безупречно несли вахту. Экипажу запомнился лишь один неприятный случай. Он произошел по ошибке матроса-турбиниста Игната Ковти. Не имея достаточного опыта (матрос Ковтя впервые вышел на боевую службу), при выполнении манипуляции вместо подачи конденсата в питательную систему он перекачал три тонны воды в корабельный трюм. Инженер-механик капитан 2 ранга В. Андропов, вспоминая впоследствии об этом инциденте с улыбкой, считал его мелочью. И все-таки в таком походе это было расценено как ЧП. В целом экипаж с честью выполнил все задачи. За время похода К-524 почти два месяца — 54 суток — находилась подо льдами на глубине 150 м. Многие подводники были удостоены правительственных наград, а командиру капитану 1 ранга В. В. Протопопову присвоено звание Героя Советского Союза.

Имея большой опыт плавания и командования соединениями атомоходов, А. И. Шевченко стал своего рода генератором идей противолодочной борьбы. Он лично тщательно готовился к операции «Атрина», заражал своей энергией и энтузиазмом всех командиров атомоходов. Под его руководством дивизия стала чуть ли не общефлотским университетом. Именно здесь были выращены многие подводные асы-противолодочники.

За два года до «Атрины», в 1985 г., на Северном флоте уже была проведена операция под условным названием «Апорт» с задачами вскрыть районы патрулирования ракетносцев ВМС НАТО и выявить новые тактические приемы сил ПЛО вероятного противника. Разработку плана операции главком (им тогда уже был адмирал флота В. Н. Чернавин) и комфлота (адмирал И. М. Копитанец) поручили штабу 33-й дивизии, руководимой капитаном 1 ранга А. И. Шевченко, который возглавил и походный штаб. В конце мая четыре многоцелевые подводные лодки дивизии (К-299, К-324, К-502 проекта 671РТМ и К-488 проекта 671РТ) вышли из Западной Лицы, а К-147 проекта 671 — из Гремихи и направились в район операции — Карибское море. Их выход в океан не мог, казалось бы, остаться неза-

меченным для разведки и противолодочных сил ВМС США. Однако дальнейший поиск советских атомоходов не увенчался для американцев успехом. Им удалось обнаружить лишь К-488, и то уже по возвращении из района операции в Исландском секторе. Зато советским подводникам было о чем доложить командованию. К-324 имела три контакта с субмаринами США, причем общее время слежения за ними составило 28 часов. К-147 (командир — капитан 2 ранга В. В. Никитин) в течение шести суток вела слежение за американским подводным ракетоносцем. Наши подводники-противолодочники вскрыли два района патрулирования ракетоносцев США и два района действий их многоцелевых АПЛ¹.

Но обратимся к операции 1987 г. Получив распоряжение на подготовку операции, уяснив поставленную задачу, Шевченко понял, что замысел вышестоящего командования на проведение противолодочной операции несколько отличается от тех действий сил флота, которые проводились ранее. На первый взгляд, «Атрина» была похожа на операцию Северного флота, проведенную в мае 1985 г. В ней тогда тоже использовались разнородные силы: дизель-электрические и атомные подводные лодки, авиация флота, надводные корабли. Однако после глубокого изучения документов Анатолию Ивановичу стало понятно, что по количеству привлекаемых атомных подводных лодок и пространственному размаху предстоящая операция потребует еще более тщательной подготовки штаба дивизии и экипажей подводных лодок. Такую работу завершили в первых числах марта 1987 г.

Мартовской ночью из губы Западная Лица с небольшим временным интервалом одна за другой вышли пять подводных атомоходов, следуя далее традиционным маршрутом. Войдя в зону противолодочных рубежей США и НАТО, заметили оживление противолодочных сил. При всплытии под перископ обнаружили работу радиолокационных станций самолетов. Прослушивались также шумы сторожевых кораблей. Все это свидетельствовало, что одновременный выход пяти советских подводных крейсеров не остался незамеченным для морской разведки вероятного противника.

Подводные лодки одна за другой двигались на юг. Но вот в один из дней по команде с главного командного пункта все пять бое-

¹ Чернавин В. Н. Атомный подводный... М., 1997. С. 416, 417.

вых единиц сразу повернули на запад, превратившись в подвижную завесу, которая одновременно прослушивала широкую полосу океанской акватории, а это позволяло обнаружить все силы, развернутые на их пути.

Подводные лодки доносили о многих акустических контактах с АПЛ США и Великобритании. Все это, разумеется, не могло не беспокоить командование США. И оно в значительной мере активизировало действия противолодочных сил, увеличив их численность в районах, прилегающих к побережью.

В течение 8 суток наши лодки плавали и решали задачи в Саргассовом море, в районе Бермудского треугольника, неподалеку от британской военно-морской базы Гамильтон. Противолодочные силы США всячески старались противодействовать советским подводникам. Против них были брошены десятки патрульных самолетов базовой и палубной авиации. Затем вышли 6 американских атомных подводных лодок, 3 корабельные поисково-ударные группы надводных кораблей (одна из них с авианосцем «Инвинсибл»), 3 корабля дальней гидроакустической разведки, вылетели 3 эскадрильи самолетов ПЛО. Вскоре наши подводники почувствовали мощное давление противолодочных сил США и НАТО. Были такие ситуации, когда лодки не могли всплыть на сеанс связи или поднять шахту РКП¹ для пополнения запасов воздуха. Однако, несмотря на все это, они успешно уклонялись от сил противника и в конечном итоге выполнили задачи.

На обратном пути в зоне рубежей ПЛО американские и натовские противолодочные силы действовали не менее успешно. Но и здесь наши лодки умело маневрировали, уклонялись от контактов, широко использовали приборы гидроакустического противодействия (имитаторы шумов), меняли глубины и скорости. Вспоминая об этой операции, В. Н. Чернавин отмечает, что она дала советским подводникам хороший опыт действий в сложных условиях противолодочной борьбы. «Анализируя результаты операции “Атрина”, — пишет В. Н. Чернавин, — я еще раз подтвердил для себя однозначный вывод: сил для полного контроля над океаном в случае массового выхода атомных подводных лодок, как любят утверждать некоторые горе-эксперты, у американцев не хватает. Во всяком случае, у Пентагона нет никаких гарантий, что развернутые до начала боевых действий

¹ РКП — работа компрессора под водой.

советские атомные ракетоносцы будут обнаружены до нанесения ими ответного удара»¹.

Подобные противолодочные операции с привлечением разнородных сил проводились и на Тихоокеанском флоте. Они позволяли успешно противостоять военно-морским силам США в Тихом и Индийском океанах.

Оценивая рассматриваемый период жизни атомного подводного флота, можно, на наш взгляд, сделать вывод: в условиях «холодной войны» советский ВМФ, выполняя задачи боевой службы, активно противостоял военно-морским силам США и НАТО. Боевая служба стала основной формой применения сил Военно-Морского Флота в мирное время. Она обеспечивала не только боевую готовность сил флота, но и давала возможность экипажам атомных подводных лодок приобрести опыт плавания в различных климатических зонах Мирового океана. Она также позволила командованию и штабам отработать элементы современных морских операций, совершенствовать организацию и управление силами, находившимися далеко за пределами нашего отечества.

Масштабы боевой службы атомного подводного флота были в те времена весьма внушительны. Статистики подсчитали, что с 1967 по 1993 г. советские атомоходы выходили на боевую службу 2183 раза. Если учесть, что каждый поход длился 75 суток, то получится, что подводники провели под водой и в море за 26 лет 454 года². Разумеется, все это приводило к значительному расходу материальных средств.

Традиционно известно: содержать мощный флот — дорого обходится народу и под силу лишь могучему в экономическом отношении государству. Боевая служба создавала большое напряжение личному составу флота. Расходовался моторесурс, изнашивалась техника. Уставали морально и физически люди. Довольно много молодых командиров кораблей, офицеров-подводников списывалось на береговые должности по причине сердечно-сосудистых и других заболеваний, полученных травм, отравлений, избыточных доз радиации.

И все же на счету многих известных ныне командиров-подводников десятки боевых служб. Некоторые из них сопровож-

¹ Цит. по: Три века Российского флота. СПб., 1996. Т. 3. С. 394.

² Лебедько В. Г. Героизм и мужество подводников. Из неопубликованной работы.

дались нештатными ситуациями, борьбой за спасение экипажей в аварийной обстановке. Вместе с тем эти трудности формировали у подводников высочайшую стойкость, закаляли волю, побуждали непрестанно совершенствовать профессиональную подготовку, морскую выучку. Длительные походы на боевую службу способствовали повышению мастерства экипажей, их сплочиванию, что, безусловно, положительно влияло в целом на уровень боевой готовности наших подводных сил.

Противостояние как результат конфронтации двух социально-политических систем и его военная форма — «холодная война» остались в прошлом. Однако в планах военно-морского командования США и НАТО мало что изменилось. Американские атомные подводные лодки по-прежнему находятся у берегов России, нередко нарушая наши территориальные воды, заходят в полигоны боевой подготовки, где порой опасно, а нередко весьма безграмотно маневрируют, что приводит к столкновениям. Военные специалисты насчитали более двух десятков столкновений с подводными лодками ВМФ Советского Союза.

Столкновения под водой

Во время «холодной войны» конфронтация военно-морских флотов приводила к наращиванию морских сил, которые постоянно следили друг за другом, вели разведку, находясь в непосредственной близости, приводившей порой к столкновениям, которые нередко заканчивались весьма драматично.

Особую опасность представляли столкновения подводных лодок, которые, решая свои оперативные и тактические задачи, стремились как можно короче сблизиться друг с другом для получения наиболее полной информации о противнике.

Осуществляя разведку действий флотов в период оперативно-тактических учений, командованием различных стран широко использовались авиация и подводные лодки. Заметим, подводные лодки имели преимущество перед авиацией: они вели разведку скрытно, поэтому нередко нарушали нормы международного морского права — заходили в территориальные воды. Статистика свидетельствует, что с 1968 по 2000 г. произошло около 25 столкновений иностранных АПЛ (в основном американских) с советскими и российскими субмаринами в подводном положении, из них 12 — у наших берегов, на подходах к пун-

ктам базирования атомных подводных лодок на Северном (девять столкновений) и Тихоокеанском флотах (три столкновения). Как правило, инциденты случались в полигонах боевой подготовки, где подводные лодки отрабатывали задачи курса боевой подготовки. О некоторых столкновениях расскажут участники этих событий.

В Баренцевом море

Контр-адмирал в отставке Владимир Георгиевич Лебедько, прослуживший на флоте не один десяток лет, рассказывал авторам об одном из его жизненных эпизодов, произошедшем в период службы на атомных подводных лодках Северного флота.

Это случилось в ноябре 1969 г. Тогда, будучи капитаном 1 ранга, заместителем командира дивизии, он в качестве старшего вышел в море на атомной подводной лодке ракетноносце К-19. Ею командовал капитан 1 ранга В. А. Шабанов.

Ракетноносец отрабатывал курсовые задачи в полигонах боевой подготовки в Баренцевом море. Экипаж как всегда осуществлял различные варианты плавания, проводил общекорабельные учения по борьбе за живучесть, радиационной безопасности... В общем все, что требовалось по курсу боевой подготовки.

15 ноября в 7 часов 13 минут, когда атомоход находился на глубине 50—60 м, в носовой части раздался мощный удар. Лодка получила дифферент на нос и начала погружаться. Пришлось срочно продуть весь главный балласт, но дифферент стал нарастать на корму. Только когда увеличили ход, лодка выровнялась, и мы всплыли в надводное положение. Причина удара вызвала недоумение даже у опытных подводников. Акустики никаких шумов не обнаруживали, глубина в полигоне хорошо известна.

Осмотрелись по горизонту — в полигоне ни одного суденышка. Поняли, что столкнулись с какой-то подводной лодкой. Тогда, конечно, не знали, чья это лодка, известно было, что наших лодок в этом полигоне не должно быть. Значит, иностранка.

Только в 1975 г. из американской печати стало известно, что столкновение произошло с американской АПЛ «Гато». Она была специально направлена к берегам Кольского полуострова для разведки советских боевых кораблей и ведения визуального наблюдения за оперативной обстановкой вблизи советских военно-морских баз. Лодке, как сообщала печать, было разрешено

заходить в территориальные воды на 4 мили (ширина наших территориальных вод — 12 миль). Командиру «Гато» капитану Буркхарду в случае преследования его советскими кораблями было даже разрешено применять оружие. Обе лодки, получив повреждения, вернулись в свои базы.

Рассказывает бывший подводник-североморец капитан 1 ранга В. Т. Кулинченко. Вот как он описывает случившееся в 1968 г. столкновение К-131 с иностранной подводной лодкой:

«Наш атомный подводный ракетоносец К-131 выполнял контрольный выход в море перед автономным плаванием.

Около 19.00 я заступил на командирскую вахту. По команде необходимо было выполнить определенный маневр. Скорость нашей субмарины была уменьшена до 12 узлов. После очередного доклада акустиков, что горизонт чист, мы стали подниматься с глубины 120 м. Лодка уже приняла горизонтальное положение на глубине 80 м, когда произошел неожиданный удар снизу. Наша АПЛ вздыбилась буквально на 40°. Но, к счастью, повреждения оказались не очень серьезные, и мы попытались всплыть. Уже с мостика увидели силуэт уходящей иностранной субмарины. Доложили о столкновении в штаб флота. Но документально наблюдения подтвердить не могли — акустики ничего не слышали, ибо в этот момент у них светился весь экран, и определить направление иностранной подлодки было невозможно...

...С приходом в базу водолазы приступили к осмотру АПЛ, а потом ее поставили в док на ремонт. Оказалось, что в носовой части нашей подлодки — огромная рваная пробоина размером с грузовик. Во время ремонта со дна цистерны главного балласта моряки выгребли около сотни красных и зеленых осколков зеркальных стекол и 25-килограммовый кусок серебристого металла, как потом выяснилось, английского...

Эту дизельную подводную лодку с серебряно-цинковыми аккумуляторами нам показали на фотографии, сделанной в норвежском порту, чуть позже ребята из разведки. Англичане добрались до базы лишь на третьи сутки после столкновения. Так как наш киль смял ей рубку, подлодка не могла выйти на связь и сообщить о своем местонахождении. Но англичане тогда шума не подняли, молчат они об этой истории и сегодня»¹.

¹ См.: Военно-исторический архив. № 15. С. 11—12.

В 1981 г. у входа в Кольский залив столкнулись советская и американская атомные подводные лодки — К-211 проекта 667БДР с американской многоцелевой АПЛ класса «Стёрджен».

Американская субмарина рубкой ударила в кормовую часть нашего ракетноосца. После удара не всплыла, а под водой направилась в английскую ВМБ Холи-Лох для ремонта. Наш атомоход прибыл в базу, где с ним разбиралась авторитетная комиссия. Рассматривая этот инцидент, выяснилось, что американская многоцелевая лодка следила за нашим ракетноосцем, находясь на кормовых корсовых углах, оставаясь в акустической тени ракетноосца. Когда наш ПЛАРБ изменил курс, американец потерял с ним контакт и вслепую врезался своей рубкой ему в корму.

При осмотре ракетноосца в доке были обнаружены две пробоины в кормовых цистернах главного балласта, повреждение лопастей правого винта и горизонтального стабилизатора. В поврежденных цистернах главного балласта обнаружены куски от рубки американской АПЛ и масса осколков, по которым эксперты комиссии определили класс американской лодки, что впоследствии подтвердили наши разведчики.

Еще один пример столкновения подводных атомоходов на Северном флоте в марте 1993 г.

Подводный стратегический ракетноосец «Борисоглебск» обрабатывал задачи боевой подготовки в полигоне Баренцева моря.

Дойдя до северной кромки назначенного ему полигона, «Борисоглебск» лег на обратный курс, имея скорость 4 узла. Примерно через 25 минут на корабле ощутили сильный внешний удар, затем скрежет, и лишь после этого гидроакустики доложили об обнаружении шумов иностранной АПЛ, которая увеличила ход до 23 узлов, чтобы оторваться от нашей субмарины. В ходе расследования было установлено, что АПЛ США «Грейлинг» следила за «Борисоглебском», находясь на его курсовых углах 155—165 градусов левого борта на дистанции около 60—70 кабельтовых (11—13 км). После изменения курса нашей АПЛ «Грейлинг» потеряла ее и для восстановления гидроакустического контакта устремилась в точку его потери на скорости 8—10 узлов (15—18,5 км/ч).

Однако существует такой гидроакустический феномен (и опытные подводники о нем знают): в секторе 30—40 градусов носовых курсовых углов работа основных шумоизлучающих меха-

низмов АПЛ (винты, турбины, циркуляционные насосы, автономные турбогенераторы) экранируется корпусом корабля, и образуется некая гидроакустическая воронка. Шумовая диаграмма лодки имеет при виде сверху форму летящей белки-летяги. Поэтому, сближаясь на встречных или почти встречных курсах, подводные лодки обнаруживают друг друга на очень малых расстояниях. Гидроакустики «Грейлинга» обнаружили нашу лодку в режиме шумопеленгования (а это на подводных лодках всех стран основной режим наблюдения, обеспечивающий главное тактическое преимущество подводных сил — их скрытность) на расстоянии около одного километра (6—8 кабельтовых). Пока при скорости относительного сближения 2 кабельтова в минуту их БИП оценивал условия расхождения, командир корабля по постоянству пеленга уже понял, что столкновение неизбежно. Однако его попытки изменить курс и начать всплытие ввиду большой инерционности лодки были безуспешными и столкновения не предотвратили. Но удар пришелся в палубу носовой надстройки, и «Борисоглебск» отделался легкими повреждениями. Если бы при таком «слепом» сближении удар был нанесен на 30—40 м ближе к корме, в район ракетных шахт, где находились баллистические ракеты, то последствия могли быть самыми непредсказуемыми¹.

Как было сказано выше, всего столкновений в районе базирования Северного флота с 1968 по март 1993 г. было 8. На Тихоокеанском флоте их было 3. Об одном из них пойдет речь далее.

У берегов Камчатки

Рассказывает капитан 1 ранга в отставке Борис Суменович Багдарасян:

«Это случилось в 1970 г. Благодатным июньским днем, какие у нас на Камчатке бывают нечасто, наша атомная подводная лодка-ракетоносец проекта 675 К-108 вышла на отработку курсовых задач в полигоне боевой подготовки. Настроение у меня было приподнятое. Буквально перед самым выходом узнал, что зачислен в Военно-морскую академию и после возвращения с моря должен отправиться в Ленинград. Мысли об этом прекрасном городе с его театрами, концертными залами, музеями, а

¹ См.: Независимое военное обозрение. 2000 г. № 34.

также о спокойной, размеренной жизни, учебе в академии грели душу. Позади несколько боевых служб с их большим нервным напряжением и тревогами. Зеркальная гладь океана, в которой отражалось яркое солнце, синь голубого неба, лениво парящие в небе чайки — все это было созвучно с радужными мыслями.

Наблюдая, как от тупого форштевня атомохода, лоснясь, расходятся гладкие волны, я мысленно вернулся к тем походам на боевую службу, которые остались в прошлом, но мне принесли добрую славу хорошего опытного командира, как недавно характеризовал командир соединения контр-адмирал Я. И. Криворучко, объявляя мне о зачислении в академию.

Подводная лодка К-108 направлялась в полигон для выполнения курсовой задачи № 2. Для нашего экипажа отрабатывать “двойку” — дело привычное. Ее экипаж выполнял не раз. Она предусматривает погружение, всплытие, маневрирование на различных скоростях и глубинах, проведение нескольких корабельных учений по борьбе за живучесть, отработку командного пункта по выходу в ракетную и торпедную атаки и еще многое из того, что должен выполнять ракетный подводный крейсер в одиночном плавании».

Рассказывая авторам о событиях 1970 г., капитан 1 ранга запаса Б. С. Багдарсян особо подчеркнул: «Прошло более четверти века, а я до сих пор помню тот выход в море и подводный удар, который чуть не стал роковым для нашего экипажа.

В ночь с 23 на 24 июня 1970 г. атомоход маневрировал в подводном положении, периодически меняя курсы, чтобы прослушивать кормовые курсовые углы, проверяя нет ли “хвоста”¹. 23 июня экипаж напряженно трудился, выполняя различные вводные, предусмотренные планом отработки задачи № 2. Я в основном был удовлетворен действиями экипажа — сказывался опыт нескольких дальних походов на боевую службу.

В соответствии с распоряжением по связи в 5.40 утра 24 июня всплыли под перископ. “Горизонт чист”, — доложил акустик, да я и сам в перископ не видел целей. Никаких радиограмм в наш адрес не поступало. Снова погрузились на глубину 40 м и начали поворот на 90 градусов.

¹ Акустические станции не могли обеспечить атомоходы надежной информацией о наличии подводной цели на кормовых курсовых углах: мешала работа собственных винтов.

Но тут поступил доклад акустика: “Слышу шум подводной цели”, которую он классифицировал как имитатор подводной лодки. Имитатор, — пояснил Багдарасян, — это небольшой самодвижущийся снаряд, вроде маленькой торпеды, который используется и у нас и у американцев для создания иллюзии цели. Пеленг на цель быстро менялся на нос, скорость ее, как определил оператор, составляла 12 узлов. Через четыре минуты она перестала прослушиваться. Мы поняли, что цель попала в зону акустической тени. В 5.44 страшный удар потряс ракетоносец».

Дойдя до этого момента, Борис Суменович сделал паузу, закурил. Видно, нелегко ему было возвращаться к той трагической ситуации. Затем продолжил: «Лодка тут же “клюнула” носом и начала проваливаться на глубину. Сработала аварийная защита обоих реакторов. Автоматически “сели” на батарею. Хода нет. Лодка продолжает погружаться, несмотря на энергичное продувание носовой группы цистерн. А под килем — более двух тысяч метров! Дал команду “Осмотреться в отсеках!” В ответ — молчание. Понял: мои ребята в шоке. По связи их крепко выругал. Помогло, — грустно улыбнулся Багдарасян. — Доклады стали поступать без задержек: “Отсек осмотрен, замечаний нет”. Это в какой-то степени утешило. Но глубиномер и пузырек дифферентометра показывали, что лодка продолжает погружаться с дифферентом на нос.

В это время акустик доложил: “Слышу шум стравливаемого воздуха”. Значит, лодка, которая нас ударила, либо тонет, либо всплывает. Наш дифферент достиг 30 градусов на нос. Командир БЧ-5 Володя Дыбский, подтягиваясь на руках, манипулирует у станции погружения-всплытия. На нервной почве у него отнялись ноги. Я уже хотел дать команду “Реверс” — задний ход, но подумал, что это будет моя последняя команда. При таком дифференте механизм ШПМ (шинно-пневматическая муфта) двигателя не срабатывает. А сам неотрывно слежу за глубиномером. На глубине 70 м стрелка остановилась, задрожала и быстро пошла в обратную сторону. Мы стали всплывать и вскоре пробкой выскочили на поверхность моря...»

Багдарасян замолчал, снова закурил и, попыхивая сигаретой, продолжил: «Все, о чем я так долго рассказываю, продолжалось всего 3—5 минут, но мне они показались вечностью. Всплыли, отдраил я рубочный люк, выбрался на мостик. А кругом —

благодать. Солнышко светит, океан как зеркало. Штиль. Кругом никого и ничего. Тут только меня охватила нервная дрожь. Вибрируют ноги, руки... Я старался их унять, да не тут-то было. Отвернулся от стоящего на мостике вахтенного офицера, сигнальщика. Не дай бог увидят дрожащего командира! Тут же им приказываю: “Усилить наблюдение, не видно ли каких-либо признаков аварийной или погибшей лодки”. Мысль о возможной гибели виновника нашего столкновения обожгла. Подумал: “Погиб, бедняга!” Кто бы он ни был, свой или чужой, в прочном корпусе люди! На душе тяжело.

Донес о случившемся на берег. В это время акустик доложил: “Слышу шум турбин подводной лодки. Пеленг 160”. На душе полегчало: значит, жива субмарина, идет курсом на юго-восток, к Японии.

Пора и нам домой. Командую по “Каштану”: “Оба малый вперед!” Ан не тут-то было. “Оба” — не получается. Правую линию вала заклинило. Работает только левая. Так на “одной ноге” и пришли в базу. А там переполох: кто-то пустил слух, что нас потопили. Жены в обмороке, начальство в трансе...

После, когда в доке осмотрели пробойну, погнутую линию вала и поврежденную часть легкого корпуса в корме, поняли, что легко отделались. Случись удар ближе к центру нашей лодки, мне бы не пришлось рассказывать вам сегодня о своей командирской судьбе», — завершил свои воспоминания Борис Суменович. Потом, немного оживившись, улыбаясь, продолжил: «Конечно, в академию я не попал, получил взыскания по служебной и партийной линии, но их вскоре сняли. Лодку мы отремонтировали и через короткое время пошли на боевую службу. Хотелось бы заметить, что отношение личного состава ко мне как к командиру стало каким-то особенным, доверительным. Готовясь после этих событий на боевую службу, я решил дать возможность своим морякам самим определить — идти ли снова под моим командованием в море. И объявил: кто не хочет или не может участвовать в новом походе, пусть скажет — отпущу и в обиде не буду. Только один мичман попросил остаться на берегу, и то причина у него была уважительная: двое детей и большая жена, а родных и знакомых у него не имелось. На душе стало тепло и спокойно, командирское самолюбие не было уязвлено.

Долгие годы впоследствии меня не оставляла мысль: кто же тогда нам встретился под водой, какова судьба нашего “обид-

чика”? По данным флотской разведки, в Японии ремонтировалась какая-то американская атомная подводная лодка. Мы также знали, что атомные противолодочные лодки США ведут слежение и разведку за нашими кораблями и, прежде всего, за подводными ракетоносцами. Часто бывают в районах полигонов и даже заходят в советские территориальные воды. Однако столкновение с американской субмариной относилось к числу предположений. И вдруг сравнительно недавно я снова вынужден был вспомнить о событиях двадцатилетней давности. В январе 1991 г. в американской газете “Чикаго Трибюн” появилась статья, в которой бывшие члены экипажа атомной лодки “Тотог”¹ рассказывали о своем плавании в июне 1970 г. у берегов Камчатки и слежении за советским подводным ракетоносцем типа “Эхо-2”². В ходе маневрирования ”Тотог” столкнулся под водой с советским ракетоносцем. После столкновения акустики слышали звук, согласно которому заключили, что советская лодка затонула. Их догадки подтвердило управление военно-морской разведки США.

Международная экологическая организация поспешила внести “гибель” советской атомной лодки в реестр тайных ядерных катастроф. Впрочем, у этой организации имелись основания для беспокойства. На борту нашей подводной лодки находились не только атомные реакторы, но и ядерное оружие. В случае ее действительной гибели опасность радиоактивного заражения части акватории Тихого океана стала бы реальностью. К счастью, не только нашему, но и всех жителей тихоокеанского региона, этого не случилось.

Поэтому я не удивился, когда со мной связался по телефону контр-адмирал В. А. Алексин и пригласил на встречу с американцем Д. Хэндлером, прилетевшим по делам организации “Гринпис”. После нашей беседы Хэндлер понял ошибочность мнений своих соотечественников. Живой командир советского ракетоносца был самым убедительным аргументом: лодка после столкновения не погибла.

Тогда я узнал, что американская подводная лодка тоже сильно покалечилась. У нее были снесены ограждение рубки, выдвижные устройства, помята кормовая часть. Она долго ремон-

¹ В переводе «губан» — рыба семейства окуневых.

² Натовская классификация советских АПЛ проекта 675.

тировалась в Японии. Сильную моральную травму, видимо, получили командир и экипаж. В беседе с американцем я узнал, что командир “Тотога” умер в 1992 г. от инфаркта. Его, честно говоря, мне было жаль. Хотелось его пригласить в Москву. Посидели бы, выпили по рюмке. Обсудили бы, как избежать подобных столкновений. У нас, подводников, одна судьба — море. Оно роднит моряков разных стран и народов».

Мы рассказали лишь о тех случаях столкновения под водой, которые неоспоримы и доказаны с двух сторон.

Сложность столкновения под водой заключается в том, что их доказать и определить иностранную принадлежность довольно трудно, особенно если обе стороны, сохраняя военную тайну, не дают правдивой информации.

До сих пор американская сторона отрицает участие подводной лодки США в столкновении как основную первопричину гибели советской АПЛ К-219 в 1986 г. Тогда, как известно, сразу после этого события состоялся телефонный разговор между М. Горбачевым и Р. Рейганом, после чего все разговоры о вине американцев были прекращены. Но американская лодка, получив серьезные повреждения в ноябре, стала в ремонт и долго восстанавливала боевую готовность.

В 1993 г. после столкновения североморской лодки К-276 (ныне носит имя «Кострома») с американской «Батон-Руж» российская сторона подготовила проект документа, который назывался так: «Соглашение между правительствами Российской Федерации и США о предотвращении инцидентов с подводными лодками в подводном положении за пределами территориальных вод». Однако американская сторона пока еще не приняла это предложение, хотя, как утверждают военные моряки США, они в принципе не возражают принять такое соглашение. Тем более что принятое в 1972 г. «Соглашение между РФ и США о предотвращении инцидентов между кораблями и самолетами в море и воздушном пространстве над ним» привело к тому, что число столкновений надводных кораблей значительно уменьшилось. К этому соглашению присоединились еще 12 стран.

Трагедия в Баренцевом море

Тактическое учение Северного флота, в которое планировалось привлечь большое число сил, началось 10—11 августа 2000 г.

В субботний день 12 августа заканчивались общештатские учения, в которых участвовал почти весь корабельный состав Северного флота. Управлял силами командующий флотом адмирал В. А. Попов. Его командный пункт находился на отечественном новейшем атомном ракетном крейсере «Петр Великий».

Проводимое учение стало своего рода экзаменом на готовность к предстоящему большому походу сил флота в Средиземное море. В ходе учения планировалось провести государственные испытания нового зенитно-ракетного комплекса «Форт» на «Петре Великом», а также состязательные ракетные стрельбы по морской цели. Ракетная стрельба по воздушной цели выполнялась кораблями эскадры. Кроме того, в ходе учения отрабатывались задачи ПЛО и ПВО.

В 11 часов 37 минут отряд боевых кораблей в составе ТАКР «Петр Великий», БПК «Адмирал Чабаненко», БПК «Адмирал Харламов» вошли в район торпедных стрельб подводных лодок. В это время на надводных кораблях было усилено противолодочное наблюдение: «Курск» мог «атаковать» в любой момент. Однако в 14 часов 12 минут ОБК вышел из полигона. Торпедная атака не состоялась. «Курск» не «атаковал» и не вышел на связь. Море хранило молчание. Связи с атомоходом не было...

Атомный подводный ракетный крейсер (АПРК) «Курск» проекта 949А («Антей»), построенный на верфях северодвинского завода, стал воплощением лучших отечественных конструкторских разработок в области кораблестроения, техники и вооружения. Еще на заводе имевший тактический номер К-141 атомоход директивой главкома ВМФ России в 1993 г. получил наименование «Курск» в честь города и подвига советского народа на Курской дуге в годы Великой Отечественной войны.

Атомоходы этого проекта предназначены для нанесения ракетных ударов по корабельным группировкам и береговым целям. Вооружены ракетным комплексом «Гранит», имеющим 24 пусковые установки контейнерного типа вне прочного корпуса и 6 торпедных аппаратов.

Сверхзвуковые крылатые ракеты «Гранит» П-700 компактно размещены побортно. Целеуказание на ракетную стрельбу атомоход получает со спутника. Ракеты могут выстреливаться как поодиночно, так и залпом. Создание плотной группировки ракет в залпе облегчает преодоление средств ПРО противника.

В процессе полета ракет осуществляется оптимальное распределение между ними целей внутри ордера. Сверхзвуковая скорость и сложная траектория полета, высокая помехозащищенность радиоэлектронных средств обеспечивает «Граниту» при стрельбе полным залпом относительно высокую вероятность преодоления системы ПВО и ПРО авианосного соединения и его поражения.

Торпедное вооружение: 6 торпедных аппаратов, расположенных в носу, из них четыре 533-мм торпедных аппарата и два — 650-мм.

Автоматизированный торпедный комплекс позволяет применять торпеды, а также ракетоторпеды на всех глубинах погружения.

В общем по вооружению ракетоносцы проекта 949А — это грозная сила, и их появление в составе ВМФ России вызвало серьезную озабоченность военно-морских специалистов за океаном, считавших свои авианосцы чуть ли не самыми неуязвимыми кораблями в мире.

Безусловно, ракетоносец этого проекта представляет собой огромный подводный корабль — его водоизмещение под водой почти 24 тыс. т, это сравнимо с линейным кораблем «Севастополь» или «Марат» постройки до Первой мировой войны. Его длина свыше 150 м, ширина около 20 м. Имея такие огромные размеры, атомоход развивает скорость под водой 32 узла. Может погружаться на глубину до 600 м.

За годы эксплуатации эти ракетоносцы неоднократно демонстрировали не только свои высокие боевые качества, но и очень большую надежность, которая определяется резервированием всех основных механизмов. Большие запасы воздуха обеспечивают кораблю всплытие с рабочей глубины, кроме того, атомоход этого проекта при необходимости может ложиться на грунт.

25 января 1995 г. на АПРК «Курск» поднят Военно-морской флаг, а через пять дней атомоход прибыл в свою базу — Видяево.

В 1996 г. на командирском мостике «Курска» у штурвала стал капитан 1 ранга Геннадий Петрович Лячин. Под его командованием «Курск» получил звание одного из лучших кораблей Северного флота.

Высшей точкой в недлинной биографии «Курска» стал боевой поход в Средиземное море. Перед ним «Курск» выполнил

ракетную стрельбу на приз главкома ВМФ. Эта стрельба была выполнена с оценкой «отлично», и экипаж завоевал этот почетный трофей, который высоко ценится в Военно-морском флоте.

Итак, в 1999 г. «Курск» появился в Средиземном море.

Рассказывал командующий Северным флотом адмирал В. А. Попов: «Поход “Курска” был осуществлен по моему замыслу, управлял им тоже я. Командиру “Курска” удалось полностью реализовать мой замысел. Корабль скрытно прорвался в Средиземное море через Гибралтар. Это был не прорыв, а песня! Да и затем действия были в высшей степени грамотными, были отработаны вопросы применения оружия и осуществлено слежение за американской АУГ. За этот поход я представил командира “Курска” к званию Героя России, а экипаж — к орденам и медалям. У нас есть разные Герои, но самая, на мой взгляд, большая заслуга — это получить “Золотую Звезду” за чисто военное, командирское искусство, за оперативно-тактические дела»¹.

Поход продолжался более 75 суток. В экипаже царила здоровая морально-психологическая обстановка, которая способствовала созданию подлинно делового настроения, обеспечивающего высокую эффективность выполнения поставленной задачи.

В один из октябрьских дней, который не по-заполярному был ярким, солнечным, «Курск» вошел в родную базу. На причале экипаж уже ждали... Наконец подана сходня, на причал спустился командир Геннадий Лячин и доложил начальнику штаба Северного флота Герою России вице-адмиралу Михаилу Моцаку:

— Подводный крейсер из далекого похода прибыл. Задачи боевой службы выполнены. Материальная часть в строю, личный состав здоров. После пополнения запасов готовы к выходу в море...

Поход был настолько интересен и поучителен, что командира пригласил главком ВМФ на беседу, а вскоре капитан 1 ранга Г. Лячин докладывал об успехах своего экипажа самому Президенту России.

По итогам боевой подготовки за 1999 г. АПРК «Курск» признан лучшей подводной лодкой Северного флота. Экипаж завоевал Кубок губернатора Мурманской области. Практически каж-

¹ Шигин В. АПРК «Курск». Послесловие к трагедии. М., 2002. С. 21.

дый второй член экипажа был представлен к награждению орденами и медалями, а командир, как было сказано выше, — к званию Героя России.

В августе 2000 г. «Курск» вновь вышел в море. Он принял участие в сбор-походе кораблей Северного флота, который должен был стать последней практической тренировкой разнородных сил флота перед дальним походом в Средиземное море.

В субботу 12 августа силы Северного флота были развернуты в морских полигонах. Североморцы выполняли упражнения заключительного этапа учений. В 8.00 утра атомный подводный ракетный крейсер «Курск» занял назначенный район для торпедной стрельбы, о чем доложил на командный пункт флота. Далее в период с 11.30 до 14.30 «Курск» должен был выполнить торпедную атаку по отряду боевых кораблей с применением практических торпед. Но в назначенное время с кораблей отряда торпедных атак не обнаружили. На командном пункте доклада по УКВ о результатах выполнения учебного боевого упражнения не получили.

В 14.50 корабли и вертолеты из состава ОБК по приказанию КП флота осмотрели район возможного нахождения и всплытия АПРК «Курск».

В 17.00 с «Курска» не поступило на КП СФ планового донесения. Час спустя дежурная смена командного пункта флота, согласно инструкции, объявила «Боевую тревогу» дежурным силам флота. К полуночи 12 августа на основе анализа визуального и технического обследования морского района, зоны освещения обстановки береговой системы наблюдения маршрутов возможного нахождения «Курска» и в связи с отсутствием очередного планового донесения от подводников на КП СФ командующий флотом адмирал Попов объявил: «АПРК “Курск” считать аварийным».

Вскоре стало известно, что на флоте случилась страшная трагедия — на новейшем атомном ракетном крейсере «Курск» погибло 118 человек, из них 49 офицеров, 41 человек — мичманов и главных старшин, старшин и матросов срочной службы — 27 человек и один гражданский специалист, прикомандированный с завода «Дагдизель».

Вся страна скорбела, потрясенная столь горестным известием! Погибли моряки, уроженцы не только двадцати трех рос-

сийских областей, но и стран СНГ: Азербайджана, Белоруссии, Украины и Узбекистана.

Российские средства массовой информации уделяли большое внимание трагедии, произошедшей в Баренцевом море. Высказывалось много различных версий, причин, приведших к столь печальному концу одного из самых лучших подводных кораблей отечественного Военно-морского флота.

Отрабатывались различные версии, начиная от ошибок кого-то из членов экипажа до подрыва на застарелой мине периода Второй мировой войны. Правительственная комиссия рассматривала около 15 версий, пока не вынесла окончательного вердикта: «Катастрофа произошла вследствие взрыва торпеды внутри торпедного аппарата и дальнейшего развития взрывного процесса в боевых зарядных отделениях торпед»¹.

Так звучат окончательные выводы двухлетней работы комиссии. Эти выводы породили ряд недоуменных вопросов у военных специалистов, и прежде всего: почему сотни и тысячи торпедных стрельб, проведенные флотами, не имели каких-то неисправностей в этих торпедах? А здесь что-то явилось первопричиной для соединения окислителя с горючим? Напрашивается мысль, что было сильное механическое воздействие на торпеду извне. Такое воздействие (удар по носовой части «Курска») могло произойти в результате столкновения АПРК с иностранной подводной лодкой. Правительственная комиссия, исследующая трагические события в Баренцевом море, не утверждает, что первопричиной было столкновение с «Курском» иностранной ПЛ, ведущей разведку! Это верно! Но нам кажется, что читатель согласится со следующими аргументами.

Во-первых, сама логика деятельности разведывательных подводных лодок — слежение за подводными ракетносцами — предполагает стремление разведчиков получить как можно более подробную информацию (которая хорошо оплачивается на Западе), что нередко ведет к опасной близости и столкновению, о которых сказано выше.

Во-вторых, хорошо зная технические характеристики данного проекта подводного ракетносца, его вооружения, состояние технических средств (корабль всего 5 лет в строю флота, совершил несколько боевых служб), авторы версии столкнове-

¹ Известия. 2002. 12 августа.

ния считают, что на данном ракетоносце не могло быть такой аварии или неисправности матчасти, которые могли бы привести к столь тягостным последствиям.

В-третьих, несмотря на довольно лукавый довод оппонентов, что нет «виновницы», которая сама бы пострадала, и заявления руководителей НАТО и ВМС США о непричастности их подводных лодок к трагедии с «Курском», факты упрямо говорят обратное. Прежде всего, было сообщение в печати об американской подводной лодке, прибывшей в норвежскую ВМБ Хокансверн через 6 суток — 19 августа, имевшую значительные повреждения в носовой части, которые были зафиксированы средствами оптико-электронной разведки. Здесь лодку ремонтировали 8 суток. Затем она ушла в британский порт Саутгемптон, где стала в закрытый док. Кроме того, как свидетельствуют годы конфронтации, когда имели место столкновения советских и натовских подводных лодок, никогда ни американская, ни другая натовская сторона не признавались о подобных случаях. А их было, как рассказано выше, более 20.

Страшная трагедия, произошедшая с «Курском», те огромные разрушения, которые причинил объемный взрыв, поразивший чуть ли не треть ракетоносца, произвели потрясающее впечатление не только на военных моряков, но и на многих россиян и зарубежных друзей.

Причиной гибели корабля, безусловно, является взрыв торпедного боезапаса. Факт этот очевиден. Однако, как считают многие профессионалы, первопричиной взрыва торпеды, имеющей много степеней защиты, должно быть чрезвычайно мощное и резкое внешнее воздействие, а таковым мог быть подводный таран. Поэтому нельзя полностью и безоговорочно отвергать мнение специалистов что, с определенной долей уверенности можно предположить: «Курск» стал жертвой тарана иностранной подводной лодки. О том, что две американские и одна английская подводные лодки находились в районе учения и вели разведывательные действия, официально было подтверждено соответствующими ведомствами США и Великобритании. А как ведется разведка подводными лодками, их приемы и способы хорошо известны не только военным морякам.

Нам представляется, что давно настало время принять соответствующую договоренность между государствами, обладающими подводным флотом, и заключить соглашение о мерах,

предупреждающих возможные столкновения подводных кораблей, находящихся в глубинах океана и решающих различные задачи.

Ведь есть же соглашение между правительствами СССР (РФ) и США о предотвращении инцидентов между кораблями и самолетами в открытом море и воздушном пространстве над ним. После подписания этого документа в 1972 г. значительно уменьшилось число опасных маневрирований военных кораблей СССР (России) и США. Вот уже 28 лет это соглашение действует, и по их примеру с 1986 г. еще 12 стран подписали подобное соглашение с Россией. Однако подобного документа по подводным лодкам до сих пор нет. В то же время всем известно, что военно-морские флоты различных государств, в том числе США, стран НАТО и Российский, в мирное время широко используют подводные лодки в интересах предупреждения внезапного нападения, ведения разведки сил вероятного противника и слежения за их боеготовыми группировками.

Противостояние Советского Союза и Соединенных Штатов Америки — двух великих держав, возглавляющих два лагеря, как известно, явилось результатом сложившейся расстановки международных военно-политических сил после Второй мировой войны. Несомненно, конфронтация, гонка вооружений и угроза новой войны, более жесткой и страшной, дорого обошлись народам многих стран, вынужденных заботиться о своей безопасности. На вооружение армий и флотов расходовались огромные материальные средства. От личного состава Вооруженных сил потребовалось большое напряжение физических и духовных сил. Боевая учеба и служба в океане, к сожалению, не обходились без потерь и жертв.

Военные моряки-подводники Отечественного ВМФ беззаветно служили и служат своей Родине и внесли большой вклад в святое дело укрепления мира и безопасности страны.

ПОДВОДНИК – ПРОФЕССИЯ ГЕРОИЧЕСКАЯ



В популярном отечественном кинофильме «Офицеры» один из героев с гордостью говорит: «Есть такая профессия — Родину защищать». Очевидно, эта профессия была, есть и будет нужной, пока существуют наше государство, его армия и флот.

Среди военных профессий, призванных обеспечивать безопасность и интересы Отечества, самой специфической и, пожалуй, самой нелегкой и опасной является профессия моряка-подводника.

Особенность подводной службы заключается в том, что даже в условиях мирного времени моряк-подводник постоянно находится в напряжении. Малейший промах любого члена экипажа, например, в момент погружения лодки в воду, может поставить весь корабль в критическое положение. Писатель-маринист Николай Черкашин, служивший на подводных лодках, очень правильно подметил: «Подводник — это не просто профессия, ставшая образом жизни, это еще и, быть может, прежде всего характер, то есть склад души и способ мышления...»¹

Высокие профессиональные и духовные качества формируются у рыцарей подводных глубин в процессе нелегкой подводной службы. На Северном и Тихоокеанском флотах, где бази-

¹ Черкашин Н. «Хиросима» всплывает в полдень. М., 1993. С. 48.

ровались и осваивались первые атомные подводные корабли, военные моряки испытывали немалые трудности. Жесточайшие шторма, долгие полярные ночи, снежные ураганы. Постоянная борьба за жизнь военных городков, которые испытывали перебои в водоснабжении, подаче электроэнергии, а нередко и тепла. Все это требовало у военных моряков дополнительных работ, не связанных с корабельными делами, затрат сил и энергии. Особенно трудно приходилось в начальный период строительства атомного флота. Тогда главное внимание уделялось созданию новых боевых кораблей. На все остальное средств не хватало. Новые места базирования встречали экипажи одинокой плавбазой — единственным пристанищем, где можно было отдохнуть в человеческих условиях, помыться в душе, подышать свежим воздухом, а не атмосферой прочного корпуса атомохода. В трудных, порой невыносимых условиях жили тогда в Заполярье подводники и их семьи, проявляя выдержку, терпение и самоотверженность, свойственные нашим людям.

А освоение первых атомоходов? Как уже отмечалось в начале очерков, шло оно далеко не гладко и было связано с серьезными, порой опасными для жизни моряков проблемами. Не все технические системы, узлы и отдельные механизмы были конструктивно доработаны и, естественно, приносили немало бед подводникам, создавая огромные трудности в борьбе за живучесть кораблей и жизнь членов экипажей. На пяти первых атомоходах было отмечено 286 различных неисправностей. А за 10 лет, с 1984 по 1994 гг., только на Северном флоте произошло 144 технических аварии и несколько катастроф¹.

80 процентов всех аварий на атомных подводных лодках было связано с электрооборудованием, что иногда приводило к крупным объемным пожарам с затоплением отсеков.

Экстремальные условия, связанные с аварией на подводной лодке, тем более атомной, сопровождаются сильнейшим психологическим, нервным и физическим напряжением. Борьба за живучесть атомохода, устранение последствий аварии зависят от степени профессиональной подготовки командного состава и всего экипажа, буквально от каждого моряка-подводника, их мужества, выдержки, готовности, если потребует обстановка, к самопожертвованию.

¹ Лебедев В. Г. Героизм и мужество подводников. СПб., 1996. С. 10.

Авария на лодке — это ситуация, когда от человека требуются в полном смысле слова молниеносная реакция, способность, несмотря на стрессовую обстановку, принять грамотное, единственно правильное решение. Борьба с аварией — это поистине борьба за жизнь самого корабля и его экипажа. Ныне можно сказать, что в пламени пожаров, в ядовитом дыму, в заполненных водой загерметизированных отсеках, «сжигаемые» радиацией вели самоотверженную борьбу за свою жизнь и жизнь своих товарищей сотни наших моряков-подводников. Об этом ранее в открытой печати не сообщалось. Во многих случаях ушли в неизвестность имена подлинных героев, проявивших величие духа в минуту встречи со смертью. Их подвиги во имя воинского долга, боевого братства порой остались не оценены так, как они этого заслуживали.

Конечно, читатель вправе здесь возразить: в послевоенное время ни в одном виде Вооруженных Сил не было столько Героев Советского Союза и Героев России, сколько в атомном подводном флоте. Это действительно так! Их более семи десятков. Даже у космонавтов и летчиков нет, пожалуй, такого числа. Не будем судить, много это или мало. В ряде случаев кому-то повезло — попал, как говорят, «в струю», а кого-то незаслуженно обошли. Чего греха таить, многое зависело от субъективных причин — настроения начальника или высшего руководства, а также от оценок тех или иных высокопоставленных чиновников. Как правило, в те времена только благополучные походы и успешное выполнение задач высоко оценивались и отмечались как героические.

Между тем было много случаев, когда моряки, оказавшись в экстремальных условиях, аварийных ситуациях, с честью выдерживали суровые испытания, проявив мужество и отвагу, мастерство и отличное знание техники, но, тем не менее, оставались в тени и не удостоились благосклонного внимания фортуны.

Не только экстремальные обстоятельства, но и обычные повседневные условия жизни предъявляют особые требования ко всему экипажу подводного корабля в целом и к каждому моряку-подводнику в частности, к безупречному выполнению ими обязанностей по заведованию, управлению боевым постом и командным пунктом, пунктуальному соблюдению инструкций, наставлений, распорядку дня, несению вахты и т.д. Как никакой другой военнослужащий, моряк, находящийся в прочном корпусе, выдерживает нелегкое испытание на прочность утомительной повседневностью, однообразием бесконечных вахт в тече-

ние многих суток, насыщенностью боевой работой, постоянной готовностью вступить в борьбу за жизнь товарищей и корабля в целом. Именно в преодолении этой будничности, поддержании постоянной готовности мобилизовать свои силы, знания, опыт на борьбу с внезапно возникшей опасностью и заключается подлинный героизм каждого моряка-подводника, несущего боевую службу в океане. Ранее в очерках, повествующих об атомном подводном флоте, уже рассказывалось о некоторых героях-подводниках, главным образом командирах. Однако это далеко не все, что следовало бы сказать о командире подводного атомохода.

Командир отвечает за все

Командир корабля — эта должность на флоте особенно почитаема. Что же касается командира ракетного или многоцелевого подводного атомохода, то о нем следует сказать особо. Его обязанности, изложенные в корабельном уставе, многогранны и значительны. Но самыми главными, несомненно, являются умение в совершенстве управлять подводным атомоходом, подерживая оружие и технику в готовности выполнить любую задачу, свойственную тому или иному классу корабля. Кроме того, он должен сплотить команду, уметь проникать в суть человеческих отношений в корабельном коллективе, стать отцом, умом и совестью экипажа. От него требуется незаурядная смелость, дерзость, холодный расчет маневра при управлении огромным подводным кораблем.

О морально-психологических качествах командира подводной лодки, на наш взгляд, весьма емко и убедительно в свое время высказался известный советский подводник-североморец Герой Советского Союза Магомед Гаджиев.

«Командиру корабля нужны искусство поиска, мастерство при выборе момента и направления торпедной атаки, плюс спокойная воинская дерзость, ошеломляющая врага... Командир-подводник должен быть самым невозмутимым из самых хладнокровных моряков, должен иметь пылкое воображение романиста и ясный, здравый смысл, присущий действиям делового человека, должен обладать выдержкой и терпением завзятого рыболова, искусного следопыта, предпримчивого охотника»¹.

¹ Красная Звезда. 1997. 19 августа.

Вспоминая свою службу командиром атомной подводной лодки, известный военный моряк с тремя адмиральскими звездами на погонах, Герой Советского Союза А. П. Михайловский пишет: «Каждый из нас, кому посчастливилось быть командиром корабля, на всю жизнь сохраняет в памяти то замечательное состояние души (иначе сказать не могу), которое пережил при получении допуска к самостоятельному управлению подводной лодкой. Все дело тут в осознании своего права и своей готовности управлять могучим, сложным и совершенным кораблем»¹.

Каждый офицер или адмирал, прошедший командирский мостик, высоко оценивает эту должность. Так, на вопрос, заданный немало повидавшему на своем веку подводнику вице-адмиралу Р. А. Голосову: «Вы прошли многие должности от командира дизельной подводной лодки до начальника штаба флота. Каким был “звездный час” в вашей службе?», Рудольф Александрович ответил: «Когда впервые, будучи командиром дизель-электрической подводной лодки проекта 613, я самостоятельно выполнял задачи боевой службы».

О ряде командиров подводных атомных кораблей уже было сказано немало добрых слов. Не только военные моряки, но и вся страна знает имена Л. Г. Осипенко, Л. М. Жильцова, Л. А. Матушкина, А. И. Сорокина, В. К. Коробова, В. Н. Чернавина, В. Л. Березовского, А. А. Берзина и других командиров атомного флота. Вполне справедливо, что многие из них в послевоенное время удостоены высшей награды Отечества — «Золотых Звезд» Героев Советского Союза и России. Они в полной мере олицетворяют замечательные качества командиров-подводников.

На наш взгляд, важно отметить еще такую особенность командира корабля, как самостоятельность в принятии ответственных решений во время автономного плавания, сообразуясь с интересами государства. Чтобы принять такое решение и осуществить его, командиру нужны мудрость, духовная крепость и негибаемая воля, и при этом он должен опираться на экипаж, на готовность последнего до конца выполнить воинский долг.

Демократичность и строгость — эти две стороны командирской деятельности умело сочетаются у самых авторитетных, энер-

¹ Михайловский А. Рабочая глубина. СПб., 1996. С. 212.

гичных и удачливых командиров. Именно это приносит уважение и любовь экипажа к своему командиру, он везде впереди — первый и главный человек на подводном корабле: у пульта управления приборами стрельбы ракетами или торпедами, у навигационного комплекса, у перископа...

Он последним закрывает при погружении и первым открывает верхний рубочный люк при всплытии лодки, первым поднимается на мостик, он также первый за столом в кают-компании, и его место никогда никто не занимает, даже присутствующий на борту старший начальник.

Братья-близнецы — командиры АПЛ

18 октября 1937 г. командиру Красной Армии Герасиму Фроловичу Чефонову, проходившему службу в небольшом городке Гродеково¹, жена Елизавета Дмитриевна родила двух мальчиков-близнецов. Недолго думая, их нарекли именами русских князей — Олегом и Игорем.

Как и их сверстники, братья росли и учились в школе. Были октябрятами и пионерами. Оба отличались прилежанием в учебе и трудолюбием. Педагоги относились к ним с трогательным вниманием и симпатией, ставя в пример всему классу. Еще в детстве для братьев-близнецов Чефоновых самым уважаемым и авторитетным человеком стал их двоюродный брат Джемал Зайдулин. Был он на три года старше, а главное, поражал воображение ребят знанием военно-морского дела и особенно подводных лодок. Отец Джемала, капитан 1 ранга Измаил Зайдулин, командовал подводной лодкой и пользовался среди военных моряков большим авторитетом. Его имя получило широкую известность еще в предвоенные годы. В 1940 г. капитан 3 ранга И. Зайдулин, будучи командиром подводной лодки Щ-423, совершил первый в истории отечественного ВМФ переход Северным морским путем с Северного на Тихоокеанский флот за одну навигацию. В течение 74 суток, преодолевая в составе каравана тяжелые арктические льды с помощью ледокола, а затем штормовые воды Тихого океана, Щ-423 упорно двигалась к цели и закончила переход во Владивостоке. В годы Великой Отечественной войны Измаил Зайдулин храбро воевал с фашистами

¹ Гродеково — город в Приморском крае.

на Северном и Балтийском флотах. В августе 1944 г. он погиб в боевом походе.

В семье Зайдулиных бережно хранили память об отце-подводнике, берегли реликвии его морской службы: фотографии, фуражку с «капустой», морской кортик, орден Отечественной войны и знак командира подводной лодки — небольшую блестящую лодочку.

Семью Чефоновых, потерявшую в боях под Малоярославцем в 1942 г. отца — начальника артиллерии полка, приютила сестра матери Ольга, благо ленинградская трехкомнатная квартира позволяла это, а ее два сына и по крови, и по духу были близки братьям-близнецам. В 1945-м, сразу после войны, потерпевшись невзгод и лишений военной поры, люди стремились всячески поддерживать и помогать друг другу. Две семьи в одной квартире жили дружно, в полном согласии. Мальчики тоже ладили между собой и особых хлопот матерям не доставляли. Двоюродный брат Олега и Игоря Джемал был им особенно близок. Он уже учился в Нахимовском училище и, бывая дома, красовался в морской форме, чем вызывал тайную зависть близнецов. Им тоже хотелось стать моряками. По окончании четвертого класса ребята также стали нахимовцами, сделав свой первый шаг к военно-морской службе. Учились братья-близнецы хорошо, увлеченно постигали премудрости морского дела. Их манила романтика дальних плаваний. Но не просто о морских путешествиях мечтали ребята. Им хотелось стать подводниками, как прославленные командиры лодок, как дядя Измаил.

Закончили Нахимовское училище оба брата с блеском. Олег — с золотой медалью, Игорь — с серебряной. Затем поступили и опять с отличием закончили Высшее военно-морское училище подводного плавания. Для службы из четырех флотов избрали Тихоокеанский. Очевидно, сказался зов сердца — родились-то они на Дальнем Востоке. Молодые лейтенанты начали службу на дизель-электрических подводных лодках, пройдя все должности от командира группы штурманской боевой части до командира подводного корабля.

Здесь они обрели опыт командования подводными лодками в дальних океанских походах, при выполнении боевых упражнений, торпедных и ракетных стрельб, а главное, приобщились к славным традициям подводников, научились понимать глубину отношений моряков в экипажах подводных лодок, получили

навыки работы с подчиненными. Служба обоих Чефоновых проходила успешно. Она приносила им моральное удовлетворение, была результативной. У Олега подводные лодки, которыми он командовал (Б-397, Б-101), стали отличными. Не отставал от брата и Игорь. Его экипажи отличались на соединении также высоким профессиональным мастерством и морской выучкой.

Со временем кадровики флота предложили братьям перейти служить на атомный подводный флот, на ракетноносцы. Не колеблясь, они приняли это перспективное предложение. Их прельщала новизна. Немало офицеров «дизелей» мечтали о таком назначении. Братья Чефоновы по службе росли, получали воинские звания, а в 1976 г., став капитанами 1 ранга, почти одновременно были назначены командирами атомных подводных крейсеров проекта 667Б. Только Олегу Герасимовичу пришлось служить в Приморье, а Игорю Герасимовичу — на Камчатке, но это нисколько их не разъединило. Правда, напряженный ритм боевых служб не позволял часто встречаться. Тем не менее они постоянно поддерживали связь друг с другом, обмениваясь накопленным опытом. Даже в семейном кругу во время редких встреч предметом их бесед были прежде всего проблемы флотской, командирской служб. С восхищением оба командира атомохода говорили о прекрасных кораблях, которые им доверила Родина. Речь шла также и о трудностях, с которыми приходилось сталкиваться, об ответственности, которая легла на командирские плечи, о сложной технике кораблей с ядерной энергетикой с ее высокими температурами, давлением пара и гидравлики, требующими от подводников высочайшего профессионализма, способности принимать быстрые и правильные решения при возникновении сбоев в работе техники. А главное, об умении бороться за живучесть корабля, его технических средств, а значит, за жизнь экипажа. У братьев было и сохранилось на долгие годы единство взглядов на ключевые вопросы военноморского искусства, перспектив использования атомного подводного флота в операциях на просторах Мирового океана. Однако по отдельным жизненным проблемам флотской службы у каждого из них была своя позиция, своя точка зрения. Особенно при оценке тех или иных офицеров-подводников, их достоинств и недостатков, их проступков и поведения, а также по способам и методам решения извечной проблемы — укрепления дисциплины и порядка. Один стоял за решительные меры

в борьбе с расхлябанностью, необязательностью, очковтирательством, другой выступал за необходимость проявлять больше выдержки, терпения, за усиление воспитательной работы и более снисходительное отношение к человеческим слабостям. Он был против того, чтобы «размахивать шашкой» и «рубить ею направо и налево».

Особо обоих командиров-близнецов интересовали и заботили проблемы боевой готовности. Здесь у них наблюдалось абсолютное единство взглядов. Лейтмотив их позиций заключался в том, что нужно заранее готовить экипаж к боевым действиям в любых условиях. А основной формой подготовки должны стать привитие всем морякам навыков и умения действовать в экстремальных условиях, в обстановке борьбы с огнем, водой, паром, радиацией.

Олег Герасимович всегда подчеркивал: «Необходимо формировать у каждого подводника навыки технической культуры, умение следить за моторесурсом — “жизненной силой” механизмов, их старением, ибо это является своего рода профилактикой любых неожиданностей, растерянности, паники при авариях».

На атомной подводной лодке в системе ВВД¹, как известно, поддерживается огромное давление — 400 атмосфер. Малейшая трещина, неплотность, небольшое отверстие, и вырывающийся воздух тут же образует туманное облако, при этом шипение, свист, переходящие в рев, заглушают команды, затрудняют управление борьбой с аварией...

— В одном из походов нам с инженер-механиком, — рассказывал Олег Герасимович, — удалось по некоторым признакам определить возможность неполадок в системе ВВД, интуитивно, каким-то внутренним чувством. Стали готовиться к возможной аварии. И не зря! Заканчивая поход, всплыли в надводное положение, отдраили рубочный люк, и в этот момент «рванула» перемычка ВВД в центральном посту. К счастью, рубочный люк был открыт, воздух стравился в атмосферу. Неисправность мы быстро устранили. И тут я невольно подумал о подводной удаче, хотя удача — верная спутница опыта и предусмотрительности.

— Это точно, — подтвердил в беседе Игорь Герасимович, — если командир предусмотрителен, для него внезапно возника-

¹ ВВД — воздух высокого давления.

ющие ситуации не создают особых трудностей. В 1980 г. я командовал ракетноносцем К-455. Выполнив задачи боевой службы, вернулся в базу и тут же попал под «обстрел» инспекции Министерства обороны СССР. Мне сразу же поставили задачу — выполнить торпедную стрельбу двухторпедным залпом по подводной лодке. Для ракетносца, у которого «противник номер один» — противолодочные субмарины, эта задача, безусловно, одна из главных. Тем не менее она все же как бы на втором плане — больше внимания уделяется ракетной подготовке. А тут сразу же после возвращения с боевой службы снова идти в море, да еще выполнять инспекторскую торпедную стрельбу! Было от чего вздрогнуть и поволноваться мне, командиру, да и всему экипажу. Одно дело — тренировки в кабинете торпедной стрельбы, отработка и стрельба в полигоне, другое — на инспекторской проверке, когда приходится действовать в обстановке, близкой к боевой.

Вышли мы в море, приступили к выполнению задачи. Вижу — нервы моих подчиненных напряжены до предела. Стараюсь их успокоить. За себя не очень волнуюсь. У меня еще до выхода на боевую службу было немало тренировок не только в учебном кабинете торпедной стрельбы, но и во время боевой службы. Переживал я больше не за акустиков, а за торпедистов. Акустики во время месячного пребывания в море проявили себя хорошо, да и начальник радиотехнической службы капитана 3 ранга Ю. К. Попов был очень толковым специалистом, профессионалом высокого класса. А вот торпедистам во время плавания в районах боевого патрулирования работы досталось немного. Да и командир минно-торпедной боевой части капитан-лейтенант Геннадий Козюков не имел достаточного опыта торпедных стрельб.

Нам со старпомом капитаном 2 ранга В. С. Фроловым и замполитом капитаном 2 ранга В. А. Аверкиевым удалось мобилизовать экипаж, создать обстановку морального подъема и активности.

Осуществляя поиск цели — ПЛ, мы шли на самых малозумных оборотах, выбирали глубину, позволявшую наиболее эффективно использовать средства обнаружения подводной лодки. Вскоре акустики получили контакт с целью. Быстро определили ее элементы (курс, скорость, вычислили дистанцию) и произвели двухторпедный залп. Затем дали КСП¹, чтобы показать

¹ КСП — сигнальный патрон, всплывающий с глубины.

точку залпа. Как позже выяснилось, мои «орлы» сработали надежно. Стрельбу оценили на отлично. Для меня как командира такая проверка стала серьезным испытанием на прочность.

Выпала нам честь и первыми среди подводников—тихоокеанцев выполнять задачи боевой службы в составе тактической группы. Во время боевого патрулирования с нами в качестве телохранителя работала подводная лодка проекта 671РТМ. Это была непростая боевая служба. Проблем при ее несении хватало, но это особый разговор, — закончил свой рассказ капитан 1 ранга запаса И. Г. Чефонов.

Командирская служба второго брата, О. Г. Чефопова, также была непростой и тоже успешной. Всецело отдаваясь делу, он, как и Игорь, стал одним из наиболее авторитетных командиров, и не только в соединении, но и на Тихоокеанском флоте. Это признание пришло к нему в результате бескорыстной, самоотверженной, отодвигающей все личное подводной службы с ее многими плаваниями в глубинах океана, с их нервозностью, непредсказуемостью, бесконечными бдениями в центральном посту, у пульты, перископа... На счету Олега Герасимовича одиннадцать боевых служб — это почти два года жизни, проведенных в прочном корпусе стальной машины атомохода. В 1981 г. командиру К-523, единственному на Тихоокеанском флоте командиру атомного подводного ракетносца, присвоили звание контр-адмирала¹. Это, несомненно, признание заслуг Олега Чефопова в повышении боевой мощи и боевой готовности флота.

Был достоин адмиральского звания и Игорь. Как-то провожая его атомоход на боевую службу, командир соединения вице-адмирал А. И. Павлов сказал: «Послали в Москву представление на тебя, Игорь Герасимович. Вернешься с похода, вместо трех звездочек твои погоны украсит большая адмиральская звезда». Но это пожелание по неизвестным причинам не исполнилось, хотя и боевая служба прошла успешно, и экипаж на Тихоокеанском флоте был одним из лучших. Боевых служб на его счету тоже было около десятка, да отлично выполненных задач не меньше, чем у брата.

¹ На Северном флоте контр-адмиральского звания удостоился в 1972 г. В. П. Фролов, первый командир головного ракетного подводного крейсера СН К-279 проекта 667Б.

— Решения начальников, как и пути Господни, неисповедимы, — заметил, улыбаясь, Игорь Герасимович.

— Были бы мы оба контр-адмиралами, — добавил Олег Герасимович, — и как братья-близнецы и адмиралы попали бы, наверное, в Книгу рекордов Гиннеса.

Два брата-близнеца, два командира атомных подводных ракетноносцев, а судьба у них одна — беззаветное служение флоту, Отчизне. Никогда в жизни братья не ссорились, всегда приходили к единому мнению по всем житейским и служебным вопросам. Оба единодушно считают: «Никто нас никогда не разведет, не посорит: ни начальники, ни друзья, ни враги». Таково их жизненное кредо, которому они верны более шестидесяти лет.

В коротком рассказе об этих весьма неординарных офицерах, командирах ракетноносцев, братьях-близнецах мы поведали читателям лишь о некоторых эпизодах и штрихах их нелегкой, ответственной командирской службы. Нам представляется, что военные историки еще не раз обратят свое внимание и посвятят свои исследования теме места и роли командиров отечественного подводного флота. Они, без сомнения, заслуживают этого.

Судьба командира

К сожалению, приверженность «заезженным» темам порой затмевает у некоторых служителей Клио¹ то большое, весьма неординарное дело, которому посвятило свою жизнь не одно поколение подводников 60—90-х гг. Что касается представителей масс-медиа, то некоторые из них в угоду сильным мира сего в своих литературных опусах стараются бросить тень на героев тех лет, принизить их славные дела и подвиги. Нечто подобное случилось в 1990 г., когда в ленинградской прессе развязалась подлинная травля Героя Советского Союза вице-адмирала Е. А. Томко². Местные газеты вылили тогда целый ушат грязи на доброе имя прославленного героя атомного флота единственно за то, что он позволил себе высказать нелестные замечания в адрес тогдашнего мэра города. Военная газета «Красная звезда» стала на защиту адмирала. И действительно, Е. А.

¹ Клио — в греческой мифологии богиня истории.

² В то время он был начальником ВВМУ подводного плавания.

Томко заслужил, чтобы хотя бы коротко напомнить о нем читателю.

Командирская служба вице-адмирала Егора Андреевича Томко, как и других подводников, не была усеяна розами. Много трудных, неимоверно сложных ситуаций выпало на его долю за 36 лет военно-морской службы. Четверть века из них прошли на атомных подводных лодках. Более восьми лет проведено под водой, в том числе и подо льдами Арктики. Бывали годы, когда из 365 суток до 270 дней он не видел солнца. Не раз рисковал жизнью. В августе 1978 г. в должности командира дивизии Егор Томко обеспечивал переход атомохода с Северного на Тихоокеанский флот под вечными полярными льдами. На борту подводной лодки, которая переходила на Тихий океан, пришлось испытать несколько неприятных минут. Молодой командир того подводного корабля не имел опыта плавания в арктических глубинах. Нервничал, порой допускал оплошности в управлении кораблем. И старшему на борту приходилось его подстраховывать. В отличие от других проектов атомных подводных лодок, этот корабль имел один реактор, один вал и один винт, к тому же не имевший никакой защиты. Случись что с реактором, линией вала, тем более с винтом, из-под льда не всплыть. Огромное напряжение пришлось испытать командиру, всему экипажу и, конечно, старшему на борту. Не случайно капитан 1 ранга Е. А. Томко после похода был удостоен звания Героя Советского Союза.

Капитан 1 ранга В. Надежин, сам подводник, вспомнил о том, какие тяжелые дни и часы в одном из походов пришлось на долю Егора Андреевича Томко: «Однажды в ядерном реакторе возникла неисправность — размыло активную зону. От облучения сразу же погибли четыре моряка. Остальные продолжали бороться за живучесть. Страшными были эти мили... Когда ошвартовались, снял Егор Андреевич шапку, а в ней почти все волосы остались... Сделали на лодке замеры. До 6 тысяч рентген было на корпусе. Весь экипаж — сразу в Ленинград, в госпиталь. Из 136 моряков только шесть остались сегодня в строю. Один из них — Томко. А ведь в самых опасных отсеках побывал во время аварии. Выдержал могучий организм... Помнят на флоте еще один случай, когда уже в другой аварии Томко отдал свой дыхательный аппарат задыхающемуся молодому матросу»¹.

¹ Красная Звезда. 1991. Январь.

Таковыми были и есть они — командиры отечественных атомных подводных лодок, такими они и останутся, пока существует российский атомный подводный флот.

На своем корабле командир атомной подводной лодки отвечает за все. Он действительно везде первый. Только в двух случаях командир последний: когда закрывает рубочный люк перед погружением подводного корабля, и покидает корабль последним, когда исчерпаны все возможности его спасти.

Командир покидает корабль последним

Атомная подводная лодка К-8¹ под командованием капитана 2 ранга В. Б. Бессонова в марте 1970 г. вышла на боевую службу. Согласно приказу командования атомной подводной лодки надлежало осуществить переход в Средиземное море и там выполнить задачи разведки, поиска и слежения за кораблями 6-го флота США. Для Бессонова это был первый самостоятельный выход в должности командира, но опыт службы на подводных лодках, как дизельных, так и атомных, был у него немалый. На соединении АПЛ Всеволод Борисович был известен как ответственный, знающий офицер-подводник, для которого флотская служба была главной целью в жизни. И ей он отдавался полностью.

В ходе плавания в Средиземном море экипаж успешно справился с задачами. Техника работала в основном исправно. Некоторое беспокойство у командира вызывали периодические доклады командира БЧ-5 инженер-капитана 2 ранга В. Пашина о неполадках в электроэнергетических системах. Где-то понизилось сопротивление изоляции, «коротило». Поиски причин успехов не приносили: замыкание то проявлялось, то пропадало. Плавание в Средиземноморье подходило к концу. 16 апреля по плану лодка должна была вернуться в базу. Но с КП флота пришла телеграмма об участии К-8 в маневрах «Океан». Это означало, что возвращение задерживается.

В Средиземном море с надводного корабля лодку допрашивали средствами регенерации, снабдили свежими продук-

¹ К-8 — атомная подводная лодка проекта 627А, вступила в состав флота в 1960 г. В 1968 г. прошла средний ремонт.

тами. Через тот же корабль подводники передали письма на Родину.

Пройдя Гибралтарский пролив и взяв курс на север, командир облегченно вздохнул. Несколько улеглось беспокойство по поводу неполадок, связанных с электросистемой. Предстоящее возвращение в базу после выполнения задач на учении из длительного подводного плавания благотворно влияло на настроение экипажа. Казалось, что уменьшение нагрузки на механизмы и принятие других мер позволят благополучно завершить поход, а дома уже обстоятельно разобраться с «нулями». Однако опасность таилась не только из-за неполадок в электрооборудовании. На лодке возник пожар в 3-м и 7-м отсеках. Как выяснилось позже, причиной пожара было короткое замыкание в электроцепи и возгорание регенеративного вещества, белые пластины которого служат для поглощения углекислоты и насыщения воздуха кислородом. Они таят в себе большую пожароопасность. Немало бед они порой приносили подводникам.

В районе Бискайского залива К-8 шла на глубине 140 м. 8 апреля после вечернего чая в 22 часа 30 минут прозвучал сигнал: «Аварийная тревога! Пожар в 3-м отсеке!» Вслед за этим: «Аварийная тревога! Пожар в 7-м отсеке!» Экипаж вступил в схватку с огнем. Возникновение пожара одновременно в двух отсеках создавало весьма трудные условия для борьбы с огнем. Командир В. Б. Бессонов четко руководил борьбой за живучесть. Лодка всплыла. Всю ночь подводники пытались победить огонь, но к рассвету в этой борьбе погибли 30 человек. Атомолод остался без хода, без электроэнергии, без радиосвязи. С заглушенными реакторами лодка дрейфовала среди пустынного океана. Кругом ни одного суденышка! Постепенно обозначился дифферент на корму. Погода ухудшилась, ветер крепчал. Бискайский залив известен мореплавателям своим крутым нравом. Наконец утром 10 апреля через болгарский транспорт, который подошел к аварийной лодке, передали в Москву о бедственном положении К-8. Ночью подошли два советских судна, на них пересадили часть экипажа. Бушующий океан сильно затруднял операцию по спасению. Попытки взять лодку на буксир не увенчались успехом. Штормовая волна не позволила завести буксирный трос. Во время борьбы за живучесть командир сам проявил смелость, собранность и непреклонную волю спасти корабль. Своей твердостью он вселял уверенность в действия

экипажа. Пресекал малейшее проявление нервозности и паники. На взволнованный доклад инженер-механика о том, что вода поступает в прочный корпус и растет дифферент на корму, Бессонов ответил: «Не паникуйте, ничего с лодкой не будет».

В то же время он внимательно следил, чтобы не было лишних жертв, приказал: «Всех, кто не может быть полезным в борьбе за живучесть, а также травмированных в ходе аварии вывести на мостик». Положение корабля к ночи 11 апреля стало критическим, и тогда командир принял решение часть экипажа перевести на спасательное судно.

Вместе со старпомом и замполитом обсудил, кого надо оставить на корабле, а кого отправить на транспорт. Он отобрал 22 человека — тех, кто ему был нужен. Отказался уходить старпом капитан 2 ранга В. А. Ткачев, настаивал на том, чтобы остаться на корабле, и замполит капитан-лейтенант И. А. Анисов, но командир был непреклонен. Пытался остаться инженер-механик В. Пашин, но и его Бессонов отправил на спасательный баркас.

Он не хотел лишних жертв и до конца надеялся спасти корабль, не рискуя жизнями своих подчиненных. С отошедшего от лодки баркаса моряки видели в наступающей темноте черный силуэт своего корабля, глубоко ушедшего кормой в море, и на мостике высокую фигуру командира.

12 апреля в 6 часов 13 минут с подводной лодки взметнулась вверх красная ракета — это был сигнал, последний, прощальный. Лодка вместе с частью героев-подводников во главе с командиром скрылась в морской пучине. На судах сразу приняли меры к поиску людей, но в штормовом море и темноте это было делом нелегким. Подняли, но уже без признаков жизни, только одного инженер-капитана 3 ранга В. П. Рубеко, не удалось спасти и командира — мощная волна отбросила баркас, пытавшийся поднять его безжизненное тело. Он скрылся под водой. Верный старой флотской традиции, командир Всеволод Бессонов не сошел с корабля последним, а погиб вместе с кораблем. Этот замечательный офицер погиб в 38 лет. За героизм и мужество, проявленные в борьбе за спасение корабля, посмертно он удостоен звания Героя Советского Союза.

Вечная слава и вечная память командиру и морякам-подводникам, выполнившим до конца свой долг!

Через 16 лет после трагической гибели К-8, 3 октября 1986 г. на советском атомном подводном ракетоносце К-219 Северного

флота, выполнявшего задачи боевой службы в 500 милях к северо-востоку от Бермудских островов, случилась серьезная авария. В ракетной шахте левого борта внезапно произошла утечка окислителя ракетного топлива, а затем взрыв. К счастью, он не причинил больших разрушений. Вся его сила ушла в верх шахты. Погибло несколько членов экипажа. Как выяснилось позже, произошло это в результате распространения газов ядовитого компонента ракетного топлива и пожара.

Командовал ракетноносцем капитан 2 ранга И. А. Британов, офицер-подводник, обладавший твердым, волевым характером и отличным знанием своего корабля. Игорь Анатольевич пользовался в экипаже непререкаемым авторитетом и уважением. Нередко моряки, его подчиненные, с гордостью говорили: «У нас командир — умница. Слово у него не расходится с делом».

В то злосчастное октябрьское утро атомоход всплывал для проведения сеанса связи под перископ. Это совершенно ординарный маневр, который ракетноносец за время боевой службы совершал много раз. Получив информацию с берегового командного пункта, Британов приказал погружаться на глубину. В этот момент поступил тревожный сигнал из ракетного отсека об утечке топлива и появлении ядовитого дыма. Затем произошел взрыв. Командир объявил аварийную тревогу и приказал вывести из ракетного 4-го отсека весь личный состав. Дав команду на аварийное всплытие, Британов вместе с инженером-механиком капитаном 2 ранга И. А. Красильниковым проанализировали обстановку. Доклады из отсеков поступали тревожные. В результате отравления парами топлива погибли командир БЧ-2 капитан 3 ранга А. В. Петрачков и два матроса — Николай Смоглюк и Игорь Харченко. Несмотря на герметизацию переборок, ядовитый газ проник и в другие отсеки. Там также стали возникать пожары, с которыми личному составу справиться не удалось.

Атомоход всплыл в надводное положение. На центральный командный пункт ВМФ в Москву передали донесение об аварии. Срочно ввели в действие второй борт главной энергетической установки. До этого плавали на одном борту. Но вскоре губительный огонь разрушил силовые коммуникации и второго реактора, что привело к срабатыванию аварийной защиты — реактор вышел из строя. Источником энергии оставалась лишь аккумуляторная батарея и дизель-генератор, который, однако, было невозможно запустить. Атомоход дрейфовал без хода.

Принимая доклады из отсеков, Британов с беспокойством следил за окружающей обстановкой. Над лодкой появились американские самолеты ПЛЮ. К атомоходу подошли советские торговые суда, готовые оказать помощь его экипажу. «Очевидно, придется заводить буксир», — подумал командир. А на лодке, в прочном корпусе, шла напряженная борьба за живучесть. Большую тревогу вызвал доклад инженера-механика о том, что второй реактор полностью заглушить не удалось: компенсирующие решетки не заняли крайнего нижнего положения. В связи с этим появилась опасность самопроизвольного «разгона» реактора.

Британов приказал принять все меры, чтобы опустить решетки.

Во время буксировки лодки транспортом «Красногвардеец» сигнальщик доложил о появлении перископа между ракетноосцем и судном. Самолеты ПЛЮ с опознавательными знаками ВМС США постоянно кружили над аварийной лодкой, сбрасывая гидроакустические буи. «Зачем это? Кого они еще ищут?» — недоумевали подводники.

С центрального командного пункта ВМФ поступило несколько радиограмм с распоряжениями и рекомендациями по борьбе за живучесть. В одной из них сообщалось, что на помощь К-219 вышли спасательные суда. Однако обстановка на аварийном корабле становилась все тревожнее и тревожнее. Продолжая руководить борьбой за живучесть, Британов с беспокойством посматривал на табло с сигнализацией компенсирующих решеток реактора. Но вот «тревожная лампа» погасла, и тут же последовал доклад матроса Преминина из реакторного отсека: «Товарищ командир, я все сделал!» Голос моряка был слабый. Тут же командир БЧ-5 Красильников доложил, что Преминин не может выйти из отсека: из-за избыточного давления дверь в соседний отсек открыть невозможно. Командир сам по «Каштану»¹ связался с моряком, чтобы подбодрить и дать рекомендации, как сравнять давление. Но обессиленный матрос вскоре перестал отвечать на запросы центрального поста.

От главнокомандующего ВМФ командиру поступило приказание: личному составу гибнущей АПЛ покинуть корабль.

Почти сутки боролся экипаж за спасение корабля. Ночная мгла опустилась на аварийную субмарину и окружающие ее суда.

¹ «Каштан» — система общекорабельной связи.

Их прожектора освещали низко сидящую подводную лодку, которая, после того как оборвался буксир, буквально на глазах все больше и больше погружалась в воду. Выполняя приказ главнокомандующего ВМФ, экипаж покидал АПЛ. Спасательные шлюпки и баркасы перевозили подводников с К-219 на «Красногвардеец». В соответствии с приказанием командира строго соблюдалась очередность: сначала матросы и старшины, затем молодые офицеры и мичманы, в последнюю очередь сняли более опытных офицеров — командиров боевых частей. Около двух часов продолжалась эвакуация. Наконец последние 10 человек во главе со старпомом Сергеем Владимировым и замполитом Юрием Сергиенко покинули аварийную лодку.

Командир остался на мостике один! Что он испытывал в эти минуты? Ведь моряки покидают свой корабль, когда гибель его неизбежна. Британов считал, что все возможное для спасения корабля им и экипажем было сделано. Удалось сохранить жизнь подавляющему большинству подводников. Из 123 человек, находившихся на борту, погибли четыре человека, но атомоход обречен.

Теперь он, командир ракетноносца, снимет Военно-морской флаг и сойдет с корабля последним. Шансов на спасение у него лично совсем мало: в его распоряжении лишь одна-две минуты и небольшой спасательный плотик. Несколько раз подходила к борту шлюпка, с которой ему передавали распоряжение покинуть корабль. Эти команды он сначала спокойно отклонял. Затем они его разозлили, и тогда Игорь Британов, офицер, от которого ранее никто не слышал бранного слова, смачно, по-боцмански выругался. Только это и помогло...

Вскоре красная ракета взвилась в небо, освещая небольшой плотик. На нем угадывалась фигура командира... Атомоход исчез в пучине океана.

На борту «Красногвардейца» у трапа выстроились подводники и гражданские моряки — члены экипажа сухогруза. «Встречали командира молча, с почтением, — вспоминал один из участников тех драматических событий. — Командир вел себя достойно. Несмотря на трагедию, мы испытывали чувство гордости за такого сильного и волевого человека».

Впоследствии комиссия, которой было поручено расследование причины гибели атомохода, отметила высокое мужество и стойкость экипажа. Были, правда, высказаны некоторые упреки

в адрес командира, но в то же время и сами члены комиссии понимали: окажись на месте Британова любой из них или другой командир, трудно сказать, сумели бы они спасти корабль и сохранить жизнь тем членам экипажа, кто погиб.

На К-219 сложилась тогда архисложная, критическая ситуация, в которой трудно рассчитывать, чтобы человек действовал безошибочно. Тем более что никакие инструкции не предусматривали рекомендаций для действий в такой неординарной ситуации, которая сложилась на ракетноносце.

По факту гибели К-219 было, как это предписано законами, возбуждено уголовное дело. После его завершения следователь по особо важным делам так сформулировал заключение: «Учитывая чрезвычайную нештатную ситуацию на борту подводной лодки, связанную с аварией ракетного комплекса из-за воздействия на ПЛ извне, отсутствие руководящих документов по борьбе с авариями такого рода, а также учитывая безупречную службу на ПЛ капитана 2 ранга И. Британова и И. Красильникова... уголовное дело в отношении Британова и Красильникова прекратить»¹.

Однако командира и еще нескольких офицеров-коммунистов наказали в партийном порядке и уволили из Вооруженных Сил. Так драматично и несправедливо завершилась подводная служба командира атомного подводного ракетноносца.

Что же явилось причиной аварии на этом корабле? Комиссия, назначенная правительством и разбиравшаяся в случившейся трагедии, однозначно на этот вопрос не ответила. Одной из причин могло быть «соприкосновение» (другого термина не нашлось) нашего ракетноносца с американской подводной лодкой, которая, осуществляя слежение, не рассчитав маневра, «зацепила» крышку ракетной шахты и нарушила ее герметичность. В результате забортная вода, попавшая в шахту на глубине, раздавила корпус и бак с ракетным топливом. Странники этой версии приводили ряд убедительных доводов.

Во-первых, опрошенные члены экипажа отмечали, что в один из моментов до взрыва они почувствовали «проседание» подводной лодки. Кроме того, после всплытия на корпусе атомхода были обнаружены глубокие полосы — следы постороннего воздействия.

¹ Красная Звезда. 1997. 19 декабря.

Во-вторых, имелись и косвенные свидетельства: в то же время одна из американских многоцелевых подводных лодок, поврежденная, видимо, во время плавания, была поставлена в закрытый эллинг. У нее оказалась разрушенной носовая часть корпуса. Весьма вероятно, что именно эта лодка и донесла руководству ВМС США об аварии на советском атомоходе. Не случайно в связи с этим над К-219 так быстро появились самолеты ПЛО США и начали интенсивный поиск еще какой-то подводной лодки.

Британов при разборе происшествия отвергал версию столкновения с АПЛ, мотивируя свои доводы тем, что акустики не обнаруживали никаких шумов следящей за ними подводной лодки. Однако некоторые члены комиссии посчитали его доводы недостаточно убедительными. Многочисленные факты столкновений подводных лодок в глубинах дают основание полагать, что акустики ракетносца могли не слышать шумов следящей субмарины. Гидрология моря, как известно, таит в себе еще много непознанного. Однако истинные причины аварии, приведшие к гибели К-219, так и остались тайной.

Прошло три года. В советских средствах массовой информации появилась тревожная весть о трагических событиях в норвежских водах. В сообщении ТАСС 9 апреля 1989 г. говорилось: «7 апреля 1989 г. на торпедной подводной лодке с атомной энергоустановкой в 11 час. 41 мин. в районе примерно в 180 км юго-западнее о. Медвежий в нейтральных водах в одном из отсеков произошел пожар. Несмотря на принятые меры, в 17 час. 15 мин. подводная лодка затонула на глубине свыше 1500 м...»¹ Речь шла об АПЛ К-278 («Комсомолец»).

В отличие от предыдущих аварий, приведших к гибели атомных подводных лодок, события, связанные с гибелью «Комсомольца» подробно освещались во многих газетах и журналах, как у нас в стране, так и за рубежом. Здесь же мы кратко скажем лишь о командире этого новейшего подводного атомохода, капитане 1 ранга Евгении Ванине.

Родился Евгений Ванин в украинском городе шахтеров Донецке 28 октября 1947 г. Всего два года прошло после жесточайшей из войн, а разрушенное хозяйство еще только начало восстанавливаться. Евгению очень нравились слова ностальги-

¹ Известия. 1989. 9 апреля.

ческой песни военных лет: «Пройдет война, залечим раны, и снова жизнь забьет ключом».

Мирная жизнь наполняла сердца молодых людей оптимизмом. Евгений, как и все мальчуганы тех времен, мечтал о военной службе. Увлекательные произведения Станюковича, Майна Рида о морских путешествиях, а особенно о романтических приключениях в глубинах океана капитана Немо не могли не тронуть душу мальчугана и не породить мечту о море, флоте, капитанском мостике.

Закончив десятилетку, Евгения сердце позвало в Ленинград — в Северную Пальмиру, которая за много лет дала путевку во флотскую жизнь не одному поколению российских моряков. Он поступил в Высшее военно-морское училище. В 1973 г. Ванин его окончил и лейтенантом флота получил назначение на Северный флот, где и началась его биография подводника-атомника. На атомных лодках он прошел все должности, начиная от командира группы электронavigационных приборов штурманской боевой части до командира атомохода. Обладая твердым, волевым характером, высочайшей ответственностью за порученное дело, он изо дня в день повышал свое военное мастерство, овладевал сложной боевой техникой, оперативно-тактическими навыками ведения современного морского боя. Назначение командиром второго экипажа К-278 Ванин воспринял с удовлетворением.

Этот новый атомоход, вступивший в строй в 1978 г., был своего рода чудом техники. О нем ходило много восторженных разговоров среди подводников, что это атомоход будущего. У него великолепная акустика, а глубина погружения просто фантастическая 1000 м — это благодаря тому, что корпус атомохода изготовлен из титанового сплава.

На дивизии многие офицеры завидовали подводникам, служившим на К-278. К тому же атомоход в 1988 г. был признан отличным кораблем и получил наименование «Комсомолец».

Второй экипаж, которым пришлось командовать Ванину, был сформирован в 1984 г. Прямо скажем, немало усилий пришлось приложить командиру капитану 1 ранга Е. Ванину, старшему помощнику капитану 2 ранга О. Аванесову, командирам боевых частей, чтобы поднять уровень подготовки всего экипажа и стать перволинейным. К сентябрю 1987 г. тщательной проверкой штабом дивизии и флотилии был подтвержден высокий уро-

вень подготовки экипажа, и корабль введен в первую линию сил постоянной готовности. Это означало официальное подтверждение способности экипажа к самостоятельному плаванию и несению боевой службы.

К тому времени личный состав прошел теоретический курс в учебном центре, обучение по программе межпоходовой подготовки. Были проведены также планово-предупредительный ремонт и проверка материальной части на контрольном выходе в море.

28 февраля 1989 г. подводная лодка «Комсомолец» под командованием капитана 1 ранга Е. А. Ванина отправилась на боевую службу. В составе экипажа насчитывалось 64 человека, из них офицеров — 30, мичманов — 22, старшин и матросов срочной службы — 12 человек. Кроме штатного личного состава на борту находились: руководитель похода — заместитель командира дивизии капитан 1 ранга Б. Г. Коляда, начальник политотдела дивизии капитан 1 ранга Т. А. Буркулаков и четыре офицера — флагманских специалистов штаба соединения.

Во время автономного похода, который продолжался более 40 суток, корабль полностью выполнил поставленные задачи. Эффективно вел разведку морских сил вероятного противника, осуществлял слежение и проводил запись шумов боевых кораблей сил НАТО. Акустики сделали десятки магнитофонных записей. Как вспоминает старший на походе Б. Г. Коляда, замечаний по состоянию материальной части не было, за исключением одного выхода из строя системы управления рулями (сгорел предохранитель). Эта неисправность была быстро устранена¹.

Лодка возвращалась с боевой службы, уже находилась в Норвежском море недалеко от о. Медвежий, когда 7 апреля, на 41-е сутки похода, в 11 часов 30 минут прозвучал сигнал «Аварийная тревога! Пожар в 7-м отсеке». Аварийные партии корабля вступили в схватку с огнем.

Быстро оценив обстановку, командир принял решение всплывать в надводное положение и бороться с огнем всеми имеющимися средствами. «Это было верное решение на организацию борьбы за живучесть. — Так оценил деятельность командира,

¹ См.: Романов Д. А. Трагедия подводной лодки «Комсомолец». СПб., 1993. С. 23.

отвечая на вопрос корреспондента “Красной Звезды”, член Государственной комиссии заместитель главнокомандующего ВМФ по эксплуатации и ремонту вице-адмирал В. Зайцев. — Капитан 1 ранга Ванин подал все необходимые команды, предпринял со своей стороны все действия, предусмотренные на случай такой аварии»¹.

О том, как трагически развивались события на АПЛ «Комсомолец», много написано различных материалов в периодической печати. Личный состав атомохода во главе с командиром в течение 6 часов героически боролся за жизнь корабля, проявляя высокий моральный дух и самоотверженность. В процессе борьбы за жизнь подводной лодки погибли 42 человека. Командир в соответствии с требованием статьи 166 КУ ВМФ 1986 г. принимал все меры к спасению корабля. Он надеялся, что характер аварии атомохода не повлечет его гибели. В то же время он заботился о людях, чтобы раненые и пораженные ядовитыми газами члены экипажа были спасены. Когда же стало очевидным, что спасти корабль нельзя, он принял решение с оставшимися в лодке членами экипажа уйти с корабля в спасательную камеру... Здесь они погибли вместе, кроме одного мичмана, который чудом спасся и поведал о последних минутах жизни своего командира. Погиб командир вместе со своим кораблем. Ему не успело исполниться 42 года, но светлая память об этом офицере осталась на соединении АПЛ.

Корреспондент газеты «Красная звезда» капитан 3 ранга П. Ищенко собрал некоторые отзывы офицеров, друзей и товарищей о командире АПЛ «Комсомолец» Е. А. Ванине. Авторы посчитали необходимым познакомить читателя с некоторыми из них.

Капитан 1 ранга Л. Катухин, начальник штаба дивизии:

— Здесь я служу недавно, но неплохо знал капитана 1 ранга Ванина и раньше. Пожалуй, скажу, что был он очень надежным, крепким командиром. Я несколько раз принимал у его экипажа учебно-боевые задачи, а в таких случаях о командире можно составить очень точное мнение.

Капитан 3 ранга В. Елманов, начальник радиотехнической службы подводной лодки «Комсомолец»:

— С Евгением Алексеевичем мы вместе служили в другом экипаже, где он был старшим помощником командира. И еще

¹ Красная Звезда. 1989. 19 апреля.

тогда у меня сложилось о нем мнение как о человеке честнейшем, порядочнейшем. А когда Ванин стал командиром, я сам попросился к нему в экипаж. К плохим командирам офицеры не просятся.

Капитан-лейтенант С. Бочкарев, командир боевой части средней подводной лодки:

— У меня служил друг на этой лодке — Александр Володин, капитан 3 ранга, тоже связист. Он погиб. Так вот, Володин всегда только хорошее рассказывал о своем командире. Да я и сам видел: в этом экипаже люди служат и живут дружно, спокойно, без нервозности, как иногда бывает в других экипажах.

Капитан 2 ранга Г. Барышков, командир подводной лодки, близкий друг капитана 1 ранга Е. Ванина:

— До сих пор не верится, что его нет... Он один из тех редких людей, у кого нет врагов. И сам он готов был помочь любому, кто нуждался в его помощи. На лодке его любили, тянулись к нему. Он ведь сам формировал экипаж, когда был назначен командиром. И подобрал его, что называется, по образу и подобию своему — серьезным, надежным. Нравилось мне в Евгении то, что он никогда не стеснялся учиться, будучи старше меня, не считал зазорным прийти, спросить. И подчиненные его также учились у всех, у кого можно было учиться. Недаром экипаж быстро встал на ноги, отлично подготовленным ушел в море. И в трагической ситуации Ванин показал себя с лучшей стороны. Я, например, не могу сказать с полной уверенностью, что действовал бы на его месте столь же спокойно, уверенно и умело.

О мировоззрении и идеалах Евгения Ванина, его командирском кредо весьма убедительно свидетельствует такой штрих: в каюте Ванина висел плакат, на котором было начертано изречение известного писателя-мариниста Леонида Соболева: «Командир — душа и воля корабля, его мужество и спасение, его честь и совесть». Вся командирская служба Ванина, его действия в критической ситуации свидетельствуют, что он в полной мере следовал этим принципам.

В ноябре 1991 г. в Западной Лице, откуда ушла в последний поход АПЛ «Комсомолец», воздвигнут мемориальный комплекс, посвященный памяти погибших подводников. Он величественно возвышается над жилым городком, свидетельствуя о силе духа, мужестве и героизме моряков, до конца выполнивших свой воинский долг.

Еще об одном командире подводного атомохода, разделившем участь погибшего корабля, о командире ракетноносца «Курск» мы не можем не рассказать, тем более что после опубликования указа о присвоении Г. П. Лячину звания Героя России у некоторых соотечественников появились сомнения: «Как же так? Корабль погиб, а командиру — высокое звание?!» Геннадий Петрович Лячин был представлен к высшей награде России задолго до гибели.

В октябре 1999 г. его лодка К-141 являлась одним из лучших кораблей на Северном флоте, совершила уникальный боевой поход в Атлантику и Средиземное море.

Прибытие «Курска» в Средиземное море вызвало тогда определенную реакцию за рубежом. В прессе с беспокойством сообщалось, что одна из атомных лодок проекта «Антей»¹ прошла Гибралтарский пролив. Ее засекли американцы и англичане в узком горле Средиземного моря. После этого российский подводный корабль ушел от их наблюдения. Позже его удалось засечь у берегов бывшей Югославии и в районе юго-западнее Корсики². Действительно, в Средиземном море «Курск» вел разведку за натовской авиационной ударной группировкой и осуществлял слежение за ней.

В ходе многодневного плавания экипаж под командованием капитана 1 ранга Лячина путем умелых маневров вел наблюдение, записывал шумы и искусно уходил от обнаружения противолодочными кораблями и самолетами НАТО.

Затем «Курск» вышел на стратегические рубежи пуска крылатых ракет большой дальности. В военное время эти ракеты способны преодолеть защитные рубежи авианосцев и гарантированно их уничтожить. Американские военно-морские специалисты, как сообщала зарубежная печать, с большим беспокойством отмечали высокие боевые возможности подводных ракетноносцев этого проекта.

Именно поэтому тогда в Средиземном море на поиск и слежение за «Курском» были брошены лучшие противолодочные силы, но успехов они не добились. Поход получил высокую оценку командования Военно-Морского Флота. В результате проделанной экипажем работы под руководством Г. П. Лячина

¹ Лодка этого проекта имела шифр 949А. Из-за литеры «А» ее в обиходе называли «Антей», очевидно, имея в виду ее размеры. Это более усовершенствованный корабль проекта 949.

² Известия. 1999. 8 сентября.

флот получил весьма ценную информацию о деятельности сил и средств флотов США и НАТО.

В феврале 2000 г. корреспондент газеты «Красная Звезда» взял у Г. П. Лячина интервью. Он поинтересовался:

— Известно, что, учитывая высокую результативность похода, вас принял главнокомандующий ВМФ, а после этого даже председатель правительства и.о. Президента страны В. В. Путин.

Лячин подтвердил:

— Владимир Владимирович внимательно выслушал мой короткий доклад о походе, задал несколько вопросов и высказал удовлетворение миссией экипажа «Курск» в Атлантике и Средиземном море¹.

Успех экипажа во многом определялся высокой военной выучкой, профессиональным мастерством офицерского состава и командира, который на Северном флоте считался одним из лучших моряков-подводников. Окончив Высшее военно-морское училище подводного плавания в 1977 г., Геннадий Лячин начал службу на Северном флоте лейтенантом в качестве командира группы, в дальнейшем стал командиром ракетной боевой части атомохода. Здесь прошел все ступени офицерских должностей и в декабре 1996 г. возглавил экипаж атомного подводного крейсера.

За 23 года службы на флоте Г. П. Лячин характеризовался только положительно. Аттестующие неизменно отмечали его умение ориентироваться в сложной обстановке, высокую морскую грамотность. Отличный моряк, он много плавал. За период службы на АПЛ он провел в море более 740 суток. За плечами подводника было свыше 20 тыс. миль, проведенных в подводном положении, и более 80 тыс. — в надводном. Эти цифры взяты из аттестации, подписанной командиром большой подводной лодки капитаном 1 ранга Тейтерским². Погиб Геннадий Лячин на своем боевом посту, как истинный командир.

Ближайшие помощники командиров

Рассказывая о командирах атомоходов, нельзя не сказать об их ближайших помощниках — старпомах и замполитах атомных подводных кораблей.

¹ Красная Звезда. 2000. 1 февраля.

² Красная Звезда. 2000. 23 августа.

Старший помощник командира (старпом)

Первым заместителем командира, его ближайшим помощником является старпом. Он, как и командир, прямой начальник для всего личного состава корабля.

Согласно корабельного устава ВМФ 1978 г. — документа, регламентирующего многие стороны жизни и деятельности личного состава, — на плечи старшего помощника возлагается большой объем задач, буквально все аспекты жизни и деятельности экипажа. Девять статей устава, со 188 по 197, уделены старшему помощнику; пять пунктов определяют, за что он отвечает: а) за боевую готовность, оборону и защиту корабля; б) за боевую подготовку, воспитание и воинскую дисциплину корабля... в) за организацию службы и порядок жизни на корабле... г) за приготовление корабля к бою и походу... д) за подготовку личного состава по борьбе за живучесть корабля...

Статья 190 предусматривает 14 пунктов, что обязан делать старпом. Здесь множество обязанностей: знать истинное состояние корабля, оружия и технических средств, быть в курсе всех служебных намерений командира корабля. Кроме того, как первый заместитель старпом должен быть готов в любую минуту вступить в командование кораблем. Интересно, что в уставе также написано: «Частое оставление корабля старшим помощником командира корабля несовместимо с должным исполнением им своих обязанностей»¹.

Старший помощник — это самая хлопотная и, как считают многие моряки, неблагодарная должность. Если на корабле порядок, четкая организация службы и высокая дисциплина, то говорят: «На этом корабле хороший командир». О старпومه вспоминают тогда, когда нет порядка на корабле.

Офицер, проходящий службу на корабле в должности старшего помощника несколько лет, обретает бесценный опыт командования кораблем. Не зря флотские кадровики считают старших помощников главным резервом комплектования подводных атомоходов командирами кораблей.

Большинство командиров, о которых шла речь в нашей книге, вышли из старших помощников. Это ставшие адмиралами — командующими соединениями, флотилиями и флотом адми-

¹ Корабельный устав Военно-Морского Флота СССР. М., Воениздат, 1978. С. 94.

ралы В. Н. Чернавин, В. П. Поникоровский, Р. А. Голосов, А. П. Михайловский, В. А. Попов, Л. Г. Осипенко, Л. А. Матушкин, Е. Д. Чернов, В. К. Коробов; капитаны 1 ранга Г. А. Слюсарев, Л. М. Жильцов, Д. Н. Голубев и другие. Десятки и сотни командиров атомных подводных лодок, прежде чем стать у штурвала атомохода, прошли трудную, порой неблагоприятную должность старшего помощника командира.

Бывший командир атомного подводного ракетносца контр-адмирал О. Г. Чефонов вспоминает:

— На моем корабле длительное время старшим помощником служил капитан 2 ранга Алексей Алексеевич Ротач. На РПКСН К-523, которым я командовал, он был в полном смысле моим ближайшим помощником. Вся повседневная жизнь корабля и экипажа в базе и в море держалась на его опыте, его энергии, способности хорошо ориентироваться в обстановке, умении увидеть главное. В период учебы в центре ВМФ вся тяжесть начального периода жизни коллектива атомного ракетносца, когда закладываются основы морального климата в офицерском коллективе, создается атмосфера взаимопонимания и основы флотских традиций, легла на плечи старшего помощника А. А. Ротача и заместителя по политической части капитана 3 ранга В. В. Малмалаева. Командиром на РПКСН К-523 я был назначен позже них, и до моего прихода дружная работа этих офицеров заложила хорошие основы экипажа, которым мне пришлось впоследствии командовать.

Считаю, что именно благодаря плодотворной работе старпома и политработника в тот ответственный период впоследствии, когда наш ракетносец К-523 решал задачи боевой службы, экипаж стал считаться передовым на флотилии и одним из лучших на Тихоокеанском флоте.

Мне было приятно служить и командовать таким кораблем. Командиру всегда спокойно, когда на мостике и в центральном посту подводного атомохода на командирской вахте находится такой надежный, подготовленный к любым неожиданностям старший помощник, которому веришь, как себе.¹

А вот как отзывается о старшем помощнике командира подводного ракетносца контр-адмирал в отставке В. В. Важеннин, прослуживший с ним на атомоходе несколько лет:

¹ Из беседы авторов с контр-адмиралом О. Г. Чефоновым.

— Должность старпома на корабле обязывает быть требовательным к каждому члену экипажа, без скидок на личные симпатии и какие-либо обстоятельства, строгим до жестокости, быть вездесущим до скрупулезности. Далеко не каждый офицер, вступив в обязанности старшего помощника, остается при этом обязательным, приятным в общении, каким был капитан 2 ранга Игорь Алексеевич Тишинский. Человек с чувством юмора, приятный собеседник и хороший рассказчик, он умел тонко уловить острый момент в напряженном разговоре, споре и в какой-то момент шуткой перевести беседу в иное русло, не допуская размолвки и тем более скандала.

В экипаже И. А. Тишинского уважали за его человеческие качества, за то, что всецело отдавался службе, изучал и хорошо знал устройство корабля и в этих вопросах был на равных с лучшими специалистами боевых частей. В то же время он не был мягкотелым, особенно в вопросах организации службы и боеготовности корабля. Ему претили слащавость и сюсюканье, он мог высказать неприятное человеку в глаза, но так, что это не вызывало обиды. В принципиальных вопросах старпом Тишинский был требователен и непримирим к недостаткам. Высокограмотный офицер, он хорошо разбирался в вопросах использования оружия и боевой техники. Был допущен к самостоятельному управлению кораблем и стал настоящим помощником командира атомохода в решении всех вопросов как в море, при выполнении задач боевой службы, так и на берегу, во время стоянки у причала или межпоходовой подготовки экипажа. Став капитаном 1 ранга и командиром атомного ракетносца, И. А. Тишинский совершил несколько походов на боевую службу, а когда потребовался в Военно-морской академии способный, грамотный офицер-подводник, Игорь Алексеевич оставил действующий флот и стал преподавателем. На этой стезе он достойно проявил себя, защитил диссертацию и получил звание кандидата военных наук. В академии Тишинский зарекомендовал себя как один из лучших преподавателей военного дела. Я благодарен судьбе, что она свела меня с таким славным, порядочным офицером¹.

Рассказывая о старших помощниках командиров атомоходов, нельзя не отметить, что в экстремальных условиях, нередко

¹ Из аудиозаписи с ветераном флота В. В. Важениным. Октябрь 2002 г.

при аварийных ситуациях одним из первых в аварийный отсек для уточнения обстановки и принятия мер направлялся старший помощник.

До конца остался верен своему воинскому долгу и капитан 2 ранга О. Г. Аванесов — старший помощник командира К-278 («Комсомолец»), погибший со значительной частью экипажа в Норвежском море 7 апреля 1989 г. Напомним, что все началось с пожара, возникшего в 7-м отсеке. Через несколько минут после объявления аварийной тревоги «отрубилась» основная, а затем и резервная связь. Единственной нитью, связывавшей центральный пост с отсеками лодки, был аварийный телефон, что исключительно осложняло обстановку. Аванесов принимал леденящие душу доклады, помогал командиру, руководившему борьбой за живучесть, принимать единственно возможные в сложившейся драматической ситуации решения, формировал аварийные партии. В дальнейшем старпом организовал эвакуацию раненых и обгоревших подводников в ограждение рубки и на надстройку, а затем, когда до гибели обреченной лодки остались считанные минуты, убедившись, что на верхней палубе не осталось живых людей, вместе со старшим инженер-механиком покинул корабль.

Оказавшись в ледяной воде, Олег Аванесов помогал товарищам добраться до плота, сам же, когда ему предложили место на перегруженном сверх всякого предела людьми спасательном плоту, решительно отказался. Чудом спасшийся капитан-лейтенант И. В. Калинин свидетельствовал потом: «...Я видел, как погиб Аванесов... Старпом никого ни о чем не просил. Держался за плотик молча, и только выражение глаз было у него таким, что не передать»¹.

Олег Григорьевич Аванесов был посмертно награжден, как и другие погибшие и оставшиеся в живых подводники К-278, орденом Красного Знамени.

Замполиты

Другим ближайшим помощником командира атомохода является его заместитель по политической части, который вместе с командиром несет полную ответственность за состояние дел на корабле. В корабельном уставе ВМФ 1978 г. было

¹ Последний поход «Комсомольца». Трагедия и судьбы. Б. М., 1990. С. 71.

записано: «Заместитель командира по политической части отвечает за состояние политической работы на корабле, за политическое и воинское воспитание военнослужащих, укрепление политико-морального состояния личного состава, воинской дисциплины и поддержание постоянной боевой готовности корабля, а также при решении боевых задач»¹.

Роль и место замполита на корабле во многом определялась отношением к его должности вышестоящих инстанций, а это, в свою очередь, сказывалось и на мнении в низах. Долгое время к политработникам на корабле некоторые офицеры и командиры относились с пренебрежением. Это, видимо, связано с тем, что должностное положение (воинские звания, денежное содержание (оклады)) у них было ниже, чем у строевых офицеров. При поощрении за успехи в выполнении учебно-боевых задач нередко о политработниках забывали. Справедливости ради заметим, что и уровень военной подготовки некоторых политработников по сравнению с другими офицерами, окончившими высшие военно-морские училища, был несколько ниже, а выпускников Военно-политической академии на флоте было мало.

Только в конце 70-х гг., с возрастанием технической оснащенности флота, с выходом его в океан, когда корабли стали плавать на просторах Мирового океана и нести боевую службу в течение нескольких месяцев, когда значительно возросли морально-психологические и физические нагрузки на личный состав, возникла необходимость активизировать политико-воспитательную работу среди военных моряков, направленную на поддержание высокой боевой готовности, повышение бдительности, больше внимания уделять снятию морально-психологической усталости.

В Военно-Морском Флоте стали больше внимания обращать на военно-профессиональную подготовку политработников. Улучшился подбор кадров. На атомные подводные лодки направлялись наиболее способные и грамотные офицеры, обладавшие навыками работы с воинскими коллективами и имевшими академическую подготовку.

Военный совет ВМФ, главнокомандующий и политическое управление, возглавляемое адмиралом В. М. Гришановым, уделяли большое внимание совершенствованию форм и методов

¹ Корабельный устав ВМФ. М., 1978. Ст. 198.

воспитательной работы с личным составом кораблей, несущих боевую службу. В политуправлении был создан специальный отдел, который обобщал и распространял передовой опыт работы на кораблях боевой службы, осуществлял систематическое информирование личного состава флота, находящегося в удаленных районах океана. Контр-адмирал Я. А. Гречко, длительное время работавший в политуправлении ВМФ, вспоминает:

— На одном из крупных совещаний, проводимом в 1978 г., адмирал В. М. Гришанов в своем выступлении перед офицерами-политработниками, подчеркивая необходимость всемерной активизации воспитательной работы с личным составом атомных подводных лодок, несущих боевую службу, отметил возрастающее внимание к этой проблеме со стороны Политбюро и ЦК КПСС. Говорил адмирал и о том, что следует по справедливости отмечать труд тех политработников, которые вносят достойный вклад в боеготовность ВМФ. В качестве примера Василий Максимович привел итоги успешного перехода отряда подводных ракетноносцев с Северного на Тихоокеанский флот, когда вместе с командиром отряда вице-адмиралом В. К. Коробовым и командирами двух атомоходов, а также их инженер-механиками звания Героя Советского Союза был удостоен участник плавания — политработник, первый заместитель начальника политуправления Северного флота контр-адмирал Ю. И. Падорин.

Продолжая эту мысль, В. М. Гришанов напомнил, что впервые вопрос об оценке деятельности политработника возник в 1966 г., когда был совершен первый в истории отечественного Военно-Морского Флота кругосветный переход отряда подводных атомоходов.

Тогда, традиционно, за успешное выполнение правительственного задания и проявленное при этом мужество и отвагу были представлены к награде командиры и инженер-механики, но когда рассматривался этот вопрос в ЦК КПСС, генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев задал вопрос: «А что, на этих атомных лодках замполит есть?» Ему ответили, что есть. Леонид Ильич спросил: «А почему вы никогда не представляете их к высшей награде?» Тогда кадровики и руководство ВМФ засуетились и стали гадать: кого из двух замполитов лодок представить? На ракетноносце шел капитан 3 ранга Петр Ляхов — молодой подводник, этот переход для него был своего рода боевым крещением: ранее на атомоходах он на боевую службу не

ходил. В походе работал добросовестно, хотя и не все у него получалось. На торпедной лодке — капитан 2 ранга Н. В. Усенко, опытный политработник, ходивший и ранее на боевую службу. Несколько лет назад, когда в одном из дальних походов личному составу этой лодки пришлось бороться за жизнь корабля, замполит работал грамотно и самоотверженно. Устранив неисправность, экипаж благополучно вернулся в родную базу. Командир корабля и инженер-механик были награждены орденом Ленина, а заместитель по политчасти — орденом Красного Знамени. После группового подводного плавания в мае 1966 г. вместе с командиром отряда контр-адмиралом А. И. Сорокиным, командирами атомоходов капитанами 2 ранга В. П. Виноградовым и Л. Н. Столяровым, инженер-механиками С. Н. Самсоновым, И. Ф. Морозовым звание Героя Советского Союза было присвоено политработнику атомной подводной лодки капитану 2 ранга Н. В. Усенко. Экипаж атомохода воспринял это как вполне заслуженную награду.¹

Нельзя не отметить, что подавляющее большинство политработников атомоходов являлись надежными помощниками командиров. Работали дружно, выполняя самые сложные задачи, и награждались практически наравне со строевыми офицерами.

Многие командиры положительно оценивали плодотворную, полезную работу замполитов, называя их комиссарами. «...Мне лично всегда везло на замполитов, — пишет в своих воспоминаниях адмирал А. П. Михайловский. — Среди них прекрасной души человек Саша Пеняев, поддержавший меня в годы лейтенантского становления на Щ-211. Или великолепный Владимир Левушкин, с которым впервые пришлось пройти сквозь всю Атлантику. Один только Сергей Варгин², сумевший обеспечить высокий подъем духа экипажа подводного ракетносца К-178 в подледном нырке на Камчатку, чего стоит! А ведь таких и в дальнейшей службе много было»³.

¹ Из беседы контр-адмирала Я. А. Гречко с авторами. Август 2001 г.

² С. П. Варгин прошел многие ступени службы на политработе в ВМФ. Высшей должностью вице-адмирала С. П. Варгина стала должность члена Военного совета — начальника политуправления Северного флота.

³ Михайловский А. П. Океанский паритет. Записки командующего флотом. СПб., 2002. С. 150, 151.

Многие прославленные командиры подводных лодок, ставшие адмиралами — В. Н. Чернавин, Р. А. Голосов, Л. А. Матушкин, О. Г. Чефонов, — оценивая деятельность политорганов и политработников Военно-морского флота, также по-доброму вспоминают о совместной с ними работе. В их числе называют контр-адмирала Валерия Тимофеевича Поливанова, имевшего большой опыт работы в должности замполита командира ракетносца, а затем начальника политотдела соединения атомных подводных лодок. Тогда на его плечи легла тяжелая миссия — заниматься похоронными делами и оповещать родственников погибших подводников с К-8 в 1970 г. В Гремике ему пришлось пережить трагедию радиационного облучения, унесшего жизни нескольких членов экипажа атомной подводной лодки К-27 с жидким металлом в реакторах. Впоследствии В. Т. Поливанов проявил прекрасные организаторские способности, работая на высокой должности первого заместителя начальника политуправления Северного флота.

Бывший командир ныне широко известной К-19, получившей название «Хиросима», капитан 1 ранга Н. В. Затеев¹, вспоминая лихую годину, когда произошла тяжелая авария на ракетносце К-19, рассказывал, что во время аварии в борьбе за жизнь экипажа большую помощь оказал замполит капитан 2 ранга Александр Иванович Шипов. Он проявлял стойкость и мужество, энергично действовал в очень сложной обстановке, морально поддерживал тех моряков, которые были на самом трудном и ответственном участке борьбы за живучесть. Вместе с доктором оказывал помощь морякам, получившим тяжелые травмы. Как и многие члены экипажа, А. И. Шипов получил большую дозу облучения и долго лечился в госпитале. Впоследствии А. И. Шипов служил на Черноморском флоте, работая в политотделе штаба флота.

На флотилии атомных подводных лодок Северного флота широкую известность имел ракетный подводный крейсер стратегического назначения К-137 — это первый ракетносец проекта 667А, вступивший в строй в 1967 г. Командовал этим

¹ Капитан 1 ранга Николай Владимирович Затеев умер в августе 1998 г., похоронен на Кузьминском кладбище г. Москвы, где покоится прах подводников К-19, получивших высокий уровень радиации во время аварии.

кораблем капитан 2 ранга В. Л. Березовский, а заместителем по политической части у него был капитан 3 ранга В. В. Важенин.

Славился этот корабль своим дружным, сплоченным экипажем, который успешно выполнял все поставленные задачи. Успех К-137 во многом определялся прежде всего четкой, грамотной и самоотверженной работой офицерского состава, командира ракетносца и активной политико-воспитательной работой, которой руководил капитан 3 ранга Валентин Васильевич Важенин. До назначения на атомоход В. В. Важенин служил на дизель-электрической подводной лодке Б-4, где приобрел опыт воспитательной работы в боевой обстановке.

В октябре 1962 г., во время Карибского кризиса, решением высшего руководства для прикрытия транспортного флота в Атлантику было направлено четыре дизель-электрические подводные лодки проекта 641, самые лучшие, какие имел ВМФ в то время. Но они не могли противостоять американским противолодочным силам. Три лодки были обнаружены и вынуждены всплыть. Только одна — Б-4 под командованием капитана 2 ранга Р. А. Кетова, где замполитом был В. В. Важенин, — искусно уклоняясь от противолодочных сил, проявила флотскую изобретательность и хитрость и выполнила поставленные задачи. Нельзя не заметить, что личному составу ПЛ пришлось испытать немало трудностей. Тяжелейшие бытовые условия. В плохо вентилируемых отсеках температура достигала 60⁰, мотористы у дизелей падали в обморок. Пары топлива и масла в энергетических отсеках затрудняли дыхание. Вахту приходилось менять через 20—30 минут. Личный состав стойко переносил эти трудности. Ни одного проявления малодушия или трусости на лодке Б-4 не было отмечено. Несомненно, все это благодаря высокому моральному духу подводников, целеустремленной и весьма эффективной работе с личным составом, организатором которой был заместитель командира по политической части капитан-лейтенант В. В. Важенин. Свой опыт работы он широко использовал, став у В. Л. Березовского заместителем командира самого мощного, самого современного на то время атомного подводного ракетносца К-137. Участвовал в освоении этого первого ракетного подводного крейсера стратегического назначения.

Этот 38-летний офицер, на первый взгляд, физически не очень крепкий — статью и ростом природа не щедро его наделила, — обладал достаточно твердым, иногда даже жестким характером,

а главное, чувством величайшей ответственности за порученное ему дело. Его категорическая нетерпимость к несправедливости, грубости и хамству, которые проявлялись иногда со стороны даже старших начальников, честность и порядочность вызывали глубокое уважение среди офицеров корабля. Внимательный и заботливый замполит всецело отдавался работе с людьми, находил пути и подходы даже к самым трудным подводникам, помогая им занять достойное место в коллективе.

Отличное взаимопонимание и согласованность действий командира, старпома и замполита, понимание друг друга с полуслова были тем главным «инструментом», который позволял экипажу успешно решать поставленные задачи. Показателем этого является награждение подводников К-137. При этом командир капитан 1 ранга В. Л. Березовский был удостоен звания Героя Советского Союза, а его замполит капитан 2 ранга В. В. Важенин награжден орденом Ленина. Ныне В. В. Важенин контр-адмирал в отставке.

Подводный стармех

Должность инженер-механика на кораблях ВМФ всегда была весьма ответственна и почитаема. На атомном же подводном флоте она обрела особый вес. Недаром командир БЧ-5 АПЛ носит на груди, как и командир атомохода, миниатюрную лодочку, свидетельствующую о том, что он допущен к управлению кораблем.

Среди тех, кому пришлось первым осваивать наисложнейшую технику принципиально новой энергетической установки и многочисленных систем атомоходов 1-го поколения, почетное место по праву принадлежит Борису Петровичу Акулову — командиру БЧ-5 советского атомного первенца — подводной лодки К-3.

Жизнь Бориса Акулова сложилась так, что он закончил дизельный факультет ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского и служил до назначения на атомоход К-3 на средней дизель-электрической подводной лодке Черноморского флота, а затем ему первому доверили осваивать все тонкости энергетической установки корабля, которая была сродни паросиловой, да еще досконально изучить все премудрости атома.

Надо ли после этого говорить, с какой энергией и настойчивостью взялся он с приходом в учебный центр в Обнинске за

освоение совершенно новой для него техники. Ведь кто, как не командир БЧ-5 атомохода должен в совершенстве, досконально, до винтика знать вверенную ему технику и особенности ее эксплуатации.

С еще большим упорством стармех первого атомохода вникал в дело, когда экипаж прибыл в Северодвинск на строившийся корабль.

Многое тогда он почерпнул у главного конструктора В. Н. Перегудова, часто, несмотря на недуг, бывавшего на заводе № 402, где строилась К-3, и вместе с ним устранял отдельные огрехи в проекте, заводские недоделки.

Как и другие специалисты атомохода, Борис Акулов был не просто первопроходцем, он зарекомендовал себя с первых дней экспериментатором, исследователем. К тому же должность командира БЧ-5 первых атомных подводных лодок с главной энергетической установкой, имеющей различные неприятности, требовала не только высокого профессионализма, но и мужества, была связана с определенным риском.

Сослуживцы Бориса Петровича по флотилии помнят об одном из таких случаев, когда он, не задумываясь, пренебрегая опасностью, показал пример своим подчиненным: «Однажды отдалась дренажная пробка первого контура реактора. Чтобы ее затянуть, необходимо было лезть в тесный трюм реакторного отсека, где опасность повышенной радиации была достаточно реальной. Первым начал эту сложную операцию сам капитан 3 ранга Борис Акулов. В специальном костюме он спустился в трюм и пробыл там, энергично работая, расчетнобезопасное время. За Борисом Петровичем сходили в трюм все, в том числе и командир корабля, который, несмотря на возражения экипажа, не хотел отделять себя от коллектива¹».

Командира электромеханической боевой части атомной лодки часто образно называют хозяином реактора, имея в виду, что именно реактор является сердцем, и к нему должно быть приковано основное внимание стармеха. Все остальное якобы прилагается. Борис Петрович Акулов не страдал таким заблуждением. Для него атомный корабль — целый боевой организм, которому реактор придает высокие тактико-технические и боевые свойства.

¹ Чернавин В. Н. Атомный подводный... М., 1997. С. 89.

На К-3 после командира Л. Г. Осипенко, Б. П. Акулов был самым старшим по возрасту среди офицеров и к тому же на четыре года старше старпома Л. М. Жильцова. В экипаже его уважительно называли «Б.П.». Он пользовался непререкаемым авторитетом. А по мере того как Бориса Петровича узнавали ближе, проникались к нему симпатией, отмечая открытость, порядочность и беззаветное служение своему делу, которому он отдавался всецело и самозабвенно.

В ходе строительства лодки и ее испытаний у командира БЧ-5 было немало трудностей, но случались и «звездные» минуты. Одной из них стал спуск корабля на воду. Одну бутылку шампанского тогда по традиции разбили о корпус корабля, другую, специально припасенную для такого торжественного случая, грохнул в реакторном отсеке Акулов, да с такой страстью, что матросы почти два дня собирали осколки.

Были и другие не менее яркие моменты. Например, физический пуск реактора, а также первая подача пара на турбины, иначе говоря, запуск собственной ГЭУ. Родился тогда на К-3 неофициальный корабельный праздник под условным названием «С легким паром!» После официального «часпития», под руководством С. Г. Горшкова, подогретого ста граммами сухого вина, четыре дня два атомщика А. П. Александров и Б. П. Акулов до утра просидели за беседой в каюте стармеха на плавбазе, вкушая, само собой, не только чай. А утром, на которое главком наметил итоговое совещание, чуть не испытал на себе его страшный гнев.

Скупой на похвалу академик Анатолий Петрович Александров, в течение длительного времени близко соприкасавшийся с Акуловым, как-то сказал: «Не умаляя ничьих заслуг и достоинств, я все-таки должен сказать, что в культуре освоения атомной энергетики у военных моряков было и остается чему учиться. В этом отношении мне особенно памятен, конечно, экипаж “Ленинского комсомола”, особенно его инженер-механики Б. Акулов, затем Р. Тимофеев...»¹

Заслуги Бориса Петровича Акулова, несомненно, велики и неоспоримы. Не случайно поэтому, когда командиру К-3 капитану 1 ранга Л. Г. Осипенко за освоение новой техники присвоили звание Героя Советского Союза, почти в то же

¹ Чернавин В. Н. Атомный подводный флот... М., 1997. С. 86.

время грудь инженер-капитана 2 ранга Б. П. Акулова украсил орден Ленина — высший по статусу орден нашей державы в то время.

С приходом в Западную Лицу новых атомных подводных лодок и созданием сначала соединения, а затем и объединения потребовались флагманские специалисты. Первым флагмехом стал Борис Петрович Акулов. На новом посту в полной мере раскрылась еще одна грань его таланта — организаторские способности. Он сразу со знанием дела включился в работу по передаче своего бесценного опыта личному составу электромеханических боевых частей, конечно, уделяя при этом большое внимание командирам кораблей и командирам БЧ-5, среди которых, как и среди всех офицеров-механиков, пользовался огромным авторитетом. Многие из них по праву считали Акулова своим учителем и наставником.

В дальнейшем его знания и опыт были востребованы в Москве в Главном техническом управлении, куда его перевели с флота в отдел эксплуатации подводных лодок. В Техупре он трудился до конца жизни, стал контр-адмиралом, заместителем начальника управления. Умер Борис Петрович Акулов в 1981 г. от сердечного приступа в возрасте 57 лет. Заметим только, что к тому времени ему полностью заменили, по понятной причине, костный мозг.

Без преувеличения можно сказать, что имя и дела первого командира БЧ-5 первой отечественной атомной подводной лодки прочно вошли в историю флота. В ознаменование заслуг в освоении атомной корабельной энергетики его имя носит на борту одно из судов контроля физических полей ВМФ.

Читатель, несомненно, убедился в том, какие сложные и ответственные обязанности лежали и лежат на плечах командиров БЧ-5 атомоходов, какие сложные, мудреные задачи им приходится решать в процессе эксплуатации техники в походах. Но вот парадокс: в отличие от дизель-электрических подводных лодок, где старпом и командир БЧ-5 имели одинаковые оклады, на кораблях с атомной энергетической установкой какие-то «умные головы» стармеху установили денежное содержание на двести рублей меньше, чем у старшего помощника. Поистине пути чиновников от финансов неисповедимы. Естественно, что соответствующие начальники пытались восстановить справедливость, но их усилия оказались тщетны. И тогда командир К-3

(а им был Л. Г. Осипенко) предложил увеличить оклад командиру БЧ-5 за счет своего собственного, что удовлетворило и начальство, и финансистов.

Единственное, в чем механики не ущемлялись, так это в наградах, что получило подтверждение и в дальнейшем, когда среди командиров БЧ-5 появились кавалеры «Золотой Звезды» Героя Советского Союза.

«Железный Рюрик»

Первым получил высокую награду Рюрик Александрович Тимофеев, сменивший ушедшего на повышение Б. П. Акулова на посту командира БЧ-5 К-3. До этого он выполнял обязанности командира дивизиона живучести.

Биография Рюрика Тимофеева отличалась многими крутыми жизненными поворотами. Родился он в городе Острове на Псковщине, потом мальчишкой оказался вместе с родителями в Севастополе. С началом войны Тимофеевы эвакуировались в Узбекистан. Там пятнадцатилетний паренек получил трудовую закалку — освоил специальность тракториста и работал на полях.

Он вырослел, и его потянуло в небо. Окончил он спецшколу ВВС в Свердловске, готовился стать курсантом Чкаловского авиационного училища, но не прошел медкомиссию: подвела... барокамера, с которой ему еще придется столкнуться в будущем, с трудом перенес боль в ушах при повышении давления, а выйдя из нее, не услышал вопросы врача. Затем — призыв в армию. Тимофеев — рядовой, связист. Но вот еще один поворот. В 1947 г. он стал курсантом паросилового факультета «Дзержинки», который закончил через пять лет. Получил назначение на Черноморский эсминец «Безбоязненный» командиром машинно-котельной группы.

В 1954 г. Тимофеева неожиданно вызвали во флотский отдел кадров. Он прошел медкомиссию, а затем поехал в Москву, уже в управление кадров ВМФ. Длительное пребывание в неизвестности, пока ему не объявили, что он назначен на новую, «необычную» подводную лодку. Затем подмосковный Обнинск, обучение на первой в мире АЭС, где осваивает специальность инженера, а затем старшего инженера управления. И вот уже тренировки на прототипе энергетической установки строящейся атомной подводной лодки.

Первая штатная должность Рюрика Тимофеева на атомоходе — командир турбинной группы. Как Б. П. Акулову и другим его товарищам по экипажу К-3, ему приходилось участвовать и в строительстве, и в испытании атомохода. Через короткое время он стал командиром дивизиона живучести, а отсюда — один шаг к должности командира БЧ-5. Такое назначение тоже не заставило себя ждать. Борис Акулов ушел на повышение. А вскоре первая заслуженная награда — орден Красного Знамени.

Напомним, что К-3 после испытаний была передана флоту в опытную эксплуатацию. Это означало, что не только личному составу, но и проектировщикам, и инженерам, и рабочим завода предстояло еще немало повозиться, чтобы довести корабль до ума, тем более что уже на первых порах экипажу пришлось пережить немало неприятностей. Значительное число их приходилось на долю атомной энергетики и всего хозяйства БЧ-5, на личный состав которой вместе с заводскими специалистами и ложилась задача устранения различных поломок, ремонта и замены механизмов, приборов, отдельных деталей.

До знаменитого похода к Северному полюсу в июле 1962 г. К-3 не раз приходилось возвращаться к стенке завода, давшего ей жизнь, становиться в док, ремонтировать и заново монтировать отдельные узлы. Многочисленные ремонты чередовались с выходами в море, где случались сбои в работе техники. Это не могло не беспокоить командование корабля, офицеров, особенно БЧ-5, да и весь экипаж, тем более что ни для кого не было секретом, что на долю К-3 предстояло подледное плавание к Северному полюсу.

О том, какие психологические и физические нагрузки пришлось испытать и какие тревоги порой пережить подводникам первого атомохода, свидетельствует один из тренировочных походов, совершенных в ноябре 1959 г., во время которого лодка побывала в Карском и Гренландском морях.

Тогда К-3 вышла в плавание с аккумуляторной батареей, которую давно уже нужно было заменить — она имела емкость всего 80 % от полной. На лодке знали, что разряжать ее можно лишь до определенного предела, в данном случае до напряжения 1,72 вольта. Еще перед выходом в море обнаружилось повышение радиоактивности у эжектора паровой турбины левого борта, свидетельствующее о наличии микротечи. Решили ради предстоящих испытаний акустической аппаратуры, в частности

эхоледомера, рискнуть выйти в море, рассчитывая на то, что в случае опасности можно будет отключить левый борт и идти на одном правом.

Когда лодка находилась в Карском море, из 7-го отсека поступил доклад: прорвало трубу на воздухоохладителе электрогенератора левого борта. Затем отказал клапан турбоагрегата. Все потребители перешли на снабжение электроэнергией от аккумуляторной батареи, запас которой катастрофически таял. Напряжение снизилось до 1,8 вольта, до роковой цифры осталось всего восемь сотых вольта. Возник вопрос: хватит ли оставшегося запаса электроэнергии для введения в действие правого электрогенератора, а с ним и турбины правого борта?

Решили принять питание на генератор, однако так как он лишился охлаждения, не исключалась опасность пожара. «Матросы работали как звери, — вспоминал впоследствии Рюрик Тимофеев, — понимая, что от введения в строй злополучного клапана зависит жизнь корабля и их собственная». Ведь если бы не удалось вовремя запустить установку, лодка не смогла бы всплыть, а на поверхности к тому же был лед.

Можно представить себе, что испытал в том походе стармех лодки Р. А. Тимофеев, какие головоломки ему пришлось решать! Вернулась лодка в Северодвинск из похода 2 декабря. О всех неисправностях пришлось докладывать главному, высказать пожелания об устранении многих конструктивных и заводских погрешностей (а их из похода экипаж «привез» около шестисот!). Присутствовавший на докладе министр судостроительной промышленности Б. Е. Бутома заверил, что все неполадки в технике будут внимательно рассмотрены и по возможности учтены, так как кораблю предстоял ремонт и модернизация ряда технических систем на заводе.

Что выручало командира БЧ-5 К-3 в сложных ситуациях? Как это ни удивительно, уникальный опыт, приобретенный благодаря многочисленным ремонтам, разборкам-сборкам механизмов. На первом атомоходе приходилось сплошь и рядом принимать решения в условиях противоречивых мнений специалистов, зачастую отстаивающих ведомственные интересы.

Характеризуя своего механика, командир К-3 Л. М. Жильцов писал в предисловии к его книге: «Бесценным качеством Тимофеева была осторожность, которая являлась формой выражения смелого инженерного решения. Это его качество плюс

доскональное знание техники, сути обсуждаемого вопроса давали ему больше преимущества перед другими участниками многочисленных совещаний. В вопросах принципиальных, связанных с обеспечением надежной работы механизмов и техники, он был неуступчив, за что получил с легкой руки первого командира подводной лодки Леонида Гавриловича Осипенко дружеское прозвище «железный Рюрик». Это прозвище закрепилось за ним и отражало сущность нашего механика»¹.

Приведенные выше качества Рюрика Александровича сыграли немалую роль, когда в 1962 г. принималось окончательное решение о походе лодки к Северному полюсу. Стармех много совещался со своими офицерами. Вместе с командиром корабля Л. М. Жильцовым обсуждал проблему возможности главной энергетической установки выдержать перегрузки в столь трудном походе. И решили: противопоставить возможным осложнениям можно «только выучку, огромный опыт нашего личного состава действовать в нестандартных ситуациях». Последовала значительная серия тренировок экипажа по действиям в условиях повышенной радиации, проведенных под руководством командира, старпома и, конечно, командира БЧ-5. Главная роль при этом отводилась тренировкам по обслуживанию техники в изолирующем снаряжении, обеспечивающем автономное воздухообеспечение. При отработке этих вопросов железный характер, как считал командир, имел решающее значение.

Поход состоялся и, несмотря на все трудности и возникшие нестандартные ситуации, закончился успешно. Как и руководитель похода контр-адмирал А. И. Петелин, командир К-3 капитан 2 ранга Л. М. Жильцов, капитан 2 ранга Р. А. Тимофеев (перед самым выходом в плавание он узнал о присвоении ему очередного воинского звания) стали Героями Советского Союза.

Отдав восемь лет службе на «Ленинском комсомоле», Рюрик Александрович поступил в Военно-морскую академию, закончив ее, подался в адъюнктуру, защитился, стал преподавателем. В 55 лет, после 39 лет службы, уволился в отставку. В дальнейшем работал в системе Академии наук по инженерным проблемам термоядерного синтеза и проблемам физики плазмы. Как мы видим, «железный Рюрик» всегда был верен себе —

¹ Тимофеев Р. А. К Северному полюсу на первой атомной лодке. СПб., 1996. С. 3.

делал в жизни крутые повороты. И все же но память о нелегких, но ярких страницах службы на атомном подводном флоте жила в его сердце. Не случайно в платяном шкафу на почетном месте висела его синяя рабочая спецовка, к которой сам Н. С. Хрущев в июле 1962 г. собственноручно прикрепил Золотую Звезду.

От лейтенанта до адмирала

На К-3, ставшей «Ленинским комсомолом», начинали свою подводную службу многие офицеры, которым первенец атомного флота проложил курс в жизни. Юрий Баленко ушел, например, в науку и стал профессором. Николай Мормуль дослужился до контр-адмирала, занимал крупные посты в технических службах ВМФ. С уходом в отставку занялся литературным трудом. Его перу принадлежат многие книги об атомном подводном флоте, в том числе «Атомные подводные стратегические», «Катастрофы под водой», «От “Трешера” до “Курска”». Признание флотских (да и не только флотских) читателей получила изданная к 300-летию отечественного флота «Атомная подводная эпопея», написанная в соавторстве с Л. Г. Осипенко и Л. М. Жильцовым.

В этих произведениях Н. Г. Мормуль глубоко раскрыл сложные процессы строительства и освоения отечественных атомных подводных лодок, со знанием дела проанализировал причины аварий и катастроф, в том числе и связанных с гибелью корабля, показал, каким мужеством, самоотверженностью, героизмом наполнена служба подводников. Все это стало возможным потому, что Николай Григорьевич сам прошел большой жизненный и служебный путь в Военно-Морском Флоте, начав его, после окончания ВВМИУ, с командира группы автоматики и телемеханики и закончив начальником Технического управления Северного флота. Во флотской среде он известен как специалист высокого класса по АЭУ и эксплуатации технических средств атомных подводных лодок. На протяжении десяти лет Н. Г. Мормуль участвовал в исторических походах атомных подводных лодок нескольких поколений, в расследовании причин аварий и поломок, какие происходили на АПЛ. С его компетентным мнением считались флотские военачальники. Как и многие подводники, служившие непосредственно на атомных подводных лодках, он является ветераном подразделений особого риска. С 1955 г. Николай Григорьевич — член Ядерного общества России.

На К-3 началась флотская служба и вице-адмирала Владимира Андреевича Рудакова. Он прошел через многие ее ступени, уйдя в отставку с должности главного специалиста по атомным подводным лодкам Главного технического управления ВМФ. Подводники-североморцы хорошо помнят его как флагманского инженер-механика дивизии, много делавшего для тщательной подготовки атомных кораблей к несению боевой службы в океане, для обобщения передового опыта эксплуатации ГЭУ и другой техники, помогавшего становлению молодых офицеров электромеханических боевых частей. Это он в период подготовки группового подводного плавания атомоходов в 1966 г. оказал самую действенную помощь экипажам в комплектовании кораблей запчастями, в проверке технического состояния всех корабельных механизмов и систем, организации тренировок личного состава по борьбе за живучесть, в устранении неисправностей и поломок.

Светлую память о себе оставил командир электромеханической боевой части «Курска» капитан 2 ранга Юрий Борисович Саблин, погибший вместе с кораблем в августе 2000 г.

Юрия Саблина по праву можно назвать потомственным подводником. Родился он в Севастополе, в семье офицера, участника Великой Отечественной войны. Его отец воевал на «малютках» Черноморского флота. Это он благословил сына поступить в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище, которое младший Саблин успешно закончил, а попросил направить его для службы на Тихоокеанский флот. Затем он попал на однотипный с «Курском» строившийся в Северодвинске «Воронеж», но вступивший в строй раньше на пять лет.

Здесь он, как и полагается, прошел все ступени службы в БЧ-5: командир группы, командир дивизиона живучести. А затем талантливого инженер-механика командование перевело на новый подводный ракетоносец — К-141 «Курск» командиром БЧ-5. Теперь ему пришлось уже руководить коллективом, составляющим почти треть экипажа атомохода. Саблин быстро завоевал доверие и авторитет у подчиненных, которые убедились в компетентности и высоком профессионализме своего начальника. Недаром личный состав любовно окрестил его традиционным для механиков именем «стармех». Результаты его деятельности получили одобрение у командира К-141. Ценил командира БЧ-5 «Курска» и командир дивизии.

На всем протяжении службы в экипаже ракетноносца на К-141 не было ни одной предпосылки к выходу из строя материальной части. Особенно радовала сердце инженер-механика работа систем и механизмов корабля в период длительного автономного плавания в Средиземном море. Это придавало ему еще большую уверенность в работе с личным составом.

После боевой службы в Средиземном море Саблин планировался к выдвижению на должность заместителя командира — начальником электромеханической службы дивизии. В разговорах с сослуживцами Юрий Борисович неоднократно отмечал, что ему крупно повезло на подчиненных офицеров — командиров дивизионов и групп. И в самом деле, командир дивизиона движения капитан 3 ранга Дмитрий Борисович Мурачев отличался высокой ответственностью и исполнительностью. Со своими подчиненными он тщательно готовил главную энергетическую установку к плаванию и обеспечивал ее уверенную работу в походах, будь то Средиземное море, тропические воды или Северные моря.

Пытливый ум корабельного инженера постоянно искал пути повышения надежности в работе систем и механизмов подводного ракетноносца. Так, например, Мурачев внес рационализаторское предложение по использованию холодильных машин. При плавании в южных широтах они иногда давали сбой. Внедрение предложения помогло обеспечить стабильность их работы во время похода в Средиземном море.

Радовали стармеха и другие офицеры: командир электротехнического дивизиона капитан 3 ранга Илья Вячеславович Щавинский, зарекомендовавший себя как энергичный, способный инженер, в перспективе готовый занять должность командира БЧ-5. В коллективе боевой части с уважением относились и к командиру дивизиона движения капитану 3 ранга Александру Васильевичу Милготину, также перспективному офицеру.

Добрые слова можно сказать обо всех офицерах, мичманах, старшинах, матросах славного корабля, которых постигла тяжелая, но героическая судьба. Вечная им память!

Завершая рассказ об инженерах-механиках подводных лодок, их мужестве, самоотверженности, преданности своей нелегкой, но поистине героической профессии, хотелось бы заметить, что их деятельность чем-то схожа с работой врачей: инженерам-механикам также присущи высокое чувство ответственности (в дан-

ном случае за корабельный механизм), осторожность и осмотрительность в принятии решений при экстремальных ситуациях («не навреди!»), исключение ненужного риска, стремление к консервативным мерам, если можно избежать радикальных. Видимо, не только в профилактике и лечении людей, но и в работе с техникой такой принцип оправдан — он обеспечивает лучшие, более надежные результаты.

Верность клятве Гиппократа

Среди подводников — специалистов различного профиля, усилиями которых боевой корабль выполняет своиственные ему задачи, трудно переоценить роль и значение корабельного врача, человека, призванного заботиться о здоровье и работоспособности всех членов экипажа. Врач — один из таких офицеров, который в повседневной жизни корабля в море, когда ритм подводной деятельности экипажа ничем не нарушается, мало приметен. Во время плавания жалоб на недомогание или какие-либо хворости молодые люди, как правило, не высказывают. Тем более что перед каждой автономкой подводники все до одного проходят тщательное медобследование, за проведением которого корабельный врач следит весьма бдительно.

Однако это вовсе не значит, что врач в походе сидит без дела, к тому же и обязанностей у него немало. Он следит за санитарно-гигиеническим состоянием продпищеблока, приготовлением пищи, работой санузлов. Доктор уделяет пристальное внимание профилактике кожных и других заболеваний, необходимости поддерживать физическую нагрузку моряков. В контакте с начальником химической службы он контролирует работу дозиметрической аппаратуры в энергетических отсеках. Имея свободного времени больше, чем другие члены экипажа, корабельный эскулап принимает участие в общественной работе — проводит беседы на медицинские и другие темы со свободными от вахты моряками, выступает по радиотрансляции.

Но когда спокойный походный ритм подводной жизни нарушается, на корабле происходит авария или возникает опасная для людей ситуация, врач немедленно мобилизует все свои профессиональные знания и навыки для борьбы за жизнь и здоровье боевых товарищей.

Начальник медслужбы АПЛ
Борис Никонов

На атомной подводной лодке проекта 627 старший лейтенант медслужбы Борис Павлович Никонов начал службу с самого начала формирования экипажа. Вместе со всеми офицерами и старшинами атомохода в учебном центре Обнинска он изучал премудрости атомной энергетической установки, стремился глубже познать процесс влияния радионуклеидов на человеческий организм, искал пути борьбы за жизнь человека в случае вредоносного радиоактивного облучениями.

На лодке доктора любили за мягкий характер, покладистость, а главное, за трогательную заботу о здоровье каждого члена экипажа, будь то сам командир или матрос-первогодок.

Несколько флегматичный и медлительный, чуть более полноватый, чем другие офицеры его возраста, Никонов довольно спокойно воспринимал подначки, если кто-нибудь подшучивал над его мешковатостью. Борис Павлович прослужил на атомоходе более десяти лет, совершил несколько длительных подводных плаваний.

В этом офицере-медики удивительно сочетались два, казалось бы, противоположных качества — мягкость в быту и непреклонная жесткость и требовательность, когда дело касалось его профессиональной деятельности. Особенно в вопросах санитарно-гигиенических условий быта моряков и проблем медицинского обеспечения их здоровья. Понимая важность тщательного диспансерного обследования каждого члена экипажа перед длительным плаванием, Борис Павлович был непримиримо строг и принципиален, никому не давал никаких послаблений — ни командиру, ни старпому или замполиту, ни закадычному другу и приятелю — капитан-лейтенанту химику Эдуарду Жунде.

Нельзя не отметить такую черту Никонова, как умение довольно широко взглянуть на проблемы, связанные с обеспечением здоровья, жизненного тонуса и бытовой устроенности подводников.

Автор был свидетелем одного из горячих диспутов, возникших в кают-компании офицеров. Участники разговора коснулись темы, довольно отдаленной от конкретных проблем подводной жизни. Речь шла о создании новых атомных подводных кораблей, их тактико-технических характеристиках, значительно

отличавшихся от атомоходов первых проектов. И, конечно, собеседники не обошли проблем обитаемости, которые на атомоходах несравненно лучше, чем на дизель-электрических подводных лодках.

Никонов, обычно не вступающий в разговоры на технические темы, не имея опыта службы на «дизелях», неожиданно для многих сослуживцев разразился целой тирадой по этому поводу:

— Не только я, но и мои коллеги — лодочные врачи других атомоходов — придерживаются несколько другого мнения. Нам представляется, что далеко еще не все сделано, чтобы на современном подводном атомоходе человек чувствовал себя комфортно, смог без усилий снять физическую и психологическую напряженность. Возьмем, например, такой вопрос, как наличие спальных мест: их число рассчитано только на членов экипажа. Но в поход, как правило, направляется еще немало людей: представители командования, старшие офицеры штаба, второй командир или его дублер, флагманские специалисты, представители НИИ или промышленности... У нас и сейчас сверх штата около десятка человек. Многие штатные подводники, сменившись с вахты, ложатся в «теплую» койку своего товарища. О какой гигиене и санитарии при этом можно говорить!

Старпом капитан 2 ранга Марат Михайлович Яблоков, имевший немалый опыт службы на разных проектах подводных кораблей, заметил с назданием:

«Это, Борис Павлович, не злодейство и бессердечность конструкторов, а объективная реальность. На корабле приходится размещать такое большое количество оружия, различного оборудования и приборов, которое связано с боеспособностью корабля и, конечно, с безопасностью людей, что конструкторам, помимо их воли и желаний, приходится ужимать жизненное пространство.

Доводы эти, однако, не убедили доктора. Он покраснел от волнения:

— Жизненное пространство с таким подходом, товарищ капитан 2 ранга, может сократиться до критического минимума. Как подсчитали специалисты, так называемая удельная площадь обитаемости помещений на каждого члена экипажа корабля снизилась до 2,8 м³, став меньше по сравнению с нормативной в 2—3 раза.

Сделав паузу, Никонов продолжил свою медицинскую тему:

— Вот много нынче говорят о необходимости снятия усталости у подводников в длительном плавании, о морально-психо-

логической разрядке. Я вам скажу — это не пустяк, не выдумка врачей и политработников... Сошлюсь на пример. На одной из АПЛ был проведен эксперимент: перед заступлением на вахту офицеру и матросу предложили четыре раза различными цветами написать слово «радиотелеграфист». На это им потребовалась 1 мин. 22 сек. и 1 мин. 20 сек. соответственно. У обоих слова были написаны ровным красивым почерком. После смены с вахты упражнение повторили, и результаты оказались иным. Время у каждого было затрачено на 25—30 секунд больше, цвета перепутаны, слова написаны небрежно, корявым почерком, в них допущены грамматические ошибки. Одновременно велись тщательные наблюдения за физическим состоянием моряков. Оказалось, что у матросов и старшин, не занимавшихся физическими упражнениями, уже спустя 5 дней динамометрия правой руки снизилась на 3—5 кг, а жизненная емкость легких уменьшилась на 200 см³.

В одном из походов на боевую службу Борису Павловичу пришлось выполнять полостную операцию по удалению аппендикса. Один из авторов был участником операции и помогал врачу. Приведем некоторые страницы записи из его походного дневника.

«26 сентября 37-е сутки нашего похода. На самых малозумных оборотах атомоход ходит на глубинах 100—150 м. Мы маневрируем в теплых водах Тихого океана, недалеко от военно-морской базы США на острове Гуам, имея задачу обнаружить и записать шумы атомных подводных ракетноносцев, которые, по данным разведки, базируются в уютной гавани острова. Пока наши усилия не увенчались успехом. В территориальные воды (поближе к базе) заходить мы не имеем права. Американцы, же как известно, нагло “пасутся” у российских берегов...

Обнообразие событий изо дня в день, похожих друг на друга, делает жизнь утомительной. Однако сегодня в жизни экипажа произойдет нечто неординарное: доктор намерен провести операцию по поводу удаления аппендикса у рулевого-сигнальщика матроса Федора Малова. Надо заметить, командир на доклад доктора о необходимости операции выразил свое недовольство: “Что плохо проверяли Малова перед автономкой?” Но Никонов обезоруживающе улыбнулся и, несколько иронизируя, ответил: “Никак нет, товарищ коман-

дир, на берегу во время диспансеризации паршивец Малов о своем аппендиците никому не доложил”. Командир понял несостоятельность своего упрека: “Надо, так надо. Делайте что положено!”

Для полостных хирургических операций на этом проекте АПЛ предусмотрено место во 2-м отсеке. Здесь в офицерской кают-компании над обеденным столом расположены специальные бестеневые светильники, а вдоль борта в закрытых печатанных ящиках хранится различный врачебный инструмент, все в герметичной металлической таре.

О начале операции и запрещения прохода личному составу через 2-й отсек объявили по трансляции. Врач готовит помещение, инструменты довольно сноровисто, будто занимается привычным делом. Мне казалось, Никонов немного рисуется, а я, честно говоря, волновался, зная, что это первая его самостоятельная полостная операция на лодке. В ординатуре, которую проходят флотские врачи, им, корабельным эскулапам, значительно проще: там другие условия и для подстраховки всегда есть опытные хирурги. Однако Никонов ничем не проявляет неуверенности. Пожалуй, больше всех переживает виновник событий — матрос Малов. Он побледнел, с испугом наблюдает за блестящим никелированным инструментом у стола, где ему предстоит лечь под скальпель.

Когда больной уже улегся на стол, а врач, готовя место, обильно его смазал йодом и скальпелем провел по коричневой от йода коже, расплзлась ранка, а на белизне жировой ткани ярко выступили капли крови. Стоящий рядом с подносом, на котором находились инструменты, моряк (он исполнял роль операционной сестры¹) грохнулся в обморок. Его вынесли в коридор отсека, стали приводить в чувство, а ассистировать врачу пришлось мне.

Операция затягивалась. Я как мог успокаивал больного, вытирал капли пота с его лба. Он шептал, спрашивая: “Долго еще? Мне не больно, но что-то внутри меня тянет”. Я ему: “Потерпи, браток, еще немного”. Никонов тоже подбадривал: “Ты молодец, Федор, мужчина должен быть мужественным!”

Я обратил внимание, что Никонов несколько растерян, заглядывая в раскрытую полость, где пульсирует какая-то жилка,

¹ Согласно корабельному расписанию один из членов экипажа проходит специальную подготовку в качестве операционной сестры.

и сам себе задает вопрос: “Это брюшина или уже кишка?” Не знаю, какая сила толкнула меня сказать: “Вы же изучали анатомию и должны знать, сколько слоев кожи и жира до кишечника”. Никонов еще чуть-чуть подумал и решительно вскрыл пленку брюшины. Увидев синеву кишки, облегченно вздохнул. Поиск аппендикса несколько затянулся, он оказался где-то в глубине полости. Я невольно подумал: “Оказывается, не так все просто!” Успешно завершив операцию, врач взял не крупного матросика на руки и перенес в каюту командира (она находится в том же 2-м отсеке), заранее подготовленную для больного.

Вечером в очередном номере радиогазеты было сказано много добрых слов в адрес Бориса Павловича и отмечено, что грудь капитана медслужбы не зря украшают государственные награды».

Мы привели эту дневниковую запись с целью показать, что в работе корабельного врача даже, казалось бы, в простой обстановке знания и опыт имеют важное значение.

История отечественного атомного подводного флота знает немало случаев и примеров героической деятельности врачей в экстремальных, аварийных ситуациях, когда корабельный врач самоотверженно, с риском для собственной жизни оказывает медицинскую помощь травмированным, обожженным или отравленным газами подводникам.

Мастерство и мужество врача

Подлинный героизм, мужество и самоотверженность во время аварийной ситуации на атомной подводной лодке «Комсомолец», погибшей в Баренцевом море в апреле 1989 г., проявил старший лейтенант медслужбы Леонид Антонович Заяц.

В свои тридцать лет Леонид имел довольно солидный срок службы в армии и на флоте. Закончив в 1978 г. медицинское училище, он с апреля того же года служил фельдшером в ракетном дивизионе одной из частей Сибирского военного округа.

Как толкового, старательного медицинского работника его направили в Ленинград в Военно-медицинскую академию им. С. М. Кирова. Здесь он учился с большим усердием и приобрел не только новые знания, но и ценный опыт практической работы. Достаточно сказать, что за годы учебы в академии он

самостоятельно сделал 34 аппендэктомии и 6 грыжесечений, 3 ушивания периферической язвы желудка, ассистировал на операции резекции желудка.

В 1985 г. Л. А. Заяц с отличием закончил академию и был направлен служить на подводные лодки Северного флота. Здесь, будучи уже корабельным врачом, он прошел флотскую интернатуру по хирургии. Во время одного из длительных автономных плаваний освоил особенности аварийно-спасательного дела, а также много занимался изучением профессиональных заболеваний водолазов и подводников.

Попасть служить на один из самых современных подводных кораблей — атомоход К-578, носивший название «Комсомолец», офицеры соединений считали большой удачей. Леониду Заяцу повезло. Штатный начальник медслужбы «Комсомольца» лейтенант медслужбы Пшеничников убыл на переподготовку в интернатуру медсостава Северного флота, и он занял его должность. На новом месте Леонид Антонович очень быстро зарекомендовал себя чутким и заботливым врачом, снискав глубокое уважение у всего личного состава.

В 1989 г. в экстремальной обстановке на «Комсомольце» разыгралась трагедия. Л. А. Заяц проявил себя не только как опытный корабельный врач, но и как бывалый подводник. Когда запылал пожар в отсеке, и в центральный пост стали поступать моряки, пораженные огнем, Заяц предпринял все меры, чтобы облегчить их страдания. Действовал он сноровисто и уверенно. Тем, кто потерял сознание, он применял приемы искусственного дыхания и вместе с товарищами помогал эвакуировать их на верхнюю палубу, вводил специальные препараты для стимуляции сердечной деятельности.

После того как лодка затонула, врач с моряками оказались в ледяной воде, Заяц больше заботился не о себе. Он подсказывал товарищам, как лучше продержаться, пока не придут на помощь спасатели. Многие из тех, кто последовал его советам, спаслись¹.

Когда подоспевшее спасательное судно подняло из воды живых и мертвых, Леонид Заяц, сам пережив тяжелые физические и моральные испытания, помогал корабельным врачам спасателям в уходе за товарищами.

¹ Комсомольская правда. 1989. 14 апреля.

Героизм, мужество и профессиональное мастерство старшего лейтенанта медслужбы Леонида Антоновича Зайца получили достойную оценку: указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 мая 1989 г. он награжден орденом Красного Знамени.

Подвиг врача

Аварийная тревога подняла весь экипаж на ноги. Корабельный врач капитан медслужбы Арсений Соловей занял свой боевой пост. Пожар, возникший внезапно сразу в двух отсеках, не утихал, несмотря на отчаянные попытки и усилия подводников укротить огонь. Участник трагических событий на К-8 в то время лейтенант, а позже капитан 1 ранга П. Н. Петров вспоминал: «8 апреля после вечернего чая, в 21 час 35 минут стали всплывать на сеанс связи. Ничто не предвещало беды. И вдруг мичман Леонид Оголь доложил, словно обухом ударил: “Пожар в рубке гидроакустиков!” Тут же была сыграна аварийная тревога. Не успели отзвучать колокола громкого боя, как в центральный пост поступил доклад из 7-го отсека “Горит регенерация!” Вместе с капитаном-лейтенантом А. Анисовым и старшиной 1-й статьи Л. Чекмаревым мы прибыли в 8-й отсек¹, чтобы открыть люк и выполнить приказание командира: вывести на верхнюю палубу людей.

В 8-м отсеке, где размещался лодочный лазарет, пока еще только чувствовался запах горелой резины. Загерметизировав все отверстия, личный состав, расписанный здесь по аварийной тревоге, с беспокойством следил за тем, какая информация и какие приказания поступали из репродуктора общекорабельной связи.

В корабельном лазарете, в маленьком, на две койки помещении лежал мичман Ильченко. Этот всегда сильный, крепкий моряк сейчас был совсем слабым. Незадолго перед этим корабельный врач капитан медицинской службы Арсений Соловей прооперировал его по поводу аппендицита, который несколько дней терзал моряка, а тот все крепился, надеясь на скорое возвращение в базу. Но когда уже стало совсем невмоготу, а лодке предстояли новые задачи, он обратился к врачу. Соловей не-

¹ В 8-м отсеке АПЛ этого проекта имелся специальный люк для аварийного выхода на верхнюю палубу.

медленно уложил мичмана на операционный стол. И вот теперь он лежал беспомощным, неспособным подняться.

В то же время его неудержимо терзала мысль: «Он, Ильченко, оказался не у дел и не может ничем помочь товарищам в борьбе с огнем!» Опытный подводник, прослуживший на атомныхходах около десяти лет, мичман отчетливо представлял, какой большой бедой чреват на подводной лодке пожар. И еще где-то глубоко в сознании тревожно пульсировала мысль, что его личный ИДА¹ находился в пылающие огнем 7-м отсеке. Жар и ядовитый дым этого отсека пока еще не очень чувствовали обитатели 8-го. Наблюдая за врачом, который спокойно, будто не замечая больного, копался в медицинском шкафчике, перебирая какие-то инструменты и склянки, мичман с благодарностью думал: «Какой славный человек наш доктор! Никогда грубого слова не скажет. Доброта и сердечность буквально струятся из его внимательных глаз...» Но вот капитан стал проявлять беспокойство, вышел в отсек, быстро вернулся и достал свой ИДА.

Освободив маску и проверив баллончики с воздухом, доктор тут же твердо и решительно сказал Ильченко: «Давай-ка, одевай!» Тот воспротивился, но Соловей был непреклонен: «Я оперировал и за тебя отвечаю! За меня не беспокойся, я знаю, как себя спасти». Надев маску на голову мичмана, врач устроился у койки больного, сел и обхватил голову руками. А вскоре он потерял сознание и обмяк, опустившись у ног больного. Только через 2 часа был открыт люк 8-го отсека, и оставшиеся в живых были выведены на надстройку. Подняли вверх и мичмана, и врача. Ильченко остался жив, а Арсений Мефодьевич Соловей погиб. Верный клятве Гиппократ и одной из лучших традиций российского воинства «Сам погибай, а товарища выручай», корабельный врач капитан Соловей вошел в историю атомного подводного флота как человек, совершивший беспримерный подвиг». Решением командования Северного флота была направлена группа моряков и мичман Ильченко на родину Арсения Соловья, чтобы навестить его родных и рассказать о героическом поступке их сына. Участник поездки вспоминает: «Мне запомнился отец капитана медслужбы К-8 Арсения Мефодьевича. Мефодий Соловей прожил большую, трудную жизнь. Красногвардейцем воевал в Гражданскую. Его дважды ловили

¹ ИДА — изолирующий дыхательный аппарат.

белые. Первый раз расстреляли с другими пленными, но Соловей, хоть и раненый, остался жив. Ночью выполз из ямы, у которой их расстреливали, и ушел. Второй раз сумел бежать до расстрела.

Жил Мефодий Соловей в одном из крымских совхозов с двумя дочерьми. Его сын Арсений после школы работал в том же совхозе, потом пошел учиться на медика и попал на флот.

Отец весьма мужественно принял скорбное известие. Узнав, что спасенный его сыном мичман Ильченко сирота — его родители погибли в годы войны, — Соловей попросил мичмана стать ему сыном и усыновил. Потом отец долго вел переписку с североморцами — членами экипажа погибшей К-8. В одном из писем были такие слова: «Да будет священна Кольская земля, по которой последний раз ступал мой сын!»

Североморцы не забывают о самоотверженном гуманном подвиге капитана медицинской службы Арсения Мефодьевича Соловья. В военном городке, из которого он ушел в свой последний поход, одна из улиц названа именем врача-героя.

Сильнее смерти

Это случилось на атомном подводном ракетоносце в феврале 1972 г., когда он уже возвращался с боевой службы и до прибытия в базу оставалось чуть больше недели. Утром 24 февраля в 10 часов 35 минут в центральный пост на командный пункт поступил доклад: «Центральный! Аварийная тревога. В 9-м отсеке пожар!» Аварийная тревога подняла экипаж на ноги. Командир ракетоносца капитан 1 ранга В. П. Кулибаба и его подчиненные прилагали немалые усилия, чтобы ликвидировать очаг пожара, но справиться с разбушевавшимся огнем подводникам не удалось.

Возникнув в кормовом, предпоследнем отсеке и уничтожив все, что могло гореть, огонь перебрался в 8-й (электротехнический) и 7-й (турбинный) отсеки. Угарный газ проник и в помещение пульты ГЭУ¹, в котором погибал старший лейтенант Сергей Ярчук. Задыхаясь от ядовитого дыма, он успел заглушить ядерный реактор. В бешеном пламени, борясь с огнем, погибли 28 человек. Лодка всплыла, но от этого легче не стало. Надви-

¹ ГЭУ — главная энергетическая установка.

гающийся шторм валил атомоход с борта на борт. Реакторы заглушены, энергетические отсеки с погибшими членами экипажа бездействуют. Только в 10-м, концевом отсеке, загерметизировав систему вентиляции и все другие отверстия, остались 12 человек во главе с капитан-лейтенантом Борисом Поляковым. В носовых отсеках находились командование кораблем и аварийные партии, искавшие пути спасения людей и ракетноосца. 26-летний офицер Поляков имел к тому времени немалый опыт службы на атомоходах. За плечами — восемь боевых служб. Он прекрасно знал все механизмы и системы 10-го отсека, капитан-лейтенанту несколько лет даже приходилось быть его командиром. Здесь размещались офицерские каюты, 8 коек матросов и старшин срочной службы. В отсеке находилось два торпедных аппарата, запас торпед, различные вспомогательные механизмы. Узкий пятиметровый проход разделял восемь коек в два яруса и обе каюты.

Капитан-лейтенант оказался в этом отсеке совершенно случайно. Сменившись в 4 утра с вахты на пульте ГЭУ, он по старой привычке пошел отдыхать в так хорошо знакомый и «милый сердцу» тихий 10-й отсек. Здесь Полякова и застал сигнал аварийной тревоги. Согласно РБЖ¹, он взял на себя руководство личным составом. Больше всего Полякова и других обитателей 10-го отсека беспокоило состояние соседнего, 9-го отсека, где бушевал пожар, а проникновение токсичных газов могло погубить людей и без огня.

Поэтому Поляков потребовал прежде всего тщательно загерметизировать отсек. Он сам лично проверил все клапаны, до боли в руках обжимая их маховики. В висках стучала главная мысль: «Надо связаться с центральным постом, узнать, что делается на лодке». Но связи с ЦП нет. «Каштан» молчит. Видимо, огонь нарушил кабельную трассу. Попробовал связаться по телефону, никто не ответил. «Наверное, центральному не до нас, — подумал Поляков. — Что делается в носовых отсеках? На какой глубине лодка?» Вопросы, вопросы. А ответа нет.

Погас свет. Отсек погрузился в темноту. Кое-как разыскали аварийный фонарик. Чувствовалось, что запас воздуха в отсеке на пределе. Нужно что-то предпринимать. Мысли Полякова лихорадочно работали: «Как облегчить положение и спасти жизнь

¹ Руководство по борьбе за живучесть.

товарищей? Как выбраться из отсека?» Вскоре они почувствовали, что лодка всплыла. Это обрадовало. Но на другой день эта маленькая радость обернулась кошмаром. На всплывшую подводную лодку обрушился жестокий шторм. Пленники отсека начали страдать от морской болезни. В один из дней, к великой радости, неожиданно заработал телефон. Из центрального поста сообщили обстановку на корабле. Узнав о трудностях с воздухом, приняли меры, чтобы путем хитрых переключений несколько улучшить атмосферу в 10-м отсеке. После этого телефон больше ни разу не заговорил. Наверное, и до телефонного кабеля добрался всепожирающий огонь.

Дышать стало легче, но осталась проблема воды и пищи. Аварийного запаса воды в отсеке не было. Пробовали тряпкой собирать конденсат, образовавшийся на бортах и подволоке отсека. Но эти жалкие капли не решили проблему. Жажду испытывал каждый узник отсека. Поляков все же нашел способ извлечь остатки пресной воды из расходной цистерны, правда, ржавой, с неприятным запахом. С пищей обошлось проще. В отсеке находилась корабельная провизионка. В ней сохранился ящик макарон и несколько пачек соли. Макароны грызли всухую, а соль пригодились как лечебное средство.

Вспоминая эти мучения, Борис Поляков рассказывал: «До 8 марта (12 дней) вел календарь в уме. Потом сбился... Ураган буйствовал 5 дней. Но и когда притих, легче не стало... Самым критическим днем были шестые сутки. Дышать стало уже нечем, хотя еще легкий поддув чувствовался».

Тем не менее, как мог, он старался подбодрить узников, не давать им расслабляться. Установил распорядок дня, сохранил круглосуточную вахту у безмолвного телефона (вдруг заработает) и переборочной двери в 9-й, аварийный отсек — она продолжала оставаться горячей. «Конечно, я подбадривал людей, внушал: надо погоду ждать, шторм кончится — спасут. Еще морячок у нас был из циркового училища, работал в отсеке в режиме клоуна. О представлениях рассказывал, смешные репризы вспоминал. О детях своих говорили. Это тоже жить заставляло. Моему огольцу, Андрюхе, восьмой годок шел...» Каждый пленник отсека в подробностях рассказывал о своей жизни до военной службы. Так проходили день за днем. Подводники страдали от холода, жажды, изнуряющей морской болезни, а главное, от неизвестности. Поляков все думал о том,

как же выбраться из этой стальной герметичной капсулы, которая спасла от мгновенной смерти и обрекла на медленное умирание.

«Темнота давила, — делился подробностями тех страшных дней Поляков. — Углекислотой надышался уже до предела. Многие лежали ничком, и только качка переваливала с боку на бок, как трупы. Некоторых в гальюн приходилось под руки отводить. Штатного гальюна в отсеке не было. Нашли местечко в трюме. Вконец ослабевших на подвеске спускали... Фильтр самодельный придумали, из кусков верблюжьего одеяла. Но все равно вонь шла. Можете себе представить, чем мы дышали кроме дыма и углекислоты... Я говорил ребятам: мы на любой планете теперь выживем. Хоть в отряд космонавтов записывайся... Иногда накатывалась чудовищная тоска, и тогда казалось, будто на лодке вообще не осталось никого в живых и нам так и придется болтаться в океане, пока не помрем. Ведь никаких звуков, выдававших присутствие экипажа, мы не слышали. Только один и тот же сводящий с ума плеск волн под головой. А что если экипаж давно покинул лодку, а нас посчитал погибшими? Что если лодка уже наполнилась водой и вот-вот канет в пучину?»

Чего только не приходило в голову. А время в темноте тянется особенно нудно. И вдруг однажды слышим стрекот вертолета. Ну, тут воспрянули! Ищут, спасают... Спасут!¹»

Только 18 марта — на 23 сутки заточения — из соседнего, 9-го отсека, в который наконец удалось добраться аварийной партии из носовой части, послышался стук и предупреждение, чтобы выходили с закрытыми глазами. Был взломан замок люка, и люди освобождены из заточения. Поляков с трудом дошел до ракетного отсека, где был устроен походный лазарет. Там спасенные 6 часов отлеживались в тепле, а затем их отправили на плавбазу «Магомед Гаджиев».

«Эти шаги, — вспоминал Поляков, — дались мне как десятикилометровый марафон. Свалился с одышкой... Потерял в весе двадцать восемь килограммов. Остальные тоже превратились в доходяг. Обросли бородами. Бороды в углекислой среде растут очень быстро. И ногти тоже, как у обезьян... Самое противное, что у всех нас сразу же подскочила температура до 41—42 гра-

¹ Черкашин Н. «Хиросима» всплывает в полдень. М., 1993. С. 58.

дусов. Это из-за перенасыщения организма углекислотой. В атмосфере 10-го отсека потом, когда замерили, оказалось свыше шести процентов углекислого газа. У двоих, мичмана Мостового и одного матроса, скрючило конечности». Но они остались живы! Живы благодаря высочайшему мужеству, истинному профессиональному мастерству офицера — инженера-подводника, наделенного еще и великолепными качествами подлинного жизнелюба и оптимиста, верного товарища и настоящего героя — Бориса Александровича Полякова. Грудь его украсил орден Красного Знамени. Подвиг его признан в среде моряков атомного флота как выдающееся деяние подлинного рыцаря подводных глубин.

Ради жизни на Земле

Командир группы дистанционного управления атомным реактором подводного ракетносца К-219 старший инженер-лейтенант Николай Беликов отдыхал после вахты. Сон его был чуток, какой бывает у подводников после месячного пребывания под водой. Когда прозвучал сигнал аварийной тревоги, он, одолев сонную дрему, бросил взгляд на часы: 5.40. Ведь всего-то полтора часа после вахты удалось поспать, а тут... Вдруг лодку сильно встряхнуло. Взрыв! Старший лейтенант быстро выскочил из каюты и бросился на свой боевой пост. Как и все офицеры КГДУ, расписанные по отсекам, Беликов был определен командиром реакторного отсека. Все системы и механизмы этого отсека он знал до винтика. Во время проверки средств индивидуальной защиты Николай услышал шипение воздуха, продувающего балластные цистерны. «Всплываем», — подумал он и тут же отрепетовал команду «Осмотреться в отсеках!»: у него, мол, все нормально. Однако по взволнованному голосу командира БЧ-5, звучащему из динамика «Каштана», понял, что в других отсеках идет борьба с огнем и ядовитыми парами ракетного топлива.

Беликов еще раз проверил наличие изолирующего дыхательного аппарата. Это оказалось очень кстати: он почувствовал запах гари и сразу же надел маску. Пока обстановка в его отсеке не вызывала беспокойства, но тут же услышал сигнал о срабатывании аварийной защиты реактора. А через некоторое время с центрального поста поступила команда: «Беликов, опустить

компенсирующие решетки реактора вручную». Николай принял команду. Это должен сделать он, командир отсека, и спецтрюмный матрос Сергей Преминин.

Компенсирующие решетки¹ не заняли в реакторе нужного положения. Об этом убедительно свидетельствовали сигнальные лампы приборов. Вышедшая из строя кабельная трасса лишила операторов возможности управлять реактором с пульта ГЭУ. Опустить решетки можно только вручную из реакторного отсека. Только так можно было поступить в данном аварийном случае. И лишь они, моряки, оказавшиеся в корме, могли обуздать реактор. Первым в 7-й реакторный отсек пошел самый опытный офицер — Беликов. Облачившись в защитный костюм (работа предстояла в непосредственной близости от радиационного источника), старший лейтенант начал действовать. В обычной обстановке эта операция не вызывала особых проблем и заняла бы всего несколько минут. Но в изолирующем аппарате, да еще в прорезиненном костюме, который с трудом надел на себя крупный (180 сантиметров роста), широкий в плечах Николай, работа потребовала немало сил. К тому же запас воздуха с каждой минутой иссякал. Пришлось возвращаться в 8-й отсек. Товарищи с трудом втащили терявшего силы офицера через переборочную дверь. Пока Беликов приходил в себя, в спецодежду облачили матроса Преминина. И вот уже вдвоем они в ядерном чреве подводного корабля. Когда докрутили до упора вторую решетку и приступили к третьей, Беликов заметил, что Преминин как-то обмяк и еле держится на ногах. Старший лейтенант помог матросу подняться к вентилятору, а сам вернулся к реактору. Опустив до конца третью, принялся за четвертую решетку, и тут почувствовал что вот-вот потеряет сознание. Преминин пришел на помощь Беликову, и тот, собравшись с силами, смог добраться до дверей 8-го отсека. А когда перевалился через комингс², лишился сознания. Моряки, принявшие офицера, вспоминали: «Страшно было смотреть на него. Глаза красные, выкатились из глазниц, лицо безжизненно-белое...» Товарищи пыта-

¹ Устройство в ядерном реакторе, которое регулирует нейтронный поток, не позволяя самопроизвольному развитию цепной ядерной реакции. В конструкции реактора данного корабля имелись 4 компенсирующие решетки.

² Комингс — высокий металлический порог двери отсека.

лись поднять Беликова, но руки и ноги его повисли как плети. Таким и вынесли старшего лейтенанта на верхнюю палубу.

Теперь только Сергей Преминин мог завершить опасную для жизни работу и предотвратить непредсказуемые не только для корабля, но и в случае гибели лодки для окружающей среды последствия. Чуть отдышавшись и глотнув воды, натянув маску изолирующего противогаза и поправив на груди короб с регенеративным патроном, матрос перешагнул через комингс отсека. Товарищи снабдили его двумя дополнительными регенеративными патронами, последними из тех, что имелись в отсеке. Сергей Преминин отчетливо понимал не только свою задачу, но также и грозящую ему опасность. К тому времени отсек еще больше наполнился ядовитыми парами, а температура достигла 60 градусов. Подскочило атмосферное давление.

Обливаясь потом под плотной, прорезиненной тканью спецкостюма, в маске, тесным обручем обхватившей голову, согнувшись в три погибели, моряк до изнеможения вращал рукоятку механического привода. Прошло полчаса. Завершив, наконец, работу, Преминин с трудом поднялся по вертикальному трапу и доложил по «Каштану»: «Товарищ командир, я все сделал». В центральном посту уже знали, что Сергей сработал надежно — приборы показывали, что реактор заглушен.

Получив приказание покинуть отсек, Преминин привычным движением поднял рукоятку кремальеры стальной переборочной двери, ведущей в 8-й отсек. Но, несмотря на все его усилия, она не поддавалась. Видимо, дверь сильно прижало возросшим давлением. Командование решило выровнять давление, но из магистрали повалил густой ядовитый дым, создавший угрозу для людей, находившихся в 8-м отсеке без средств защиты. Не удалось снизить давление и в 7-м отсеке открытием запоров на системе вентиляции. Очевидно, закусил чекун на стопоре. Чтобы вызволить товарища, старший мичман Василий Ежов и два матроса с помощью различных инструментов и приспособлений отчаянно штурмовали заклиненную дверь. Но их усилия и попытки самого Сергея не увенчались успехом. С каждой минутой сигналы Преминина, стучавшего ключом по переборке, становились все слабее и слабее, пока совсем не прекратились. Однако подводники не оставляли своих попыток пробиться в 7-й. И только после того как все мыслимые и немыслимые сроки

действия дыхательного аппарата Преминина истекли, по приказанию командира они оставили загазованный отсек и перешли в 9-й...

Вскоре в связи с возрастанием угрозы затопления корабля по приказанию главкома ВМФ весь личный состав был снят с аварийного корабля. Последним, когда лодка уже осела под рубочные рули, в 11 часов по московскому времени 6 октября сошел, как и положено командиру, капитан 2 ранга Британов. А через три минуты ракетоносец скрылся в океанской пучине. На борту, словно в стальном саркофаге, остался лишь Сергей Преминин. Его так и не удалось извлечь из реакторного отсека. Он погиб, до конца выполнив свой воинский долг. Посмертно матроса наградили орденом Красной Звезды, а в августе 1997 г. указом Президента Российской Федерации Сергею Анатольевичу Преминину присвоили звание Героя России. «Золотую Звезду» и Грамоту Героя вручили 28 ноября 1997 г. родителям моряка-подводника, проживающим на Вологодчине.

Не углубляясь во все аспекты работы комиссии, которая обстоятельно разбиралась в причинах драматического события, оценивала действия командования и определяла судьбу ракетноносца, теперь уже покоившегося на глубине 5000 метров, проследим жизненные перипетии второго, а по сути дела главного действующего лица — старшего лейтенанта Николая Николаевича Беликова. Они, по меркам тех времен, тривиальны. Как и большинство членов экипажа, проявивших подлинное мужество и героизм, до последней минуты боровшихся за жизнь своего корабля, ни он, ни другие, никто не был представлен к государственным наградам. Никто, кроме уже названного Преминина да начальника химслужбы К-219 капитан-лейтенанта С. В. Воробьева, награжденного орденом. Во время аварии он действовал самоотверженно и, проявив высокое чувство товарищества, отдал, когда потребовала обстановка, свой индивидуально-спасательный аппарат командиру БЧ-5 капитану 3 ранга В. П. Маркову, а сам едва остался в живых.

Николай Беликов (всех офицеров, старшин и матросов расписали по различным кораблям) попал на подводную лодку — К-421. На ней он совершил еще четыре боевых службы. Но психологическая травма, которую получил офицер-подводник, сохранилась на всю жизнь. До сих пор, говорит Беликов, по ночам снятся кошмары. По некоторым признакам, как показалось во

время беседы¹, не оставляет его и незаслуженное чувство обиды: ведь офицеру поставили в вину, что он остался жив, когда погиб подчиненный моряк.

Известно, что общественная оценка героических событий не всегда совпадает с официальной. Так случилось и в то время. В 1986 г. потеря мощного ракетноносца с атомной энергетикой и ядерным оружием на борту, назревающий скандал, вышедший за пределы страны после недавних событий в Чернобыле и тяжелых последствий той катастрофы, — все это, несомненно, довлекло над всеми гражданскими и военными инстанциями. Поэтому действия экипажа и командира К-219 оценили весьма скромно, хотя даже американская газета «Вашингтон пост» через несколько дней после гибели советского подводного ракетноносца писала: «Моделируя аварию, специалисты ВМС США пришли к заключению, что команда и экипаж подводной лодки заслуживают высокой оценки за то, что быстро сумели всплыть, а также за действия по борьбе с огнем»².

В июле 1995 г. на собрании военнослужащих соединения ремонтирующихся подводных лодок на судоремонтном заводе «Нерпа» было принято решение возбудить ходатайство о присвоении звания Героя Российской Федерации Н. Н. Беликову и С. А. Преминину. Голос моряков услышали. Сергей получил это высокое звание посмертно. А про Николая Беликова... забыли. А ведь они оба совершили подвиг — подвиг, на который шли вполне сознательно. Подвиг, который спас жизнь не только их товарищей, но и способствовал предотвращению ядерной аварии и радиоактивного заражения окружающей среды. Случись тогда беда, Гольфстрим и ветры разнесли бы радиоактивную отраву не только по Северной Атлантике, но и по всему океану.

Здесь приведены лишь очень немногие примеры самоотверженности и мужества моряков-подводников. Их неизмеримо больше.

Высокие морально-нравственные качества людей атомного флота наиболее рельефно проявляются в период экстремальных обстоятельств, но даже простая, повседневная служба,

¹ Встреча с Н. Н. Беликовым состоялась в феврале 1998 г. в Институте военной истории МО РФ.

² По следам подводных катастроф. М., 1992. С. 139—140.

походы и автономные плавания без происшествий и аварий свидетельствуют не только о высокой морской и профессиональной подготовке подводников, но и об их психологической закалке.

Любой выход в море, каждое погружение атомохода требуют полной отдачи моральных и физических сил от всех членов экипажа, от командира до матроса-первогодка.

Не случайно уже в послевоенное время более 70 подводников, как уже говорилось, отмечены «Золотыми Звездами» Героев Советского Союза и Российской Федерации, а более 3 тысяч награждены орденами и медалями. Нельзя не заметить, что сама служба на атомном подводном флоте всегда служила для большинства моряков хорошей жизненной школой. Из среды послевоенного поколения подводников выросло более ста адмиралов, на плечи которых легла ответственность за высокую боевую готовность подводных сил ВМФ.

Для личного состава срочной службы годы, проведенные на подводном флоте, явились жизненным университетом, где юноши превращались в опытных воинов — верных защитников Отечества. На флоте они мужали, закалялись нравственно и физически, учились владеть сложной, совершенной техникой, становились специалистами высокого класса. В гражданских условиях их знания, навыки и опыт пользовались большим спросом. Не удивительно, что бывших моряков-подводников можно встретить на атомных ледоколах, атомных электростанциях и других предприятиях, где требуются специалисты, знакомые с атомной энергетикой.

В прочном корпусе атомохода вчерашние озорные и даже хулиганистые ребята становились дисциплинированными, подтянутыми, собранными и ответственными моряками, обретали чувство коллективизма, товарищеской сплоченности и взаимовыручки.

Благодаря четкой организации службы и систематической, целеустремленной воспитательной работе у подводников формировались высокие нравственные качества: честность, трудолюбие, уважение к старшим, товарищам по службе, независимо от того, из каких мест они были призваны и какую национальность имели. Одним из главных направлений являлось воспитание любви к Родине, своему народу, верность славным боевым традициям.

Заметим, что в коллективах атомоходов не наблюдалось каких-либо проявлений национальной розни или неприязни, хотя практически на каждом из них служили представители 8—10 республик Советского Союза. Например, на одной из атомных подводных лодок в маленькой команде радистов, состоящей их трех человек, были представители трех разных национальностей: старшина команды — мичман Александр Гусаков, русский из Воронежа, командир отделения — старшина 2-й статьи Анатолий Герия, абхазец из Гудауты, старший специалист — старший матрос Римгаутас Гирчус, литовец из Каунаса. Все они дружно трудились, четко и грамотно выполняли свои обязанности, а после окончания службы поддерживали контакт друг с другом и даже встречались семьями.

Многие матросы и старшины после увольнения в запас стали руководителями коллективов бригад, цехов на предприятиях или просто специалистами высокой квалификации. И, как правило, все они с благодарностью вспоминают о флотской службе, ставшей важной жизненной вехой, о своих сослуживцах и, конечно, об их добрых наставниках — командирах.

Офицер-подводник, бывший начальник химической службы атомохода Э. В. Жунда рассказывал одному из авторов: «Однажды у площади трех вокзалов в Москве подходит ко мне прилично одетый гражданин и, улыбаясь, говорит: “Вы меня, наверно, не узнаете? А я вас издали приметил”. Мучительно напрягаю память, а вспомнить не могу. Он с лукавинкой в глазах продолжает: “Помните, был у вас такой подчиненный Сашка Соколов. Не все у меня ладилось по службе, немало хлопот и забот вам доставлял. Знаю, сколько огорчений принес. Молод был и глуп. Спасибо, что тогда не сломали, проявили терпение и отеческую заботу. Я часто и добром вспоминаю вас и наш экипаж. Трудное, но и хорошее было то время. Сейчас я сам руковожу большим коллективом и уже давно понял, как нелегко воспитать человека”. Тут подошел какой-то мужчина и, обращаясь к моему собеседнику, сказал: “Александр Кузьмич, машина за вами пришла”. Он извинился, попрощался и пошел. Я смотрел ему вслед и думал: “Нет, не зря этот человек прошел нашу подводную службу”.

Прибыл он к нам в экипаж химиком-дозиметристом. Разгильдяистый был паренек. Ленился, водочкой любил побаловаться. О себе был высокого мнения, товарищей считал недоум-

ками. Пришлось немало с ним повозиться. И вот теперь он уже сам начальник. Хорошо, когда флотская наука пошла впрок...»

В те, теперь уже давние времена со всех концов нашей великой Родины — Советского Союза воинский долг собирал молодых людей в экипажи атомных подводных кораблей. И сама служба с ее трудностями, лишениями, с ее напряженной боевой учебой и системой воспитания формировала достойных граждан, способных честно выполнять не только воинские обязанности, но и после службы усердно трудиться на благодатной почве мирного созидания.

НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ



Ушедший в историю XX век по праву называли сначала веком электричества, потом покорения атома и космоса, внедрения вычислительной техники и компьютера. Военные моряки имеют полное основание утверждать, что минувшее столетие стало временем появления нового оружия борьбы на море — подводных лодок.

Заявив о себе в самом начале века, они — подводные лодки — уже в Первой, а затем и во Второй мировых войнах, образно говоря, открыли новый фронт борьбы — фронт под водой.

Какие только задачи ни приходилось решать подводным лодкам! Они выслеживали и уничтожали вражеские корабли и транспорты, разведывали маршруты движения караванов и одиночных судов противника, минировали фарватеры, высаживали диверсионно-разведывательные группы, транспортировали топливо, боеприпасы, стратегическое сырье, продовольствие, вывозили население из осажденных городов, эвакуировали раненых.

Во второй половине века появились подводные корабли, которые воплотили в себе новейшие научные открытия, плоды развития техники, соединили энергию атома, новейшие достижения в области электроники, металлургии, ракетостроения, космической навигации и связи. Они обрели возможность решать стратегические задачи в любом районе Мирового океана, стали одной из главных ударных сил флотов.

Подводное кораблестроение в XX веке

Страна	Число подводных лодок, построенных за 100 лет (из них АПЛ)
Россия (Советский Союз)	1096 (241)*
Германия	1705 (из них в 1939—1945 гг. — 1134)
США	640 (182)
Великобритания	578 (24)
Япония	263
Италия	256
Франция	232 (12)
Прочие страны	372
Всего	5142 (456)

* По другим данным, в СССР было построено 243—249 атомных подводных лодок. См.: Бережной С. С. Атомные подводные лодки СССР и России. М., 2001. С. 3; Куроедов В. Подводные силы России: перспективы развития. Красная Звезда. 2003. 19 марта.

Источник: Судостроение. 2001. № 2. С. 15.

О месте, которое занимали подводные лодки в кораблестроении в прошлом веке, наглядно свидетельствует приводимая таблица. Надо ли говорить при этом, что России (Советскому Союзу) принадлежало в этой области лидирующее положение.

Ретроспективный взгляд на развитие отечественного флота в 60—90 гг. минувшего столетия свидетельствует, что на рубеже XX и XXI веков были созданы самые мощные военно-морские силы, какие имела Россия за трехвековую историю его существования. В исторических очерках о советском атомном подводном флоте показаны процесс создания, освоения и использования одной из главных ударных сил советского ВМФ — атомных подводных лодок в условиях угрозы возникновения ракетно-ядерной войны. Пик могущества ВМФ пришелся на 80-е гг., когда Советский Союз имел атомный подводный флот, не уступавший по своей ударной мощи флотам других океанских держав. В достигнутым СССР к 1970—1980-м гг. ракетно-ядерном паритете значительная доля принадлежала морским стратегическим ядерным силам (МСЯС), иначе говоря, подводным лодкам-ракетоносцам стратегического назначения.

К началу 90-х гг. отечественный Военно-Морской Флот насчитывал вместе с боевыми катерами 1745 кораблей, в том числе

627 кораблей океанской зоны. В его состав входили 62 стратегические атомные ракетные подводные лодки¹. Это позволило противостоять океанской стратегии США и НАТО, быть в готовности на случай развязывания ядерной войны нанести ответный удар по береговым объектам агрессора с океанских направлений. Именно с этой целью на боевом патрулировании находились советские атомные подводные лодки с баллистическими ракетами. Для борьбы с ними США и НАТО создали и поддерживали в окружающих СССР морях мощные ударные и противолодочные рубежи, опутали Мировой океан подводной гидроакустической системой СОСУС. Советскому Союзу приходилось постоянно противостоять растущей угрозе. Это стало особенно необходимым после того как в 1970—1980-х гг. блок НАТО развернул крылатые ракеты в Европе с подлетным временем к Москве 8—10 минут.

Однако запретить советский ВМФ в базах не удалось. Его атомные подводные лодки создавали реальную угрозу ответного удара.

Напряженность боевой службы подводных лодок постоянно возрастала. «советский Военно-Морской Флот направлял на боевую службу каждый следующий ракетносец через 7 суток. Этим увеличивалось количество постоянно находящихся в море РПКСН до 12—13 и даже 14 единиц... Трансокеанские переходы и выход на боевую службу в 1974 г. ракетносецев проекта 667Б с межконтинентальными баллистическими ракетами показали американцам, что защитного океанского барьера у них больше не существует»².

Таким образом, Военно-Морской Флот СССР и, в первую очередь, его подводные силы сыграли важную роль в том, что Советский Союз выдержал вооруженное противостояние в «холодной войне» и внес свою лепту в обеспечение стабильности в мире. Безусловно, это потребовало больших материальных средств, но было бы ошибкой не видеть другую, не менее важную позитивную сторону. Создание современного подводного флота стимулировало технический прогресс, дало мощный толчок развитию морского ракетостроения, титановой индустрии,

¹ Военно-Морской Флот России: его настоящее и будущее. Материалы «круглого стола», проведенного по инициативе ВНО «Безопасность Отечества» при клубе «Реалисты». М., 1995. С. 80—81.

² Касатонов И. В. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 366—367.

точной механики, электроники, созданию новых сплавов и синтетических материалов. До 1989 г. шел интенсивный процесс развития новых высоких технологий.

Важнейшей военно-политической стороной в противостоянии двух великих держав — СССР и США — стало достижение нашей страной паритета в ядерном вооружении, что, в свою очередь, явилось важным аргументом в борьбе против развязывания мировой войны с использованием ядерного и термоядерного оружия.

Однако необратимые социально-политические процессы, имевшие место в нашей стране и на мировой арене, существенно сказались на международной обстановке. В результате распада социалистического содружества, а затем и СССР в корне изменились военно-стратегическое положение России, роль и место ее Вооруженных Сил, в том числе Военно-Морского Флота, в системе обороны страны.

Флот теряет свое могущество

С провозглашением так называемого нового политического мышления, оборонной достаточности начался процесс ослабления ВМФ. Только за 1989—1990 гг. из состава флота было выведено около 300 боевых кораблей всех классов. Коснулось это и кораблей океанской зоны (в 1990 г. военно-морские силы США и НАТО превосходили по этим кораблям наш флот в 7,6 раза): к 1992 г. их число в российском ВМФ составило 427, на 200 единиц меньше, чем в 1989 г. Количество подводных лодок за тот же период уменьшилось с 434 до 285. В 1995 г. в стране осталось уже 164 ПЛ¹. Существенные негативные изменения произошли в организации и инфраструктуре ВМФ.

Под все эти процессы, связанные с ослаблением морской мощи России, подводилась, так сказать, «теоретическая база»: наша держава, мол, сугубо континентальная и не нуждается в океанском флоте, а морские силы ей требуются лишь для обороны заметно сокращающегося побережья и прилегающих акваторий. Другим оправданием служила необходимость освободиться от нагромождений «холодной войны», тем более что России теперь никто не угрожает, а с бывшими потенциальными

¹ Военно-Морской Флот России: его настоящее и будущее. С. 25, 80.

противниками у нас установились отношения «стратегического партнерства». Что касается МСЯС, то их сокращение вытекает из наших обязательств по договорам между СССР и США об ограничении стратегических вооружений.

Нельзя не признать тот факт, что и США несколько сократили свои ВМС. В 1989—1995 гг. они уменьшили численность кораблей океанской зоны на 30 процентов. Сократилась и численность флотов партнеров США по НАТО, в частности Великобритании на 24 процента. Однако сокращения флотов и морских структур в США и НАТО проводятся продуманно, целенаправленно, с таким расчетом, чтобы они никоим образом не отразились отрицательно на их военно-морской политике и не подорвали мощь военно-морских сил. Так, вывод из боевого состава даже устаревших американских кораблей сопровождался переводом их в учебные, в резерв, с последующим перевооружением. Более того, сокращая свои ВМС, США и их союзники многое делали для повышения их боевых возможностей. По данным специалистов, к 2000 г. боевая эффективность военно-морских сил США должна была возрасти в 2 раза, причем не за счет количества новых кораблей, а за счет внедрения новых систем оружия, энергетики и т. п.¹

Мощь ВМС США по-прежнему остается высокой. К началу 2003 г. американцы располагали почти 350 боеготовыми кораблями основных классов, в том числе 18 атомными подводными ракетноносцами типа «Огайо», составляющими основу МСЯС. В состав подводных сил входят также до 70 многоцелевых ударных подводных лодок, построенных после 1980 г., типа «Лос-Анджелес», «Си Вулф» и «Центурион», вооруженных 12—16 крылатыми ракетами².

Осенью 1999 г. в США состоялась закладка первой из четырех запланированных к строительству новых многоцелевых АПЛ типа «Вирджиния». В перспективе же американцы намереваются передать флоту 30 атомных лодок данного типа.

Как утверждают специалисты, по своим тактико-техническим характеристикам «Вирджиния» превзойдет мощью все находящиеся в строю АПЛ настоящего времени. Ее вооружение

¹ Военно-морской флот России: его настоящее и будущее. С. 83; Красная Звезда. 1994. 10 февраля.

² Усвяцов Б. М. Флот современной России. М., 2002. С. 124—125.

включает 12 пусковых установок крылатых ракет «Томагавк», боекомплект которого будет состоять из 40 единиц. Активная зона атомного реактора позволит обеспечить работу энергетической установки без перезарядки в течение всего срока службы корабля (примерно 33 года).

Темпы же сокращения флота в России, начавшегося в первой половине 90-х г., не могли не вызвать опасения. Сложнейшей проблемой стали необеспеченность корабельного состава ремонтом и положение дел с новым кораблестроением. По оценкам экспертов, постановки на заводы в ремонт и возвращения в строй ждет добрая половина кораблей ВМФ. Немало фактов, когда корабли, не дождавшиеся ремонта и утратившие по этой причине свою боевую эффективность, выводились из состава флота и сдавались в утилизацию. Это коснулось и атомных подводных лодок. Причем многие из таких кораблей выслужили лишь 50—70 процентов установленного срока из-за отсутствия средств на ремонт.

Тяжелое экономическое положение России, хронический дефицит государственного бюджета привели к тому, что потребность в ремонте в 1993 г. обеспечивалась лишь на 30 процентов, в 1994 г. — на 20—22 процента. В последующие же годы на ремонт кораблей выделялось лишь 5—10 процентов от потребной суммы¹. А ведь своевременный ремонт мог бы способствовать сохранению многих кораблей. Так, по расчетам специалистов, строительство многоцелевой атомной подводной лодки в 4 раза превышает стоимость ремонта аналогичного корабля. Вопрос о судоремонте приобрел для военных моряков столь большую значимость в связи с тем, что экономическое положение страны не позволяло и не позволяет сейчас рассчитывать на сколь-нибудь ощутимое поступление в состав флота новых кораблей. Программами вооружения в 90-х гг. предусматривались лишь строительство и достройка ранее заложенных единичных кораблей. Строительство атомных подводных лодок различного назначения возложено ныне только на северодвинский завод № 402 — Севмашпредприятие, названное центром атомного судостроения.

О состоянии подводного кораблестроения в стране в 90-е гг., когда происходили преобразования и «реформирование ВМФ», наглядно свидетельствуют данные в приводимой ниже таблице.

¹ Независимое военное обозрение. 1997. № 37.

Закладка и вступление в строй АПЛ после 1991 г.

Проект	Наименование	Закладка, год	Вступление в строй, год
955	«Юрий Долгорукий» «Александр Невский»	1996 2004	2005 (по плану) Постройка продолжается
РПКСН с баллистическими ракетами			
949А	«Касатка»	1988	1992
	«Орел»	1989	1992
	«Омск»	1989	1993
	«Курск»	1990	1994
	«Томск»	1991	1996
	«Белгород»	1992	В 1994 г. постройка приостановлена, в 2000 г. — возобновлена.
	«Волгоград»	1993	В 1998 г. постройка прекращена, на консервации.
Многоцелевые АПЛ			
945А	«Окунь» (с 1996 г. — «Псков»)	1989	1993
971	«Волк»	1987	1991
	«Леопард»	1988	1992
	«Тигр»	1989	1993
	«Вепрь»	1990	1995
	«Гепард»	1991	2002
	«Морж» (с 1998 г. — «Кузбасс»)	1991	1992*
	«Кугуар»	1992	В 1998 г. постройка прекращена, на консервации.
885	«Рысь»	1993	В 1998 г. постройка прекращена, на консервации.
	«Дракон» (с 1999 г. — «Самара»)	1993	1995
	«Нерпа»	1993	
885	«Северодвинск»	1993	Постройка продолжается

* Атомная подводная лодка «Морж» заложена 28.07.1991 г., вступила в строй 31.12.1992 г.

Примечание. Таблица составлена по: Независимое военное обозрение. 2002. № 31;

Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. М., 2001. С. 91;

Бережной С. С. Атомные подводные лодки СССР и России. М., 2001. С. 23, 26—32, 47—52.

Проблемы утилизации

Одной из крупных проблем Военно-морского флота, превратившуюся в проблему общегосударственного значения, стала утилизация атомных подводных лодок. К 1995 г. в пунктах базирования ВМФ, на судостроительных и судоремонтных предприятиях их число достигло 130¹.

Необходимость утилизации АПЛ связана обычно с задачей ввода в строй новых единиц вместо выслуживших свой срок и выводимых из боевого состава. Однако после распада СССР Россия столкнулась с «избыточностью» ВМФ, возникшей в результате накопления сил и средств флота в период «холодной войны» и соревнования в области военно-морских и других вооружений с США и НАТО.

Новое геополитическое положение страны, ее до предела урезанные экономические и особенно финансовые возможности вызвали резкое сокращение ассигнований на нужды армии и флота.

Слово «утилизация» происходит от французского *Utilisation*, латинского — *utilis*, что означает полезный. Утилизация — употребление с пользой, использование. Например, использование в промышленности отходов производства в качестве дополнительного сырья, в сельском хозяйстве — в качестве корма или удобрения².

На флоте под термином «утилизация» понимается разоружение и демонтаж оборудования отслужившего свой век корабля, разборка его надстройки, разрезка на металл корпуса и передача металла на переплавку. Так поступали из года в год, когда у флота имелись силы и средства, а устаревшие корабли и суда были оснащены угольными, мазутными или дизель-электрическими установками. Совершенно по-новому предстает проблема утилизации кораблей и подводных лодок, имеющих атомную энергетическую установку. Здесь требуется проведение специальных и довольно трудоемких работ по демонтажу узлов, имеющих высокий уровень радиоактивности. Это механизмы и устройства, непосредственно связанные с ядерной энергетической установкой корабля: сам реактор, парогенераторы, насосы

¹ Военно-Морской Флот России: его настоящее и будущее. С. 10.

² Большая Советская Энциклопедия. М., 1957. Т. 44. С. 425.

и магистрали, обеспечивавшие работу атомного реактора. Они требуют особых мер, предупреждающих заражение радиоактивными веществами занятых демонтажом рабочих, а также особых устройств и плавсредств для отправки радиоактивных конструкций на захоронение в специальных могильниках.

В целом же утилизация атомных подводных лодок включает в себя проведение следующих работ: 1) выгрузка отработавшего ядерного топлива и транспортировка его в пункты переработки или постоянного хранения; 2) проведение дезактивации подводной лодки, изоляция твердых и переработка жидких радиоактивных отходов; 3) снятие подлежащего дальнейшему использованию оборудования или его утилизация; 4) вырезка реакторного отсека и помещение его в оборудованное, экологически безопасное место для захоронения или длительного хранения.

Заметим, что в период, когда лодки проектировались, никто и не помышлял об их уничтожении, поэтому конструктивно для утилизации они не приспособлены. А когда на повестку дня стал вывод из строя большого числа отслуживших свой срок атомных подводных лодок¹, не только флоту, но и государству пришлось столкнуться с серьезными научно-техническими и экологическими проблемами. Основные из них — проблемы безопасности длительной стоянки атомоходов в пунктах отстоя в ожидании утилизации. На двух флотах, Северном и Тихоокеанском, списано более 150 атомных подводных лодок. Чтобы поддерживать атомоходы на плаву, их обслуживает свыше 10 тысяч человек личного состава, а это требует значительных затрат из средств, выделяемых флоту, так что на боевую подготовку действующих кораблей остаются крохи.

Процедура удаления отработавшего ядерного топлива довольно трудоемкая. Специально оборудованная для этой работы плавмастерская становится к борту подводной лодки. Демонтируется съемный лист над реакторным отсеком. Затем производится подготовка аппаратных выгородок для установки перегрузочного оборудования и организуются дополнительные режимные зоны. После этого выгружаются стержни регулирования работы реактора: стержни автоматического регулирования (АР) и аварийной защиты (АЗ). А далее начинается самая трудная

¹ Срок «жизни» атомных подводных лодок составляет 25—30 лет.

процедура — выгрузка отработавшего ядерного топлива, требующая специального перегрузочного оборудования, защитных контейнеров, которые представляют собой прочные пеналы (их корпуса состоят из свинца и толстой стали). Если один стержень весит десятки килограммов, то контейнер весит десятки тонн. Этим обеспечивается радиационная безопасность в период наиболее высокой вероятности радиоактивного поражения работающих людей. Выгруженные стержни направляются на переработку.

После выгрузки активной зоны не меньшую головную боль вызывает проблема реактора. Весь металл, из которого он изготовлен (а это высококачественная, весьма прочная сталь), обладает высокой радиоактивностью, и только через сто лет, как считают физики, к нему можно будет подступиться. Поэтому принято решение не только весь реакторный отсек, но и два смежных отсека (к носу и к корме), отрезать от субмарины. Затем весь этот трехотсечный блок водоизмещением до 300 т буксируется по воде к месту временной стоянки. Практика показывает, что хорошо заваренный блок абсолютно безопасен для окружающих. Но и это временная мера. На воде многие десятилетия блок храниться не может. Морская вода, разрушая легкий корпус, в котором находится воздух балластных цистерн, со временем нарушит их герметичность, и тогда возникнет угроза затопления всей конструкции, а в дальнейшем радиоактивного заражения воды. Поэтому необходимы радикальные меры по утилизации самой опасной конструкции — атомного реактора.

Сегодня утилизацией атомных реакторов в России занимаются три завода: «Звезда» в Большом Камне (на Дальнем Востоке); «Звездочка» — в Северодвинске и «Нерпа» — в Снежногорске (недалеко от Полярного).

Как утверждают специалисты, российские заводы в год могут провести разделку на утиль 6—7 подводных лодок. А у нас их более 150, и с каждым годом это число будет расти. Следовательно, утилизация — это не разовая акция, а производственный процесс, рассчитанный на несколько десятилетий. Утилизация АПЛ требует больших затрат. Разделка на металлолом одной атомной лодки вместе с выгрузкой отходов ядерного топлива в среднем обходится в 30—35 млн рублей. Утилизация 100 АПЛ Северного флота обойдется не менее чем в несколько

десятков миллиардов рублей, включая затраты на обеспечивающую инфраструктуру.

В соответствии с постановлением правительства РФ № 515 от 20 июля 1992 г. утилизация проводится на принципах самофинансирования: из бюджета оплачиваются только выгрузка отработавшего ядерного топлива и вырезка реакторных отсеков, но учитывая, что большинство хранилищ не готово к захоронению реакторных отсеков, флоту приходится хранить их на плаву до лучших времен, а чтобы конструкция из трех отсеков (о которых говорилось выше) не утонула, личному составу флота необходимо постоянно следить за их состоянием.

Нельзя не заметить, что уже к концу 2000 г. не только Россия, но и США, Франция и Великобритания должны были вывести из эксплуатации в общей сложности около 280 атомных подводных лодок. Но Россия оказалась в наиболее трудном положении. Дело в том, что зарубежным специалистам приходится решать проблему утилизации одного реактора с каждой АПЛ, в то время как на советских субмаринах в подавляющем большинстве стоят два реактора. Поэтому на утилизацию АПЛ нам приходится затрачивать в два раза больше времени, сил и средств.

В России уже начат процесс утилизации атомных подводных лодок. По данным Минатома, в 1998 г. было разгружено 4, а в 1999 г. — 8 АПЛ. В первой половине 2000 г. от ядерного топлива освобождено 9 субмарин. В 2002 г. планировалось провести выгрузку топлива с 21—23 АПЛ. Очевидно, в дальнейшем их число будет расти. Но пока еще более 110 АПЛ стоят с невыгруженным отработанным топливом.

Вместе с тем, демонтаж оборудования и разрезка на металл подводных лодок, их утилизация — это не только материальные затраты. Экономисты подсчитали: при полной утилизации АПЛ проекта 667А извлекается более 3,5 тыс. т стального лома, в том числе 300 т нержавеющей стали, 1100 т маломагнитной стали, кроме того, 50 т медного, 70 т латунного, 30 т медно-никелевого лома, всего 322 т цветных металлов. Так что часть затраченных средств возвращается в бюджет. А это уже не флотская проблема. У командования и личного состава и без того немало своих забот, которые на рубеже XXI века обрели новые звучания.

Нельзя, однако, не остановиться на двух аспектах утилизации. Первый связан с внешним фактором. Известно, что часть расходов по утилизации лодок взяли на себя американцы —

наши бывшие потенциальные противники. Новые партнеры России выделяют теперь средства для того, чтобы мы быстрее закончили со своим некогда могучим флотом. Более того, на «Нерпе», в прошлом сугубо секретном объекте, будут использоваться для разделки атомных кораблей технические устройства, поставленные из США: гильотины, спецножницы, самоходные погрузчики и др. Обеспокоенные опасностью для экологии, свои услуги и средства по утилизации АПЛ предлагают японцы и норвежцы.

Второй аспект — влияние утилизации (по существу — уничтожения кораблей) на психологию подводников. Для каждого моряка корабль — родной дом, его крепость. Многие месяцы и годы, подчеркнем, лучшие годы, он отдает ему свои силы, знания, любовь. У кого из моряков не защемит сердце от одной мысли о том, что корабль — его родной дом — превратится в груды металлолома? А каково тем подводникам, особенно командирам, которые видят стоящие у причалов обезлюдевшие субмарины, ожидающие своей печальной участи!..

Эта сторона утилизации, возможно, вызовет у кого-то определенное сомнение. Но те, кто прошел флотскую службу, особенно на атомных подводных лодках, согласятся с авторами.

Об этом свидетельствуют и воспоминания капитана 1 ранга запаса Валерия Николаевича Барина, кандидата технических наук, ведущего научного сотрудника Института проблем безопасного развития атомной энергетики. Уже в роли ученого побывал он в городе Полярном, где ознакомился с ходом утилизации атомных подводных лодок на судоремонтном заводе № 10 («Шквал») в Пала-губе. Среди них оказалась и та, на которой прошли годы его подводной службы. Он пишет: «Всегда с большой теплотой вспоминаю о своих братьях-подводниках. А с бывшим старшиной команды спектрюмных (трюмные реакторного отсека) мичманом в отставке Владимиром Федоровичем Терентьевым встречаюсь ежегодно и сейчас.

Наша К-181 давно уже выведена из боевого состава флота. Для прощания с ней я перед отъездом к новому месту службы посетил СРЗ-10. Командир лодки капитан 1 ранга Альберт Петухов проводил меня на корабль. На нем велись работы по утилизации. Уже не было легкого корпуса в надстройке. Подошел к рубке, обнял ее и долго благодарил лодку за то, что она десять лет служила мне родным домом, за то, что мы не потеряли

в море ни одного моряка, за то, что корпус ее, системы и механизмы выдержали самые суровые испытания океанскими волнами и глубиной.

Я не мог скрыть своих слез. На этом замечательном корабле я вырос от инженер-лейтенанта командира реакторного отсека до командира электромеханической боевой части. Последняя наша встреча состоялась в декабре 2002 г. в губе Сайда. Спасибо всем, кто создавал лодку, кто нес на ней боевую службу, цементировал свою волю и характер, повышал профессиональное мастерство!..»

Есть над чем призадуматься специалистам-психологам, которые имеются теперь в органах воспитательной работы.

Упреждая угрозу с моря

Задачи поддержания Военно-морского флота в боеготовом состоянии так или иначе решаются, хотя и ценой колоссальных усилий. Несмотря на это, нынешнее его состояние оставляет желать лучшего. Атомоходы совершают выходы в океан на боевую службу, но теперь эти походы носят, как правило, эпизодический характер, хотя время патрулирования осталось неизменным. Оправданием в некоторой мере может служить то обстоятельство, что теперь нет необходимости нести боевое патрулирование, как раньше, у берегов других стран на постоянной основе. Ракетные комплексы подводных крейсеров Северного флота, например, позволяют поражать цели даже при нахождении РПКСН в базе, не говоря уже о районах Северной Атлантики и Ледовитого океана.

К сожалению, на уход из прежних районов боевого патрулирования Россия не получила адекватной реакции со стороны США и НАТО. В обращении ветеранов флота к Президенту Российской Федерации в 1997 г. отмечалось, что в целях демонстрации военного присутствия и оказания силового давления в разных районах Мирового океана на постоянной основе развернуты группировки стратегических ядерных сил морского базирования в составе 13 ракетных (с баллистическими ракетами) атомных подводных лодок США, Англии, Франции и группировки американских многоцелевых атомных подводных лодок в составе 12 единиц¹.

¹ Морской сборник. 1997. № 7. С. 25.

Как известно, в обеспечении стратегической стабильности в мире и гарантированного сдерживания ведущая роль принадлежит ракетным войскам стратегического назначения (РВСН) и морским стратегическим ядерным силам, а последние входят в состав Военно-Морского Флота. А потому Россия, как и другие ядерные державы, должна проявлять серьезную заботу о морских ядерных стратегических силах, то есть прежде всего о ракетных подводных крейсерах стратегического назначения. В этой связи весьма поучительна история отечественного атомного подводного флота.

Вспомним, в частности, еще раз, что первым кораблем, открывшим в отечественном флоте новый класс подводных лодок — РПКСН, стала крейсерская подводная лодка К-137 проекта 667А, построенная в Северодвинске и вступившая в строй в 1967 г.

Этому кораблю придавалось особое значение в деле обеспечения безопасности страны. Достаточно сказать, что после спуска К-137 на воду на ракетноносце побывали руководители партии, правительства и Вооруженных Сил страны — Л. И. Брежнев, А. Н. Косыгин, Д. Ф. Устинов и А. А. Громыко, детально ознакомившиеся с новым кораблем. В 1970 г. лодка получила именное название «Ленинец». Она стала долгожителем отечественного Военно-Морского Флота, оставаясь в боевом строю 27 лет. Следует особо отметить, что К-137 включилась в боевое дежурство еще до того, как к этому приступили РВСН. Ракетноносец совершил двадцать походов на боевую службу общей продолжительностью пребывания в море 1484 суток, в том числе 1410 суток под водой¹.

РПКСН проекта 667А оказались настолько удачными, что северодвинский завод № 402 незамедлительно приступил к их серийному производству, а вслед за ним подобные атомные ракетные подводные крейсера стал строить и завод в Комсомольске-на-Амуре. С декабря 1967 по декабрь 1969 г. только для Северного флота был построено 10 таких РПКСН, в 1970 г. еще 5, а всего в 1967—1974 гг. для обоих океанских флотов — 34.

Эскадра, а затем флотилия, куда вошли эти ракетноносцы на Севере, жила очень напряженно. В 1969 г. состоялось 18 ракетных стрельб с пуском 28 баллистических ракет. Число походов на бое-

¹ Атомный подводный ракетноносец К-137 «Ленинец». СПб., 2002. С. 50.

вую службу росло из года в год: в 1969 г. — 15, в 1970 г. — 18, в 1971 и 1972 гг. — по 26¹. Специалисты подсчитали, что только тридцатью четырьмя подводными крейсерами проекта 667А Северного и Тихоокеанского флотов было совершено 590 походов на боевую службу, выполнено более 1700 пусков ракет, 83 % из которых были успешными².

На основе атомной лодки К-137, относящейся ко 2-му поколению атомоходов, были созданы в 70—80-х гг. ракетные крейсера последующих модификаций: 667Б, 667БД, 667БДР, 667БДРМ³. Проектировались они в одном и том же конструкторском бюро «Рубин» под руководством главного конструктора С. Н. Ковалева. Вооружение — 16 баллистических ракет, дальность полета которых возрастала по мере совершенствования ракетного комплекса (главный конструктор по ракетному оружию — В. П. Макеев), причем последние модификации этих ракет имеют разделяющие боевые части. Эти атомоходы до начала 80-х гг. составляли основу МСЯС.

Новые серии подводных ракетносцев намного усилили боевую мощь Северного и Тихоокеанского флотов. В ноябре 1973 г. в Военно-Морском Флоте СССР появилось еще одно оперативное объединение — 2-я флотилия атомных лодок на Камчатке. Возглавил ее контр-адмирал Э. Н. Спиридонов.

Настоящим триумфом подводного кораблестроения стал ввод в строй в 1981 г. более совершенного и мощного атомного тяжелого ракетного подводного крейсера стратегического назначения проекта 941 (по натовской классификации — «Тайфун»). Подобного корабля не имел и не имеет до сих пор ни один флот мира.

Как свидетельствует исторический опыт, определяющее влияние на развитие подводного кораблестроения оказали достижения советской науки, техники и промышленности в ракетной технике, подводном оружии, атомной энергетике и радиоэлектронике. Особенно интенсивно происходило совершенствование баллистических ракет. В течение пятнадцати лет было созда-

¹ Касатонов И. В. Флот вышел в океан. С. 143—144; Красная Звезда. 1977. 1 ноября.

² Атомный подводный ракетносец К-137 («Ленинец»). С. 60.

³ Атомоходы пяти модификаций проекта 667 составили самую крупную серию подводных ракетносцев не только в нашей стране, но и во всем мире.

но и принято на вооружение подводных лодок 7 ракетных комплексов с последовательным увеличением дальности стрельбы, точности поражения целей, а также поражающего действия.

Флот в условиях кризиса

Поддержание в высокой боевой готовности и боеспособности РПКСН, обладающих высокой мобильностью, скрытностью, живучестью и готовностью к применению оружия, всегда было предметом особой заботы государства и требовало значительных материальных средств. Для замены тех кораблей, срок службы которых выходил, осуществлялось строительство новых. Однако с первой половины 90-х гг. строительство новых подводных ракетносцев не велось, и возникло опасение, что уже в начале XXI века в российском ВМФ может не остаться ни одного тяжелого подводного крейсера стратегического назначения и подводного корабля.

Со временем появилась надежда, что положение изменится. Президентом Российской Федерации издан указ от 6 июня 1995 г. № 567 «О неотложных мерах по поддержанию боевой готовности МСЯС». В ноябре 1996 г. в Северодвинске состоялась закладка нового подводного ракетносца, получившего название «Юрий Долгорукий». Но он, к сожалению, не может существенно повысить боевую мощь флота России. Тем более что, как уже отмечалось, Военно-Морской Флот РФ в самом конце XX столетия столкнулся со многими проблемами.

Сократившееся число выходов на боевую службу, учений негативно повлияло на уровень морской выучки и профессионализма моряков, что, как известно, чревато для таких кораблей, как атомоходы, тяжелыми последствиями. У всех в памяти аварии 70—80-х гг. и недавняя трагедия «Курска».

Тем не менее военные моряки, несмотря на эти трудности, продолжают решать первоочередные задачи, связанные с поддержанием флота в боевой готовности. Планы боевой подготовки скорректированы, исходя из материальных возможностей.

В ходе боевой учебы подводники стремятся повысить боевую выучку и профессиональную подготовку. Так, гвардейский подводный крейсер «Воронеж» во время боевого патрулирования многократно обнаруживал иностранные подводные лодки

и значительное время осуществлял слежение за ними, в том числе и за такими малошумными, как американская подводная лодка типа «Лос-Анджелес». В 1997 г. силы Северного флота выполнили около 900 боевых упражнений. Особое внимание было уделено проверке боевой готовности МСЯС. Ракетный подводный крейсер стратегического назначения под командованием капитана 1 ранга А. Воложинского выполнил пуск баллистической ракеты из подводного положения. Головная часть ракеты в расчетное время достигла заданной точки в полигоне боевой подготовки в районе Камчатки.

Атомные подводные лодки-ракетоносцы Тихоокеанского флота «Челябинск» и «Омск» (командиры — капитан 1 ранга С. Яркин и капитан 2 ранга Ю. Савин) нанесли точный удар по главной цели и кораблям охранения условного противника.

Весной 1997 г. во время широкомасштабных учений к выполнению учебно-боевых задач привлекались 22 подводные лодки Северного флота, большинство из которых были атомные. Всего в первой половине этого года план боевой подготовки силами Северного флота был выполнен полностью. При этом подводные лодки совершили 250 выходов в море¹.

В том же году во время проведенной стратегической командно-штабной тренировки под руководством министра обороны Российской Федерации две подводные лодки Тихоокеанского флота и одна Северного флота успешно выполнили стрельбу баллистическими ракетами. При этом экипаж атомохода под командованием капитана 1 ранга С. Горбунова произвел предстартовую подготовку значительно быстрее, чем это предусматривается специальным нормативом. Подводные лодки Тихоокеанского флота за девять месяцев 1997 г. выполнили несколько пусков баллистических ракет. Среди ракетных стрельб, выполненных морскими стратегическими ядерными силами, особенно выделяются четыре: три из них проходили под руководством министра обороны и одна — Верховного Главнокомандующего Вооруженных Сил Российской Федерации.

Некоторые из выполненных задач носили неординарный характер. Например, впервые в истории Военно-Морского Флота в 1997 г. тяжелый ракетный подводный крейсер стратегического назначения ТК-20 Северного флота под командованием ка-

¹ Морской сборник. 1997. № 6. С. 33.

питана 1 ранга А. С. Богачева по специальной программе утилизации ракетного оружия дважды произвел пуски сразу 39 баллистических ракет Р-39¹. Это позволило решить сразу две задачи: во-первых, проверить боеготовность экипажа и ракетного комплекса, во-вторых, выполнить утилизацию устаревших ракет путем пуска.

В конце осени 1997 г. в печати появилось сообщение: со стратегической подводной лодки проекта 667БДР была запущена ракета, на которой вместо боеголовки специалисты установили немецкий научный блок для исследований в космосе.

В июле 2002 г. атомный подводный ракетоносный крейсер стратегического назначения К-44 («Рязань») проекта 667БДР под командованием капитана 1 ранга Т. Каляева из акватории Баренцева моря произвел запуск экспериментального космического аппарата «Демонстратор-2», не имеющего аналогов в мире и предназначенного для посадки на другие планеты.

Находящийся в строю уже более двух десятков лет, этот атомный корабль в прошлом не раз отличался при ракетных стартах. А в 2002 г. его первый экипаж под командованием капитана 1 ранга Д. А. Субботина, находясь на борту однотипного с «Рязанью» атомохода К-456 («Борисоглебск»), выполнил стрельбу конверсионной ракетой-носителем «Волна», созданной ракетным центром «Конструкторское бюро имени В. П. Макеева». Вместо головной части в ракете был использован суборбитальный аппарат «Космос-1», который вывел на орбиту так называемый «Солнечный парус» — сложнейшее устройство, в задачу которого входит использование солнечных лучей для придания космическому аппарату ускорения². Так наука помогла создать сложнейшие ракетные комплексы АПЛ, а теперь они служат науке.

Ждут своей реализации и другие проекты использования как ракетных, так и многоцелевых подводных лодок с атомными энергетическими установками в коммерческих целях: для разведки месторождений нефти на океанских шельфах, перевозки грузов, для запусков различного рода спутников³.

В завершающие годы XX столетия личный состав ВМФ по мере своих сил стремился поддерживать уровень боевой готов-

¹ Морской сборник. 2001. № 3. С. 36.

² Морской сборник. 2002. № 11. С. 15—16.

³ Известия. 1997. 4 ноября.

ности, исходя из весьма сложных проблем, связанных с существенным сокращением финансирования флота, снижением ремонтных возможностей судостроительных заводов, старением ранее построенных кораблей. При этом флот практически не пополнялся новыми, более современными атомоходами.

В конце 90-х гг. жизнь Военно-Морского Флота ознаменовалась событиями, свидетельствующими о том, что россияне не остались безучастными к тяжелому положению флота. Города Российской Федерации, области, края, республики поддерживают соединения, корабли материально и морально. Помогают обрести уверенность, сплоченность, повысить боевой дух, по существу возродив шефство над ВМФ, начало которому было положено еще в 1922 г.

Несмотря на серьезные недостатки в финансовом и материальном обеспечении ВМФ, военные моряки получают немалую поддержку благодаря возобновлению традиционного шефства регионов России над объединениями, соединениями, отдельными кораблями, а также флотскими частями. На флоте существует уже немало именных кораблей, связанных узами дружбы с российскими городами: «Москва», «Тула», «Новомосковск», «Воронеж», «Смоленск», «Тамбов», «Томск», «Белгород», «Орел», «Карелия», «Владикавказ» и другие. Тесные связи с флотом сложились у Санкт-Петербурга, Тюмени, Ставрополя, Татарстана, Мордовии, Сибири и Дальнего Востока. Москва шефствует над Черноморским флотом России.

Возрождается практика сбора средств среди населения на добровольных началах на достройку и строительство новых кораблей, как это было после тяжелого поражения русского флота в Русско-японской войне 1904—1905 гг.

И все же проблема строительства новых атомоходов, создания надводных кораблей новых проектов остается весьма острой. На проектно-конструкторские работы, научные исследования за годы реформ или вовсе не выделялись средства, или выделялись настолько мизерные, что создать на них что-то заслуживающее внимания было невозможно. В связи с этим нельзя не затронуть известную тему о шумности отечественных подводных лодок.

В свое время подводники и флотская общественность в целом не без оснований сетовали на большую шумность отечественных атомных подводных лодок первых поколений. На пре-

одоление ее — этого важнейшего фактора скрытности и живучести подводных кораблей — выделялись огромные средства. Над снижением шумности АПЛ работали целые институты. Но добиться значительного позитивного результата долго не удавалось. Находились даже такие ученые мужи, которые считали эту проблему вообще неразрешимой. Однако опыт боевой службы вселял уверенность в то, что проблема эта решаема. Наши подводники часто раньше, чем подводники США и НАТО, обнаруживали их корабли, а если при этом обнаруживали себя, то уходили от преследования, отрываясь от них. Но проблема оставалась, и не считаться с ней было нельзя. Борьба с шумностью подводных лодок выдвинулась как одна из первоочередных. К чести конструкторов и кораблестроителей, им удалось в известной мере ее решить.

Удачной в этом отношении, например, оказалась многоцелевая подводная лодка проекта 971. Теперь корабли этого проекта широко известны под названиями «Ягуар», «Пантера», «Волк», «Тигр», «Рысь» и др. Они унаследовали имена русских подводных лодок типа «Барс» И. Г. Бубнова периода Первой мировой войны. Подводные корабли проекта 971 являются самыми малозумными в отечественном флоте. Более того, по уровню шумности они превзошли даже новейшие ударные подводные лодки США типа «Лос-Анджелес». Головная лодка этого проекта К-284 (с 1993 г. — «Акула», построенная на ССЗ имени Ленинского комсомола в Комсомольске-на-Амуре) прошла государственные испытания в декабре 1984 г. К сожалению, в 90-е гг. строительство серийных лодок проекта 971 резко замедлилось¹.

А возможности этих атомоходов впечатляют, о чем свидетельствует их боевая служба. В 1996 г. «Тигр», а в 1998 г. «Леопард», обнаружив у наших берегов в Баренцевом море иностранные ракетноносцы, установили за ними скрытное наблюдение, а затем сопроводили их в базу, на подходе к которой дали себя обнаружить и быстро оторвались от преследования.

Безусловно, в стране и ВМФ РФ предпринимаются меры по выходу из кризиса. В декабре 1993 г. осуществлена закладка подводной лодки «Северодвинск», спроектированной в СПМБМ «Малахит» (главный конструктор — В. Н. Пялов) и не уступа-

¹ Павлов А. С. Военно-Морской Флот России и СНГ. Якутск. 1992. С. 21; Морской сборник. 1997. № 4. С. 56.

ющей по своим боевым возможностям американским лодкам типа «Си Вулф», а в ноябре 1996 г. — сверхсовременного атомного ракетного крейсера стратегического назначения «Юрий Долгорукий», названного так в связи с 850-летием основания Москвы. Этот РПКСН 4-го поколения (главный конструктор — В. Н. Здорнов, ЦКБ МТ «Рубин») имеет классическую для своего класса компановку, обтекаемый корпус, одновальную ГЭУ, пониженную шумность, оснащен 12 установками для пуска баллистических ракет.

Памятны торжества по поводу сдачи флоту в 1993—1996 г. атомных подводных лодок проекта 949А с торпедами и противокорабельными ракетами (АПЛ «Омск», «Курск», «Томск») и проекта 971 с торпедами, противолодочными ракетами и стратегическими крылатыми ракетами (АПЛ «Тигр», «Вепрь», «Дракон»). В настоящее время в Северодвинске возобновлено строительство атомной подводной лодки проекта 949А «Белгород», приостановленное в 1994 г.

В историю подводного флота России незабываемой страницей вошли подъем гвардейского Андреевского военно-морского флага¹ 4 декабря 2001 г. на АПЛ «Гепард» и ее встреча в Гаджиево. Новый атомоход из серии «барсов» стал уникальным кораблем: при его проектировании и строительстве был учтен более чем десятилетний опыт эксплуатации АПЛ проекта 971. Уровень шумности у него значительно ниже, чем у первых лодок этого проекта. Не случайно специалисты из НАТО нарекли «Гепард» морским «Стелсом».

На церемонии вступления в строй четырнадцатой многоцелевой подводной лодки типа «Барс» проекта 971, спроектированной в Санкт-Петербургском морском бюро машиностроения «Малахит», как известно, присутствовал Верховный Главнокомандующий Вооруженными Силами РФ В. В. Путин, зачисленный почетным членом ее экипажа.

В свое время вступление в строй новой АПЛ не обставилось столь торжественно. Были годы, когда почти одновременно кораблестроители передавали флоту по три атомные лодки.

¹ Свой гвардейский флаг «Гепард» унаследовал от АПЛ К-22 Северного флота, а атомоход с этим литерно-цифровым номером — от советской крейсерной подводной лодки К-22, героически воевавшей и погибшей в Заполярье в Великую Отечественную войну.

Ныне получение нового атомного подводного корабля — событие неординарное.

Все это единичные проявления не очень активной жизни современного ВМФ РФ. Радикального поворота к полнокровной учебно-боевой деятельности флота в начале XXI века пока нет. Все еще недостаточное финансирование потребностей флота по-прежнему не позволяет обеспечить не только затраты на боевую подготовку, но и достойные оклады по должности и воинскому званию. В 2003 г. командир атомного ракетносца имел оклад чуть выше кондуктора московского троллейбуса. Это при его высочайшей ответственности за корабль, личный состав и выполнение задач государственного значения в океане.

Ремонтная база ослаблена. Флот и судоремонтные заводы не имеют средств. Военные городки подводников приходят в упадок, жилой фонд разрушается. Семьи подводников страдают от недостатка тепла и отключения электричества. Из-за экономии топлива корабли редко выходят в море, морская авиация не совершает полеты, офицеры теряют морские и летные навыки.

Чему учит история

Флот переживает трудности, подобные тем, какие за триста лет своего служения Отечеству в определенные периоды ему приходилось испытывать не раз. Так, в конце XVIII века, утвердившись на Балтийском и Черном морях, Россия стала одной из сильнейших морских держав. Но курировавший в то время дела армии и флота действительный тайный советник 1-го класса сенатор граф А. Р. Воронцов, будучи убежденным противником морской идеи, отрицал необходимость укрепления военно-морских сил государства.

В одном из докладов Александру I он писал: «Прямое наше могущество и силы наши устроены будут на двух только предметах: обережении берегов и гаваней наших на Черном море, имея там силы соразмеренные с турецкими, и достаточный флот на Балтийском море, чтобы на оном господствовать. Посылка наших эскадр в Средиземное море и другие дальние экспедиции много делали несколько блеску и пользы никакой»¹.

¹ Адмиралы Российского флота. Россия поднимает паруса. СПб., 1995. С. 379.

С этим суждением полностью согласился и морской министр П. В. Чичагов (сын знаменитого адмирала екатерининской эпохи Василия Яковлевича Чичагова), пользовавшийся большим доверием царя Александра I. При этом руководстве флотом и Россией морская сила стала ослабевать. Корабли стали стареть, теряя численность. Новые корабли строились медленно, их убыль превышала вступление в строй новых. К концу первой четверти XIX века в списке русского флота на Балтийском и Черном морях числилось 30 линейных кораблей, из которых только половина могла выйти в море.

Лишь с приходом к власти Николая I изменилось отношение к морской идее. В царском рескрипте от 31 декабря 1825 г. было записано: «Россия должна быть третья по силе морская держава после Англии и Франции и должна быть сильнее союза второстепенных морских держав»¹. Тем не менее Крымская война показала, как далеко вперед в развитии морских вооружений ушли от России более развитые страны Западной Европы. При переходе от парусного к паровому броненосному флоту Россия явно задержалась на старте.

Одним из самых трудных для Российского флота периодов оказалось начало XX века. Цусимское сражение в мае 1905 г. стало одной из самых трагических страниц его истории, да и в истории страны. Это событие буквально потрясло российскую общественность. В морской баталии был уничтожен практически весь броненосный флот России. Более 5 тысяч моряков погибло, 6 тысяч попало в японский плен во главе с раненым адмиралом З. П. Рожественским.

Под впечатлением тяжелого поражения в различных российских кругах от низших слоев населения до самых высоких государственных мужей стали звучать суждения, что «флот России не нужен», «флот — это очень дорогая игрушка, которая никакой пользы Отечеству не приносит, а являет собой лишь обузу и помеху...», «лучше не тратить даром деньги, уничтожить все морское...»

Подобные речи раздавались и в Государственной думе. Особенно острые дискуссии разгорелись, когда рассматривался бюджет в 1908 г. Однако в России были и противоположные мне-

¹ Адмиралы Российского флота. Россия поднимает паруса. СПб., 1995. С. 392.

ния. Более дальновидные политики понимали необходимость возрождения морской мощи России. Крупный государственный деятель П. А. Столыпин, председатель Совета министров в 1906—1911 гг., был сторонником укрепления флота. 29 мая 1908 г. в Государственной думе, когда шли горячие споры о судьбах флота, он выступил с весьма убедительными доводами в его защиту. Вот некоторые фрагменты из его речи: «Для защиты берегов необходимы подвижные, свободно плавающие крепости, необходим линейный флот. Это поняли все прибрежные народы. Беззащитность на море так же опасна, как беззащитность на суше... Дело кораблестроения везде стало национальным делом. Вот почему спуск каждого корабля на воду является национальным торжеством, национальным праздником... России нужен флот, который был бы не менее быстроходен и не хуже вооружен, и не с более слабой броней, чем флот предполагаемого неприятеля. России нужен могучий линейный флот, который опирался бы на флот минный и на флот подводный, так как отбиваться от тех плавучих крепостей, которые называются броненосцами, нельзя одними минными судами»¹.

О будущем флота было немало публикаций в периодической печати того времени. Особенно яркие и убедительные статьи в защиту развития военно-морского флота печатались в 1908—1910 гг. в журнале «Морской сборник».

Участник обороны Порт-Артура в 1904 г. капитан 2 ранга А. В. Колчак, например, в одной из своих статей того периода (в 1908 г. он был назначен в Главное гидрографическое управление) писал: «России нужна реальная морская сила, на которой могла бы быть основана неприкосновенность ее морских границ и на которую могла бы опереться независимая политика, достойная великой державы, т.е. такая политика, которая в необходимом случае получает подтверждение в виде успешной войны»².

Во время широкого обмена мнениями о путях развития флота разгорелась оживленная и острая дискуссия между приверженцами строительства линейных кораблей как основы морской мощи и сторонниками подводных лодок, которые в марте

¹ Военно-морская идея России. Духовное наследие императорского флота. М., 1997. С. 353.

² Морской сборник. 1908. № 7. С. 25.

1906 г. в соответствии с императорским указом стали в России самостоятельным классом судов военного флота¹.

Обсуждение этого вопроса велось на страницах «Морского сборника», «Известий общества офицеров флота» и других периодических изданий, на заседаниях Санкт-Петербургского военно-морского кружка.

В группу так называемых линейщиков входил и А. В. Колчак, считавший, что подводная лодка «является недостаточно грозным оружием, чтобы признать полную законность его существования. Что же касается самостоятельности ее действий в открытом море в качестве главного агента войны, то ясно, что лодка до этого не доросла, да и вряд ли когда-нибудь дорастет»².

Среди сторонников подводных лодок особенно выделялся офицер подводного плавания лейтенант И. И. Ризнич, страстно и аргументированно обосновывавший значение подводных лодок в вооруженной борьбе на море и необходимость для России иметь соответствующие ее интересам подводные силы. По его мнению, подводные лодки могут стать «одним из могущественных средств борьбы на море».

В 1911 г. с учетом длительной дискуссии в военно-морских кругах о развитии флота была принята «малая судостроительная программа», которая предусматривала наряду с надводными кораблями строительство подводных лодок: 12 для Балтийского и по 6 — для Черноморского и Тихоокеанского флотов.

После Гражданской войны, когда общее состояние и боеспособность флота снова оказались в кризисном состоянии, советским руководством были предприняты серьезные меры по его восстановлению. В 1921 г. X съезд РКП(б) принял постановление, в котором в частности говорилось: «...В соответствии с общим положением и материальными ресурсами советской республики принять меры к возрождению и укреплению Красного военного флота»³.

¹ 6/19 марта — дата подписания Николаем II указа — считается днем создания подводного флота России. Приказом главнокомандующего ВМФ РФ № 253 от 15 июля 1996 г. 19 марта объявлено Днем моряка-подводника.

² Морской сборник. 1908. № 7. С. 20—21.

³ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций, пленумов ЦК. М., 1970. Т. 2. С. 265.

В соответствии с этим постановлением на флот были возвращены моряки, которые в годы Гражданской войны воевали на сухопутье, работали в советских учреждениях и в народном хозяйстве. На флот вернулось свыше тысячи человек, а комсомол, принявший в 1922 г. на V Всероссийском съезде постановление о шефстве комсомола над флотом, направил на флот 7766 молодых людей.

Принятые меры позволили провести большую полезную работу по ремонту и восстановлению кораблей и судов флота, укрепить флот подготовленными командными кадрами. До надвигающейся угрозы новой войны в молодой советской республике были построены новые современные надводные боевые корабли и подводные лодки. К июню 1941 г. в составе ВМФ СССР числилось 212 подводных лодок.

В суровую годину Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот надежно прикрывал приморские фланги Красной Армии и оказывал серьезное содействие приморским фронтам в разгроме вражеских войск.

Напоминая читателю об этих известных страницах истории отечественного флота, авторы хотели бы еще раз подчеркнуть мысль, которая была выражена лучшими российскими государственными умами: наше Отечество — великая морская держава, которая должна иметь Военно-Морской Флот, способный защищать ее интересы в Мировом океане.

ФЛОТ В НОВОМ СТОЛЕТИИ

Исторический опыт развития российской государственности убедительно свидетельствует, что геостратегические интересы страны как морской державы надежно обеспечивались морской мощью и ее важной составляющей — Военно-Морским Флотом. Последние годы ушедшего столетия ознаменовались некоторыми позитивными действиями высших эшелонов российской власти в отношении флота. В январе 1997 г. принят ряд документов, в которых сформулированы положения о роли и значении Мирового океана для экономической и социальной жизни страны и определены военно-стратегические интересы государства в Мировом океане.

Современные ученые и аналитики, исследуя перспективы развития общества в XXI веке, считают, что это будет началом

новой эры глобального научно-технического прогресса в развитии средств освоения Мирового океана, проникновения в его глубины, добычи полезных ископаемых на континентальном шельфе. Неизбежно возникает не только конкуренция, но и борьба за владение ресурсами, которыми так богаты океаны и моря. Это может вызвать и вооруженные конфликты.

В этой связи роль и место Военно-Морского Флота в системе защиты экономических и политических интересов России приобретает важное, особое значение.

В Мировом океане интересы России как великой морской державы весьма обширны, постоянны и стабильны вне зависимости от политической и экономической конъюнктуры. Исходя из этого, России нужен флот, способный защитить интересы государства не только в прибрежных районах, но и в отдаленных океанских зонах.

Решение многих задач, стоящих перед ВМФ, не может быть обеспечено силами только одного флота, а потребует усилий политических и военных структур государства, особенно в вопросах строительства, содержания и применения сил ВМФ как в мирное, так и в военное время.

В случае же войны ВМФ, являясь передовым оперативно-стратегическим эшелонem, вынесенным за пределы государственных границ, станет надежным помощником других видов Вооруженных Сил.

В этой связи вызывает удовлетворение тот интерес к состоянию Военно-Морского Флота, который стал проявляться в последнее время руководителями государства. В ряде документов, подписанных Президентом Российской Федерации В. В. Путиным, в некоторых его выступлениях выражено определенное беспокойство положением дел в ВМФ страны. Вместе с тем в ходе рабочих поездок на Северный и Тихоокеанский флоты Президент РФ выразил уверенность в реализации Федеральной целевой программы «Мировой океан» и подпрограммы «Военно-стратегические интересы России в Мировом океане»¹.

Этими документами предусмотрены пути обеспечения национальных интересов Российской Федерации при использовании, изучении и освоении ресурсов и потенциала Мирового океана. В специальном разделе федеральной целевой программы «Ми-

¹ Морской сборник. 2002. № 11. С. 21.

ровой океан», одобренной указом Президента РФ № 11 от 17.01.1997 г.¹, дан анализ нынешнего состояния российского ВМФ. Президент отмечает тенденцию к постепенному утрачиванию его способности защитить политические и экономические интересы страны и полноценно обеспечить безопасность со стороны морских границ. И сделан вывод: «В настоящее время Военно-Морской Флот может решать лишь ограниченный круг задач в наиболее важных районах ближней морской зоны». В документе определены задачи ВМФ с точки зрения защиты интересов Российского государства и намечены меры по их реализации. В частности, предполагалось осуществить разработку военной доктрины России с учетом значимости российского Военно-Морского Флота при решении вопросов военной и экономической безопасности страны. Признается необходимость проработки вопросов строительства и военно-экономического обоснования развития Военно-Морского Флота с учетом особенностей океанских и морских пространств в различных районах, создания и поддержания соответствующей мощи МСЯС и сил общего назначения, береговой инфраструктуры флота, поисково-спасательной, научной и другой деятельности на длительную перспективу.

Распоряжением правительства Российской Федерации от 1 ноября 1997 года № 1574-р² было принято предложение Минэкономики России, согласованное с другими заинтересованными ведомствами, о проведении первоочередных мероприятий ФЦП «Мировой океан». На Минобороны возлагалось уточнение проекта военно-морской стратегии Российской Федерации с целью определения основных приоритетов в области применения, строительства, эксплуатации, ремонта и утилизации военно-морской техники и вооружений с последующим утверждением этого проекта установленным порядком в рамках военной доктрины.

¹ Указ Президента РФ № 11 от 17 января 1997 г. «О федеральной целевой программе “Мировой океан”»; Концепция федеральной целевой программы «Мировой океан». Сборник законодательства РФ. 1997. № 4. Ст. 513.

² Распоряжение правительства РФ от 1 ноября 1997 г. № 1574-р «О финансировании первоочередных мероприятий федеральной целевой программы «Мировой океан». Сборник законодательства РФ. 1997. № 45. Ст. 5216.

Наконец, 10 августа 1998 г. постановлением правительства Российской Федерации № 919¹ федеральная целевая программа «Мировой океан» и ее паспорт были утверждены. К ее разработке были привлечены все министерства и ведомства РФ, связанные с морской деятельностью, в том числе и Министерство обороны. Реализация трехэтапной программы до 2012 г. (1998—2002; 2003—2007; 2008—2012 гг.) призвана обеспечить защиту российских интересов в Мировом океане, повышение политической стабильности, обороноспособности страны, способствовать сохранению и развитию научно-технического, экономического и сырьевого потенциала России, улучшению снабжения населения продуктами питания, повышению достоверности и оперативности в получении информации о ситуации в Мировом океане.

Для достижения этих целей поставлена задача «...активизировать деятельность России в Мировом океане в соответствии с развитием страны, ориентировать деятельность России в Мировом океане на получение конечных практических результатов в ближайшей перспективе. Обеспечить формирование и осуществление единой, скоординированной государственной политики, нацеленной на консолидацию внутригосударственных и межгосударственных интересов России и интеграцию подходов заинтересованных сторон в деле использования Мирового океана».

Основной целью подпрограммы «Военно-стратегические интересы России в Мировом океане» определено: «сформулировать единую скоординированную государственную политику совершенствования и развития Военно-Морского Флота для обеспечения национальных интересов России в Мировом океане, военной безопасности и повышения международного авторитета РФ. Для этого планируется поэтапно решить следующие основные задачи:

— сформулировать основополагающие принципы (положения) государственной политики в интересах сохранения и развития Военно-Морского Флота и применения его для защиты интересов России в Мировом океане, включая охрану ее морских границ;

¹ Постановление правительства РФ от 10 августа 1998 г. № 919 «О федеральной целевой программе “Мировой океан”»; Приложение к постановлению правительства «Паспорт федеральной целевой программы “Мировой океан”». Сборник законодательства РФ. 1998. № 33. Ст. 4024.

— задержать процесс ослабления военно-морского потенциала России и не допустить снижения технической и боевой готовности ВМФ ниже критического уровня;

— скоординировать государственное регулирование проблем, связанных с перспективами строительства и применения ВМФ, обеспечением поступательного сбалансированного развития основных компонентов ВМФ».

Можно с уверенностью констатировать, что разработанная подпрограмма «Военно-стратегические интересы России в Мировом океане» стала важным документом, в основу которого положена идея о комплексном общегосударственном подходе к развитию морской силы Отечества в новой исторической обстановке, восстановлению его позиций в Мировом океане.

Сложность экономических, технических и социальных задач, связанных с содержанием и строительством кораблей, флотских объектов инфраструктуры, значимость ВМФ в системе безопасности и национальных интересов государства, выводят проблему развития флота за пределы чисто ведомственных интересов и возможностей только Министерства обороны РФ, поскольку эти задачи возможно решить только при мобилизации ресурсов всего государства.

Реальной основой воссоздания морской силы, руководящим ориентиром практического перехода к строительству качественно нового Военно-Морского Флота как военно-политического компонента государства должны были стать два документа: указ Президента «О совершенствовании морской деятельности Российской Федерации» и прилагаемые к нему «Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 г.», утвержденные главой государства 4 марта 2000 г. Документы определили государственные интересы России в Мировом океане, основные направления морской политики РФ, деятельность ее флотов: военно-морского, транспортного и других. В новых документах были поставлены задачи по разработке и принятию Морской доктрины России, единой государственной программы военного кораблестроения и судостроения, приданию федеральной программе «Мировой океан» статуса президентской. В них также определены требования к разработке судоходной политики и содержатся важные положения, касающиеся развития морских стратегических ядерных сил в рамках системы национальной безопасности Российской Федерации.

Документом, зафиксировавшим необходимость защиты государственных и национальных интересов России в Мировом океане, является «Военная доктрина Российской Федерации», утвержденная указом Президента РФ от 21 апреля 2000 г. Здесь в разделе «Обеспечение военной безопасности» зафиксировано, что одной из основных задач по обеспечению военной безопасности является «защита объектов и сооружений РФ в Мировом океане, космическом пространстве, на территориях иностранных государств, защита судоходства, промысловой и других видов деятельности в прилегающей морской зоне и удаленных районах Мирового океана». А в разделе «Основы применения Вооруженных Сил РФ и других войск» дается разъяснение, что армия и флот применяются с целью создания условий для безопасности экономической деятельности, защиты национальных интересов РФ в территориальном море, на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ, а также в Мировом океане. Эти документы вселяют надежду, что будут приняты конкретные меры по реализации федеральной целевой программы «Мировой океан». Укрепление морской мощи нашего государства обретет конкретные формы деятельности правительства и Президента Российской Федерации. Об этом убедительно свидетельствует также образование Морской коллегии при правительстве Российской Федерации. Возглавлял ее тогда председатель правительства М. М. Касьянов, его первым заместителем назначен заместитель председателя правительства — министр промышленности, науки и технологии И. И. Клебанов, заместителем председателя — главнокомандующий ВМФ адмирал флота В. И. Куродов. Первое заседание Морской коллегии состоялось в Санкт-Петербурге 21 декабря 2001 г. Создание такого органа вызвано необходимостью координации со стороны правительства действий федеральных органов, научных, общественных, промышленных и других организаций по решению задачи особой важности — обеспечению национальных интересов и безопасности Российской Федерации в Мировом океане. Основное внимание на этом заседании было уделено задачам федеральных органов исполнительной власти по реализации национальной морской политики,

¹ Военная доктрина Российской Федерации. Указ Президента РФ от 21 апреля 2000 г. № 706 «Об утверждении Военной доктрины Российской Федерации». Сборник законодательства РФ. 2000. № 17. Ст. 1852.

изложенной в «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной указом Президента РФ 27 июля 2001 г. Отмечалось, что военно-морская деятельность, связанная с защитой и обеспечением национальных интересов и безопасности Российской Федерации в Мировом океане, относится к категории высших государственных приоритетов.

«Российская Федерация, объявляя национальную морскую политику, — говорится в “Морской доктрине”, — намерена решительно и твердо укреплять свои позиции среди ведущих морских держав»¹.

Многовековая история нашего государства убедительно свидетельствует, что защита национальных и государственных интересов нашего Отечества в Мировом океане была и остается одной из злободневных и острых проблем, которую должен решать Военно-Морской Флот. Эта задача остается важной и в наступившем столетии. Ее решение затрагивает интересы не только настоящего, но и будущего благополучия и безопасности Отечества. Комплекс задач, связанных с этой проблемой, способен выполнить Военно-Морской Флот, обладающий практически всеми современными средствами вооруженной борьбы и возможностями для их применения в любых геофизических средах, географических районах и погодных условиях.

В представленных на суд читателя исторических очерках освещены основные вехи создания, развития и полувекового служения Родине отечественного атомного подводного флота. Являясь главной ударной морской силой в период ядерного противостояния, атомный подводный флот совместно с другими видами Вооруженных Сил страны стал мощным сдерживающим фактором в предупреждении развязывания третьей мировой войны.

Получило распространение расхожее мнение, что Советский Союз проиграл «холодную войну». С этим никак нельзя согласиться. В ходе «холодной войны», когда существовала реальная угроза превращения ее в «горячую», Советская Армия и ВМФ обеспечили паритет, равенство сил с потенциальным противником — США и их партнерами по НАТО, и прежде всего в ядерном потенциале. Не последнюю роль здесь сыграли МСЯС, а в их составе — атомные подводные лодки с баллистическими ракетами. И не вина Вооруженных Сил в том, что в определенный период

¹ Красная Звезда. 2001/ 23 августа.

истории и в связи с известными событиями в выигрыше оказались не россияне.

После Второй мировой войны ВМФ впервые в подлинном смысле приобрел стратегический статус. Это крайне важно для понимания роли Военно-Морского Флота в системе национальной безопасности России.

Вместе с тем трудно не согласиться с мнением военно-морских ученых, теоретиков и практиков, которые считают, что, рассматривая перспективу дальнейшего развития флота России, должны применяться несколько другие критерии, чем были ранее.

Нетрадиционным для нас является подход, в основу которого положен приоритет качества над количеством вооружений. Именно такой подход заложен в проводимой военной реформе.

В ВМФ РФ сокращается численность атомных подводных лодок, проводится реорганизация бывших крупных объединений АПЛ — флотилий, реформирование их в эскадры.

Так, например, в гарнизоне Гаджиево Северного флота, где базировалось мощное объединение стратегических подводных ракетносцев — 3-я флотилия, в конце 2002 г. проведена работа по формированию на ее базе 12-й эскадры подводных лодок. В состав эскадры вошли ракетные подводные крейсера проекта 667БДРМ и многоцелевые АПЛ проекта 971. Количество боевых единиц будет значительно меньше, чем ранее¹.

В перспективе развития ВМФ России, как считают ученые, следует руководствоваться следующими приоритетами: «На Севере и Дальнем Востоке приоритет в развитии флота целесообразно отдать подводным лодкам глубоководным, скоростным, бесшумным, многозарядным, с универсальным оружием. Они же в будущем должны стать главными носителями противоспутникового и противокорабельного оружия. На Балтике, Черном и Каспийском морях, наверное, следует отдать предпочтение легким корабельным силам с хорошим ракетно-артиллерийским и противоминным вооружением»².

Кстати, и зарубежные военно-морские деятели также отдают предпочтение развитию атомного подводного флота. Американские специалисты даже приводят в качестве аргумента еще и экономические выгоды. Они подсчитали, что содержание атом-

¹ Морской сборник. 2002. № 11. С. 3—4.

² Там же. 2000. № 12. С. 67.

ного подводного флота обходится дешевле, чем надводных кораблей. Финансовые подсчеты показали, что атомные лодки, составляя по численности 30 % от всего боевого состава ВМС, потребляют менее 20 % от суммы средств, выделяемых на содержание флота. Стоимость эксплуатации одной атомной подводной лодки в год в 2 раза дешевле, чем эсминца.

В последнее время в различных средствах периодической печати то и дело появляются публикации, в которых рассматривается вопрос об удельном весе каждой из трех составляющих стратегических ядерных сил страны (СЯС). Каждый из авторов старается доказать, что именно его составляющая является главной, и поэтому ей следует отдавать предпочтение. Эта полемика напоминает известное флотское соревнование по перетягиванию каната: каждый оппонент тянет в свою сторону. Естественно, военных моряков беспокоит, какое место займет флот, конкретно морские ядерные силы и, прежде всего, РПКСН в ядерной триаде. От этого зависит судьба находящихся в строю стратегических подводных ракетносцев и перспективы их строительства в обозримом будущем.

Как нам представляется, на этот глубоко принципиальный вопрос, касающийся не только будущего атомного подводного флота, но и в целом безопасности России, ответ военно-политическому руководству страны еще предстоит найти. Но как бы то ни было, СЯС должны быть представлены в триединстве достойно. На это есть все основания.

До сих пор речь в основном шла у нас о вчерашнем и сегодняшнем флоте. А если приоткрыть окно в будущее? Ученые, конструкторы, исходя из прогнозов, пытаются вместе с военными моряками представить себе, каким будет подводный флот страны, который вместе с другими силами ВМФ и видами Вооруженных Сил страны позволил бы ей занять достойное место великой державы и надежно защищать свои национальные интересы.

Как считают специалисты, подводные лодки не только стратегического, но и оперативно-тактического назначения и в XXI веке сохранят свое назначение — быть не только необходимой, но и основной составляющей ВМФ. В Российском флоте, по их мнению, подводные силы могут состоять из двух классов кораблей — ракетных крейсеров стратегического назначения и многоцелевых ПЛ как с атомными, так и с дизель-электрическими энергетическими установками. Первые предназначаются для действий в океанских зонах, а вторые — для дальних и ближних

морских зон. Определенная часть последних будет оснащена так называемыми анафотными (едиными, безвоздушными) двигательными установками и даже водометными движителями.

Не исключено строительство специальных подводных минных заградителей для защиты районов патрулирования РПКСН в ближних зонах.

Несомненно, будут созданы и подводные суда специального назначения: транспортные, буровые для добычи полезных ископаемых на континентальном шельфе. Их эскизное проектирование ведется уже давно.

Претерпят изменения и конструкции подводных кораблей. Лодки будут строиться однокорпусные и одновальные, что позволит им обеспечить малошумность скорости хода. Возможно, рубки АПЛ не будут иметь ограждения, которые снижают скорость и увеличивают шумность. При этом, конечно, изменятся конструкции выдвижных устройств — перископов, антенн, шахт и РКП.

Для удешевления стоимости лодок, особенно серийных, кораблестроители откажутся от титановых сплавов для корпусов. Ракетно-торпедное оружие изменит калибр на больший. В связи с ограничениями по международным договорам будут снижены массогабаритные характеристики ракет.

По мнению выдающегося специалиста в области подводного кораблестроения генерального конструктора — начальника Центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин» академика И. Д. Спасского, процесс создания ПЛ будет вестись на основе базовой модели, где все отсеки и оконечности будут одинаковыми. Отличие только в модуле главного оружия¹. Что касается электронной начинки, то здесь есть большой простор для творческой мысли и внедрения новейших достижений науки и техники.

В XX веке отечественные подводные лодки проделали огромный путь от маленького «Дельфина» с его двумя решетчатыми торпедными аппаратами до гигантской «Акулы» ракетно-ядерной системы «Тайфун».

Наступивший XXI век откроет новые горизонты в подводном кораблестроении. Отечественные военные моряки должны быть готовы к службе на новых подводных кораблях!..

¹ Судостроение. 2001. № 2. С. 15—20.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ВЕХИИСТОРИИ

(основные события из истории создания и боевой деятельности отечественных атомных подводных лодок)

1952 г., 12 сентября	Постановление Совета Министров СССР О развертывании работ по созданию отечественной атомной подводной лодки.
1955 г., 24 сентября	Закладка на стапеле цеха 42 завода № 402 в г. Молотовск (с 12 сентября 1957 г. — Северодвинск) Архангельской области первой отечественной атомной подводной лодки проекта 627 (К-3).
1955 г., 22 октября	Постановление Совета Министров СССР о создании серийных боевых АПЛ проекта 627А.
1956 г., июль	Создание в г. Обнинске Калужской области Учебного центра для подготовки экипажей атомных подводных лодок.
1958 г., 17 декабря	Подписание государственной комиссией акта о приеме в опытную эксплуатацию первой отечественной атомной подводной лодки К-3 (командир — капитан 1 ранга Л. Г. Осипенко).
1959 г., 23 июля	Присвоение звания Героя Советского Союза капитану 1 ранга Л. Г. Осипенко, первому командиру первого советского атомохода К-3.
1959 г., 29 октября	Постановление Совета Министров СССР о возложении на СРЗ № 893 (ГМП «Звездочка») задач по ремонту и модернизации АПЛ.
1959 г., ноябрь	Первое подледное плавание атомной подводной лодки К-3 проекта 627 СФ (командир — капитан 1 ранга Л. Г. Осипенко, старший на борту — капитан 1 ранга А. И. Сорокин). Прошла подо льдом в Гренландском море 260 миль.
1961 г., 28 июня	Прием в состав ВМФ первой АПЛ К-45 проекта 659 (командир — капитан 2 ранга В. Г. Бельшев), построенной в Комсомольске-на-Амуре.

1961 г., июль	Первая значительная авария ЯЭУ на атомном подводном ракетоносце К-19 проекта 658 СФ (командир — капитан 2 ранга Н. В. Затеев) во время боевого патрулирования в Атлантическом океане южнее Гренландии с гибелью группы подводников в результате радиоактивного облучения.
1961 г., 9 июля	Создание 1-й Фл ПЛ СФ (командующий — контр-адмирал А. И. Петелин) — первого в ВМФ объединения атомных подводных лодок.
1962 г., 24 марта — 14 мая	АПЛ К-21 проекта 627А СФ (командир — капитан 2 ранга В. Н. Чернавин) первой из атомных подводных лодок ВМФ СССР совершила поход на полную автономность.
1962 г., 11—21 июля	Поход АПЛ К-3 проекта 627 СФ (командир — капитан 2 ранга Л. М. Жильцов, руководитель похода — контр-адмирал А. И. Петелин). 17 июля К-3 первой из отечественных ПЛ достигла подо льдом Северного полюса.
1962 г., 30 октября	Прием в состав ВМФ АПЛ К-27 проекта 645, оснащенной ЯЭУ с жидкометаллическим теплоносителем (командир — капитан 1 ранга И. И. Гуляев).
1963 г., 15 июня	Преобразование 17-го отдельного дивизиона ремонтирующихся ПЛ СФ в бригаду ремонтирующихся ПЛ (о. Ягры, Архангельская обл.), командир бригады — капитан 1 ранга В. В. Горонцов.
1963 г., 3—11 сентября	Подледное плавание АПЛ К-115 проекта 627А (командир — капитан 2 ранга И. Р. Дубяга) во время первого межтеатрового перехода трансарктическим маршрутом с СФ на ТОФ.
1963 г., 25 сентября — 4 октября	Подледное плавание К-181 проекта 627А СФ (командир — капитан 2 ранга Ю. А. Сысоев, руководитель похода — адмирал В. А. Касатонов) со всплытием 29 сентября в географической точке Северного полюса.
1963 г., 21 декабря	Первый в истории ВМФ пуск межконтинентальной баллистической ракеты из подводного положения с АПЛ К-19 проекта 658.

1963 г., июль — август	Первый длительный поход АПЛ СФ К-133 проекта 627А (командир — капитан 3 ранга Г. А. Слюсарев) в экваториальные широты Атлантики.
1964 г., 20 апреля	Первая боевая служба в центральных и экваториальных районах Атлантического океана АПЛ К-27 проекта 645 с ЯЭУ с жидкометаллическим теплоносителем (командир — капитан 1 ранга И. И. Гуляев, старший на борту — вице-адмирал Г. Н. Холостяков).
— 11 июня	Участие 8 АПЛ СФ в первом крупном флотском оперативном учении «Печора» под руководством ГК ВМФ на тему: «Уничтожение ударных группировок флота противника в начальный период войны».
28 июня — 3 июля	Поход в Средиземное море для несения боевой службы АПЛ К-27 проекта 645 (командир — капитан 2 ранга П. Ф. Леонов, старший на борту — капитан 1 ранга А. П. Михайловский).
1965 г., 15 июля — 13 сентября	Первое в истории отечественного ВМФ групповое кругосветное плавание без всплытия в надводное положение АПЛ СФ К-116 проекта 675 (командир — капитан 2 ранга В. Т. Виноградов) и К-133 проекта 627А (командир — капитан 2 ранга Л. Н. Столяров) через Атлантический и Тихий океаны, проливом Дрейка, вокруг Южной Америки.
1966 г., 14 апреля	Первое после окончания Великой Отечественной войны присвоение гвардейского звания кораблям ВМФ. Этой чести удостоены АПЛ К-116 и К-133.
1967 г., 5 ноября	Вступление в строй первого головного ракетного подводного крейсера стратегического назначения К-137 проекта 667А (командир — капитан 1 ранга В. Л. Березовский).
1967 г., 5 ноября	Прием в состав ВМФ СССР головной АПЛ К-38 проекта 671, построенной на Ленинградском Адмиралтейском заводе (командир — капитан 2 ранга Е. Д. Чернов).
1968 г., 22 февраля	Указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденом Красного Знамени 1-й Фл ПЛ (командующий — вице-адмирал А. И. Сорокин) и АПЛ К-181 СФ (командир — капитан 2 ранга Н. В. Соколов).

1969 г., январь	Поход АПЛ К-181 проекта 627А (командир — капитан 2 ранга Н. В. Соколов, старший на борту — капитан 1 ранга А. П. Михайловский) в Средиземное море. Был совершен первый деловой заход в иностранный порт (Александрия, ОАР).
1969 г., 15 ноября	Столкновение ракетной атомной подводной лодки К-19 проекта 658 (командир — капитан 2 ранга В. Шабанов, старший на борту — капитан 1 ранга В. Г. Лебедько) с АПЛ «Гэту» ВМС США, ведущей разведку в Баренцевом море.
1969 г., 31 декабря	Прием в состав ВМФ высокоскоростной АПЛ К-162 проекта 661 (командир — капитан 1 ранга Ю. Ф. Голубков), установившей во время испытаний мировой рекорд скорости подводного плавания (44,7 уз.).
1969 г., декабрь	Переформирование 12-й эскадры ПЛ СФ в 3-ю флотилию ПЛ (командующий — контр-адмирал Г. Л. Неволлин).
1970 г., февраль — май	Маневры «Океан» (СФ, БФ, ЧФ, ТОФ) на Атлантическом, Тихом, Северном Ледовитом океанах и прилегающих морях. Участие в маневрах 10 АПЛ СФ и 9 АПЛ ТОФ.
1970 г., 12 апреля	Гибель в Бискайском заливе АПЛ СФ К-8 проекта 627А (командир — капитан 2 ранга В. Б. Бессонов) с частью личного состава.
1971 г., 8 января	Межтеатровый переход в подводном положении южным маршрутом через пролив Дрейка с СФ на ТОФ К-408 проекта 667А (командир — капитан 1 ранга В. В. Привалов, старший на борту — контр-адмирал В. Н. Чернавин). Во время перехода АПЛ с 3 по 9 марта выполнила задачи боевого патрулирования у берегов США.
19 марта 1971 г., 31 августа	Достижение Северного полюса советским атомным ракетноносцем РПКСН К-411 проекта 667А (командир — капитан 1 ранга С. Е. Соболевский, старший на борту — контр-адмирал Г. Л. Неволлин).
1971 г., 18 сентя- бря — 25 октября	Арктический поход АПЛ К-147 проекта 671 СФ (командир — капитан 1 ранга В. В. Анохин, руководитель похода — контр-адмирал А. П. Михайловский) для несения боевой службы и выполнения исследовательских задач. Во время похода АПЛ находилась подо льдами 30 суток.

1972 г., 29 апреля	Первое в Вооруженных Силах СССР награждение Вымпелом министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть» экипажа атомного ракетного подводного крейсера К-411 СФ проекта 667А (командир — капитан 1 ранга С. Е. Соболевский).
1972 г., 10—29 октября	Поход к Северному полюсу в условиях полярной ночи со всплытием в польные в его географической точке РПСН К-245 проекта 667АУ (командир — капитан 1 ранга А. С. Афанасьев, старший на борту — контр-адмирал В. Н. Чернавин).
1972 г., 30 декабря	Прием в состав ВМФ К-387 первой подводной лодки проекта 671РТ, построенной на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде.
1973 г., ноябрь	Создание на базе 15-й эскадры ПЛ ТОФ (б. Крашенинникова, Камчатка) 2-й флотилии ПЛ (командующий — Э. Н. Спиридонов).
1974 г., 20 января — 6 мая	Трансокеанский переход с СФ на ТОФ южным маршрутом через Атлантический и Индийский океаны, Малаккский и Сингапурский пролив АПЛ К-201 проекта 670 (командир — капитан 2 ранга В. Д. Хайтаров) и К-314 проекта 671 (командир В. П. Гонтарев).
1974 г.	Руководитель похода — контр-адмирал Р. А. Голосов. Создание на базе 17-й и 41-й дивизий АПЛ СФ 11-й флотилии АПЛ (Гремиха, Мурманская обл.). Командующий — контр-адмирал Ю. А. Кузнецов.
1975 г., 3—21 апреля	Оперативно-стратегическое учение ВМФ «Океан-75» под руководством ГК ВМФ с участием 13 АПЛ СФ и 10 АПЛ ТОФ. В ходе учений К-16 проекта 658 и К-472 проекта 667Б СФ выполнили стрельбы практическими ракетами.
1976 г., 26 декабря	Первый в истории отечественного ВМФ подводный пуск баллистической ракеты на твердом топливе с подводного ракетносца К-140 проекта 667АМ СФ.
1977 г., 9—22 августа	Арктический поход достигнут Северный полюс. Навигационное обеспечение похода мореплавания был достигнут Северный Фл АПЛ СФ капитан 1 ранга В. В. Владимиров. В ходе возглавил флагманский штурман Фл АПЛ СФ капитан 1 ранга В. В. Владимиров. В ходе несения боевой службы в приполюсном районе АПЛ К-481 (командир — капитан 1 ранга А. Н. Коржев, старший на борту — капитан 1 ранга В. Е. Соколов) выполнила задачу обеспечения безопасного плавания к полюсу ледокола «Арктика».

1978 г., 23 февраля	Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении 31-й дивизии 3-й флотилии АПЛ СФ (командир — контр-адмирал Ю. А. Федоров) орденом Красного Знамени.
1978 г., 22 августа	Первое групповое подледное плавание под общим командованием контр-адмирала Р. А. Голосова двух АПЛ СФ — К-325 проекта 670 (командир — капитан 2 ранга В. П. Лушин) и К-212 проекта 670 (командир — капитан 3 ранга А. А. Гусев) во время межтеатрового перехода с СФ на ТОФ.
6 сентября 1979 г., 26 августа	Первый подледный поход АПЛ К-212 ТОФ (командир — капитан 2 ранга А. А. Гусев, старший на борту — капитан 1 ранга А. А. Берзин) в Чукотское море до 76° с.ш.
— октябрь 1978 г., октябрь 1979 г., 5 — 12 апреля 1981 г., август — сентябрь	Сформирование 4-й флотилии АПЛ ТОФ (Приморский край). Командующий — вице-адмирал В. Г. Бельшев. Оперативное командно-штабное учение СФ «Разбег-79», во время которого отработывалось управление АПЛ при их развертывании в районах БД и нанесении ответно-встречного ядерного удара. Силы обозначения были представлены 32 ПЛ, в том числе 27 АПЛ. Межфлотский переход с СФ на ТОФ подо льдами Арктики РПКСН К-506 проекта 667БДР (командир — капитан 1 ранга А. И. Самохвалов) в обеспечении АПЛ Б-517 проекта 671РТ. Старший переход контр-адмирал Л. А. Матушкин с походным штабом на борту тихоокеанской АПЛ К-255 проекта 671РТМ (командир — капитан 2 ранга В. В. Ушаков) совершил трансарктический переход в обратном направлении с ТОФ на СФ.
1981 г., 12 декабря	Прием в состав ВМФ тяжелого атомного подводного крейсера СН ТК-208 проекта 941 (тип «Акула») стратегической ракетно-ядерной системы «Гайфун» (командир — капитан 1 ранга А. В. Ольховиков).
1982 г., июль — август	Уникальный длительный арктический поход РПКСН К-211 проекта 667БДР (командир — капитан 2 ранга А. А. Берзин, старший на борту — капитан 1 ранга В. М. Бусырев), во время которого ракетоносец совершил подледное плавание по периметру Северного Ледовитого океана.

1982 г., август	Успешно выполнена ракетная стрельба РПКСН К-92 проекта 667БД из польных, проделанной в паковых льдах с использованием боевых торпед (командир — капитан 2 ранга В. В. Патрушев).
1983 г., весна	Опытная ракетная стрельба двумя БР от причала по теме «Экстерн» РПКСН К-457 проекта 667А СФ (командир — капитан 1 ранга В. А. Попов).
1984 г., 5 августа	Рекордное для боевой подводной лодки погружение на глубину 1027 м АПЛ К-278 проекта 685 СФ (командир — капитан 2 ранга Ю. П. Зеленский).
1985 г., август — октябрь	80-суточный (из них — 54 подо льдом) поход АПЛ К-524 (командир — капитан 1 ранга В. В. Протопопов, старший на борту — капитан 1 ранга А. И. Шевченко) из Северного Ледовитого в Атлантический океаны в обход Гренландии с северо-востока.
1985 г., 29 мая — 1 июля	Участие 5 АПЛ СФ (К-299, К-324, К-488, К-502 и К-147) под общим командованием капитана 1 ранга А. И. Шевченко в учении противолодочных сил «Апорт» в Атлантике, в ходе которого К-147 (командир — капитан 2 ранга В. В. Никитин) выполнила непрерывное 6-суточное слежение за ПЛАРБ «Симон Боливар» ВМС США.
1985 г., 28 августа	Первая в истории ВМФ стрельба двумя ракетами из приполюсного района Арктики РПКСН К-129 проекта 667БДР СФ (командир — капитан 1 ранга В. А. Соловьев, старший на борту — вице-адмирал Ю. Н. Патрушев).
1986 г., 3 октября	Гибель в Атлантическом океане РПКСН К-219 Северного флота (командир — капитан 2 ранга И. А. Британов).
1987 г., март—июнь	Операция «Атрина» с участием 5 АПЛ СФ проекта 671РТМ (К-244, К-255, К-298, К-299 и К-524) с целью выявления возможности ВМС США и НАТО организовать противодействие массированному использованию СССР современных АПЛ (руководители подводных за-вес — капитаны 1 ранга А. И. Шевченко и Р. З. Чеботаревский).

1989 г., 7 апреля	Гибель АПЛ К-278 с частью личного состава в результате внутреннего пожара в Норвежском море («Комсомолец») СФ проекта 685.
1990 г., август	Арктический поход РПКСН К-424 проекта 667БДР СФ (командир — капитан 1 ранга В. В. Поникаровский) в приполюсный район к хребту Ломоносова с целью изучения геофизических полей Северного Ледовитого океана.
1991 г., 8 августа	Успешная ракетная стрельба 16 ракетами из подводного положения экипажа РПКСН К-407 («Новомосковский») проекта 667БДРМ (командир — капитан 2 ранга В. К. Богомазов).
1991 г., 29 августа	АПЛ проекта 671РТМ переклассифицированы из крейсерских в большие атомные подводные лодки (буква «К» в литерно-буквенном наименовании заменена на «Б»).
1992 г., 26 июля	На АПЛ, как и на всех кораблях Российского ВМФ, вместо советского Военно-морского флага поднят Андреевский военно-морской флаг.
1992 г., 8 ноября	Указ Президента РФ «О создании Государственного российского центра атомного судостроения на базе оборонных предприятий г. Северодвинска». С сентября 1993 г. в него включены еще 9 предприятий, в том числе Санкт-Петербурга, Мурманска, Большого Камня.
1993 г., 20 марта	Столкновение РПКСН К-407 проекта 667БДРМ (командир — капитан 1 ранга А. Н. Булгаков) с АПЛ «Грейлинг» ВМС США при несении боевой службы в Баренцевом море.
1994 г., июль — август	Групповой арктический поход РПКСН К-18 проекта 667БДРМ (командир — капитан 1 ранга Ю. И. Юрченко, старший на борту — контр-адмирал А. А. Берзин) и Б-414 проекта 671РТМ (командир — капитан 1 ранга С. В. Кузьмин, старший на борту — вице-адмирал А. И. Шевченко), посвященный 300-летию Российского флота. По достижении полюса экипажи впервые подняли на нем Государственный флаг Российской Федерации и Андреевский военно-морской флаг.
1995 г., 22 мая	Запуск баллистической ракеты с научной аппаратурой и почтой в рамках международной программы «Элрабек» с борта РПКСН К-44 проекта 667БДР (командир — капитан 1 ранга В. Баженов).

1997 г., 3 декабря	Ракетная стрельба с борта ТПКСН ТК-20 проекта 941 (20 пусков БР) в целях утилизации ракетного оружия морского базирования. Такую же задачу выполнил подводный крейсер 4 марта 1998 г.
1998 г., август	Впервые в мире с РПКСН Северного флота (командир — капитан 2 ранга А. Моисеев) баллистической ракетой выведен на околоземную орбиту германский коммерческий аппарат «Тубстат-Н».
2000 г., 5 апреля	Тактическое учение СФ с участием Верховного Главнокомандующего ВС РФ — Президента Российской Федерации В. В. Путина, вышедшего в море на РПКСН К-18 проекта 667БДРМ («Карелия»).
2000 г., 12 августа	Гибель в Баренцевом море со всем экипажем АПЛ К-141 («Курск») проекта 949А СФ (командир — капитан 1 ранга Г. П. Лячин).
2001 г., 27 июля	Утверждение указом Президента Российской Федерации Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 г.
2001 г., 4 декабря	Подъем гвардейского Андреевского военно-морского флага на АПЛ «Гепард» проекта 971 с участием Верховного Главнокомандующего ВС РФ В. В. Путина.

**Военные моряки-подводники атомного флота, удостоенные звания
Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации**

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата присвоения звания ГСС (ГРФ), год
Капитан 1 ранга	Аббасов Абдулихат Умарович	16.12.1981
Капитан 1 ранга	Антонов Анатолий Иванович	21.12.1982
Капитан 1 ранга	Астапов Александр Сергеевич	27.07.1996
Капитан 1 ранга	Балтин Эдуард Дмитриевич	09.10.1981
Капитан 1 ранга	Барилович Евгений Алексеевич	10.01.1979
Капитан 1 ранга	Березовский Вадим Леонидович	30.03.1970
Контр-адмирал	Берзин Александр Александрович	04.01.1995
Капитан 2 ранга	Бессонов Всеволод Борисович	12.04.1970
Капитан 1 ранга	Бульгин Владимир Константинович	27.07.1990
Капитан 1 ранга	Буриличев Алексей Витальевич	23.07.1996
Капитан 3 ранга	Ватагин Александр Иванович	24.01.1991
Капитан 2 ранга	Виноградов Вячеслав Тимофеевич	23.05.1966
Контр-адмирал	Голосов Рудольф Александрович	04.11.1978
Капитан 1 ранга	Голубев Дмитрий Николаевич	25.11.1966
Капитан 1 ранга	Грицко Михаил Васильевич	18.08.1993
Капитан 1 ранга	Гуляев Иван Иванович	02.03.1966
Капитан 1 ранга	Гусаков Алексей Гаврилович	05.05.1989
Капитан 3 ранга	Гусев Алексей Алексеевич	04.11.1978

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата присвоения звания ГСС (ГРФ), год
Капитан 1 ранга	Дронов Владимир Николаевич	02.05.1995
Капитан 1 ранга	Дубяга Иван Романович	18.02.1964
Адмирал флота	Егоров Георгий Михайлович	27.10.1978
Капитан 1 ранга	Ефанов Аркадий Петрович	15.06.1994
Капитан 2 ранга	Жильцов Лев Михайлович	20.07.1962
Капитан 1 ранга	Зайцев Анатолий Григорьевич	18.08.1993
Капитан 1 ранга	Игнатов Николай Константинович	25.11.1966
Адмирал флота	Касатонов Владимир Афанасьевич	25.11.1966
Контр-адмирал	Катышев Андрей Павлович	10.01.1979
Капитан 1 ранга	Коваленко Юрий Семенович	05.05.1989
Капитан 1 ранга	Козлов Валентин Тихонович	31.01.1978
Капитан 1 ранга	Козлов Илья Николаевич	23.07.1996
Контр-адмирал	Коробов Вадим Константинович	25.05.1976
Капитан 1 ранга	Куверский Леонид Романович	09.10.1981
Капитан 1 ранга	Кузьмин Сергей Викторович	04.01.1995
Капитан 1 ранга	Кулаков Валерий Павлович	10.01.1979
Капитан 1 ранга	Ломов Эдуард Дмитриевич	25.05.1976
Капитан 2 ранга	Лушин Владимир Петрович	04.11.1978
Капитан 1 ранга	Лячин Геннадий Петрович	26.08.2000
Контр-адмирал	Макеев Владимир Михайлович	23.07.1996
Вице-адмирал	Матушкин Лев Алексеевич	16.02.1982
Капитан 2 ранга	Михайловский Аркадий Петрович	18.02.1964
Капитан 2 ранга	Морозов Иван Федорович	23.05.1966

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата присвоения звания ГСС (ГРФ), год
Контр-адмирал	Моцак Михаил Васильевич	15.06.1994
Капитан 1 ранга	Новиков Дмитрий Николаевич	18.02.1981
Капитан 1 ранга	Ольховиков Александр Васильевич	02.02.1984
Контр-адмирал	Осипенко Леонид Гаврилович	23.07.1959
Капитан 2 ранга	Осипенко Петр Дмитриевич	21.12.1982
Контр-адмирал	Павлов Анатолий Иванович	24.07.1979
Контр-адмирал	Падорин Юрий Иванович	25.05.1976
Контр-адмирал	Петелин Александр Иванович	20.07.1962
Капитан 2 ранга	Петров Игорь Дмитриевич	25.05.1976
Капитан 1 ранга	Попов Геннадий Леонидович	18.08.1993
Матрос	Преминин Сергей Александрович	07.08.1997
Капитан 1 ранга	Протопопов Валентин Владимирович	12.02.1986
Капитан 2 ранга	Пыхин Юрий Георгиевич	19.03.1973
Капитан 2 ранга	Самсонов Станислав Петрович	23.05.1966
Адмирал флота	Смирнов Николай Иванович	17.02.1984
Капитан 1 ранга	Соколов Валентин Евгеньевич	25.05.1976
Капитан 3 ранга	Солодков Леонид Михайлович	24.12.1991
Контр-адмирал	Сорокин Анатолий Иванович	23.05.1966
Капитан 1 ранга	Справцов Сергей Валентинович	09.01.1999
Капитан 2 ранга	Столяров Лев Николаевич	23.05.1966
Капитан 2 ранга	Сысоев Юрий Александрович	18.02.1964
Капитан 3 ранга	Таптунов Юрий Иванович	25.05.1976

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата присвоения звания ГСС (ГРФ), год
Капитан 1 ранга	Терехов Владимир Юрьевич	18.08.1993
Капитан 2 ранга	Тимофеев Рюрик Александрович	20.07.1962
Капитан 1 ранга	Томко Егор Андреевич	04.11.1978
Капитан 2 ранга	Усенко Николай Витальевич	23.05.1966
Капитан 2 ранга	Филипьев Юрий Петрович	19.03.1973
Капитан 1 ранга	Холод Валентин Васильевич	21.12.1982
Адмирал	Чернавин Владимир Николаевич	18.02.1981
Контр-адмирал	Чернов Евгений Дмитриевич	31.01.1978
Капитан 2 ранга	Шишкин Валерий Михайлович	19.03.1973
Капитан 1 ранга	Юрченко Юрий Иванович	04.01.1995

Герой Социалистического Труда

Капитан 1 ранга	Рыков Валентин Павлович	02.02.1984
--------------------	-------------------------	------------

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ УЧЕНЫЕ, КОНСТРУКТОРЫ,
ПРОЕКТИРОВЩИКИ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК,
ИХ ЭНЕРГЕТИКИ И ОРУЖИЯ**

**Идеолог и энтузиаст внедрения атомной энергии
на кораблях ВМФ. Организатор и руководитель создания
отечественных подводных лодок
Анатолий Петрович Александров**

Анатолий Петрович родился 31 января 1903 г. в городе Таращи Киевской губернии. После окончания в 1930 г. Киевского университета работал в Физико-техническом институте АН СССР. Внес крупный вклад в развитие физики полимеров, разработал метод защиты кораблей от магнитных мин, успешно реализованный в ходе Великой Отечественной войны.

В 1946 г. А. П. Александров возглавил Институт физических проблем АН СССР и оставался его директором до 1955 г.

В 1949 г. И. В. Курчатов назначил Анатолия Петровича своим заместителем и поручил ему научное и техническое руководство сектором Института атомной энергии. В 1956 г. А. П. Александров стал первым заместителем директора, а с 1960 г. — директором Института атомной энергии им. И. В. Курчатова.

В качестве научного руководителя А. П. Александров работал над созданием атомных реакторов, в том числе и для ядерных энергетических установок подводных лодок. Принимал активное участие в проектировании, строительстве и испытаниях советских атомных торпедных и ракетных подводных лодок, начиная с первых проектов 627 и 627А. Труды А. П. Александрова посвящены также физике диэлектриков, им была предложена статистическая теория прочности твердых тел.

Анатолий Петрович — трижды Герой Социалистического Труда (1954, 1960 и 1973 гг.). В 1943 г. он стал членом-корреспондентом, в 1953 г. — академиком АН СССР, а с 1975 по 1986 гг. являлся президентом АН СССР.

Умер А. П. Александров в 1994 г.

Создатель атомных подводных лодок, вооруженных крылатыми ракетами, Игорь Леонидович Баранов

Игорь Леонидович родился 29 июля 1932 г. в Ташкенте. В 1956 г. он закончил Ленинградский кораблестроительный институт и начал работать в ЦКБ-18 (ныне — ФГУП «ЦКБ МТ “Рубин”»), где он прошел путь от конструктора проектного отдела до генерального конструктора. Будучи главным, а затем генеральным конструктором, И. Л. Баранов руководил проектированием и строительством атомных подводных лодок с крылатыми (противокорабельными) ракетами с надводным и подводным стартом. В сентябре 1977 г. возглавил работы по проекту 675 и его модификациям. Позже активно включился в разработку проекта 949 и 949А (первоначально проектирование возглавляли П. П. Пустынцев и С. Н. Ковалев). Игорь Леонидович принимал участие также в испытаниях подводных лодок, включая глубоководные погружения и ракетные стрельбы. После гибели 12 августа 2000 г. атомного подводного крейсера К-141 («Курск») проекта 949А И. Л. Баранов руководил разработкой технического проекта по его подъему и непосредственно участвовал в нем.

Игорь Леонидович Баранов — кандидат технических наук, академик Санкт-Петербургской инженерной академии.

Главный конструктор — начальник ЦКБ «Лазурит», создатель 2-го и 3-го поколения отечественных атомных подводных лодок Владимир Петрович Воробьев

Владимир Петрович родился 19 марта 1912 г. в Нижнем Новгороде. Трудовой путь начал учеником формовщика на заводе «Красное Сормово». В 1936 г. окончил кораблестроительный факультет Горьковского индустриального института и работал в конструкторском отделе завода «Красное Сормово» — конструктором, руководителем группы, ответственным конструктором — помощником строителя на заводской сдаточной базе в городе Хабаровске, старшим конструктором, начальником сектора и бюро в ЦКБ завода «Красное Сормово». В 1952 г. был назначен заместителем главного инженера завода, а с 1954 г. — главным инженером ЦКБ-112. В 1956 г. стал начальником — главным конструктором ЦКБ-112.

В 1960 г. назначен главным конструктором первой атомной подводной лодки проекта 670, вооруженной крылатыми ракетами сподводным стартом. С 1968 г. — главный конструктор более совершенного проекта АПЛ 670М, с 1974 г. В. П. Воробьев — профессор, преподает в Горьковском политехническом институте на физико-техническом факультете. Имеет изобретения и печатные публикации.

В 1949 г. Владимиру Петровичу Воробьеву присуждена Государственная премия СССР, в 1963 г. присвоено звание Героя Социалистического труда. В 1970 г. он удостоился Ленинской премии.

Умер В. П. Воробьев 5 сентября 1992 г.

**Генеральный конструктор специальных сооружений для главной энергетической установки АПЛ — парогенераторов
Генрих Алиевич Гасанов**

Генрих Алиевич родился в 1910 г. В 1935 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт. В годы Великой Отечественной войны на надводных боевых кораблях ВМФ проводил работы по повышению надежности энергетических установок. С 1946 г. Г. А. Гасанов — начальник и главный конструктор Союзного конструкторского бюро котлостроения Балтийского завода. Под его руководством в послевоенное время создан ряд котельных установок для надводных кораблей Военно-Морского Флота, а также парогенераторы для советских атомных подводных лодок, в том числе и для первых торпедных АПЛ проектов 627, 627А, 645 и ракетных АПЛ проектов 658, 658М.

В 1969 г. Генрих Алиевич стал профессором, в 1970 г. — Героем Социалистического Труда.

Умер Г. А. Гасанов в 1973 г.

Главный конструктор первого отечественного атомного реактора для подводных лодок Николай Антонович Доллежалъ

Николай Антонович родился в 1899 г. в селе Омельник Ореховского района Запорожской области. В 1923 г. окончил Московское высшее техническое училище. Работал инженером сначала на Подольском паровозоремонтном заводе, а затем в Москве в теплотехническом отделе государственного объединения «Москвуаголь».

В 1928 г. Н. А. Доллежалъ был назначен заместителем начальника проектно-конструкторского бюро, созданного при обществе «Тепло и сила», в 1929 г. стал начальником этого бюро. Через два года Николая Антоновича назначили заместителем начальника ОКБ-8 по проектированию химических заводов, а затем главным инженером — заместителем управляющего Химмаштрестом в Харькове.

С 1938 г. он работал в Москве, где до середины 1941 г. являлся заместителем главного инженера Главного управления химического машиностроения, а с началом Великой Отечественной войны стал главным инженером Уральского машиностроительного завода в Свердловске. С 1942 г., в течение 11 лет, Н. А. Доллежалъ возглавлял Научно-исследовательский институт химического машиностроения в Москве.

Николай Антонович — главный конструктор атомного реактора первой в мире атомной электростанции в городе Обнинске. Огромную роль Н. А. Доллежалъ сыграл в становлении советского атомного подводного флота. Он был главным конструктором реактора с графитовым замедлителем и водяным теплоносителем для атомных подводных лодок.

С 1953 г. Николай Антонович Доллежалъ — член-корреспондент АН СССР, с 1962 г. — академик. Он дважды Герой Социалистического Труда (1949 и 1984 гг.), лауреат Ленинской премии и пяти Государственных премий. Награжден шестью орденами Ленина. Кавалер ордена «За заслуги перед Отечеством II степени».

Скончался Н. А. Доллежалъ в 2000 г., на 102-м году жизни.

Главный конструктор ЦКБ «Лазурит» — создатель атомных подводных лодок 3-го поколения Николай Иосифович Кваша

Николай Иосифович родился на Кировоградщине (Украина) в 1929 г. Закончил с золотой медалью школу, а затем и Харьковский политехнический институт, где изучал и разрабатывал двигатели внутреннего сгорания, включая судовые установки. После завершения обучения был направлен в Горький на судостроительный завод «Красное Сормово». Работал сначала в конструкторском бюро, а затем — в отделе вооружений (проектирование и производство торпедных аппаратов). Николай Иосифович прошел путь от начальника отдела автоматики до заместителя главного конструктора дизель-электрических подводных лодок проекта 613 раз-

личных модификаций. С 1962 г. Н. И. Кваша — главный инженер, а потом главный конструктор Центрального конструкторского бюро «Лазурит», которое с 1971 г. занималось разработкой проектов атомных подводных лодок. Под его руководством была спроектирована и в 1984 г. сдана флоту АПЛ с крылатыми ракетами «Гранат» проекта 945 («Барракуда») с титановым корпусом, а также проекта 945А («Кондор»). В 1985 г. вышла на испытания дизель-электрическая ПЛ с малогабаритной вспомогательной атомной энергетической установкой. С 90-х гг. Н. И. Кваша — президент и председатель совета директоров АО «ЦКБ «Лазурит»».

Николай Иосифович Кваша удостоен звания Герой Российской Федерации.

**Главный конструктор отечественных атомных
стратегических подводных ракетноносцев
Сергей Никитич Ковалев**

Сергей Никитич родился 15 августа 1919 г. в Петрограде. С 1937 г. учился в Ленинградском кораблестроительном институте, в 1942 г. был эвакуирован из Ленинграда в Горький, затем в Пятигорск, Сталинград, Пржевальск. В 1943 г. окончил Николаевский кораблестроительный институт и начал работать конструктором в ЦКБ-18 (ныне — ЦКБ МТ «Рубин»).

С мая 1948 г. по март 1953 г. С. Н. Ковалев трудился над проектами высокоскоростных подводных лодок, которыми занималось СКБ-143.

В 1958 г. Сергей Никитич возглавил в ЦКБ-18 проектирование атомной подводной лодки проекта 658 с баллистическими ракетами, а впоследствии и атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проектов 667А, 667Б, 667БД, 667БР, 667БРМ.

В 1971 г. коллектив конструкторов под руководством С. Н. Ковалева приступил к проектированию атомного тяжелого ракетного подводного крейсера стратегического назначения проекта 941 и успешно его завершил.

С 1977 г. Сергей Никитич работал также и над проектом ракетного подводного крейсера с крылатыми ракетами (проекта 949, впоследствии его проектирование возглавил И. Л. Баранов). В 1994 г. С. Н. Ковалев стал генеральным конструктором АО «Росшельф» и занялся созданием морских нефтегазодобывающих платформ.

Сергей Никитич Ковалев — доктор технических наук (1973 г.), действительный член Академии наук СССР (1981 г.), лауреат Ленинской и Государственной премии, дважды Герой Социалистического Труда (1963, 1974 гг.).

**Главный конструктор атомной глубоководной подводной лодки
с торпедно-ракетным вооружением
Юрий Николаевич Кормилицин**

Юрий Николаевич родился 1 июля 1932 г. в Хабаровске. В 1950 г. поступил в Дальневосточный политехнический институт, а в 1951—1955 гг. продолжил учебу в Ленинградском кораблестроительном институте.

В 1956 г. Юрий Николаевич начал работать конструктором проектного отдела в ЦКБ-18 (ныне ФГУП — ЦКБ МТ «Рубин»). В 1974 г. стал главным конструктором ряда проектов дизельных подводных лодок (с 1994 г. — генеральный конструктор подводных лодок и глубоководных технических средств с неатомными энергетическими установками). По его проектам построены дизель-электрические подводные лодки проектов 611, а также широко известные в мире дизель-электрические ПЛ проекта 877 («Варшавянка») различных модификаций. Часть подводных лодок вышеперечисленных проектов предназначалась для военно-морских сил Индии, Ирана, Китая, Кубы, Ливии, Польши, Румынии.

В 1977 г. Ю. Н. Кормилицин стал главным конструктором атомной глубоководной подводной лодки с торпедно-ракетным вооружением проекта 685 («Плавник»), более известной как К-278 «Комсомолец» (ранее ее проектирование возглавлял Н. А. Климов).

В настоящее время по проекту Ю. Н. Кормилицина строится головная дизель-электрическая ПЛ нового поколения «Санкт-Петербург» проекта 677 («Лада»).

Юрий Николаевич Кормилицин — доктор технических наук, профессор кафедры проектирования судов Государственного морского технического университета, профессор кафедры эксплуатации корпусов и устройств корабля Военно-морского инженерного института, академик Санкт-Петербургской инженерной академии, член-корреспондент Российской инженерной академии.

**Генеральный конструктор СПМБМ «Малахит»
Анатолий Валерьевич Кутейников**

Анатолий Валерьевич родился в Ленинграде 18 февраля 1932 г. В 1956 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт. Свою трудовую деятельность начал инженером-конструктором в СКБ-143 (ныне — СПМБМ «Малахит»). А. В. Кутейников — непосредственный участник проектирования и строительства первой отечественной торпедной АПЛ К-3 («Ленинский комсомол») проекта 627. С 1961 г. — главный конструктор погружаемого стенда и обеспечивающего корабля для отработки ракетного противолодочного комплекса. С 1965 г. — заместитель, затем — первый заместитель главного конструктора многоцелевых атомных подводных лодок 2-го поколения. Непосредственно участвовал в испытаниях и сдаче ВМФ АПЛ с ракетно-торпедным вооружением проектов 671РТ, 671РТМ и глубоководной техники.

В 1974 г. А. В. Кутейников стал главным инженером СПМБМ «Малахит», в 1999 г. — генеральным конструктором этого бюро, которое спроектировало наиболее совершенные отечественные малозумные многоцелевые атомные подводные лодки проекта 971 с универсальным вооружением помимо торпед и повышенной глубины погружения.

Анатолий Валерьевич — доктор технических наук, академик Академии транспорта, Санкт-Петербургской инженерной академии, Международной академии экологии, безопасности человека и природы.

**Идеолог создания атомного реактора для АПЛ
с жидкометаллическим теплоносителем
Александр Ильич Лейпунский**

Александр Ильич родился в 1904 г. в Белоруссии. В 1926 г. окончил Ленинградский политехнический институт. В 1932 г., увлекшись ядерной физикой, он работал в Украинском физико-техническом институте (УФТИ), при котором была организована первая в СССР ядерная лаборатория и строился первый отечественный электростатический ускоритель.

С 1934 г. А. И. Лейпунский — академик АН УССР. В 1934—1935 гг. он находился в научной командировке в Кембриджской

лаборатории Э. Резерфорда. В 1936 г. Александр Ильич поставил эксперимент по доказательству существования нейтрино, а после окончания Великой Отечественной войны вместе с И. В. Курчатовым включился в работу по созданию и развитию ядерной энергетики. В Москве он возглавлял кафедру Инженерно-физического института (ныне — МИФИ), а затем 20 лет посвятил работе в Физико-энергетическом институте (ФЭИ) в городе Обнинске Калужской области. С 1950 г. А. И. Лейпунский в качестве научного руководителя участвовал в разработке ядерных реакторов. Под его руководством созданы ядерные реакторы с жидкометаллическим теплоносителем для опытной АПЛ проекта 645, а также для АПЛ проекта 705. С 1956 г. он руководил обучением офицеров на курсах переподготовки офицерского состава ВМФ в ФЭИ, принимал непосредственное участие в ликвидации ядерных аварий на ряде подводных лодок, включая К-27.

Александр Ильич Лейпунский — лауреат Ленинской и Государственной премий, Герой Социалистического Труда.

Умер А. И. Лейпунский в 1972 г.

**Главный конструктор баллистических ракет
для атомных подводных лодок
Виктор Петрович Макеев**

Виктор Петрович родился 25 октября 1924 г. в поселке им. С. М. Кирова (ныне — город Коломна Московской области). В 1939 г., окончив семилетку, трудился учеником чертежника на авиационном заводе в Москве. С началом Великой Отечественной войны с заводом эвакуировался в Казань, где с 1942 г. учился сначала в Казанском авиационном, а затем — в Московском авиационном институте. За год до окончания института В. П. Макеева перевели в ОКБ-1, где он стал работать под руководством С. П. Королева. В 1950 г. он закончил Высшие инженерные курсы при МВТУ им. Н. Э. Баумана. Через два года вернулся к Королеву и, став ведущим конструктором, занимался разработкой баллистической ракеты Р-11 (для ПЛ — Р-11ФМ). В 1955 г. Виктор Петрович по предложению С. П. Королева отправился на Урал, в город Златоуст, главным конструктором Специального конструкторского бюро, где проработал все последующие годы. Под его руководством КБ машиностроения стало ведущей организацией страны по разработке, изготов-

лению и испытаниям ракетных комплексов с жидкостными и твердотопливными баллистическими ракетами Р-13, Р-21, Р-27, Р-29, Р-39 для дизельных и атомных подводных лодок отечественного Военно-Морского Флота.

В 1959 г. В. П. Макеев стал кандидатом, а в 1965 г. — доктором технических наук. С 1968 г. он — член-корреспондент, а с 1976 г. — действительный член Академии наук СССР. Научную и конструкторскую работу Виктор Петрович успешно сочетал с преподавательской — сначала в Челябинском политическом институте, а с 1981 г. — в качестве заведующего кафедрой проблем энергомашиностроения в Московском физико-техническом институте.

Виктор Петрович Макеев — лауреат Государственной и Ленинской премий, был дважды удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Умер В. П. Макеев 25 октября 1985 г. в Москве.

**Создатель первой отечественной торпедной подводной лодки
с реакторной установкой на жидкометаллическом теплоносителе
Александр Карпович Назаров**

Александр Карпович родился 17 августа 1910 г. в селе Авдотьевка Николаевской области. В 1928 г. закончил ФЗУ при судостроительном заводе в Николаеве и два года работал слесарем.

В 1930 г. поступил в Высшее военно-морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского, по окончании которого в 1935 г. убыл на судостроительный завод во Владивосток на должность помощника военного представителя.

В 1938 г. А. К. Назаров был репрессирован и до 1946 г. работал сначала в Подмоскowie, а затем в Особом техническом бюро НКВД Ленинграда. С 1946 г. трудился в ЦКБ-18, где в качестве заместителя главного конструктора участвовал в проектировании торпедных подводных лодок с единым двигателем проектов 615 и А615.

В 1956 г. А. К. Назаров был переведен в СКБ-143 главным конструктором первой советской торпедной подводной лодки с реакторной установкой на жидкометаллическом теплоносителе проекта 645, а впоследствии руководил разработкой еще нескольких проектов подводных лодок.

Александр Карпович Назаров награжден орденом Ленина.

Умер А. К. Назаров в 1997 г.

Талантливый инженер-конструктор первой отечественной атомной подводной лодки Владимир Николаевич Перегудов

Владимир Николаевич родился в июне 1902 г. в городе Балаково Саратовской области. Первоначально он закончил курсы подготовки командного состава Балтийского флота, в 1926 г. — ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского. С 1927 г. В. Н. Перегудов — слушатель Военно-морской академии, а в 1930 г. начал работать инженером секции подводного плавания в Научно-техническом комитете (НТК). Был участником создания и испытаний ПЛ различных проектов, включая большие и средние дизельные подводные лодки типов «Д», «Щ», «С», «К». В 1943—1946 гг. — главный конструктор средней дизель-электрической ПЛ.

В 1947 г. В. Н. Перегудов был переведен в ЦНИИ-45. Через пять лет он стал главным конструктором первой советской атомной торпедной ПЛ проекта 627 с водо-водяным реактором, до 1956 г. — торпедной подводной лодки проекта 645 с реакторной установкой на жидкометаллическом теплоносителе.

В 1959 г. Владимир Николаевич Перегудов удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Умер В. Н. Перегудов в 1967 г.

Создатель отечественных атомных подводных лодок с крылатыми ракетами Павел Петрович Пустынцев

Павел Петрович родился в 1910 г. в Хабаровском крае. В 1932 г. окончил кораблестроительный факультет Владивостокского политехнического института. Начал работать конструктором на кораблестроительном заводе № 202. В дальнейшем стал начальником ЦКБ-202, а с декабря 1951 г. — начальником и главным конструктором ЦКБ-18, где с 1955 г. возглавил проектирование опытных дизельных ракетных подводных лодок П-613 и П-611, а также подводных лодок с крылатыми ракетами проекта 644. В 1956 г. Павел Петрович был назначен главным конструктором атомной подводной лодки проекта 659 с крылатыми ракетами, а в 1959 г. — проекта 675 с противокорабельными ракетами.

В 1970—1977 гг. П. П. Пустынцев руководил проектированием атомного ракетного подводного крейсера проекта 949 с крылатыми ракетами.

За эти разработки Павлу Петровичу Пустынцеву было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

Умер П. П. Пустынцев в 1977 г.

**Главный конструктор АПЛ проектов 705 и 705К
Михаил Георгиевич Русанов**

Михаил Георгиевич родился 21 ноября 1909 г. в Петербурге. Окончив среднюю школу, два года работал слесарем на заводе «Большевик». В 1932 г. поступил в Ленинградский кораблестроительный институт. По завершении учебы в 1936 г. был направлен на работу в ЦКБ-18 (ныне — ЦКБ МТ «Рубин»), проектировавшее дизель-электрические подводные лодки.

Отечественную войну провел вместе с коллективом ЦКБ-18 в городе Горьком, обеспечивая строительство ПЛ и их ремонт.

В апреле 1945 г., с возвращением ЦКБ-18 в Ленинград, Русанов был по доносу арестован. В заключении провел семь лет, работая по специальности в конструкторском бюро системы КГБ. Освобожден в апреле 1952 г., полностью реабилитирован в 1956 г.

В 1956 г. приступил к работе в СКБ-143 (ныне — СПМБМ «Малахит»).

Михаил Георгиевич Русанов — создатель высокоманевренных скоростных АПЛ, отличавшихся многими нетрадиционными решениями — однокорпусной конструкцией, малыми размерами, высоким уровнем автоматизации, сокращенной численностью личного состава. Аналогов этим кораблям по скоростным и маневренным качествам не было ни в отечественном, ни в зарубежных флотах.

Умер М. Г. Русанов 11 ноября 1986 г.

**Крупный отечественный ученый по проблемам обслуживания
атомных энергетических установок, внесший весомый вклад в
подготовку инженеров для атомных подводных лодок,
академик Ашот Аракелович Саркисов**

Ашот Аракелович родился в Ташкенте 30 января 1924 г. В годы Великой Отечественной войны сражался в Заполярье в рядах морской пехоты, закончил войну командиром минометной роты. В 1945 г. поступил в ВВМИУ имени Ф. Э. Дзержинского, по окончании которого служил на Краснознаменном Балтийском флоте в качестве инженер-механика соединения.

С 1956 г. работал преподавателем и начальником кафедры ядерных реакторов и парогенераторов в Севастопольском ВВМИУ, а в 1971 г. возглавил это училище. Под руководством А. А. Саркисова училище внесло весомый вклад в подготовку инженерных кадров для атомного подводного флота.

В 1956 г. успешно защитил диссертацию на соискание степени кандидата, а в 1968 г. — диссертацию на соискание ученой степени доктора технических наук.

Работая в 1986—1989 гг. начальником Научно-технического комитета ВМФ, А. А. Саркисов активно участвовал в строительстве и укреплении Военно-морского флота, разработке программ его вооружения, внедрении новейших достижений фундаментальных и прикладных наук в создание новых образцов оружия и техники, в том числе и для атомного подводного флота.

В 1981 г. А. А. Саркисов избирается членом-корреспондентом, а в 1994 г. — действительным членом Российской академии наук. Основным направлением научной деятельности Саркисова как ученого является исследование переходных и аварийных режимов корабельных ядерных энергетических установок, безопасности ядерной энергетики.

Другим важным направлением работы ученого является исследование роли человеческого фактора в обеспечении безопасности эксплуатации ядерной энергетики.

Актуальной для ВМФ проблемой, над которой работает академик Саркисов, является снижение радиационного и экологического риска, связанного с выводом из эксплуатации и последующей утилизацией атомных подводных лодок и атомных электростанций.

С 1990 г. по настоящее время академик А. А. Саркисов работает советником Российской академии наук, заведующим отделом прикладных проблем ядерной энергетики в Институте проблем безопасности развития атомной энергетики РАН. С 1998 г. он председатель экспертного Совета международной программы по радиоактивным отходам.

**Один из видных отечественных корабелов,
генеральный конструктор и руководитель создания
многих проектов подводных крейсеров
Игорь Дмитриевич Спасский**

Игорь Дмитриевич родился 2 августа 1926 г. в городе Ногинске Московской области. В 1949 г. окончил паросиловой факультет

ВВМИУ имени Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде. В 1949—1950 гг. служил на строящемся крейсере «Фрунзе» командиром котельной группы. В 1950 г. был направлен в СКБ-143, а с 1953 г. переведен в ЦКБ-18, где первоначально принимал участие в создании опытной торпедной подводной лодки проекта 617 с парогазовой турбинной установкой на перекиси водорода. Прошел путь от начальника сектора до заместителя главного конструктора атомных подводных лодок с баллистическими ракетами проектов 658 и 658М, ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проектов 667А и 667Б.

В 1968 г. Игорь Дмитриевич назначается главным инженером, а с 1974 г. возглавляет Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин», сначала как главный конструктор, а с 1983 г. в качестве генерального конструктора.

И. Д. Спасский руководил разработкой многих проектов подводных лодок с баллистическими и крылатыми ракетами — от атомного тяжелого ракетного подводного крейсера стратегического назначения проекта 941 до дизельных торпедных подводных лодок проектов 877 и 636, пользующихся большим спросом на рынке вооружения.

Игорь Дмитриевич Спасский — Герой Социалистического Труда (1978 г.), доктор технических наук (1978 г.), профессор (1984 г.), член-корреспондент АН СССР по специальности «Механика и процессы управления» (1984 г.), действительный член АН СССР (1987 г.).

Один из ярких и талантливых создателей отечественных подводных лодок с высокими тактико-техническими характеристиками Георгий Николаевич Чернышев

Георгий Николаевич родился 23 августа 1919 г. После окончания в 1942 г. кораблестроительного института был призван в армию. В 1943 г. демобилизован и направлен в Ленинград в ЦКБ-18 конструктором по механическим установкам. Затем переводится в СКБ-143 и участвует в качестве старшего конструктора в проектировании скоростной подводной лодки проекта 617 с турбинной установкой, использующей для окисления топлива перекись водорода. С 1951 г. Г. Н. Чернышев — заместитель начальника отдела корабельных систем и устройств, конструкций линии гребного вала.

В конце 1952 г. Георгия Николаевича направляют к В. Н. Перегудову для выполнения предэскизного проекта первой атомной подводной лодки проекта 627 (впоследствии и проектов 627А, 645). В 1959 г. Г. Н. Чернышева назначили главным конструктором атомной подводной лодки проекта 671. В 1967 г. головной корабль был сдан флоту. Затем Г. Н. Чернышев работает над новыми проектами АПЛ — 671РТ и 671РТМК.

В 1974 г. Георгий Николаевич назначается начальником — главным конструктором Союзного проектно-монтажного бюро машиностроения «Малахит», созданного после объединения коллективов СКБ-143 и ЦКБ-16 (ЦПБ «Волна»). Он главный конструктор атомной подводной лодки 3-го поколения проекта 971, а с 1984 по 1986 гг. работал генеральным конструктором и начальником бюро. Всего по его проектам было построено более 60 многоцелевых атомных подводных лодок.

Георгий Николаевич Чернышев — лауреат Государственной премии, доктор технических наук (1987 г.), почетный академик Санкт-Петербургской инженерной академии (1993 г.), удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Умер Г. Н. Чернышев в 1997 г.

**Талантливый инженер-конструктор, создатель
дальнобойных крылатых ракет для атомных подводных лодок
Владимир Николаевич Челомей**

Владимир Николаевич родился в 1914 г. В 1937 г. окончил Киевский авиационный институт и с 1941 г. работал начальником группы Центрального института авиационного моторостроения, где занимался разработкой пульсирующих воздушно-реактивных двигателей. После смерти авиаконструктора Н. Н. Поликарпова В. Н. Челомей возглавил опытный завод, где под его руководством был создан советский аналог трофейного самолета-снаряда ФАУ-1 для отечественных дальних бомбардировщиков. Много сил и энергии отдал Владимир Николаевич Челомей созданию для дизельных и атомных подводных лодок проектов 644, 665, 651, 659, 675 крылатой ракеты П-5, предназначенной для поражения наземных целей. Возглавил вновь образованное ОКБ-52 с заводом в подмосковном городе Реутово.

Кроме П-5 Владимир Николаевич создал серию крылатых ракет морского и сухопутного базирования, а также запустил в

серию ряд баллистических ракет — УР-100 и УР-500. Первая долгое время находилась на боевом дежурстве в РВСН, вторая — в варианте космической ракеты-носителя эксплуатируется и сейчас. Кроме того, КБ под руководством В. Н. Челомея разрабатывало ракеты, предназначенных для доставки на орбиту Земли средств противокосмической обороны и глобальной морской разведки.

С 1952 г. Владимир Николаевич Челомей — профессор МВТУ, с 1962 г. — академик АН СССР, дважды Герой Социалистического Труда (1959, 1963 гг.).

Умер В. Н. Челомей в 1984 г.

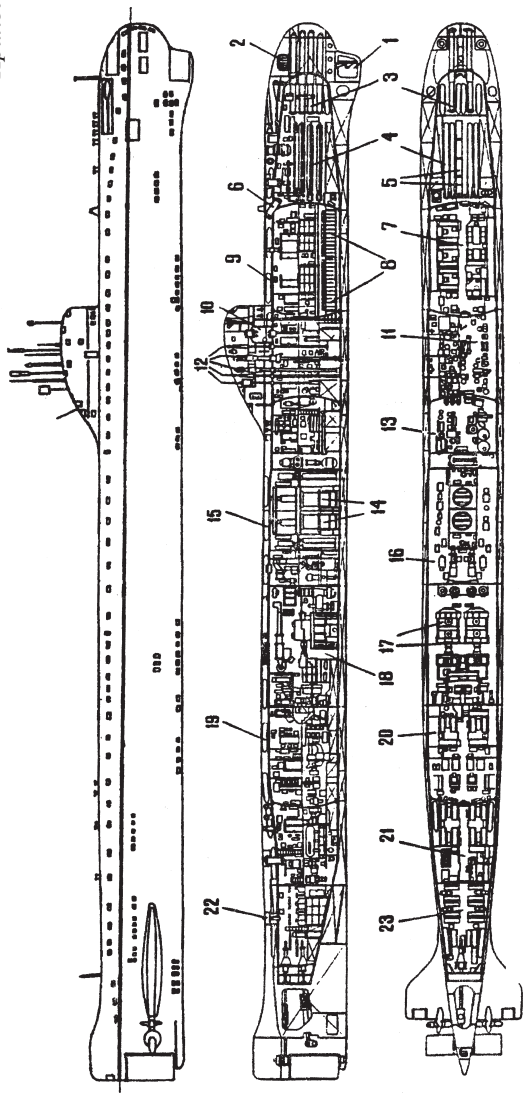
Главный конструктор атомных подводных лодок 3-го поколения Радий Анатольевич Шмаков

Радий Анатольевич родился 17 января 1931 г. В 1954 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт и поступил на работу в СКБ-143 в качестве конструктора.

Р. А. Шмаков принимал участие в проектировании, строительстве и сдаче первых отечественных атомных торпедных подводных лодок проектов 627, 627А и 645. В 1962 г. Радий Анатольевич был назначен главным конструктором опытной дизельной подводной лодки проекта 613РВ, предназначенной для испытаний противолодочного ракетного комплекса. В последующие годы под его руководством спроектированы опытные дизельные подводные лодки и наземный стенд, с которого прошли испытания и были приняты на вооружение подводных лодок и надводных кораблей новые ракетные комплексы.

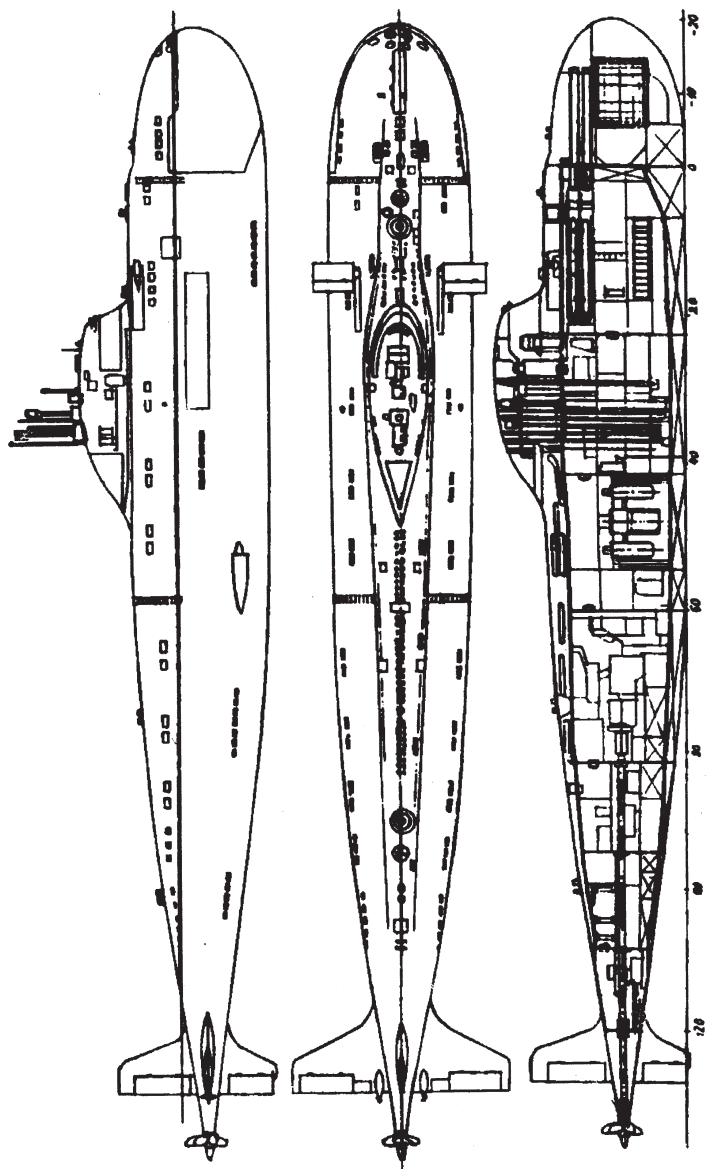
В 1976 г. Р. А. Шмаков стал главным конструктором атомных торпедных подводных лодок, а несколько позже — атомных ракетных и ракетно-торпедных АПЛ проектов 661, 705, 705К, 671, 671РТ и 671РТМ.

В 1998 г. Радий Анатольевич Шмаков избран академиком Санкт-Петербургской академии истории науки и техники.

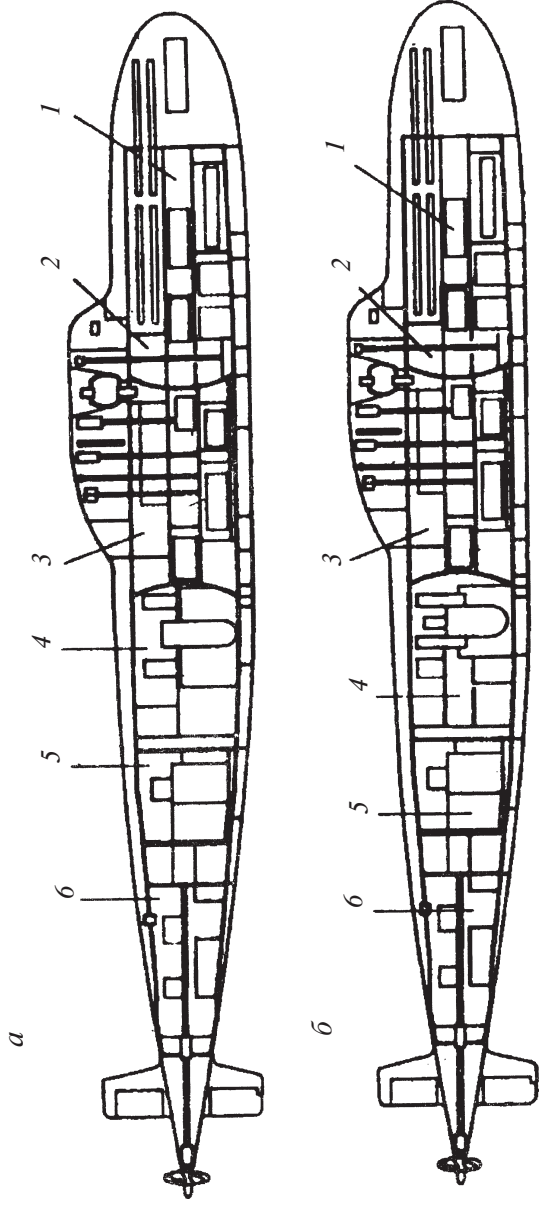


Атомная торпедная подводная лодка пр. 627А («Кит»):

- 1 — выгородка ГАС; 2 — антенна ГАС; 3 — 533-м ТА; 4 — запасные торпеды; 5 — койки 1-го (горпедного) отсека; 6 — торпедопогрузочный люк; 7 — живая палуба 2-го (аккумуляторного) отсека; 8 — аккумуляторная батарея; 9 — баллон ВВД; 10 — боевая рубка; 11 — палуба центрального поста (3-й, центральный, отсек); 12 — выдвигные устройства (перископ, антенны РЛС, радиосвязи, пеленгаторная рамка); 13 — палуба 4-го (дизель-генераторного) отсека; 14 — ядерные реакторы АЭУ; 15 — баллон ВВД; 16 — палуба 5-го (реакторного) отсека; 17 — турбины; 18 — 6-й (турбинный) отсек; 19 — баллон ВВД; 20 — палуба 7-го (электромеханического) отсека; 21 — 8-й (жилой) отсек; 22 — аварийно-спасательный буй; 23 — кормовой отсек

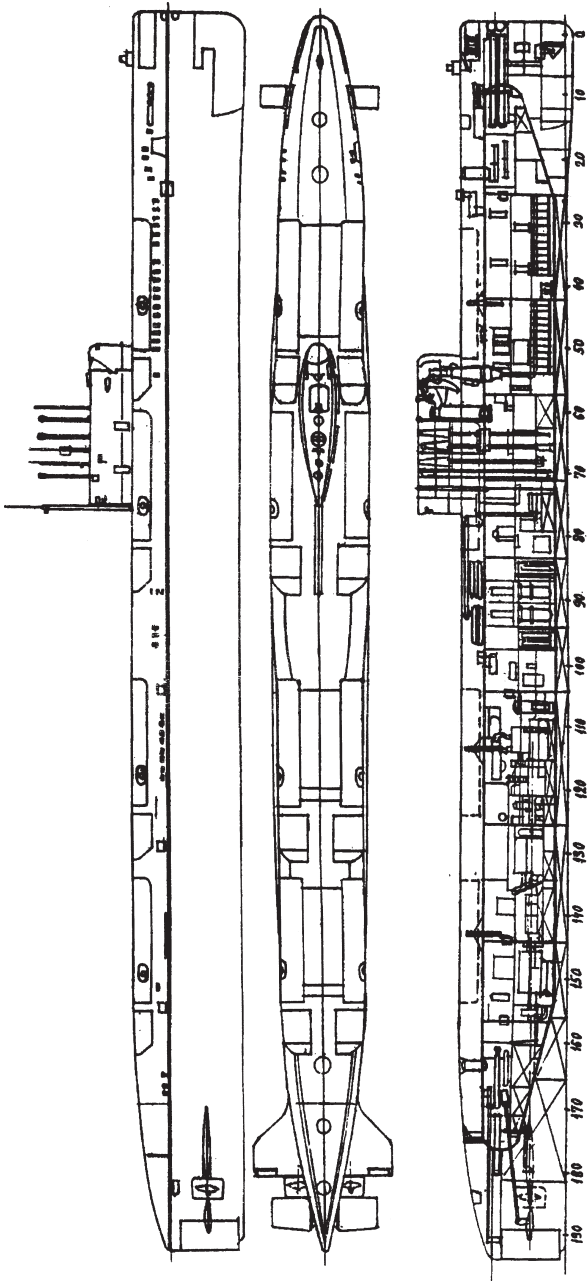


Атомная торпедная подводная лодка пр. 671 («Ерш»)

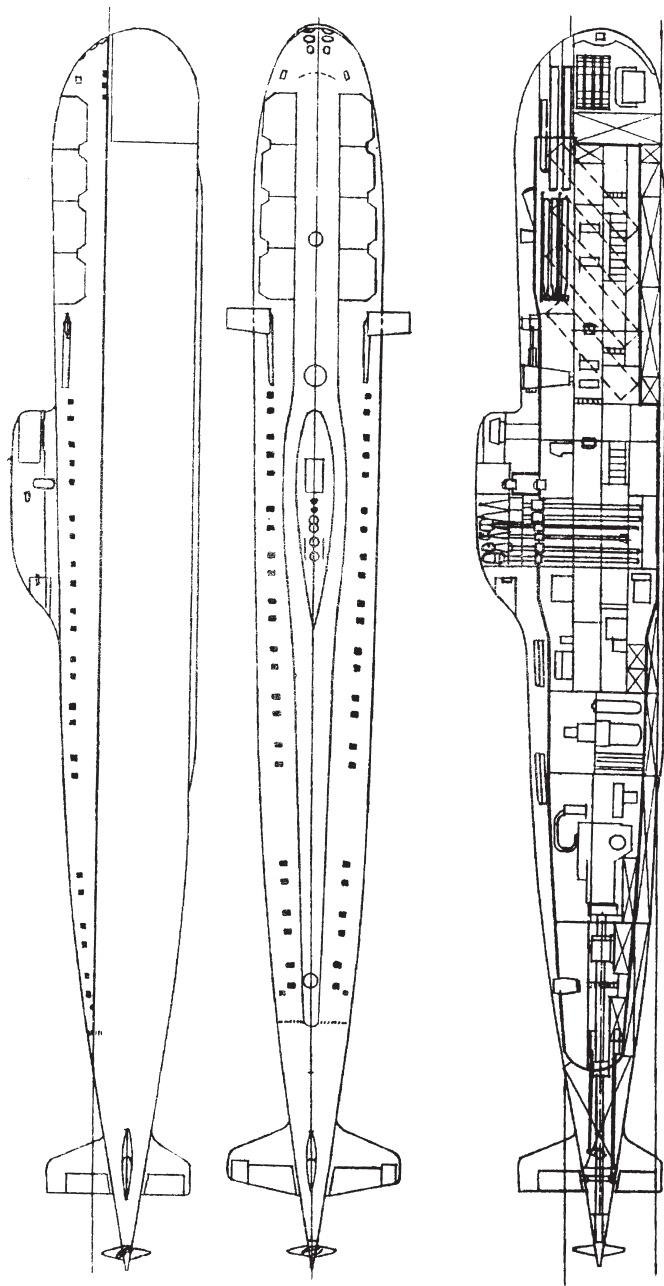


Атомные торпедные подводные лодки пр. 705 (а) и пр. 705 (б) «Ли́ра»:

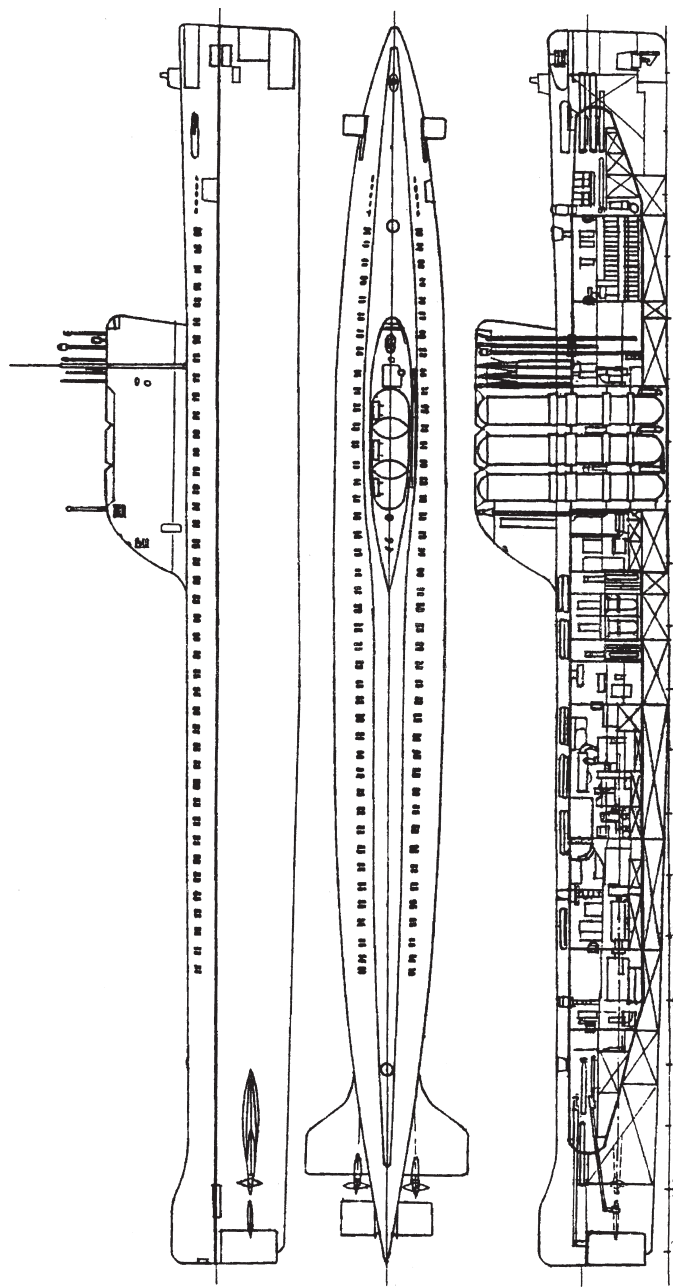
1-й отсек — торпедный; 2-й отсек — электромеханический; 3-й отсек — центральный пост, жилые помещения экипажа;
 4-й отсек — реакторный; 5-й отсек — ГТЗА; 6-й отсек — рулевых машин и другого оборудования



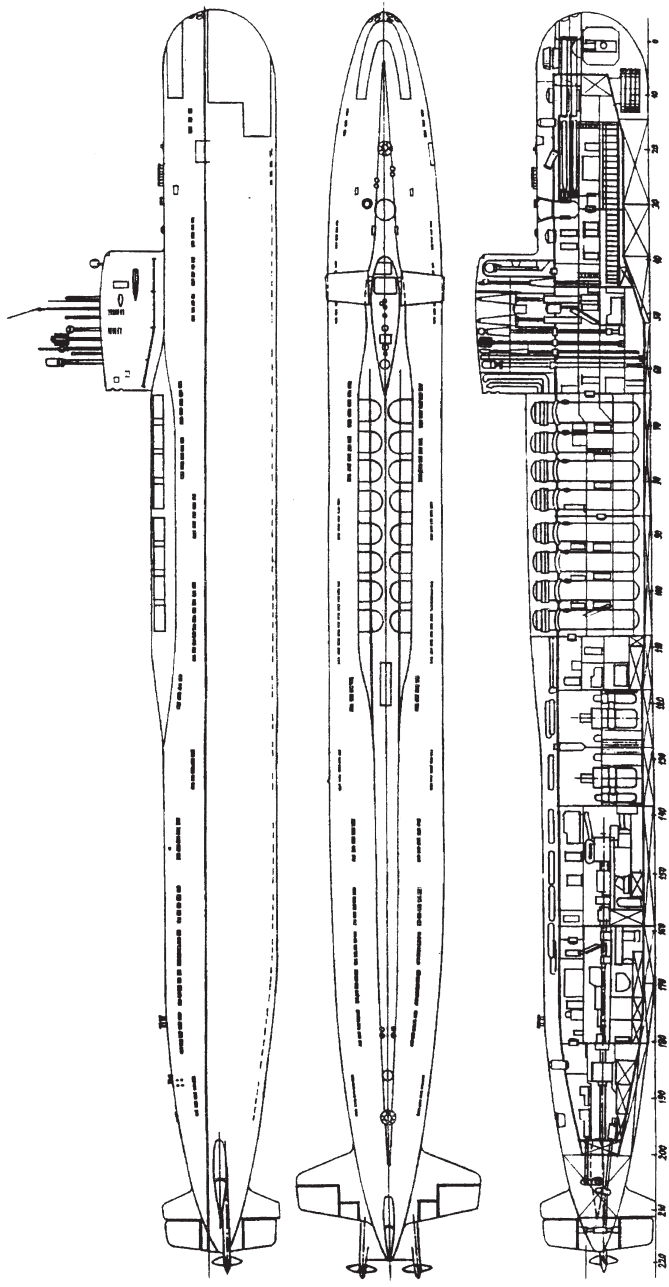
Крейсерская атомная подводная лодка с крылатыми ракетами пр. 675



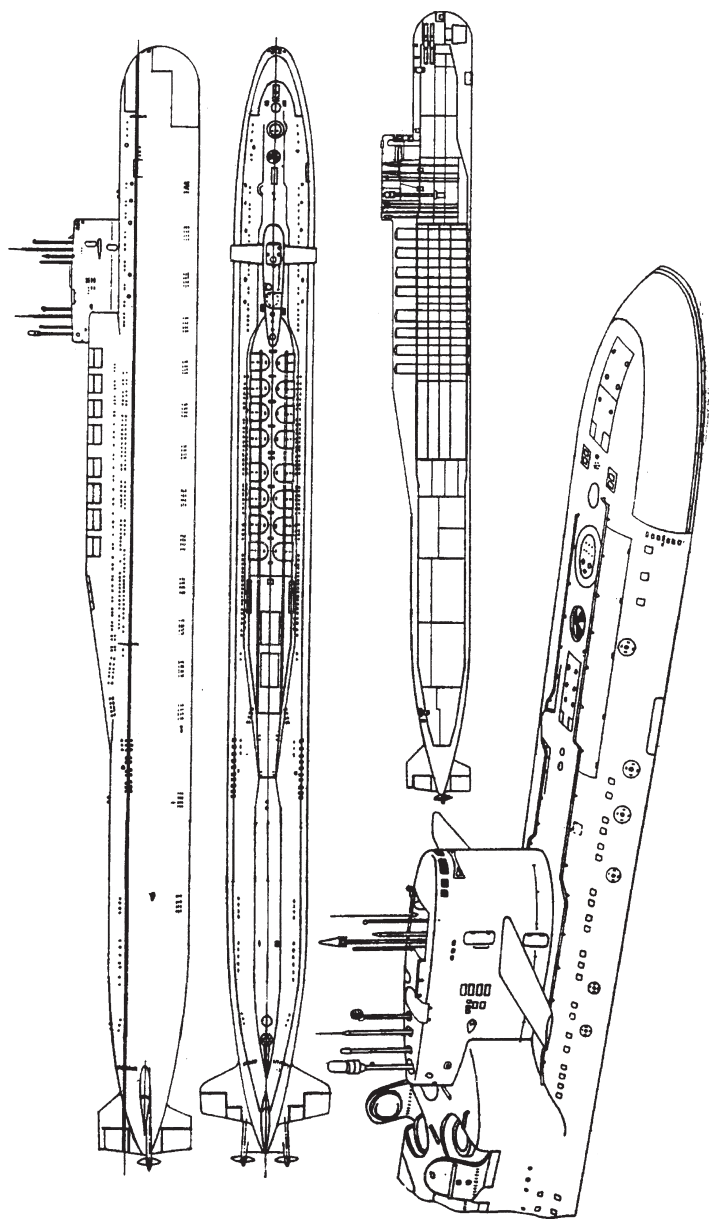
Крейсерская атомная подводная лодка с крылатыми ракетами пр. 670 («Скат»)



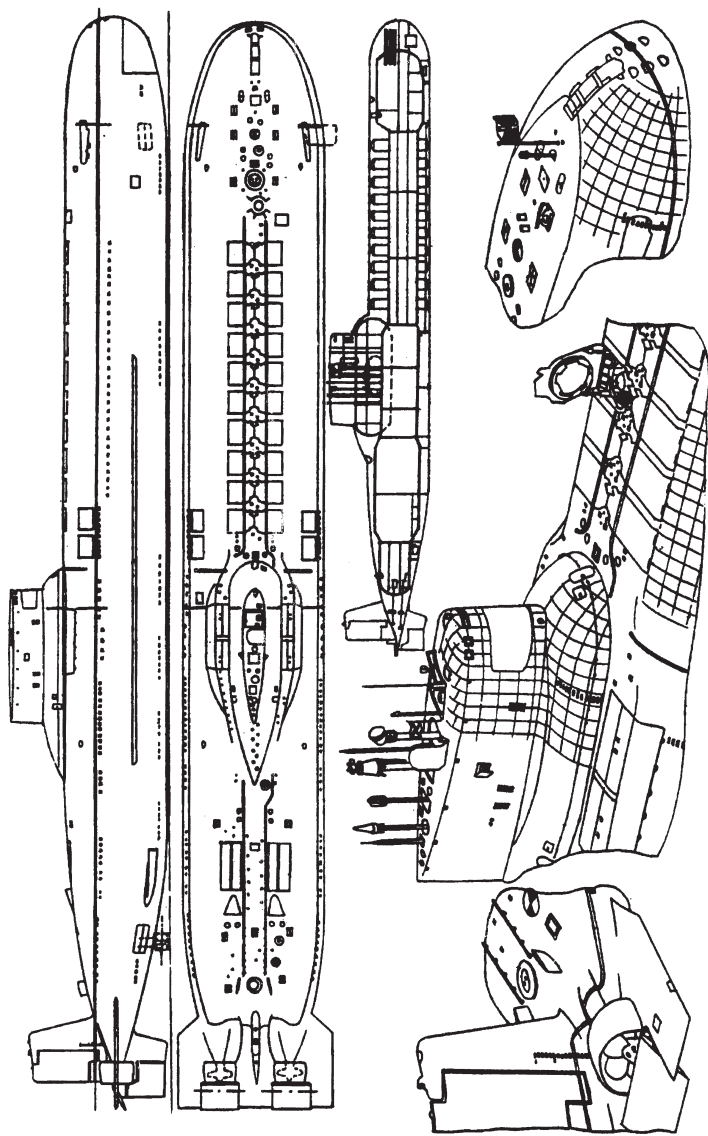
Первая отечественная крейсерская атомная подводная лодка с баллистическими ракетами пр. 658



Ракетный подводный крейсер стратегического назначения пр. 667А («Навага»)



Ракетный подводный крейсер стратегического назначения пр. 667Б («Кальмар»)



Тяжелый ракетный крейсер стратегического назначения пр.941 («Акула»)

**Межтеатровые переходы атомных подводных лодок СССР
с Северного флота на Тихоокеанский флот южными маршрутами**

Год, месяц	Атомная подводная лодка, проект	Командир	Руководитель перехода	Маршрут	Корабли обеспечения (состав отряда)
1966; февраль-март	К-133 (пр. 627А) К-116 (пр. 675)	капитан 2 ранга Л. Н. Столяров; капитан 2 ранга В. Т. Виноградов	контр-адмирал А. И. Сорокин	через пролив Дрейка	ЭОС «Г. Сарычев», танкер «Дунай»
1971; январь-март	К-408 (пр. 667А)	капитан 1 ранга В. В. Привалов	контр-адмирал В. Н. Чернавин	через пролив Дрейка	«ПМ-150»
1972	К-415 (пр. 667АУ)	капитан 2 ранга А. Д. Джавахишвили	Капитан 1 ранга В. П. Кузнецов	через пролив Дрейка	...
1974; январь-май	К-201 (пр. 670); К-314 (пр. 671)	капитан 2 ранга В. Д. Хайтаров; капитан 2 ранга В. П. Гонтарев	контр-адмирал Р. А. Голосов	Мыс Доброй Надежды – Индийский океан – Малаккский пролив	БПК «Маршал Ворошилов», ЭОС «Башкирия», «ПМ-129»
1976; январь-март	К-171 (пр. 667Б); К-469 (пр. 671)	капитан 1 ранга Э. Д. Ломов; капитан 2 ранга В. С. Урезченко	контр-адмирал В. К. Коробов	через пролив Дрейка	ЭОС «Молдавия»
1979; январь-апрель	К-455 (пр. 667БДР); К-490 (пр. 667БДР)	капитан 1 ранга И. А. Толстолыткин; капитан 1 ранга В. М. Кузнецов	контр-адмирал А. И. Павлов	через пролив Дрейка	ОИС «Байкал»

Примечание. Таблица составлена по следующим источникам: Костев Г. Г. Военно-Морской Флот страны. 1945—1995. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 419—433; Тайфун. 1999. № 2. С. 20.

Условные обозначения:

БПК – большой противолодочный корабль; ДЭ – дизель-электрическая подводная лодка; ОИС – океанографическое исследовательское судно; ПБ – плавучая база; ЭОС – экспедиционное океанографическое судно

О НЕКОТОРЫХ РИТУАЛАХ, ПОЛУЧИВШИХ РАСПРОСТРАНЕНИЕ НА АПЛ ВО ВРЕМЯ ДАЛЬНИХ ПОХОДОВ¹

Посвящение в подводники

Посвящение в подводники обычно начинается с предварительной беседы старослужащих-наставников с молодыми матросами о предстоящем событии. В день ритуала молодые матросы приглашаются в центральный пост. Торжественность обстановки подчеркивается вывешенным здесь военно-морским флагом. Заместитель командира по политчасти или старший помощник зачитывают по трансляции приказ командира о допуске молодых матросов к самостоятельному обслуживанию боевых постов и заведывания. В приказе отмечаются старослужащие старшины и матросы, приложившие много старания и сил в обучение молодежи.

Затем командир корабля поочередно вызывает моряков с зачетными листами и вручает им свидетельства подводника... В ответ звучат взволнованные слова клятвы: «Клянусь быть достойным высокого звания моряка-подводника! Клянусь быть настоящим подводником!»

По корабельной трансляции ведется репортаж о церемонии посвящения в подводники. После вручения последнего свидетельства командир корабля поздравляет молодых матросов и желает им успехов в подводной службе. В завершение в центральном посту им вручается пирог с надписью «Подводникам».

Бланки свидетельства готовятся заранее, еще на берегу. Они красочно оформлены: на лицевой стороне — силуэт подводной лодки и надпись «Свидетельство подводника». В нижней части лицевого листа красной тушью выведено «Краснознаменный Северный флот». На обратной стороне развернутого листа изображен значок «За дальний поход». На левой стороне странички слова Ильича: «Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом».

Примерный текст «Свидетельства подводника»

Дорогой товарищ!

Навсегда запомни этот день. Место ему в одном ряду с самыми волнующими и значительными событиями в твоей жизни. За кор-

¹ Материалы, приведенные в данном приложении, любезно предоставлены авторам командиром К-408 капитаном 1 ранга В. В. Приваловым и его заместителем по политчасти капитаном 2 ранга Н. Ф. Шацким.

мой остались тысячи миль твоего первого подводного плавания. Сегодня ты торжественно посвящаешься в подводники и обязуешься с честью пронести это почетное звание через все преграды и испытания. Отныне ты принадлежишь к когорте рыцарей подводных глубин, несгибаемых, стойких и отважных бойцов, дерзких и находчивых, отличающихся подлинным мастерством, верностью морскому братству, безграничной любовью к Родине и ненавистью к врагам. Гордись службой на Краснознаменном Северном (Тихоокеанском)! Ты и твои товарищи — наследники старшего поколения подводников, вам штурмовать высоты воинского мастерства, овладевать грозным оружием, радиоэлектроникой, автоматикой и телемеханикой. Вашими успехами будут вписаны новые славные страницы в летопись родного корабля и Военно-Морского Флота. Гордись! Пути-дороги твои, моряк, — на меридианах мужества, призвание твое — стать настоящим властителем глубин океана. Твоя юность и молодость — на самом переднем крае борьбы за мир и счастье народа!

Вручено (указывается звание, фамилия, имя и отчество) на...
сutki подводного плавания, глубина... метров, Атлантический (Тихий) океан, координаты нахождения корабля (ш., д.).

Командир подводной лодки

Зам. командира по политчасти

День рождения

Комсомольская организация, заместитель командира по политчасти в подготовительный период составляют список именинников, дни рождения которых попадают на период автономного похода несения кораблем боевой службы.

Активисты еще в базе готовят памятный адрес. В море коки выпекают пирог, самодеятельные художники из разового белья подготавливают памятную рубашку, на которой написано «В день двадцатилетия» или «В день рождения». Именинник приглашается в центральный пост, где зачитывается памятный адрес, там на него надевают памятную рубашку и фотографируют. Во время обеда ему преподносят пирог и передают концерт грамзаписи, составленный по его заявке. По трансляции секретарь комсомольской организации или заместитель командира по политчасти общается личному составу о наиболее ярких страничках из биографии именинника, прохождения им службы, рассказывает об успехах

в несении ходовой вахты, изучении техники и достигнутых результатах.

Такое внимание душевно трогает именинника и его товарищей по службе, а памятный адрес, рубашку и фотографию виночник торжества как память празднования дня рождения в океане обычно сохраняет на долгие годы.

Примерный текст памятного адреса

Дорогой!

Сегодня, в день твоего рождения, прими от имени командования, комсомольской организации и друзей по службе этот памятный адрес. Он будет напоминать о том, что твоя молодость проходила на переднем крае защиты Отечества, помогала выполнять ратный труд и узнать вкус соленой воды.

Многие тысячи подводных миль пролегли за кормой нашего подводного корабля. Рожденное в прочном корпусе подводное братство, союз людей крепких и смелых, находчивых и бесстрашных, сегодня, в день твоего рождения, горячо поздравляет тебя, нашего боевого соратника, и желает счастья, долгих лет жизни, больших успехов в службе, в совершенствовании боевого мастерства.

Вручено (указывается звание, фамилия, имя и отчество) на... сутки подводного плавания, глубина... метров, Атлантический (Тихий, Индийский, Северный Ледовитый) океан, координаты нахождения корабля (ш., д.).

Сдача на самостоятельное управление боевым постом

В период автономного плавания продолжается боевая учеба личного состава, еще больше крепнет ее накал. Немаловажная веха в службе моряка-подводника — сдача на самостоятельное управление боевым постом непосредственно в море.

Соревнование между молодыми матросами за сдачу зачетов на самостоятельное управление боевым постом оформляется наглядно, ежедневно на графике выставляются оценки, побуждая молодых матросов держать отчет перед теми, на смену которым они прибыли.

Хорошо зарекомендовал себя ритуал по передаче боевого поста старослужащими воинами тому, кто будет на нем служить.

Этот ритуал является действенным средством психологической подготовки личного состава. Он как бы означает ту грань, за которой начинается новая ступень в службе, требующая иных, более прочных знаний и навыков, повышающая чувство ответственности за содержание своего заведования и высокую боевую готовность.

**Рекомендуется следующий текст удостоверения
на право обслуживания боевого поста**

«Дорогой товарищ! Сегодня для тебя знаменательный день, сегодня ты стал равным среди равных. Это удостоверение говорит о том, что твои знания, твои силы, твое умение, мужество проверены в глубинах океана.

Тебе доверено управлять боевым постом подводной лодки. Это ко многому обязывает. Море любит сильных, грамотных, мужественных. Современная атомная подводная лодка — это сосредоточение сложнейших механизмов, устройств и систем. Ты сегодня стал признанным специалистом, помни, что техника требует постоянного внимания, заботы, опыта. Учись у старших товарищей, перенимай их опыт и делись знаниями и навыками с другими.

Командование поздравляет тебя с успешной сдачей зачетов на самостоятельное управление боевым постом, желает видеть в тебе полноценного подводника, наследника славы героев старшего поколения.

Вручено (в/звание, фамилия, имя и отчество) на... сутки подводного плавания, глубина... метров, Тихий, (Индийский, Атлантический, Северный Ледовитый) океан, координаты нахождения корабля (ш., д.)».

Данное удостоверение вручается на боевом посту матросу, сдавшему зачеты на самостоятельное управление боевым постом, командиром боевой части в присутствии заместителя командира по политчасти, секретарей партийной и комсомольской организаций и специалиста, подготовившего молодого матроса к сдаче зачетов.

«Купель». Большой обрез с морской водой. Для обильного опрыскивания можно использовать полиэтиленовые фляжки с отверстиями.

План выпуска радиогазет на неделю	
Понедельник	Выступают члены партийного или комсомольского бюро, парторги или комсорги боевых смен. Тема: «На вахте — коммунисты и комсомольцы».
Вторник	Рапортуют вахтенные инженеры-механики. Тема: «День рационализатора».
Среда	Тема: «День здоровья». Слово врачу, кокам о чистоте и порядке, о лучшем блюде за неделю.
Четверг	У микрофона — командиры групп и старшины команд. Тема: «О тех, кто несет вахту на боевых постах».
Пятница	Итоги диспутов, конкурсов, лекториев. Тема: «Хочу все знать о своем корабле».
Суббота	Итоги соревнования между отсеками и боевыми сменами. У микрофона — командир корабля, старший помощник, командир БЧ-5, вахтенные офицеры.
Воскресенье	Страницы юмора: «Знаешь ли ты?» Концерт по заявкам личного состава. Прослушивание концертов художественной самодеятельности.

Проведение праздника Нептуна

1. Действующие лица и реквизит:

1. Нептун	На голове — седой парик, длинная окладистая седая борода и усы, корона, плавки, на ногах — ласты, в руках — трезубец, на плечи накинута красная мантия, вокруг бедер повязка, изображающая морские водоросли. Держится царственно, жесты величавые, говорит медленно, басом.
2. Звездочет	Длинный остроконечный колпак, узкая и редкая длинная борода, круглые очки. Одет в черную мантию до пят. На мантию наклеены белые звезды. Колпак тоже черный, с белыми звездами. Перед Нептуном держится почтительно, обращается к нему: «Владыка, царь морей и т.д.». В руках — длинный свиток и подозрная труба. Вид ученого мужа.

3. Русалка	Подбирается невысокий, худенький, симпатичный паренек. Черный женский парик и шапочка-корона. На ноги надевается длинный, обтягивающий плотно туловище и бедра, суживающийся книзу мешок, заканчивающийся рыбьим хвостом. Вырез верхней части мешка типа бюстгальтера — бутафории груди. Держится мешок на ляпочках через плечи. Подкрашиваются губы, румянятся щеки, подводятся глаза. На мешок нашивается фольга или просто рисуется чешуя.
4. Начальник стражи	Подбирается высокий человек атлетического сложения. На голове — шлем, в руках — щит и секира. Плавки. На груди, руках и ногах татуировка — солнце, различные морские чудовища и т. д. Щит, шлем и секира богаче, чем у остальной стражи и массивнее. Вокруг бедер — красная повязка.
5. Два негра	Подбираются два наиболее загорелых, одинакового роста моряка. Только плавки. На головах ничего нет. На теле — татуировка. Стоят по обе стороны Нептуна. В руках опала на длинных палках.
6. Два тритона	Двое одинакового роста. Лучше худые и длинные. Только плавки. Вокруг туловища и ног коричневой краской наносится чистая спиралеобразная полоса. На головах — маски морских чудовищ.
7. Стража (4 чел.)	У всех на головах — шлемы. Два стражника имеют большие овальные щиты и секиры. У других — щиты круглые и малые и копье. Тело покрыто татуировкой различных цветов. В стражу подбираются крепкие, рослые парни.
8. Черти (6 чел.)	Одеты в плавках. Все перемазаны сажей, краской. У некоторых — рога и хвосты. Подбираются физически сильные парни, т.к. в их обязанности входит поднимать вызванных на «крещение» и опускать их в купель, а также иных, по повелению Нептуна, протаскивать через «чистилище».

«Чистилище». «Чистилищем» служит палуба столовой личного состава, политая морской водой.

Кресло (трон) для Нептуна. Устанавливается у носовой переборки столовой личного состава в районе «купели» и «чистилища».

Столик и гимнастический мат для Русалки. Устанавливается недалеко от кресла Нептуна для выдачи дипломов после крещения.

Поднос, графин с вином и бокал. Все это подносится вестовым Нептуну после доклада командира. Вестовой одет в белоснежную форму.

Краски различных цветов, сажа, барабан или вместо барабана обрез. Красками черти периодически мажут руки. Один из чертей во время «крещения» или протаскивания через «чистилище» отбивает дробь на барабане.

Ведро с разведенным мылом. Большие кисть, помазок, такого же размера деревянная бритва. По велению Нептуна перед «купелью» черти бреют бороду, усы или лицо у тех, кто окажется не бритым.

Ключи от экватора. Громадного размера ключ (деревянный или картонный). Вручается Нептуну командиром.

2. Сценарий

По корабельной трансляции звучит команда: «Всему личному составу корабля собраться в столовой 4-го отсека для встречи повелителя морей и океанов, владыки глубин Нептуна».

Встреча Нептуна

Раздается удар гонга. Звучат марши. Из 5-го отсека появляются два тритона. Смолкает музыка. Тритоны оповещают о прибытии Нептуна:

1-й тритон: «На корабль сей прибывает повелитель всех морей, повелитель штормов, шквалов, владыка рыб больших и малых, покровитель кораблей — сам Нептун царской милостью своей!»

2-й тритон: «И по случаю такому приказывают командиру застопорить турбину, к повелителю прибыть и все толком доложить!»

Командир дает команду в центральный пост: «Застопорить обе турбины!» Вновь звучит марш. Появляется Нептун. По бокам два негра с опахалами. Чуть позади — Звездочет. Рядом с ним — На-

чальник стражи. За ними стража. Замыкают процессию черти. Черти идут толпой, подпрыгивая и дергаясь. Двое стражников несут под руки русалку. Опираясь на руки стражников, русалка делает движения хвостом.

Входят в столовую личного состава. Нептун садится на трон. Чуть позади справа встает — Звездочет, слева — Начальник стражи. За ними стража. Вокруг толпятся черти. Русалка располагается на гимнастическом мате, у ног Нептуна.

Нептун трижды ударяет о палубу трезубцем. К нему подходит командир и представляется.

Нептун: «Что вы за люди, чьей державы будете, куда путь держите и что заставило вас появиться во владениях моих?»

Командир: «Мы — военные моряки державы Советской, по заданию командования совершаем переход от славного Краснознаменного Северного флота на Краснознаменный Тихоокеанский флот, чтобы крепить оборону державы Советской на океане Тихом. Прошу тебя, царь морей, пропустить нас через твои владения и изволь принять от нас чарку вина, хлеб и соль».

Подходит вестовой с подносом. На подносе — графин с вином, бокал, хлеб, соль. Нептун принимает поднос от командира и передает его Начальнику стражи. Наливает бокал один из стражников. Нептун пьет, отщипывает ломоть хлеба, макает в соль, заедает и произносит:

*Вино славное у вас,
Пью его не в первый раз.
Только есть еще отличней,
Именуется «Столичной»,
Видно, четыре рубля
Жаль начпроду корабля.*

Затем Нептун обращается к командиру:

— Я, Нептун, властелин всех морей и океанов, повелитель рыб больших и малых, через владения свои вас пропускаю, все рифы и мели с пути убираю. Идите, советские моряки, крепите оборону державы своей и приумножайте славу флота советского! Командир! Получай от экватора ключи и подать-ка мне изволь корабельный список свой.

Подходит командир, передает список личного состава, принимает ключи и, отдав честь, отходит.

НЕПТУН: *Тебя, командир, от крещения освобождаю
И получить диплом к Русалке приглашаю.*

(Командир подходит к столику Русалки и получает диплом.)
*Остальных, не прошедших через мои владения,
Прикажу я всех крестить
И кидать нещадно в воду,
Как и должно мореходу.
И чтоб помнили о том,
Выдать каждому диплом!*

Передает Начальнику стражи списки личного состава и, показывая указательным пальцем на собравшихся, с угрозой в голосе говорит:

*А отдельных моряков
Велю очистить от грехов!*

Начальник стражи зачитывает фамилии. Вызванный подходит к Нептуну и называет свою фамилию и специальность. Нептун обращается вопросом к Звездочету о том, как служит подошедший. Звездочет заглядывает в списки, смотрит в подзорную трубу на «небо» и отвечает, ссылаясь на то, что об этом говорят расположения звезд различных созвездий, Млечного пути и т. д.

В зависимости от ответов Звездочета Нептун решает, как «крестить» того или иного подводника: опускать в купель или пропустить через «чистилище». Решение свое сопровождает юмористическими замечаниями (назидания, поощрительные напутствия и т. д.).

После принятия решения по первому вызванному («В купель этого!») Начальник стражи обращается к чертям:

*Эй вы, черти, всех купайте,
Всех подряд в купель бросайте,
Пусть узнают нашу власть,
Ну-ка, черти, понеслась!*

Черти подбегают к названному, с гиканьем поднимают его и опускают в обрез с водой или предварительно протаскивают по палубе (через чистилище). Дробь барабана.

Тексты для ответов Звездочета и замечаний Нептуна составляются отдельно для нескольких человек, особенно для тех, кого предполагается пропустить через чистилище (недисциплинированность, недобросовестность к службе или просто непочтительное поведение перед Нептуном, а также для тех, над кем предполагается просто подшутить).

Кроме того, для Звездочета составляется несколько «дежурных ответов», касающихся положительной или отрицательной оценки людей. Ответы должны быть краткими.

«Дежурные решения» составляются и для Нептуна: «В купель его!», «Через чистилище его!», «Побрить его!»

Брить Нептун приказывает тех, кто отпускает бородки, усы или просто не брит. Для этого у чертей есть ведро с мыльной пеной, большая кисть и деревянная бритва таких же размеров.

Приложение 6

«УТВЕРЖДАЮ»

командир воинской части 22818

капитан 1 ранга ПРИВАЛОВ

10 октября 1970 г.

ПЛАН

партийно-политической работы с личным составом
воинской части 22818 на период подготовки
и выполнения поставленной задачи

№ п/п	Мероприятия	Дата проведения	Ответственный
1	ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД		
	Семинар «Содержание и формы партийно-политической работы офицеров в период подготовки к походу».	12.10	Привалов, Шацкий
	Совещание «Задачи офицерского состава по качественной подготовке личного состава, материальной части и оружия к походу».	30.01	Привалов, Шацкий
	Совещание «Задачи офицерского состава по качественной подготовке и сдаче задачи № 1».	02.11	Привалов, Шацкий, Филоненко,
2	Семинар «Требования руководящих документов по ППР в походе».	02.12	Шацкий
	Со старшинским составом подготовить и провести:		

№ п/п	Мероприятия	Дата проведения	Ответственный
3	семинар «Опыт работы старшин по подготовке личного состава, материальной части и оружия к походу»;	29.11	Привалов, Шацкий
	семинар «Работа старшин по политическому воспитанию подчиненных в период подготовки к походу»;	03.12	Шацкий
	совещание «Задачи старшинского состава в период подготовки и подтверждения задачи № 1»;	02.11	Привалов, Шацкий, Филоненко
	совещание «Задачи старшинского состава по качественной подготовке состава, материальной части и оружия к походу»;	12.10	Привалов, Шацкий, Филоненко
	совещание «Старшина — организатор социалистического соревнования за отличное выполнение задач в походе».	03.12	Шацкий, Гуков
4	Оказать помощь секретарю партбюро в подготовке и проведении отчетно-выборного партийного собрания.	27.11	Шацкий, Гуков
4	Составить специальный план по организации и проведению традиционного праздника — пересечения экватора.	До 08.12	Гуков
5	Составить специальный план по организации и проведению культурного отдыха л/с на походе.	До 10.12	Шацкий
В ПЕРИОД ПОХОДА			
1	Подготовить митинг состава «Отличное выполнение боевого похода — наш достойный подарок XXIV съезду КПСС».	Перед походом	Шацкий, Привалов
2	Довести до всего личного состава (по категориям, в части касающейся) задачи, поставленные перед кораблем.	Перед выходом в море	Привалов
3	Провести беседы по боевым сменам «О личной ответственности каждого члена экипажа за отличное выполнение боевой задачи».		
4	Организовать социалистическое соревнование между боевыми сменами, отсеками и членами экипажа за отличное и бдительное несение вахты.	Весь период	Вахтенные офицеры и инженер-механики

№ п/п	Мероприятия	Дата проведения	Ответственный
5	С целью снятия психологической напряженности личного состава организовать подготовку и проведение дня специалиста.	Весь период	Шацкий, командир БЧ-5
6	Организовать соревнование за право называться лучшим специалистом военных лет.	Весь период	Шацкий
7	Подготовить и провести с вахтенными офицерами и механиками семинары: «Организационная роль вахтенного офицера и вахтенного механика в социалистическом соревновании боевых смен и в подведении итогов социалистического соревнования»; «Роль и место вахтенного офицера и вахтенного механика в организации ППР среди л/с боевой смены».	Первый день похода	Привалов, Шацкий
8	Провести инструктаж: как правильно организовать подведение итогов социалистического соревнования боевых смен;	С началом похода	Шацкий
9	правильная организация учета качества несения ходовой вахты л/с боевой смены — важнейшее требование социалистического соревнования. С гидроакустикami провести беседы: знание материальной части, бдительное несение гидроакустической вахты — важнейшие условия безаварийного плавания в походе; теоретическую конференцию на тему «В. И. Ленин — гениальный мыслитель-революционер, вождь и учитель трудящихся»; научно-техническую конференцию на тему «Боевые возможности современных атомных подводных лодок»; научную конференцию на тему «В. И. Ленин о Советских Вооруженных Силах».	С началом похода	Шацкий
		Январь	командир БЧ-4, Шацкий
		Февраль	Шацкий, Привалов
		Март	Привалов
10	Подготовить и провести семинары на темы:		

№ п/п	Мероприятия	Дата проведения	Ответственный
	с партийным активом по вопросу: «Опыт работы партийного актива по мобилизации коммунистов и комсомольцев на бдительное несение ходовой вахты»;	Январь	Шацкий
11.	«Формы и методы, оправдавшие себя на походе». с комсомольским активом на тему: «Комсомольская группа в борьбе за примерность комсомольцев при несении ходовой вахты».	Январь	Шацкий
12.	Организовать проведение политинформаций с личным составом (по специальному плану).	Весь период	Шацкий
13.	Систематически контролировать качество приготовления пищи и ее приема личным составом. Проводить ежедневную оценку качества приготовления пищи на специальном графике.	Весь период	Шацкий, Гаврилов, Петренко
14.	Осуществлять систематический контроль за соблюдением режима секретности, ведения СДП.	Весь период	Филоненко, Шацкий, Гаврилов
14.	Личному составу подготовить и прочесть лекции и беседы на темы: «КПСС, В. И. Ленин о необходимости высокой боевой готовности Советских Вооруженных Сил»;	Январь – февраль	Привалов
14.	«Славный героический путь Советских Вооруженных Сил»;	Январь – февраль	Шацкий
14.	«Бдительное несение ходовой вахты — залог успешного выполнения поставленной задачи»;	11–12.01	Смирнов
14.	«Быстрые, четкие и грамотные действия, своевременный и правильный доклад — основная традиция подводника, несущего ходовую вахту»;	15–16.01	Левинкий
14.	«Высокая культура быта, соблюдение корабельных правил, гигиена — залог здоровья подводника»;	Январь	Викторовский
14.	«Скандинавские страны в агрессивных планах генералов Пентагона»;	Декабрь	Волков

№ п/п	Мероприятия	Дата проведения	Ответственный
17.	Подготовить и провести спартакиаду «Атлантида».	Январь	Шацкий, Филоненко, Дмитриев, Гаврилов, Шацкий
18.	Подготовить и провести празднование Нового года.	Декабрь	Воеводский, Шацкий
19.	Выпустить новогоднюю стенную газету «Подводник».	Декабрь	Гуманюк, Акулов, Шацкий
20.	Подготовить и провести торжественное собрание по боевым сменам, посвященное 53-й годовщине СА и ВМФ.	Февраль	Привалов, Шацкий, Филоненко, Шацкий
21.	Написать праздничный доклад о поощрении л/с в связи с 53-й годовщиной СА и ВМФ.	Февраль	Шацкий
22.	Политзанятия провести по специальному плану политотдела в/ч 59180.	Весь период	Шацкий
23.	Марксистско-ленинскую подготовку провести по специальному плану политотдела в/ч 59180.	-«-	Шацкий
24.	Демонстрацию кинофильмов организовать согласно распорядку дня и специального плана.	-«-	Шацкий

Заместитель командира воинской части 22818
по политической части
капитан 2 ранга

Н. Шацкий

10 октября 1970 г.

ПРИКАЗ

министра обороны Российской федерации № 400

22 июля 2000 г.

Москва

Об утверждении Положения о продовольственном обеспечении Вооруженных Сил Российской Федерации на мирное время

Утвердить прилагаемое Положение о продовольственном обеспечении Вооруженных Сил Российской Федерации на мирное время

**Министр обороны Российской Федерации
Маршал Российской Федерации И. СЕРГЕЕВ**

Зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 16 октября 2000 г. Регистрационный № 2421

Норма № 4

Подводный паек

Основание: постановление правительства Российской Федерации от 10 июля 1992 г. № 479-28

Наименование продуктов	Количество на одного человека в сутки, г
Хлеб из смеси ржаной обдирной и пшеничной муки 1-го сорта	200
Хлеб белый из пшеничной муки 1-го сорта	300
Печенье	20
Мука пшеничная 1-го сорта	20
Крупа разная	35
Рис	30
Макаронные изделия	40
Мясо	250
Мясо птицы	50
Печень или консервы мясные «Паштет печеночный»	50
Колбасы сырокопченые, полукопченые или мяскопчености	30
Рыба	100
Сельдь	20
Балычные изделия	5
Масло растительное	20
Масло коровье	50
Молоко коровье ¹	200
Сметана	20
Творог	25
Молоко цельное сгущенное с сахаром	40
Сыр сычужный твердый	20
Яйца куриные, шт.	1
Сахар	70
Соль пищевая	20
Чай	2
Кофе натуральный или какао (порошок)	5
Лавровый лист	0,2
Перец	0,3

¹ Только в период нахождения экипажей на берегу.

Наименование продуктов	Количество на одного человека в сутки, г
Горчичный порошок	1
Уксус	2
Томатная паста	10
Дрожжи хлебопекарные прессованные	1
Картофель и овощи, всего	900
В том числе:	
Картофель ¹	550
Капуста	120
Свекла	30
Морковь	40
Лук	60
Огурцы, помидоры, коренья, зелень	100
Консервы «Зеленый горошек»	10
Фрукты свежие	80
Фрукты сушеные	20
Компоты из плодов и ягод (консервированные)	125
Соки плодовые и ягодные	100
Сок томатный натуральный	50
Лимоны	15
или кислота лимонная пищевая	1
Экстракты плодовые и ягодные	5
Поливитаминный препарат «Гексавит», драже	1

¹ В период плавания выдавать 500 г.

² В дальнейшем подводные лодки и подводные крейсера именуются — подводные лодки.

³ Военнослужащих штатных экипажей подводных лодок, находящихся на консервации (утилизированных), обеспечивать питанием по норме № 3.

Примечание: По данной норме за счет государства обеспечивать:

а) военнослужащих штатных экипажей подводных лодок и подводных крейсеров², в том числе вторых экипажей³;

б) военнослужащих, не входящих в состав штатных экипажей подводных лодок, — в период плавания (ходовых испытаний) на подводных лодках с отрывом от береговых (плавучих) баз на срок свыше шести часов, а также в период прохождения практики, стажировки (в том числе руководителей практики и стажировки), производства ремонта, установки (монтажа) вооружения и боевой техники на подводных лодках.

Военнослужащие, проходящие практику, стажировку (в том числе руководители практики и стажировки) на подводных лодках, обеспечиваются питанием по данной норме только в случаях, когда они размещаются вместе с личным составом экипажей подводных лодок, живут по их расписанию дня и принимают участие в занятиях по боевой подготовке наравне с личным составом экипажей подводных лодок;

в) военнослужащих штатных технических экипажей подводных лодок — в дни несения службы на этих лодках;

г) военнослужащих управлений соединений подводных лодок — по следующему перечню воинских должностей: инструктор (фотолаборант), старший инструктор (фотолаборант), старший инструктор (электрик штурманский), старший инструктор (электрик торпедный), старший инструктор (гидроакустик), старший инструктор по ЗАС, старший инструктор (химик);

д) военнослужащих штатных экипажей подводных лодок, в том числе вторых экипажей, — в период прохождения подготовки в учебных центрах и нахождения на базах отдыха Военно-морского флота;

е) акванавтов. В периоды подготовки и выполнения задач методом длительного пребывания под повышенным давлением дополнительно выдавать за счет государства на одного человека в сутки: 20 г бараночных изделий, 100 г мяса, 40 г воблы вяленой, 20 г рыбных консервов, 5 г икры зернистой лососевой, 20 г масла растительного, 30 г масла коровьего, 10 г сметаны, 25 г творога, 20 г молока сухого цельного, 15 г простокваши сухой, 10 г сахара, 2 г чеснока, 10 г соуса деликатесного острокислого, 50 г кураги или изюма, 30 г консервов овощных закусочных, 15 г шоколада, 400 г соков плодовых и ягодных, 50 г вина виноградного сухого, 2 драже поливитаминного препарата «Глутамевит»;

ж) граждан, пребывающих в запасе и проходящих военную подготовку студентов, курсантов и учащихся гражданских образовательных учреждений высшего и среднего профессионального обучения, призванных на сборы (стажировку), — в период прохождения сборов (стажировки) в составе экипажей подводных лодок;

з) секретно¹.

2. В период плавания на подводных лодках и разведывательных кораблях с отрывом от береговых (плавучих) баз на срок свыше шести часов за счет государства дополнительно выдавать на одного человека в сутки: 20 г бараночных изделий, 40 г воблы вяленой, 5 г икры зернистой

¹ Рассылается по особому расчету.

лососевой¹, 15 г молока сухого цельного, 15 г простокваши сухой, 10 г меда, 15 г варенья или джема, 25 г чернослива, 2 г чеснока, 30 г консервов овощных закусочных, 5 г соуса деликатесного острокислого, 50 г вина сухого и 15 г шоколада.

3. Курящим военнослужащим, проходящим военную службу по призыву (сержантам, старшинам, солдатам, матросам и курсантам военно-учебных заведений до заключения контракта), а также прапорщикам, мичманам, сержантам, старшинам, солдатам и матросам, проходящим военную службу по контракту за границей, получающим продовольствие по данной норме, выдавать за счет государства по их желанию на одного человека по 10 сигарет в сутки и по 3 коробки спичек в месяц, а некурящим (за исключением получающих продовольствие по данной норме с учетом примечания 2 к этой норме) — 700 г сахара в месяц.

¹ Икру зернистую лососевую выдавать только экипажам подводных лодок с атомными энергетическими установками (в том числе экипажам дизельных подводных лодок, оборудованных вспомогательными атомными энергетическими установками).

Список основных сокращений

- АПЛ — атомная подводная лодка
АПУГ — авиационная поисково-ударная группа
АПРК — атомный подводный ракетный крейсер
АУС — авиационное ударное соединение
АУГ — авиационная ударная группа
БИП — боевой информационный пост
БП — боевой пост
БЧ — боевая часть корабля, основное организационное подразделение экипажа (БЧ-1 — штурманская, БЧ-2 — ракетно-артиллерийская, БЧ-3 — минно-торпедная, БЧ-4 — радиотехническая, БЧ-5 — электромеханическая боевая часть)
ВВС — Военно-воздушные силы
ВМА — Военно-морская академия
ВМБ — военно-морская база
ВМИ — Военно-морской институт
ВМС — Военно-морские силы
ВМФ — Военно-Морской Флот
ГАК — гидроакустический комплекс
ГАС — гидроакустическая станция
ГКП — главный командный пункт
ГКС — гидроакустическая корабельная испытательная станция для определения уровня шумов подводной лодки
ГК ВМФ — главнокомандующий ВМФ
ГМШ — Главный морской штаб
ГТЗА — главный турбозубчатый агрегат
ГШ ВМФ — Главный штаб ВМФ
ГЭУ — главная энергетическая установка подводной лодки
ДиПЛ — дивизия подводных лодок
ДУК — устройство для удаления бытовых отходов при нахождении подводной лодки в подводном положении
ДПЛ — дизель-электрическая подводная лодка
ИДА — индивидуальный дыхательный аппарат
Каб — кабельтов
КБ — конструкторское бюро
КиПиА — контрольно-измерительные приборы и автоматика
КПУГ — корабельная поисково-ударная группа
КГДУ — командир группы дистанционного управления (ядерным реактором)
КР — крейсер
КРЛ — легкий крейсер

КСФ — Краснознаменный Северный флот
КТОФ — Краснознаменный Тихоокеанский флот
НИИ — научно-исследовательский институт
ОКБ — особое конструкторское бюро
ОПЭСК — оперативная эскадра
Пак, паковый лед — многолетний, мощный арктический лед
ПВО — противовоздушная оборона
ПДУ — портативное дыхательное устройство
ПЛАРБ — атомная подводная лодка, вооруженная баллистическими ракетами
ПЛАРК — атомная подводная лодка, вооруженная крылатыми ракетами
РДП — работа дизеля под водой (дизельной АПЛ на перископной глубине)
РКП — работа компрессора под водой атомной подводной лодки для пополнения запасов воздуха высокого давления на перископной глубине
ТВЭЛ — тепловыделяющие элементы атомной установки
РЛС — радиолокационная станция
РТС — радиотехническая служба
СА — Советская Армия
СКР — сторожевой корабль
СФ — Северный флот
«СП» — станция «Северный полюс»
ТАС — торпедный автомат стрельбы
ТОФ — Тихоокеанский флот
ТР — транспорт
ТРПК СН — тяжелый ракетный подводный крейсер стратегического назначения
УКВ — ультракороткая радиосвязь
УЗПС — ультразвуковая подводная связь
ЦГБ — цистерна главного балласта
ЦИАМ — центральный институт авиационного машиностроения
ЦКБ — центральное конструкторское бюро
ЭОС — экспедиционное океанографическое судно

Список использованной литературы

1. Бич Э., Стил Д. И. и др. Вокруг света под водой. М., 1965. 516 с.
2. Буров В. Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. 600 с.
3. Быховский И. А. Атомные подводные лодки. Л., 1963. 232 с.
4. Главный штаб ВМФ — история и современность. 1696–1997. М., 1988.
5. Горшков С. Г. Во флотском строю. СПб., 1996. 408 с.
6. Горшков С. Г. Морская мощь государства. М., 1979. 416 с.
7. Гришанов В. М. Все океаны рядом. М., 1984. 256 с.
8. Доллежалъ Н. А. У истоков рукотворного мира. Записки конструктора. М., 1989. 256 с.
9. Дробленков В. Ф., Герасимов В. Н. Угроза из глубины (Состояние и перспективы развития атомных подводных лодок за рубежом). М., 1968. 308 с.
10. Егоров Г. М. Фарватерами флотской службы. Записки командующего флота. М., 1991. 428 с.
11. Елкин А. С. Айсберги над нами. М., 1970. 224 с.
12. Елкин А. С. Атомные уходят по тревоге. М., 1972. 288 с.
13. Зимонин В. П., Золотарев В. А., Козлов И. А., Шломин В. С. История флота государства Российского. В 2-х т. М., 1996. Т. 2. 774 с.
14. Из бездны вод. Летопись отечественного подводного флота в мемуарах подводников. М., Современник. 1990. 557 с.
15. Ильин В. Е., Колесников А. И. Подводные лодки России. Иллюстрированный справочник. М., 2001. 288 с.
16. Калверт Дж. Подо льдом к полюсу. М., 1962. 208 с.
17. Касатонов И. В. Флот выходит в океан. Повесть об адмирале флота В. А. Касатонове. СПб., 1995. 324 с.
18. Касатонов И. В. Флот вышел в океан. М., 1996. 560 с.
19. Касатонов И. В. Ходили мы походами. М., 1996. 159 с.
20. Корневский М. С. Курс — норд, идем подо льдами. Записки военного корреспондента, участника арктического плавания на подводной лодке к Северному полюсу. М., 1967. 160 с.
21. Костев Г. Г. Военно-Морской Флот страны. 1945–1995. Взлеты и падения. М., 1999. 622 с.
22. Красавкин В. К., Филоненко В. Н. Штаб Северного флота (1916–1998). Историко-документальный очерк. СПб., 1999. 460 с.
23. Лазарев К. М. Первые советские атомные подводные лодки и их военная приемка. СПб., 1986. 184 с.
24. Мальярчук Б. М., Сердюк Н. В. Офицер-подводник — профессия героическая. СПб., 1993. 88 с.
25. Михайловский А. П. Рабочая глубина. Записки подводника. СПб., 1996. 220 с.

26. Михайловский А. П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995. 334 с.
27. Михайловский А. П. Адмиралтейская игла. Записки адмирала. 1999. 324 с.
28. Мормуль Н. Атомные уникальные стратегические записки испытателя. Мурманск, 1997. 265 с.
29. Нарустаев А. А. Катастрофы в морских глубинах. Л., 1982. 104 с.
30. «Океан». Маневры Военно-Морского Флота СССР, проведенные в апреле–мае 1970 года. М., 1970. 208 с.
31. Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н. Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы. М., 1994. 414 с.
32. Никитин Е. А. Холодные глубины. СПб., 1988. 238 с.
33. Петров И. Н. Место службы — океан. М., 1982. 87 с.
34. Полмер Н. Атомные подводные лодки. М., 1965. 172 с.
35. Букань С. П. По следам подводных катастроф. М., 1992. 208 с.
36. Разумный И. А. Ракетоносный флот. М., 1987. 141 с.
37. Реданский В. Г. Всплыть в полынье! Мурманск, 1977. 176 с.
38. Родионов А. И. Ударная сила флота. М., 1977. 128 с.
39. Романов Д. А. Трагедия подводной лодки «Комсомолец». Аргументы конструктора. СПб., 1993. 192 с.
40. Савичев Г. А. Под водой вокруг Земли. М., 1967. 80 с.
41. Светов Г. И. Атомные подводные лодки. М., 1969. 179 с.
42. Северодвинск. Испытание на прочность. Очерки, воспоминания, исследования. Северодвинск, 1998. 478 с.
43. Северный флот. Мурманск, 1996. 400 с.
44. Сорокин А. И. Мы с атомных. М., 1972. 254 с.
45. Стил Дж. Морской дракон. На северо-запад подо льдом. Л., 1966. 172 с.
46. Суздалев Н. И. Подводные лодки против подводных лодок. М., 1968. 164 с.
47. Тайна гибели подлодки «Курск». Хроника трагедии и лжи. 12–24 августа 2000 г. М., 2000. 123 с.
48. Тимофеев Р. А. К Северному полюсу на первой атомной. СПб., 1995. 104 с.
49. Тихомиров В. В. Небо закрыто льдами. Документальная повесть о морях подводного атомохода, их плавании подо льдами Арктики к Северному полюсу. М., 1965. 112 с.
50. Из бездны вод. Летопись отечественного подводного флота в мемуарах подводников. / Сост. Н. А. Черкашин. М., 1990. 557 с.
51. Три века Российского флота. 1696–1996. В 3-х т. М., 1996. Т. 3. 440 с.
52. 300 лет Российскому флоту. Вестник Российской академии наук. Т. 66. № 11. 1996. С. 984–1042.
53. Усенко Н. В. В походах океанских. М., 1979. 144 с.
54. Усенко Н. В. На подводной орбите. Из походного дневника. М., 1977. 95 с.

55. *Усенко Н. В.* Океанские вахты. М., 1983. 207 с.
56. *Усенко Н. В.* Океанский максимум. М., 1980. 268 с.
57. *Усыскин А. К.* Военное кораблестроение и атомная энергия. М., 1996. 236 с.
58. *Хияйнен Л. П.* Развитие зарубежных подводных лодок и их тактики. М., 1988. С. 240.
59. «Холодная война»: потепление или прорыв?/Сб. сост. И. В. Касатонов. М., 1995. 128 с.
60. *Черкашин Н. А.* Пламя в отсеках. М., 1991. 126 с.
61. *Черкашин Н. А.* Повседневная жизнь российских подводников: В отсеках «холодной войны». М., 2000. 556 с.
62. *Чернавин В. Н.* Атомный подводный... Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов. М., 1997. 472 с.
63. Штаб Северного флота. Историко-документальный очерк (1916–1998). СПб., 1993. 460 с.

Содержание

О книге и ее авторах	3
Предисловие	6
Атомному флоту быть	12
Исторические предпосылки — 12. Перспектива океанского флота — 17.	
Атом — на службу подводникам — 21. Подводные ракетноносцы — флоту — 37.	
Крылья — ракетам атомоходов — 45. Новый металл — атомоходам — 56.	
Наука — флоту	61
Научные поиски и находки — 62. Здесь рождаются проекты — 75.	
ЦКБ МТ «Рубин» — 76. СПМБМ «Малахит» — 79. ЦКБ «Лазурит» — 84.	
Надежные стапеля атомоходов	87
Флагман корабелов — завод № 402 — 88. Дальневосточный завод № 199 — 99.	
«Красное Сормово», завод № 112 — 103. Адмиралтейские верфи — 106.	
Подготовка кадров	122
Подготовка командно-инженерных кадров — 126. Инженерные кадры — атомному флоту — 131. Академическая подготовка — 137. Школа профессионализма — 142.	
Первые мили в глубинах океана	157
Будни первопроходцев — 162. В южные широты — 167. К полярной вершине планеты — 195.	
Через океаны и моря	213
Подо льдом — на восток — 215. Впервые южным путем — 227. Курсом первопроходцев — 257. Переход с «телохранителем» — 262. Через три океана — на ТОФ — 269.	
На острие конфронтации	277
Ракетодром в глубине океана — 281. Противостояние в Арктике — 297.	
Групповое подледное плавание — 305. Охота за ПЛАРБ и АУГ — 329.	
Средиземноморская вахта атомных — 336. Атомоходы в Индийском океане — 345. Маневры «Океан» — 347. Высшая форма боевой службы — 349.	
Столкновения под водой — 359. В Баренцевом море — 360. У берегов Камчатки — 363. Трагедия в Баренцевом море — 368.	
Подводник — профессия героическая	376
Командир отвечает за все — 379. Братья-близнецы — командиры АПЛ — 381. Судьба командира — 387. Командир покидает корабль последним — 389. Ближайшие помощники командиров — 402. Железный Рюрик — 416.	
От лейтенанта до адмирала — 420. Верность клятве Гиппократа — 423.	
На рубеже веков 444	
Флот теряет свое могущество — 447. Проблемы утилизации — 451. Упреждая угрозу с моря — 456. Флот в условиях кризиса — 459. Чему учит история — 465. Флот в новом столетии — 469.	
Приложения	480

Научно-популярное издание

**Н. В. Усенко, П. Г. Котов,
В. Г. Реданский, В. К. Куличков**

**КАК СОЗДАВАЛСЯ
АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

Главный редактор *Н. Л. Волковский*. Редактор *Ю. Ф. Каторин*.
Технический редактор *И. В. Буздаева*. Корректор *М. В. Чебыкина*.
Компьютерная верстка *Н. С. Сидельниковой*.
Компьютерная графика *Ю. В. Поздняковой, Н. С. Сидельниковой*

ЛР ИД № 03073 от 23.10.2000 г.
Подписано в печать 02.06.2004. Формат 84×108 ¹/₃₂. Печать офсетная.
Гарнитура TimeRoman. Физ. печ. л. 17,0 + вкл 2,0.
Усл. печ. л. 28,56 + вкл. 3,36. Тираж 5000 экз. Зак. № .

ООО «Издательство «Полигон»,
194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 38/40.
Тел./факс: 542-91-12
E-mail: polygon@rol.ru