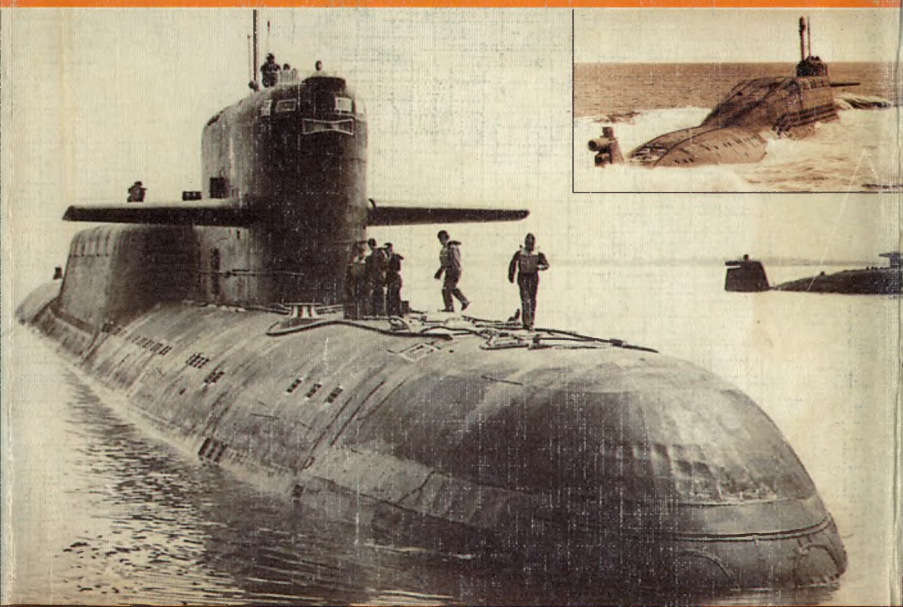


ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ПОДВОДНЫЙ ФРОНТ «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»



В.С. БОРИСОВ

В.Г. ЛЕБЕДЬКО

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ПОДВОДНЫЙ ФРОНТ «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»

В.С. БОРИСОВ

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

В.Г. ЛЕБЕДЬКО

**НА ВСЕХ ОКЕАНАХ
ПЛАНЕТЫ**

ИЗДАТЕЛЬСТВО **ast** МОСКВА 2002
TERRA FANTASTICA САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

УДК 355/359
ББК 63.3(2)6
П44

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А.А. Кудрявцева

Подписано в печать 14.01.2002. Формат 84×108¹/₃₂.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 25,20.
Тираж 7000 экз. Заказ № 3113.

Подводный фронт «холодной войны»: Сб. — М.: ООО «Изда-
П44 тельство АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2002. — 480 с.: ил., 32 л. ил. —
(Военно-историческая библиотека).

Содерж.: Первопроходцы / В.С. Борисов. На всех океанах
планеты / В.Г. Лебедько.

ISBN 5-17-011992-5 (ООО «Издательство АСТ»)
ISBN 5-7921-0053-5 (TF)

Вторая половина XX века прошла под знаком противостояния
сверхдержав. Оно шло на земле, на море и в космосе, но из всех фронтов
«холодной войны» подводный был самым «горячим»...

Сборник посвящен дальним океанским походам и боевой службе
кораблей отечественного флота. В нем приводится малонзвестная, а
зачастую и недоступная широкому читателю информация о секретных
походах и участии советских кораблей в локальных конфликтах. Авторы
сборника лично принимали в них участие, находясь на командных
должностях.

Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся исто-
рией отечественного флота.

УДК 355/359
ББК 63.3(2)6

© Текст. В. Борисов, 2002
© Текст. В. Лебедько, 2002
© Приложение. В. Гончаров, 2002
© ООО «Издательство АСТ», 2002
® TERRA FANTASTICA

Предисловие

Подводники «холодной войны»

Эта книга посвящена морякам-подводникам послевоенных лет. Тем, кто осваивал первые советские атомные подводные лодки и впервые вышел на них в океан. Людям, благодаря которым советский флот из прибрежного стал стратегическим океанским, обеспечив стране паритет с традиционными англосаксонскими «владыками моря».

Из всех фронтов «холодной войны» подводный был самым горячим. Советские подводные лодки, вооруженные ракетами с ядерными боеголовками, дамокловым мечом нависали над потенциальным противником — первоначально компенсируя слабость отечественной стратегической авиации, а затем превратившись в важную часть советской стратегической «триады». Но платой за наводимый на «потенциального противника» страх стало постоянное преследование со стороны американских противолодочных сил, порой выходящее за рамки норм международного права и становившееся смертельно опасной для наших моряков. Чужие подводные лодки стремились любой ценой не упустить каждую советскую субмарину, выходящую в океан, подозревая в ней ракетоносец. Столкновения между лодками были в этой обстановке неизбежны. Отечественные моряки на своих «глухих» атомных лодках первых серий в писк сквозь прослушивающееся гидрофонами

океане месяцами ощущали себя «на мушке» у американских противолодочных сил.

Отдадим должное этим героическим людям. Они мужественно несли боевую службу, честно выполняли свой воинский долг перед Отечеством. Океанские походы и пыле — дело непростое, но для русских моряков далеко не новое. Ведь флот России, не имеющей океанских баз, еще с начала XIX века поневоле вынужден был полагаться на крейсера-одиночки, бессопно скитающиеся по бескрайним океанским просторам.

Такие походы требовали и требуют от экипажей кораблей больших знаний, умений, выдержки, выносливости и смелости. Они закаляют сердце и душу моряка. Уходя в продолжительные океанские плавания, русский моряк знает, что в случае бедствия на корабле даже сегодня из-за большой удаленности районов действий от своих баз Родина не всегда сможет оказать своевременную помощь. Поэтому техническое состояние корабля должно быть безукоризненным, а подготовка экипажей, кораблей и командиров всех степеней и рангов должна проводиться очень качественно и тщательно, по такой методике, исключающей повторение ошибок предыдущих походов.

К великому сожалению, все эти вопросы в нашем Военно-Морском флоте не всегда удавалось решить успешно и на высоком уровне. Первые атомоходы строились в предельно сжатые сроки, новые конструктивные решения, не успев пройти отработку на опытных кораблях, внедрялись на серийные. Катастрофически не хватало учебно-тренировочных и ремонтных баз. В результате мы имели в море частые аварийные случаи и выход из строя материальной части, были и тяжелые аварии на кораблях, особенно на атомных подводных лодках, с гибелью моряков.

Авторы этой книги лично принимали участие в освоении советскими подводниками просторов океана, находясь на командных должностях. Капитан 1 ранга Владимир Степанович Борисов — ветеран подразделений особого риска, участник Великой Отечественной войны — принадлежит к подводникам-атомщикам первого поколения. Он был командиром атомной подводной лодки первого поколения, а затем начальником штаба 3-й дивизии атомных торпедных подводных лодок Северного флота. Ныне Владимир Степанович Почетный член Объединенного Совета ветеранов-подводников ВМФ, кандидат военно-морских наук, доцент Военно-морской Академии. Ему довелось принимать участие во многих океанских походах, в том числе и в кругосветном плавании на экспедицион-

ном судне «Полюс» в 1968–1969 годах, в должности первого заместителя начальника экспедиции особого назначения «Прилив-2». Контр-адмирал Владимир Георгиевич Лебедев — кандидат военных наук, профессор Академии военных наук, действительный член Русского географического общества. Он отслужил в Военно-морском флоте 43,5 года (из них 3,5 под водой), пройдя за это время расстояние, равное пяти длинам экватора. На протяжении своей службы командовал дизельной и атомной ракетными подводными лодками, был начальником штаба дивизии атомных подводных лодок. В завершение своей службы он стал старшим морским оперативным начальником на Черноморском флоте, Средиземноморской флотилии СССР, Румынском и Болгарском флотах и венгерской речной флотилии на реке Дунай.

Несмотря на то, что Россия по праву считается морской державой, о кругосветных плаваниях русских военных кораблей у нас известно не так уж много — и большая часть книг на эту тему выходила еще в 1950-х годах. Уместно отметить, что за период с 1803 по 1869 год (т. е. за 66 лет) в Российском флоте было проведено 29 кругосветных плаваний надводными кораблями, а после 1917 года (за 83 года) всего два. Но в то же время нельзя не помнить деятельность военных моряков ВМФ, особенно в послевоенный период (1945–1990 годы), т. е. в период «холодной войны», совершивших множество дальних океанских походов (плаваний) на подводных и надводных кораблях.

Увы, о дальних морских экспедициях советских кораблей до сих пор написано очень мало. А о первом кругосветном плавании ЭОС «Полюс» вообще не было опубликовано ни строчки. Более того, о подробностях этой экспедиции ее участникам запрещалось даже рассказывать, а отчеты похода долгое время находились под грифом «совершенно секретно». Только в последнее время они становятся достоянием широкой общественности.

Впервые появилась маленькая запись (почему-то с ошибочной датой) об этом кругосветном плавании в Военно-морском словаре, притом не в разделе «кругосветные плавания», а в биографии его руководителя Л. А. Владимирского. В частности в этом словаре сказано: «В 1969–1970 годах [адмирал Л. А. Владимирский] возглавлял кругосветную экспедицию на океанографическом судне „Полюс“». И это, пожалуй, все, что официально было опубликовано с разрешения руководства ВМФ для нашего читателя. Правда, в 1970 году в журнале

«Морской сборник» были изданы путевые заметки адмирала Л. А. Владимирского под названием «Вокруг света на „Полюсе“», но перед их опубликованием адмирал Л. А. Владимирский был предупрежден командованием ВМФ, чтобы там ничего не сообщалось о составе экспедиции, точнее — выполненных ею задачах, районах маневренного базирования и т. п. Это объяснялось тем, что экспедиция собирала материал для обеспечения операций атомных подводных лодок в удаленных районах океана.

Прошло более тридцати лет со времени проведения экспедиции особого назначения под руководством адмирала Л. А. Владимирского, и, на наш взгляд, пора, пока еще живы ее участники, приоткрыть занавес перед нашими людьми и рассказать им, с какой целью была создана эта экспедиция. Кроме того, в настоящей книге дается подробное описание Антарктической кругосветной экспедиции ВМФ, проведенной двумя исследовательскими океанографическими судами «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен», которые в 1982–1983 годах повторили подвиг русских шлюпов «Восток» и «Мирный», совершивших в XIX веке плавание вокруг Антарктиды.

Книга снабжена справочником по советским атомным подводным лодкам и их вооружению на всем протяжении истории советского флота.

В. С. Борисов

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Часть первая **ВПЕРВЫЕ ВОКРУГ СВЕТА**

ВВЕДЕНИЕ

История Российского флота — это история нашего народа в борьбе за свое Отечество. Почти во всех войнах Россия применяла свой военно-морской флот. Не зря нашу страну всегда называли великой морской державой. Во всех морских сражениях с вражескими флотами русские моряки проявляли мужество, отвагу и мастерство.

Еще в конце XVII века русское государство, имея обширную территорию и большое разнообразие природных богатств, в своем экономическом развитии заметно отставало от западноевропейских стран. Одной из основных причин этого была оторванность России от Балтийского и Черного морей, через которые проходили торговые пути многих государств мира. Молодой царь Петр I мечтал найти самую близкую дорогу к европейским странам. Его взоры остановились на Балтийском море. «Как хорошо было бы для России

мошей, — думал царь, — иметь на этом море гавань, куда могли бы приходиться иностранные корабли! Как близко оно и к Германии, и к Дании, и к Голландии, и к Англии!»¹

Петр I в 1696 году решил осуществить выход к Балтике; примерно в это же время он провозгласил: «Морским судам быть!» Началось строительство галер — деревянных гребных военных кораблей, вооруженных пушками. Петр Великий знал, что на Балтике предстоит вести борьбу с сильным морским противником — Швецией, которая владела почти всем побережьем Балтийского моря. Швеция в то время имела мощный военно-морской флот, в состав которого входило до 60 линейных кораблей и фрегатов.

К началу войны со Швецией Россия уже имела небольшой Балтийский флот из гребных кораблей. В 1703 году с созданием Петербурга началось строительство регулярного военно-морского флота, без которого невозможно было успешно вести боевые действия на море против Швеции. Одновременно на верфи в Лодейном поле было заложено 46 военных кораблей, а с 1705 года начали закладывать корабли на созданной в Петербурге Адмиралтейской верфи.

В 1709 году Петр I с топором в руках трудился на верфи. По его чертежам и под его же непосредственным руководством строились крупные боевые корабли. Авторитет русского государства возрастал вместе с победами на море².

¹ А. О. Ишимова. История России. СПб., 1993, с. 354.

² Необходимо отметить четыре периода наибольшего авторитета нашей страны: к концу жизни Петра I (а точнее, с 1714 по 1725 годы), во времена царствования Екатерины II (1762–1796 годы) и Александра I (1801–1825 годы), после победы в Великой Отечественной войне и с перевооружением армии и флота ракетно-ядерным оружием во второй половине XX века.

Война со Швецией, вошедшая в историю под названием Северной, началась в феврале 1700 года и продолжалась 21 год. Ее назвали Северной войной потому, что в ней участвовали не только Россия и Швеция, но и другие северные государства. Россия вступила в нее в августе 1700 года с задачей возвращения захваченных Швецией земель на берегах Невы и Финского залива.

Первый крупный успех Российского флота был достигнут 27 июля 1714 года. Галеры флота под командованием генерал-адмирала Апраксина атаковали корабельные силы шведской эскадры у полуострова Гангут, расположенного у входа в Финский залив. Император Петр I лично руководил в этом бою корабельными силами авангарда. Шведы оказали русским упорное сопротивление, но мужество и решительность русских моряков помогли им превзойти врага. Не выдержав абордажной схватки, шведы стали сдаваться в плен и спускать флаги на своих кораблях. В результате морского сражения, продолжавшегося около трех часов, противник потерял 361 человека из 941, а все оставшиеся в живых вместе с адмиралом Эреншельдом были доставлены в Санкт-Петербург. Русские в этом сражении потеряли 124 воина.

Затем отряд русских кораблей двинулся к Аландским островам, и без сопротивления со стороны шведов овладел ими.

Гангутская победа имела для России огромное военно-политическое значение. После победы над шведами князь Ф. Ю. Ромодановский, который стоял во главе управления страной в период отсутствия царя, поздравил Петра I с новым морским чином вице-адмирала. (Чин контр-адмирала Петр I получил за победу над шведами в Полтавской битве 1709 году, где он исполнял должность главнокомандующего.) В дальнейшем

Россия начала вести подготовку вторжения в Швецию. В этом Петр I видел единственный выход принудить шведов к миру.

Много славных побед над шведскими морскими силами было достигнуто Балтийским флотом. Поражение на море вынудило шведов подписать мирный договор на условиях, продиктованных русским правительством. Россия вышла из Северной войны сильной морской державой. Победа над Швецией стала возможной в результате грамотных совместных действий армии и флота. Не случайно Петр I в 1720 году сказал: «Всякий потентат (государство), который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет»¹.

После смерти Петра I военно-морской флот России стал терять свою боеспособность, и только после восшествия на престол в 1762 году Екатерины II флот стал вновь возрождаться. Центр военной активности к этому времени переместился на берега Черного моря. В XVIII веке Турция стремилась не допустить Россию к черноморским берегам. Политику Турции по отношению к русскому государству поддерживали многие европейские страны, и в октябре 1768 года она объявила России войну.

С началом войны правительство России приступило к созданию Азовской военной флотилии. Одновременно Екатерина II отправила в 1769 году эскадру оевых кораблей во главе с адмиралом Г. А. Спиридовым из Кронштадта в Средиземное море. С большим трудом русская эскадра в феврале 1770 года достигла южных берегов Греции и развернула боевые действия против турецкого флота в районе полуострова

¹ Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М., Восниздат, 1978, с. 30.

Моря. 10 апреля 1770 года после осады с суши и моря русские моряки овладели крепостью Наварин.

В мае 1770 года в Средиземное море прибыла еще одна русская эскадра во главе с графом А. Г. Орловым, одним из первых генералов Екатерины II. Перед этой эскадрой стояла задача осуществить поиск турецкого флота и уничтожить его. Великий подвиг совершили русские моряки в Чесменском сражении (Эгейское море). С обнаружением 24 июня 1770 года турецкого флота в составе 20 крупных кораблей и 50 малых судов в Хиосском проливе, вблизи турецкой крепости Чесма, русская эскадра (9 линейных кораблей, 3 фрегата и 5 вспомогательных судов) вступила в решительное сражение. Авангардом командовал адмирал Г. А. Спиридов, державший свой флаг на корабле «Святой Евстафий». Корабли авангарда, несмотря на мощный артиллерийский огонь с неприятельских кораблей, начали сближаться с турецкими судами. Головной корабль авангарда «Европа» первый сблизился вплотную с вражескими кораблями и открыл стрельбу из всех орудий. Затем подошел на дистанцию 50 метров и «Святой Евстафий» и тоже открыл огонь по кораблям противника. Но течением его навалило на турецкий флагманский корабль «Реал-Мустафа». Вскоре турецкий корабль загорелся, русские моряки устремились на его палубу, и завязался абордажный бой. В рукопашной схватке моряки продемонстрировали храбрость и героизм русского человека. Пламя перебросилось на «Святой Евстафий». Запылал и вскоре взорвался оба корабля. Г. А. Спиридов поднял свой флаг на «Трех святителях», третьем корабле авангарда.

Турецкая эскадра после поражения перешла в Чесменскую бухту под прикрытием крепости, где и была заблокирована русской эскадрой. Адмирал Спиридов,

оценив обстановку, решил уничтожить турецкие корабли артиллерийским огнем и поджогами при помощи брандеров.

Ночью начался обстрел противника, а брандеры устремились к самым крупным турецким кораблям. Часть неприятельских кораблей загорелась. Вскоре пожар охватил всю турецкую эскадру, и к утру 26 июня она просто перестала существовать. Всего было уничтожено 21 крупное и 50 малых парусных и гребных судов. Оставшиеся на плаву были захвачены. Потери противника в людях составил 11 000 матросов и офицеров. Русская эскадра потеряла всего 11 человек. Адмирал Г. А. Спиридов с гордостью донес правительству России об этой победе: «Честь Всероссийскому флоту! С 25 по 26 июня неприятельский военный флот атаковали, разбили, разломали, на небо пустили, потопили и в пепел обратили, а сами стали быть во всем Архипелаге¹ господствующими»².

Чесменская победа имела большое политическое и военное значение. Ее результаты существенно повлияли на последующий ход русско-турецкой войны. Турецкому командованию, лишившемуся флота, пришлось полностью отказаться от действий в Архипелаге. В мае 1772 года между Турцией и Россией было заключено перемирие. В 1774 году по Кючук-Кайнарджийскому миру Турция уступила России крепости Керчь, Бай-Кале и Кинбурн, а также территорию между Бугом и Днепром, а следовательно, Россия получила выход в Черное море.

Успешные действия русской эскадры в Архипелаге способствовали освобождению многих островов этого района от турецкого владычества. Жители этих ост-

¹ Греческом. — *Авт.*

² ЦГА ВМФ. Ф. 172, д. 1, л. 20-21.

ровов, чтобы оградить себя от новых происков турок, в январе 1771 года обратились к адмиралу Спиридову с просьбой принять их в подданство России. В обращении, подписанном старейшинами двадцати островов, говорилось: «Мы от искреннего сердца препоручаем себя во власть России под защиту и покровительство ее торжествующего оружия»¹.

В 1787 году Турция решила вернуть все, что она потеряла во время русско-турецкой войны 1768–1774 годов, и снова открыла военные действия против России. В свою очередь шведский король Густав III в июле 1788 года предъявил русскому правительству ультиматум: возвратить Швеции территории Финляндии и Карелии, а также разоружить Балтийский флот России. Екатерина II отвергла требования короля Швеции.

Нападение шведов на Россию поставило императрицу в очень затруднительное положение. Вести военные действия на два фронта русское государство в то время было не готово. План шведов предусматривал нанесение внезапного удара по Петербургу войсками, высаженными у Красной Горки. Чтобы обеспечить высадку десанта, шведский флот должен был уничтожить главные силы Балтийского флота. Однако этот план был сорван решительными действиями российских моряков. Благодаря успешным действиям эскадры под флагом адмирала С. К. Грейга у острова Гогланд, шведы были вынуждены отказаться от высадки войск на южный берег Финского залива. Шведские войска не достигли своих целей и на сухопутном фронте в Финляндии. Они отступили к своей границе. Русское командование использовало появившееся затишье в войне для подготовки к наступлению против шведов и для восстановления боеготовности корабельного флота.

¹ ЦГА ВМФ. Ф. 179, д. 154, л. 39.

Главным препятствием в осуществлении шведами удара по Петербургу явился Балтийский флот. Проведенное морское сражение у Красной Горки (23-24 мая 1789 года) окончательно сорвало планы противника. Шведское правительство, стремясь избежать разгрома, поспешило заключить мирный договор с Россией. 3 августа 1790 года был заключен Верельский мир. Россия получила возможность сосредоточить все усилия для завершения войны с Турцией. Во время русско-турецкой войны 1787–1791 годов с меньшим, чем у противника, числом боевых кораблей Черноморский флот под командованием вице-адмирала Ф. Ф. Ушакова нанес ряд сокрушительных ударов по турецкому флоту и одержал множество побед. Эти победы были одержаны в морских сражениях с турецкой эскадрой 3 июля 1788 года при Фидониси (остров в Черном море); 3 июля 1790 года при Керчи, где турки имели 54 корабля против 33; 28-29 августа 1790 года у острова Тендра, где русский флот насчитывал 37 кораблей, а турецкий имел 45, и при Калиакрии, где русская эскадра имела 16 линейных кораблей, 2 фрегата и 21 малое судно, а противник — 78 кораблей.

Новую славную страницу вписали в отечественную историю моряки Черноморского флота своими действиями в Средиземном море. Эскадра под командованием Ф. Ф. Ушакова была послана для совместных с Турцией действий против Франции. Основным объектом их действий стали захваченные французами в 1797 году Ионические острова — ключ к Адриатическому морю и побережью Балканского полуострова. Установив свое господство на море, эскадра приступила к освобождению островов от противника. Особенно мужественно и героически сражались русские моряки при штурме крепости Корфу, которую весь мир считал неприступной. Крепость была захвачена в 1797 го-

ду французами. 18 февраля 1799 года вице-адмирал Ф. Ф. Ушаков принял решение штурмовать крепость. Через два дня гарнизон Корфу в составе 3700 человек капитулировал. После этой крупной победы Ф. Ф. Ушаков был удостоен звания адмирала.

В первой половине XIX века при царствовании Александра I Российский флот также одержал ряд крупных побед. Боевая деятельность флота была связана с захватническими войнами наполеоновской Франции. В мае 1804 года произошел разрыв между Россией и Францией, французские войска устремились в глубь Балканского полуострова и приблизились к южным границам России. Для усиления сил флота в Средиземном море Александр I направил туда из состава Балтийского флота эскадру кораблей под командованием вице-адмирала Д. Н. Сенявина. В 1805 году Д. Н. Сенявин был назначен главнокомандующим флотом и армией в Средиземном море. Он должен был решать политические и военные вопросы, исходя из интересов Отечества. Чтобы не допустить продвижения французских войск в глубь Балкан, русские моряки овладели Бокка-да-Каттаро, важным стратегическим пунктом в центральной части Адриатического моря. Затем этот пункт был превращен в главную базу, и корабли эскадры начали вести борьбу на морских сообщениях противника. В дальнейшем русская эскадра овладела островом Корчула, ранее захваченным французами.

В 1806 году Турция объявила войну России. В марте следующего года русская эскадра в составе десяти линейных кораблей приступила к блокаде Дарданелл и овладела островом Тенедос. Блокада пролива создала значительные трудности для турецкого флота, который в составе четырнадцати крупных кораблей и свыше пятидесяти гребных судов начал предпринимать действия

по снятию блокады пролива. Русская эскадра вступила в бой с турками. В результате боевых действий 10-11 мая 1807 года были выведены из строя три крупных турецких корабля и часть малых судов. Потери в живой силе составили около двух тысяч человек. Русские потеряли 27 человек. Больших побед добилась русская эскадра и у полуострова Афон (Эгейское море) против турецкой эскадры, состоявшей из восемнадцати кораблей и судов. Д. Н. Сенявин решил нанести удар шестью линейными кораблями по трем флагманским кораблям противника с целью лишения турецкого флота управления. Остальные четыре русских корабля должны были действовать по указанию командующего. Вице-адмирал Сенявин был уверен в доблести своих матросов и офицеров. В приказе он писал: «Как по множеству непредвиденных случаев не возможно сделать на каждый положительных наставлений, я не распространяю оных, более надеясь, что каждый сын Отечества выполнит долг свой славным образом»¹.

Утром 19 июня 1807 года русская эскадра атаковала турецкие корабли. Шесть кораблей попарно сблизилась с флагманскими турецкими кораблями и нанесли по ним артиллерийский удар. Через несколько часов поврежденные корабли турецкой эскадры ушли в сторону Афона. За ними устремились и остальные турецкие суда, преследуемые русскими кораблями. К концу дня был захвачен поврежденный турецкий корабль «Селафаил». Турки, обеспокоенные тем, что русские могут захватить все поврежденные корабли, решили их сжечь. Всего в Афонском сражении противник потерял восемь крупных кораблей. Русские потерь не имели.

¹ Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М., Воениздат, 1978, с. 64.

После этой победы эскадра Д. Н. Сенявина стала господствовать в Эгейском море. Турция была вынуждена начать мирные переговоры с правительством России.

В дальнейшем русская эскадра под командованием контр-адмирала Л. П. Гейдена принимала самое активное участие в Наваринском сражении 8 октября 1827 года совместно с эскадрами Англии и Франции, которая сыграла основную роль в разгроме турецкого флота. Особенно мужественно и успешно дрался экипаж линейного корабля «Азов», который вел бой с пятью турецкими кораблями и потопил три из них. Затем «Азов» уничтожил еще восьмидесятипушечный флагманский фрегат под командованием Тахир-паши и принял участие в потоплении линейного корабля «Мухаррем-бей». Наваринское сражение закончилось полным разгромом турецко-египетского флота. Свыше шестидесяти судов были потоплены, шесть тысяч человек погибло. Впервые в истории Российского флота линейный корабль «Азов» за подвиг, совершенный экипажем в морском сражении, был удостоен высшего боевого отличия — кормового Георгиевского флага. Действия русских кораблей в Средиземном море показали, что отечественный флот был одним из самых боеспособных флотов мира.

Образцы бесстрашия, отваги и героизма проявили русские моряки в Синопском сражении с турецкой эскадрой (16 боевых кораблей) 18 ноября 1853 года во время Крымской войны (1853–1856 годы). Русская эскадра (8 парусных кораблей) под командованием адмирала П. С. Нахимова вступила в бой с превосходящими силами противника и одержала блестящую победу. Турецкая эскадра перестала существовать. На плаву остался лишь один вражеский корабль. Враг потерял 3200 человек, а русские 37.

Среди многочисленных пленных оказался и командующий турецким флотом.

Начиная с 1861 года Россия приступила к строительству паровых винтовых судов. На Балтийском флоте появились паровые корабли, способные совершать дальние океанские плавания. В 1863 году в Америке на Нью-Йоркском рейде впервые в истории бросили якоря корабли русской эскадры в составе трех фрегатов, двух корветов и одного клипера. Командовал эскадрой контр-адмирал С. С. Лесовский. В это же время другая эскадра под командованием контр-адмирала А. А. Попова прибыла в Сан-Франциско из Владивостока. Это произошло в разгар гражданской войны между северными и южными штатами Америки. Появление русских кораблей в американских водах укрепило позиции правительства Авраама Линкольна и явилось поддержкой демократическому Северу в борьбе против рабовладельческого Юга. «Русская эскадра не привезла нам ни оружия, ни боевых снарядов для подавления восстания: мы в них и не нуждаемся, — заявил мэр города Бостон, — но она принесла с собою нечто большее: чувство международного братства, свое нравственное содействие»¹. Русские корабли находились в Америке около девяти месяцев. Продолжительные плавания русских военных кораблей продемонстрировали всему миру высокие мореходные качества паровых судов и способность их осуществлять плавание в любые районы Мирового океана.

В данной книге впервые предпринята попытка не только показать несколько наиболее интересных, серьезных кругосветных плаваний военных кораблей Отечества, по возможности воссоздать впечатления

¹ Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М., 1978, с. 81.

их участников о море, странах и людях, но и обобщить приобретенный опыт в той степени, в какой это возможно в неспециальном труде.

1. ЗАРОЖДЕНИЕ КРУГОСВЕТНЫХ ПЛАВАНИЙ В РОССИИ

Как известно, впервые кругосветное плавание было совершено экспедицией испанских кораблей под командованием португальца Фернандо Магеллана. Группа из пяти кораблей (265 человек) вышла из гавани Санлукар-де-Баррамеда в сентябре 1519 года и, обогнув Южную Америку, прошла по проливу между материком и архипелагом Огненная Земля (впоследствии получившим название Магелланов пролив). В ноябре 1520 года с уцелевшими тремя кораблями Ф. Магеллан вышел в океан, названный им Тихим, и в марте 1521 года достиг Марианских островов, расположенных в западной части океана. Затем корабли перешли к Филиппинским островам. В схватке с местными жителями Ф. Магеллан был убит. Экспедиция завершила плавание только одним кораблем «Виктория», под командованием Х. С. Элькано, который прошел через Индийский и Атлантические океаны и прибыл в сентябре 1522 года в Испанию. В результате этой экспедиции впервые была доказана шарообразность Земли.

Север азиатского материка в течение многих веков оставался загадкой для европейцев. Впервые с этим районом в конце XVI века ознакомились русские промышленники и купцы, которые за одно столетие освоили Сибирь вплоть до Тихого океана. Примерно в это же время русские мореплаватели быстро продвигались на восток по Северному Ледовитому океану. Это объяснялось прежде всего тем, что Сибирь была богата пушным зверем, а побережье океана —

моржовой костью. Эти товары представляли в те времена большую ценность и были необходимы государству для торговли с другими странами.

Русские люди издавна славились как искусные и смелые мореплаватели. Еще в IX—X веках россияне стали продвигаться на северо-восток Евразии. Стремление уйти от боярского гнета, междоусобных войн и нищеты побуждало их идти в районы, богатые рыбой, тюленями и моржами. По следам первооткрывателей новых земель отправлялись в дальние моря сотни смельчаков. Во время промыслов морского зверя они приобретали навыки ледового плавания.

В XVIII веке русские мореплаватели начали изучение и освоение Дальнего Востока, в том числе и северной части Тихого океана. Открытие земель в северо-западной части Северной Америки и присоединение их к России стало предметом заботы русского правительства.

В 1711 году Данила Анцыферов вместе с Иваном Козыревским перебрался с Камчатки на северные Курильские острова. Через два года на Камчатку было совершено несколько переходов по суше. Петр I обещал большую награду за открытие морского пути к Камчатке. Только в 1716 году Кузьма Соколов и Никифор Треска на построенной в Охотске лодье совершили два плавания к Камчатке, перезимовали на ней и вернулись в Охотск.

Витус Йонассен Беринг и Алексей Ильич Чириков, принимавшие участие во Второй Камчатской экспедиции (1733–1743 годы) на двух ботах, «Св. Петр» и «Св. Павел», заложили в 1740 году порт в Авачинской губе (Камчатка), названный в честь кораблей Петропавловским (ныне порт имеет название Петропавловск-Камчатский). Экспедиция Беринга — Чирикова открыла в 1741 году северо-западные берега

Америки, залив Аляска, Алеутские и Командорские острова. Кроме этого, участники экспедиции привезли с собою много мехов бобров и песцов. Эти открытия повлияли на политические и экономические мероприятия России.

Начало освоения русскими берегов Америки было положено предприимчивым промышленником и исследователем (бывшим крестьянином) Емельяном Басовым. Услышав о богатых пушных промыслах на островах Алеутской гряды, Е. Басов организовал артель и после зимовки на одном из островов (1743–1744 годы) вернулся на Камчатку со шкурками (1200 морских бобров и 4000 песцов). Вслед за ним устремились на Алеутские острова и другие деловые люди. В середине XVIII века предприимчивый сибирский купец Григорий Иванович Шелехов основал русские поселения на Алеутских островах и на острове Кадьяк (в заливе Аляска), который в дальнейшем стал одним из центров Русской Америки, а также на острове Афогнак, расположенном вблизи берегов Аляски. С возникновением Русской Америки — русских поселений на Алеутских островах, островах залива Аляска и на побережье Северной Америки, простиравшихся на юг вплоть до штата Калифорния — наступила эпоха знаменитых русских кругосветных путешествий.

На базе появившихся небольших промысловых компаний в 1799 году была организована Российско-Американская компания¹. Компания занималась, в основном, промыслом морского и пушного зверя у северо-западных берегов Америки и вывозом с Аляски пушнины, китового уса, моржового клыка и т. п.

¹ Российско-Американская компания была утверждена царским правительством на базе частных торговых компаний. Она была создана для освоения северо-западной Америки и для русской торговли и промыслов на Дальнем Востоке.

Одновременно она снабжала русские поселения продовольствием и товарами первой необходимости. С расширением хозяйств в Русской Америке экономическая жизнь усложнялась и стала сказываться оторванность их от России.

Продукты и товары на Аляску доставлялись сухопутными путями через Сибирь в течение двух и более лет. Отсутствие дорог, наличие труднопроходимых горных массивов и большое количество рек создавали огромные трудности в снабжении, вызывали большие потери и порчу перевозимых грузов, а это в свою очередь значительно повышало их стоимость. Плохо обстояло дело и с доставкой грузов морскими путями. Во время переходов морями гибли суда с ценными товарами. Переходы по морям суда осуществляли медленно, терпели бедствия главным образом из-за малой их мореходности, недостатков знаний и опыта судовых команд. Для более эффективного снабжения русских поселений в Америке требовалось организовать доставку грузов в Тихий океан на военных кораблях через Атлантический и Индийский океаны. Одновременно обнаружилась необходимость иметь крупные мореходные корабли. Только после их создания можно было планировать кругосветные плавания и осуществлять доставку грузов в Русскую Америку. В начале XVIII века демократически настроенная часть офицерского состава флота стремилась сделать все возможное для пользы России. Они искали, в частности, возможность участвовать в научных экспедициях и кругосветных плаваниях. В это же время русские поселения в Северной Америке остро нуждались в продовольствии и оружии. Эти поселения были беззащитными, а богатейшие пушные промыслы возбуждали зависть многих государств, которые стремились выжить русских с Аляски и Але-

утских островов. О необходимости защиты русских поселений на Дальнем Востоке твердил и знаменитый мореплаватель Г. И. Невельской. В частности, он писал, что «иностранцы грабили не только наши побережья, но заходили и в самый Петропавловск, уничтожали караул и разбирали на дрова батареи, по бережьям жгли леса, грабили жителей и били в бухтах детенышей китов, истребляя таким образом этих животных в наших морях»¹.

Защита русских владений на Дальнем Востоке, укрепление границ в бассейне Тихого океана и расширение торговых связей с Китаем и Японией вызвали необходимость организации дальних океанских плаваний. Дальние походы — это традиция российского флота, позволяющая воспитывать отличных моряков, познавать Мировой океан и заморские страны.

Идея плавания вокруг мыса Горн (Южная Америка) в Тихий океан принадлежала адмиралу Н. Ф. Головину, который еще в 1732 году предложил русскому правительству ее осуществить. Но это предложение не было принято. Да и в дальнейшем отвергались многие проекты плаваний русских судов из Балтийского моря на Дальний Восток.

Во второй половине XVIII века предпринимались новые попытки отправить экспедицию из военных кораблей морем на Камчатку и Аляску. Так, в 1780-х годах Г. И. Шелехов предложил: «Для снабжения русских поселений на Алеутских островах посылать корабли кругом света, начав сие путешествие от города Архангельска или Санкт-Петербурга»².

¹ Г. И. Невельской. Подвиги русских морских офицеров на Крайнем Востоке России. 1849–1855 годы. Географгиз, 1947, с. 58.

² А. А. Иностранцев. Геологические исследования на севере России в 1869–1870 годах. Т. III. с. 116. 1872.

По этому предложению была подготовлена экспедиция под руководством капитана 1 ранга Г. И. Муловского, но из-за начавшейся войны с Турцией, а затем и со Швецией она не состоялась. Только в XIX веке появилась реальная возможность совершать плавания военными кораблями в Тихий океан. В 1800 году лейтенант И. Ф. Крузенштерн, начинавший службу под начальством Григория Ивановича Муловского, подал в Адмиралтейств-коллегию записку с предложением осуществить экспедицию военных кораблей с грузами, необходимыми для Русской Америки, из Балтийского моря вокруг Южной Америки в Тихий океан. А после принятия от русских поселений взамен грузов пушнины, продать ее в Китае, затем возвращаться в Балтийское море через Индийский океан (вокруг Африки). На это предложение ответа не последовало. Фактически это было первое предложение осуществить кругосветное плавание русскими военными кораблями.

В начале 1802 года Иван Федорович Крузенштерн подал вторую записку, в которой дополнительно доказывал крайнюю необходимость дальних и кругосветных плаваний для морского воспитания офицеров и экипажей кораблей Военно-морского флота. Морской министр Н. С. Мордвинов и министр коммерции Н. П. Румянцев поддержали предложение Крузенштерна и дали высокую оценку прогрессивному начинанию офицера флота. 7 августа 1802 года капитан-лейтенант Крузенштерн был утвержден начальником экспедиции. Было решено послать в экспедицию два корабля. Командиром второго корабля назначили капитан-лейтенанта Ю. Ф. Лисянского. «Я избрал капитан-лейтенанта Лисянского, отличного морского офицера, служившего со мною вместе во время последней войны в английском флоте и уже бывшего в Америке и Ост-Индии, — пишет в своей книге

И. Ф. Крузенштерн, — почему я имел случай узнать его. Путешествие наше должно было быть продолжительным, и для благополучного окончания оно требовалось общей ревности, всегдашнего единодушия, честных и беспристрастных поступков. Таковые причины налагали на меня обязанность начальником другого корабля предложить человека беспристрастного, послушного, усердного к общей пользе».

Большую часть средств на снаряжение экспедиции выделяло правление Российско-Американской компании. Поспешность в подготовке экспедиции явилась основной причиной приобретения судов за границей, для чего К. Ф. Лисянский с группой специалистов был послан в Англию. Были куплены два старых, но с крепким корпусом трехмачтовых шлюпа, «Леандр» и «Темза», получившие в дальнейшем новые имена «Надежда» и «Нева». На эти корабли были отобраны добровольцы из военных моряков, и они подняли флаги флота.

2. ПЕРВОЕ КРУГОСВЕТНОЕ ПЛАВАНИЕ РУССКИХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ

26 июля 1803 года (по старому стилю) жители Кронштадта стали свидетелями очень важного исторического события: впервые Россия отправляла экспедицию в кругосветное плавание. Два корабля: «Надежда» (71 человек) и «Нева» (53 человека) покинули Кронштадский рейд и направились в южную часть Балтийского моря. В экспедиции участвовали астроном Горнер, естествоиспытатель Г. И. Лангсдорф (впоследствии Г. И. Лангсдорф стал академиком) и доктор медицины Лабанд. Необходимо заметить, что среди офицеров этой экспедиции были и прославленные в дальнейшем мореплаватели

Ф. Ф. Беллинсгаузен и О. Е. Коцебу. Кроме того, на шлюпе «Надежда» направлялась в Японию дипломатическая миссия во главе с одним из директоров Российско-Американской компании — Н. П. Резановым. 10 июля 1803 года Н. П. Резанов был назначен российским послом в Японии.

Преодолев первый очень сильный шторм, корабли зашли вначале в датский порт Копенгаген, а затем в английский порт Фалмут. После посещения порта Тенерифе (Канарские острова) они взяли курс в южную часть Атлантического океана.

26 ноября 1803 года «Надежда» и «Нева» впервые в истории Российского флота пересекли экватор. В честь этого события корабли отсалютовали своими пушками Военно-морскому флоту, затем был устроен большой праздник Нептуна, ставший впоследствии замечательной традицией русских моряков. Роль морского владыки Нептуна играл матрос Павел Курганов, который приветствовал россиян с первым прибытием в южное полушарие Земли (в южное нептуновское владение) — после чего всех облили соленой водой.

У Бразильского острова Санта-Катарина пришлось на полтора месяца задержаться, так как на «Неве» не выдержали две мачты. От сильных продолжительных штормов фок- и грот-мачты дали трещины, и их нужно было заменить. Командир шлюпа «Нева» капитан-лейтенант Лисянский принял решение изготовить новые, для чего срубили два больших дерева на острове и своими силами изготовили из них новые мачты, которые и установили на корабле. Известный мореплаватель В. М. Головнин, оценивая впоследствии корабли первой русской кругосветной экспедиции, писал: «В самом начале путешествия нашлось, что у одного из них две мачты были гнилыми, а в другом у мыса Горн сделалась течь... между тем как после два русских военных

шлюпа, „Диана“ и „Камчатка“, строенные в Петербурге русскими... совершили подобное путешествие и до конца не текли и не было в них ни одного гнилого дерева...»¹ Во время стоянки в бразильском порту были также заменены части такелажа корабля. После этого русские моряки продолжили плавание. В начале марта 1804 года, обогнув мыс Горн, корабли вышли на просторы Тихого океана.

В приказе по экспедиции И. Ф. Крузенштерн писал: «Я уверен, что мы оставим народы океана сего, не оставив по себе дурного имени». Гуманное отношение к жителям островов океана стало традицией для русских моряков во всех последующих экспедициях. Вскоре во время сильного шторма и тумана корабли разошлись. Начальник экспедиции на такой случай заранее предусмотрел места встречи: первое — у острова Пасхи, второе — у Маркизских островов. Но И. Ф. Крузенштерн повел «Надежду» прямо к Маркизским островам. С прибытием к этим островам корабль встал на якорь у острова Нуку-Хива. После потери «Надежды» Ю. Ф. Лисянский в течение всего дня стремился отыскать спутника, но предпринятые усилия были тщетны. Тогда он направил шлюп «Нева» к острову Пасхи, где она пробыла пять суток. В течение этого времени русские моряки осматривали и изучали остров. Местами были видны аллеи банановых деревьев и заросли кустарников, за которыми находились жилища. Обойдя остров, они увидели огромные каменные статуи, стоящие в основном группами. С корабля были видны и местные жители. Люди бежали по берегу вслед за движением корабля.

¹ В. М. Головин. Записки о состоянии Российско-Американской компании в 1818 году. Приложение к «Морскому сборнику», 1861, № I, с. 94.

Для того, чтобы оставить на острове память о своем пребывании на случай прихода к этому месту «Надежды», Ю. Ф. Лисянский послал к берегу шлюпку под командованием лейтенанта Повалишина. Ему было приказано осмотреть залив Кука (в честь английского мореплавателя), замерить глубины и раздать жителям сувениры. В результате исследований была составлена карта острова, уточнены его координаты и исправлены ошибки, допущенные Джеймсом Куком. О жителях этого острова мореплаватели писали много баснословного. Например, голландский мореплаватель Роггевейн, вернувшись в Европу из дальнего океанского плавания в XVIII веке, писал, что жители на острове Пасхи достигают двенадцати футов (свыше 3,5 м) и в два раза толще обыкновенных людей.

По описанию Ю. Ф. Лисянского, островитяне лицом и цветом тела походят на южных европейцев, загорелых от солнечного зноя. Что касается гигантских каменных статуй, стоящих на берегу, то они высечены из камня и представляют из себя очень грубое изображение человеческой головы. Предположительно, они служат вместо каких-то памятников. Современные жители острова не имеют никакого представления об этих памятниках. В наше время академик Л. С. Берг, пользуясь материалами новейших исследований, писал: «Доказано, что монументальные статуи были сооружены полинезийцами, заселявшими острова в XI—XII веках». Первое же подробное описание статуй сделал немецкий поэт и натуралист А. Шамиссо, который рассказывает, что размеры их по высоте — от шести до двадцати трех метров. У некоторых статуй только нос достигает семиметровой длины. Их высекали местные жители из цельного камня, взятого на склоне вулкана Рано-Рараку, а затем на каменных катках доставляли к берегу острова, где устанавливали на каменных плат-

формах, достигающих трех метров высоты и 175 метров длины. Эти монументы представляют грубое изображение человеческого бюста. Головы их обычно увенчаны высокими цилиндрическими камнями из красного вулканического туфа. По-видимому, статуи представляли собой могильные памятники, так как внутри каменных платформ, на которых они стоят, находились склепы с человеческими костями.

21 апреля 1804 года «Нева» начала движение к Маркизским островам для встречи с «Надеждой». После семинедельной разлуки корабли встретились.

Маркизские острова состоят из двух групп. Первая группа островов расположена к югу от экватора, а от них к северу находится вторая. Наибольшим островом из них является Нуку-Хива, который имеет размеры по окружности около 110 км. К этому острову 7 мая 1804 года подошла «Надежда». Не успел шлюп встать на якорь в гавани Анны-Марии, как от берега к нему устремились с большим шумом местные жители. Некоторые женщины плыли с детьми на плечах, а часть людей — с большими палками, к которым были прикреплены какие-то предметы. Несколько часов они без отдыха плавали вокруг «Надежды». Моряки принимали от них кокосовые орехи, а взамен давали семена европейских растений, живых кур и сувениры. Наиболее смелые островитяне даже побывали на корабле.

К большому удивлению русских моряков, среди жителей острова оказались два европейца: англичанин Робертс, высаженный на остров семь лет назад с английского купеческого судна за нежелание присоединиться к взбунтовавшийся матросам, и француз Ле-Кабри, добровольно покинувший свой корабль около десяти лет назад. Оба они сжились с местным населением и по внешнему виду почти ничем не отличались

от коренных жителей. Оба были женаты (француз имел даже двух жен).

Местные жители к русским морякам никакой враждебности не проявляли, и со стороны русских людей отношение к ним было таким же дружеским. За время пребывания у Маркизских островов моряки собрали богатый научный материал. Помимо этого, они приобрели большую коллекцию оружия и предметов домашнего обихода аборигенов. По полученным материалам было сделано подробное описание острова Нуку-Хива. Ученый Лангсдорф, характеризуя физический облик жителей острова, писал, что островитяне ростом, красотой и правильностью черт лица превосходят жителей других островов Тихого океана. Мужчины имели высокий рост и атлетическое телосложение. Среди них совершенно отсутствовали уроды. Женщины были в основном невысокого роста, но отличались стройностью, пропорциональным сложением и правильными чертами лица. Цвет кожи в большинстве своем имели оливково-желтый. Глаза большие, черные, слегка навывкате. Женщины носили длинные волосы, а мужчины на середине головы выбривали широкую полосу. Одежда островитян состояла из одного только узкого пояса, а их тела и лица были сплошь татуированы.

В середине мая русские корабли ушли из гавани и направились к Сандвичевым (Гавайским) островам. На Гавайских островах «Надежда» пополнила свои запасы очень скудным количеством провизии и двинулась к Камчатке. Ей надо было спешить, чтобы быстрее добраться до Японии и выполнить важную задачу — высадить дипломатическую миссию. Корабли русской экспедиции снова надолго расстались. Следующая встреча состоялась только через полтора года.

Во время перехода на Камчатку экипаж «Надежды» питался плохо: солониной и изъеденными жучками сухарями.

Командир «Невы», наоборот, никуда не спешил. Он сумел пополнить запасы корабля добротными продуктами. Одновременно члены экспедиции изучали острова и местных жителей. По описанию Ю. Ф. Лисянского, жители острова Гавайи (самый крупный остров) — среднего роста, имели светло-каштановый цвет кожи и черные прямые коротко подстриженные волосы. Почти все они татуированы разнообразными фигурами и изображениями ящериц, козлов и других животных. Их одежда представляла смесь национальной и европейской. Командир «Невы» с некоторыми офицерами осмотрел селение, где был убит Джеймс Кук. На деревьях еще можно было обнаружить следы английских пуль, от которых, как рассказывали гавайцы, погибло много местных жителей.

Острова в то время принадлежали двум владельцам (королям). Король Томи-Оми успел захватить почти все острова, за исключением одного — острова Кауьи или, как его еще называли, Атувай или Отувай, который принадлежал королю Томари. Однажды на «Неву» прибыл Томари. Он разговаривал на английском языке и просил Лисянского защитить его от короля Томи-Оми. Томари был даже согласен вступить со своим островом в подданство России¹.

¹ В 1815 году правитель Российско-Американской компании Баранов (главный правитель русской колонии на Аляске) предпринял некоторые шаги к закреплению Гавайских островов за Россией. 21 мая 1816 года король Томари принял русское подданство и передал в распоряжение Компании территорию, на которой проживало около четырехсот семейств местных жителей. На острове Кауьи были заложены три крепости — Александровская, Елизаветская и Барклай, — над которыми развевались российские флаги. Но через год, вследствие экспансии американцев, русские владения на Гавайских островах были оставлены.

20 июля 1804 года «Нева» направилась к острову Кадьяк, расположенному у северо-западного побережья Америки. Через три недели корабль вошел в базу Российско-Американской компании — селение Св. Павла. На причале собралось много русских людей, которые громко кричали «Ура», приветствуя балтийских моряков.

Более года «Нева» находилась у берегов Аляски. Только в сентябре 1805 года, погрузив меха с русских промыслов и пополнив свои запасы, она начала движение к берегам южного Китая. Имеющиеся документы и материалы дают возможность оценить широкомасштабную деятельность промышленников в русских поселениях на Аляске. Пожалуй, будет достаточно очень кратко отметить, что они внедрили передовую культуру среди местного населения, ликвидировали рабство и положили конец бесконечным войнам между различными местными племенами. О дружеском отношении русских промышленников к местным жителям свидетельствуют частые браки, заключавшиеся между русскими и алеутками (эскимосками). Только в 1830 году на территории Русской Америки насчитывалось около тысячи человек, родившихся от смешанных браков.

До середины октября плавание «Невы» проходило вполне спокойно. 15 октября в 10 часов вечера корабль сильно вздрогнул. Оказалось, что он сел на мель на середине коралловой банки, над которой возвышалась гряда камней. Были выброшены за борт многие грузы. «Нева» стала легче и сумела сняться с мели. На следующий день утром налетевший шквал снова бросил корабль на мель. Сняться с него удалось только к вечеру. Тяжелые испытания и переживания команды шлюпа увенчались открытием нового кораллового острова. Это была хорошая награда мужественным морякам за спасение своего корабля.

Три месяца продолжался переход «Невы» от Аляски до места встречи с «Надеждой» в китайском порту Кантоне. Не все благополучно было и у экипажа «Надежды». Во время перехода от Гавайских островов на Камчатку произошел серьезный конфликт между Крузенштерном и Резановым. Дело было в том, что с самого начала плавания начальник экспедиции был поставлен в двусмысленное положение. Несмотря на то, что корабли экспедиции принадлежали Российско-Американской компании, следовательно, как будто бы являлись торговыми судами, они в то же время имели военную команду, вооружение и шли под военно-морским флагом. Вероятнее всего, в связи с этим вопросы административного подчинения были чрезвычайно усложнены. В инструкции, данной Российско-Американской компанией дипломатическому посланнику и полномочному министру Н. П. Резанову, было предписано, что «...сии судна („Надежда“ и „Нева“) с офицерами и служителями, в службе Компании находящиеся, поручаются начальству Вашему». Согласно этому документу Резанов назначался «полным хозяйским лицом» не только во время вояжа, но и после завершения плавания, в Русской Америке¹.

С другой стороны, эта же Компания выдала инструкцию И. Ф. Крузенштерну, в которой было сказано, что «предоставляя полному распоряжению Вашему управление во время вояжа судами и экипажем и сбережение оногo, как частию, единственно искусству, знанию и опытности Вашей принадлежащего. Ныне дополняем сие тем только, что все торговые обороты, наблюдение для сего предмета приличных

¹ К. Воспский. Русское посольство в Японию в начале XIX века. «Русская старина». 1895, июль, с. 127.

выгодам Компании мест и все интересы ея, ему (Н. П. Резанову), яко хозяйствующему лицу, в полной мере вверены, то Правление и ожидает от Вас и всех офицеров, что и Вы по усердию Вашему на пользу Компании, столь тесно с пользою Отечества сопряженную, советами во всем том, что к выгоде и интересам ея за благопризнанию будет»¹.

Как известно, по морскому ведомству И. Ф. Крузенштерн числился начальником всей экспедиции. Такие неопределенные указания не могли не повлечь за собою недоразумений, выразившихся в столкновении между Н. П. Резановым и И. Ф. Крузенштерном. Кроме этого, Резанов сообщил губернатору Камчатки генералу Кошелеву, что на корабле произошел бунт. На самом деле во время плавания возникли сложные отношения между Резановым и командным составом «Надежды». Резанов даже отстранил Крузенштерна от командования кораблем и предлагал всем офицерам экспедиции по очереди взять на себя командование для продолжения плавания в Японию. Но никто из офицеров на это не пошел. Записи из дневников офицеров «Надежды» и опубликованных материалов повествуют, что в Петропавловске Резанов грозил офицерам корабля этапом отправить их на родину и пытался организовать суд над Крузенштерном, как организатором бунта². Губернатору Камчатки с большим трудом удалось примирить враждующие стороны и тем самым спасти экспедицию от распада. Положительные отзывы о личности И. Ф. Крузенштерна всех участников экспедиции, а также многие факты, рассказанные ими, свидетельствуют, что в этих конфликтах виновником являлся лично сам Н. П. Резанов.

¹ Там же, с. 204.

² А. С. Сгибнев. Сборник «Древняя и новая Россия» № 4, 1877, т. I.

Высказывания участников плавания полностью соответствуют характеристике личности русского посланника Н. П. Резанова, данной ему знаменитым мореплавателем В. М. Головниным: «Он был человек скорый, горячий, затейливый писака, говорун, имевший голову более способную созидать воздушные замки, чем обдумывать и исполнять основательные предначертания, и вовсе не имевший ни терпения, ни способности достигать великих и отдаленных видов; впоследствии мы увидим, что он наделал Компании множество вреда и сам разрушил планы, которые были им же изобретены. Человек тщеславный, невежественный в морском деле, не имеющий понятия о служебных отношениях во флоте и о важном значении командира в море, Резанов пытался разыгрывать роль начальника экспедиции, дискредитируя Крузенштерна и офицеров, и вызвал этим законное и справедливое их возмущение»¹.

После выгрузки товаров «Надежда» встала на ремонт. Через полтора месяца корабль был готов следовать в Японию. Пополнив запасы большим количеством рыбы, мяса, взяв на корабль шесть живых быков, «Надежда» вышла из Петропавловска и пошла в Японию. Переход был спокойным, а вот у восточных берегов Японии моряков встретил мощный тайфун. «Надобно иметь дар стихотворца, чтобы живо описать ярость оного», — писал в своем дневнике Крузенштерн и там же с любовью отзывался о бесстрашии своих матросов и офицеров.

8 октября 1804 года «Надежда» встала на якорь в японском порту Нагасаки. В течение полугода русские посланники не могли добиться в переговорах никаких

¹ В. В. Невский. Первое путешествие россиян вокруг света. Л., 1951, с. 154.

положительных результатов. Миссия Резанова не была даже принята властями, которые придерживались своего закона, запрещавшего иностранцам посещать страну Восходящего Солнца. Но в то же время было установлено, что японские жители проявляли симпатии к русским морякам и в день выхода из порта дружелюбно провожали их на сотнях лодок.

Следуя обратно на Камчатку, И. Ф. Крузенштерн повел корабль местами, неизвестными еще европейцам, а именно — вдоль западных берегов Японии. Впервые было сделано описание Цусимских островов и пролива, отделяющего их от японской земли (впоследствии этот проход был назван именем Крузенштерна). «Надежда» делала попытку обнаружить проход между островом Сахалин и материком, но из-за особой сложности навигационных условий попытка осталась безуспешной. Только через сорок пять лет Г. И. Невельской во время плавания на транспорте «Байкал», исследуя устье Амура, установил, что Сахалин является островом.

При проходе Курильских островов корабль едва не погиб. Он с большим трудом прошел по неизвестному проливу (ныне этот пролив носит имя Крузенштерна).

С прибытием на Камчатку с корабля ушел Н. П. Резанов. На другом судне он отправился в Русскую Америку. Не совсем удачно сложилась его жизнь, равно как и романтическая история помолвки с дочерью испанского губернатора Хосе Аргуэльо — Кончитой. В начале 1807 года Резанов выехал в Россию. Но, как позже стало известно, не добравшись до Петербурга, он скоропостижно скончался в Красноярске. Ему в то время было всего 43 года.

«Надежда», приняв на борт меха и продукты, вышла из Петропавловска и легла на курс к месту встречи с «Невой». Встреча состоялась 4 декабря 1805 го-

да. Команда «Невы» с радостью встречала своих земляков. В Кантоне, продав меха за 200 тысяч рублей золотом (лучшие шкурки бобров и чернобурых лисиц были оставлены на кораблях для доставки их на Родину) и погрузив купленный китайский товар (чай, шелка, фарфор и др.) на сумму 150 тысяч рублей, корабли направились через Южно-Китайское море и Зондский пролив в Индийский океан.

15 апреля 1806 года корабли «Надежда» и «Нева» пересекли меридиан Российской столицы Петербурга, а следовательно, участники экспедиции завершили обход земного шара. У мыса Доброй Надежды в густом тумане корабли потеряли друг друга и в дальнейшем следовали в Кронштадт самостоятельно.

С приходом на остров Св. Елены И. Ф. Крузенштерн узнал о войне России с Францией и, опасаясь встречи с вражескими кораблями, решил следовать в Северное море вокруг Британских островов. Через три года и двадцать дней со дня отплытия, 19 августа 1806 года, «Надежда» прибыла в Кронштадт, где уже две недели ее поджидала команда «Невы».

Ю. Ф. Лисянский после расхождения с «Надеждой», тщательно проверив запасы воды и продовольствия, решился на безостановочный переход до Англии. На подходе к Азорским островам он узнал о войне с Францией и решил зайти в английский порт Портсмут (на побережье пролива Ла-Манш). Путь от Кантона до Портсмута «Нева» прошла за 140 дней, преодолев 13 923 мили. Жители порта восторженно встретили русских моряков, впервые совершивших кругосветное плавание. Через две недели «Нева» покинула Англию и устремилась к родным берегам.

Плавание И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского было признано географическим и научным подвигом.

В их честь была изготовлена медаль с надписью: «За путешествие кругом света 1803–1806 гг.». Это кругосветное плавание принесло славу Российскому флоту. Результаты экспедиции были обобщены в обширных трудах Крузенштерна и Лисянского. Фактически плавания «Надежды» и «Невы» являлись отдельными кругосветными плаваниями. Из 1095 суток только 375 корабли шли вместе. Безусловно, как мореплаватели Иван Федорович Крузенштерн и Юрий Федорович Лисянский в равной степени были достойны славы первопроходцев.

«Жители Петербурга с огромным восторгом встретили моряков экспедиции. Они толпами заходили в дом, занимаемый Российско-Американской компанией на Гороховой улице, где демонстрировались привезенные китайские товары и предметы жителей островов Тихого океана»¹.

Все участники кругосветного плавания были награждены медалями, денежными премиями, а офицеры, кроме этого, повышением чина. Матросов «Надежды» и «Невы» освободили от дальнейшей службы (в то время срок службы составлял 25 лет).

Царь Александр I принял Крузенштерна в своей летней резиденции на Каменном острове столицы и распорядился издать описание путешествия за казенный счет. сентябре 1806 года И. Ф. Крузенштерн был избран почетным членом Академии наук России.

Иван Федорович Крузенштерн прожил долгую и сложную жизнь. После окончания плавания его прикомандировали к Петербургскому порту, где около трех лет он проработал над созданием труда о первом кругосветном путешествии россиян. В это время он был из-

¹ В. В. Невский. Первое путешествие россиян вокруг света. Л., 1951, с. 247.

бран в члены Адмиралтейского департамента, руководившего учеными исследованиями Российского флота. В 1811 году И. Ф. Крузенштерна назначили инспектором морского кадетского корпуса. На этой должности и застала его Отечественная война 1812 года. Он пожертвовал треть своего состояния (1000 рублей) на народное ополчение, которое формировалось для борьбы с нашествием наполеоновских войск на Россию. В декабре 1815 года И. Ф. Крузенштерн по личной просьбе получил бессрочный отпуск. В 1826 году он был произведен в контр-адмиралы, а через год возглавил Морской кадетский корпус и находился в должности его директора в течение шестнадцати лет. Вскоре Крузенштерн был удостоен звания вице-адмирала, а в 1841 году стал полным адмиралом.

24 августа 1846 года крупного деятеля Российского флота и одного из выдающихся ученых России не стало. В ознаменование 100-летия со дня рождения И. Ф. Крузенштерна в 1870 году на средства, собранные среди русских моряков и ученых, в Петербурге на берегу реки Невы, перед зданием Морского корпуса (ныне Высшее Военно-морское училище) был поставлен памятник первому русскому мореплавателю вокруг света.

За успешное плавание Ю. Ф. Лисянский был произведен в капитаны 2 ранга, награжден орденом Св. Владимира и получил денежную премию в размере трех тысяч рублей, а от Российско-Американской компании — награду в десять тысяч рублей (денежные премии для Ю. Ф. Лисянского имели большое значение, так как он жил только на одно жалование). Личный состав «Невы» преподнес своему командиру золотую шпагу с надписью «Благодарность команды корабля „Нева“».

Замечательный моряк и ученый прошел славную, хотя и очень короткую службу в отечественном флоте. Он участвовал в морских сражениях во время русско-шведской войны 1788–1790 годов, имел хорошую морскую выучку в английском флоте — путешествовал к берегам Америки и в Вест-Индию. Открытия и наблюдения Ю. Ф. Лисянского во время кругосветного плавания явились ценным вкладом в мировую науку, а опыт, приобретенный моряками «Невы» под его командованием, содействовал совершенствованию флота России.

В начале 1809 года в расцвете сил и энергии, в возрасте 36 лет Ю. Ф. Лисянский подал прошение об отставке, мотивируя его плохим состоянием здоровья. Вскоре был подписан указ о его отставке.

После кругосветного плавания он написал рукопись о своем путешествии на «Неве», которая с большим трудом была издана на средства автора. Ю. Ф. Лисянский затратил на это 18 500 рублей — по тем временам огромная сумма. В 1813 году эта работа вышла в свет в Англии, а через год англичане переиздали труд Ю. Ф. Лисянского в превосходном оформлении. Успех книги в Англии превзошел все ожидания.

Юрий Федорович Лисянский умер 26 февраля 1837 года.

Мужественные и настойчивые мореплаватели И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский на небольших парусных шлюпах совершили беспримерный подвиг, значение которого сохранилось и до нашего времени. Их научные открытия явились ценным вкладом в историю Российского флота. За большим и несомненным успехом первой кругосветной экспедиции русских военных кораблей последовала целая серия кругосветных плаваний, благодаря которым Россия заняла ведущее место в исследовании Мирового океана.

3. ТРУДНОСТИ В ПЕРИОД КРУГОСВЕТНЫХ ПЛАВАНИЙ

Помимо развития торговли с восточноазиатскими странами, кругосветные экспедиции способствовали открытию многих новых островов и морей, заливов и проливов, а также оставили большое количество русских имен на карте мира. Но далеко не все кругосветные плавания проходили благополучно. Много было случаев, когда мореплавателям приходилось вести борьбу за спасение своего корабля от сильного шторма или после посадки на мель у ранее неизвестных островов и проливов. Кроме этого, бывали случаи вооруженных нападений со стороны жителей островов. Были случаи гибели моряков от тропических болезней, встречались и другие трудности.

В 1815 году бриг «Рюрик» под командованием лейтенанта О. Е. Коцебу следовал в Тихий океан со специальной научной группой. Основной задачей похода было открытие и исследование новых островов. Кроме этих задач, Коцебу получил указание осуществить поиск северо-восточного прохода из Тихого океана в Атлантический через Северный Ледовитый океан. В начале своего плавания «Рюрик» зашел в английский порт Плимут для пополнения запасов продовольствия и надолго в нем задержался. Все попытки выйти из порта в море не увенчались успехом из-за очень сильного шторма. Командир корабля дождался улучшения погоды и продолжил плавание.

При переходе из Атлантического в Тихий океан «Рюрик» снова попал в сильный шторм. Вода заливала палубу и смывала все, что на ней находилось. Могучая волна едва не смыла за борт командира. Ему

каким-то чудом удалось удержаться на палубе, ухватившись за леерный трос.

При подходе к острову Пасхи островитяне встретили команду брига враждебно. Они забросали моряков камнями. С корабля на берегу острова были видны разрушенные каменные статуи. Для избежания кровопролития О. Е. Коцебу отказался от своего намерения ознакомиться с загадочным и очень интересным островом и увел корабль от него подальше. Как выяснилось позже, несколько лет тому назад какой-то американский шкипер (капитан промыслового судна) заходил на этот остров и ограбил островитян.

Экспедиция, возглавляемая О. Е. Коцебу, поставленные задачи в основном выполнила. Были открыты острова в Тихом океане, впоследствии названные русскими именами: Румянцева, Спиридова, Крузенштерна, Суворова, Кутузова и др. Однако задача по поиску прохода между материком и Аляской оказалась тогда непосильной.

Очень трудным было кругосветное плавание двух русских шлюпов «Восток» и «Мирный» вокруг земли около Южного полюса (1819–1821 годы). Русские мореплаватели капитан 2 ранга Ф. Ф. Беллинсгаузен и лейтенант М. П. Лазарев, совершая плавание на этих шлюпах, открыли шестой континент нашей планеты. Инициаторами этого плавания являлись такие прогрессивные морские офицеры участники первых кругосветных плаваний И. Ф. Крузенштерн, О. З. Коцебу, В. М. Головнин и в первую очередь знаменитый петешественник-мореплаватель Г. А. Сарычев. И. Ф. Крузенштерн писал о Г. А. Сарычеве: «Все, что сделано полезного, принадлежит Сарычеву, толико же искусному, как и трудолюбивому мореходцу. Без его неусыпных трудов в астрономическом определении мест, снятия и описании

островов, берегов, проливов, портов и пр. не приобрела бы, может быть, Россия ни одной карты...»

Перед участниками первой кругосветной антарктической экспедиции стояли задача: провести поиск материка у южного полюса.

По имеющимся в тот период взглядам, материка около Южного полюса не существовало. Таких же взглядов придерживался и знаменитый английский исследователь Джеймс Кук, совершивший еще в 1772–1775 годах поиск подходов к Южному полюсу. «Я обошел, — писал Кук, — южный океан на высоких широтах и совершил это таким образом, что неоспоримо отверг возможность существования здесь материка, который, если и может быть обнаружен, то лишь вблизи полюса в местах, недоступных для плавания... Я смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем удалось мне. Земли, что могут находиться на юге, никогда не будут исследованы...»

Около ста суток «Восток» и «Мирный» бороздили льды. Шесть раз они пересекали Южный полярный круг. Наконец 16 января 1820 года (по старому стилю) корабли подошли к покрытым бугристыми льдами берегам земли. Моряки экспедиции увидели берега нового материка, но подойти поближе к нему не смогли из-за крупных льдов и торосов. Предпринятые попытки ничего не дали. «Продолжая путь на юг, мы встретили льды, которые представились нам сквозь шедший тогда снег в виде белых облаков. Ветер был умеренный от NO, при большой зыби от NW, по причине снега зрение наше не далеко простиралось, я привел в бейдевинд на SO, и, пройдя

¹ И. Ф. Крузенштерн. Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на кораблях «Надежда» и «Нева», М.: Географгиз, 1950, с. 5.

² Джеймс Кук. Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. Перевод с английского. М.: Географгиз. 1948, с. 33.

сим направлением две мили, мы увидели, что сплошные льды простираются от востока через юг на запад; путь наш вел прямо в снежное поле, усеянное буграми...»¹

К берегу обнаруженного материка корабли экспедиции подходили еще дважды. Дата 16 января 1820 года (28 января 1820 года по новому стилю) вошла в историю географической науки как дата открытия материка на Южном полюсе, названного впоследствии Антарктидой. В этот день корабли экспедиции впервые подошли почти вплотную к ее берегам. Берег, обнаруженный русскими моряками, в настоящее время называется Землей Королевы Мод (в честь норвежской королевы). Корабли «Восток» и «Мирный» находились на 69°21'28" южной широты и 2°15' западной долготы. Затем они направились на восток. В марте 1820 года русские корабли зашли в австралийский Порт-Джексон (ныне Сидней) для проведения ремонта, отдыха и пополнения запасов воды и продовольствия. В мае корабли вышли из порта и продолжили исследование районов в тропической части Тихого океана. В этой части океана плавание для участников экспедиции тоже было не простым.

Вот как писал об этом в своем дневнике Беллинсгаузен: «2 декабря в 7 часов вдруг ветер задул от юга с порывом, пошел снег и сделалась такая великая мрачность, что едва на тридцать сажен можно было видеть... Через каждые полчаса я производил выстрел, но ответа² не слышали... Порывы ветра набегали ужасные, волны подымались в горы, море по-

¹ Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов, совершенные на шлюпах «Восток» и «Мирный». М.: Географгиз, 1949, с. 110.

² От «Мирного». — *Авт.*

крывалось пеною... 3 декабря буря свирепствовала с жесточайшими порывами, паруса и такелаж покрыты были льдом толщиной до двух дюймов. Ежеминутно при сильном движении шлюпа падали сверху куски льда; лед сей нарастал от несущихся по воздуху водяных капель и снега, которые, приставая к твердому телу, от мороза превращались в лед... 13 декабря. В полдень в виду нашем было 148 ледяных островов и множество разбитого льда»¹.

Несмотря на тяжелые условия плавания, «Восток» и «Мирный» медленно, но упорно передвигались среди льдов на восток. При следовании к крайней южной точке плавания были открыты два острова. В конце января из-за непригодности шлюпа «Восток» к дальнейшему плаванию Беллинсгаузен принял решение возвращаться на Родину. 3 февраля 1818 года корабли экспедиции пересекли меридиан Кронштадта, совершив таким образом кругосветное плавание и пройдя при этом три океана. За время экспедиции было потеряно два моряка. Всего в плавании корабли находились 751 сутки, из них под парусами 527.

После завершения кругосветного антарктического плавания шлюпов «Восток» и «Мирный» на картах появились русские названия, напоминающие о героических битвах русских воинов с войсками Наполеона: острова Бородино, Малый Ярославец, Смоленск, Березина, Полоцк, Лейпциг, а также открыты острова Тейля (в честь русского посла в Бразилии), Камень Елены, Три брата, Рожнова (в честь контр-адмирала, под начальством которого служил Беллинсгаузен), Мордвинова (в честь адмирала — морского министра России), Михайлова (в честь капитан-командора —

¹ Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в 1819, 1820 и 1821 годах. М.: Географгиз, 1949, с. 312.

друга Беллинсгаузена), Шишкова (в честь вице-адмирала Российского флота).

С прибытием на Родину Ф. Ф. Беллинсгаузен был произведен в чин капитана 1 ранга, а через два месяца — в чин капитан-командора; М. П. Лазарев получил звание капитана 2 ранга (пропустив один чин). Награды получили и остальные участники экспедиции.

Очень тяжелая обстановка создалась на корабле «Бородино» (командир — лейтенант З. И. Понафидин) во время кругосветного плавания. 31 июля 1820 года при переходе из Индийского в Тихий океан через Южно-Китайское море заболело 20 моряков. Перед этим они делали остановку у селения Аньер (ныне Аньер-Кидул) на северо-западном берегу острова Ява, а затем сделали заход в Манилу (столица Филиппин, расположена на о. Лусон). Через несколько дней умер корабельный врач Карл Шпингельберг. На последнем переходе в Ново-Архангельск (Аляска) умерло 5 человек. При выходе в обратный рейс на корабле уже было 25 больных. На переходе в Тихом океане число больных увеличилось до 45 человек, многие из них умерли. Всего за время кругосветного плавания экипаж «Бородино» потерял 41 человека (40 умерло и один утонул). Корабль возвратился на Родину 16 сентября 1821 года. Кругосветное плавание «Бородино» считается одним из самых несчастливых плаваний русских парусных кораблей. По словам очевидца А. Кошеварова, «болезнь сопровождалась некоторыми признаками холеры»¹. Несмотря на тяжелейшие условия, создавшиеся на корабле, в этом плавании все же были совершены важные географические открытия. После выхода из Манилы 27 августа

¹ Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М.: Географгиз, 1954, с. 184.

1820 года были открыты два небольших острова к востоку от острова Окинава, расположенных в западной части Тихого океана. Один остров назвали Бородино, другой — Понафидин (в честь командира).

Тяжелые испытания выпали на долю команды военного транспорта «Або» (командир — капитан-лейтенант А. Л. Юнкер). 5 сентября 1840 года транспорт отправился от мыса Доброй Надежды через Индийский океан к Зондскому проливу. В океане он попал в жесточайший ураган, который нанес транспорту большие повреждения. Были порваны паруса, сломаны утлегарь и боканцы, на которых висели гребные шлюпки, упали все стеньги. С большим трудом команде удалось исправить повреждения. «Або» встал на якорь на рейде острова Нанкаури (Никобарские острова в Бенгальском заливе). На острове срубили деревья для замены сломанных частей рангоута и выполнили необходимый ремонт. Пребывание в знойном климате и плавание по Малаккскому проливу вызвало среди моряков эпидемию тропической малярии. За короткое время умерло пять человек. На транспорте было более двадцати человек больных. С приходом в Сингапур больные были переведены на берег, но вылечить их не удалось. На переходе от Сингапура до Петропавловска умерло еще 13 человек.

После выгрузки грузов транспорту пришлось при выходе из порта пробиваться сквозь сплошной лед. В дальнейшем переход по Тихому океану совершался при штормовой погоде. Примерно на 35° южной широты моряки начали заболеть цингой. При обходе Южной Америки на судне было уже тридцать человек больных, что составляло больше половины команды. За время кругосветного плавания умерло двадцать три члена экипажа. Это, конечно, меньше, чем на «Бородино», но для небольшого судна это была большая

потеря. Управлять кораблем становилось все труднее, но все же они дошли до базы.

28 сентября 1821 года из Кронштадта вышли два корабля: шлюп «Аполлон» под командованием капитана 1 ранга И. С. Тулубеева и бриг «Аякс» под командованием лейтенанта Н. И. Филатова. Они должны были совершить совместное кругосветное плавание с задачами доставки грузов на Камчатку и Аляску.

Во время перехода в Северном море корабли попали в жестокий шторм: «Аякс» был выброшен на мель и закончил свое путешествие. «Аполлон» же сумел укрыться в порту Даунс. В дальнейшем в английском порту Портсмуте «Аполлону» для придания большей устойчивости погрузили дополнительный балласт и укоротили рангоут. Шлюп продолжил плавание. По пути в Тихий океан «Аполлон» зашел в Рио-де-Жанейро, где простоял полтора месяца. Командир И. С. Тулубеев, давно болевший туберкулезом, вероятнее всего, не выдержав перемен климата, умер. В командование кораблем вступил лейтенант С. П. Хрущев.

После доставки товаров и продовольствия в Петропавловск и Ново-Архангельск «Аполлон» из-за плохого состояния здоровья команды перешел на зимовку в Сан-Франциско. 12 января 1824 года «Аполлон» совместно со шлюпом «Ладога» (командир — капитан-лейтенант А. П. Лазарев) отправились на Родину. На каждом корабле было по тринадцать больных цингой. Только в середине октября 1824 года «Аполлон» и «Ладога» возвратились в Кронштадт.

Но не на всех кораблях, совершивших кругосветные плавания, случались происшествия и несчастные случаи. Некоторые прошли вокруг света очень удачно, без особых осложнений. Например, 28 июля 1823 года во второе самостоятельное кругосветное плавание на шлю-

пе «Предприятие» вышел О. Е. Коцебу. Ему была поставлена задача доставить грузы на Камчатку, а затем осуществить охрану русских поселений на Алеутских островах. При следовании в Атлантическом океане командир решил зайти в порт Санта-Крус на острове Тенерифе (Канарские острова). Но при подходе к нему корабль был обстрелян береговыми батареями (вели огонь по приказу губернатора острова — ярого республиканца). О. Е. Коцебу повел шлюп в Рио-де-Жанейро.

После пополнения запасов продовольствия и устранения полученных неисправностей корабль добрался до Камчатки. Освободившись от грузов, он перешел в Ново-Архангельск, где находился фрегат «Крейсер», который надо было сменить. Так как в зимнее время иностранные суда в этот район не приходят, правитель Русской Америки сообщил Коцебу, что до марта 1825 года в его корабле нет необходимости. Тогда О. Е. Коцебу решил перейти на зимовку в Сан-Франциско, откуда военный шлюп «Предприятие» совместно с фрегатом «Крейсер» (командир — капитан 2 ранга М. П. Лазарев) ушли в Кронштадт. Попутно они проводили научные изыскания. На борту «Предприятия» находились ученые: астроном Вильгельм Грейс, физик Эмиль Ленц, геолог Эрнст Гофман и доктор медицины Иван Эшшольц (который уже ходил в плавание с Отто Коцебу на «Рюрик»). Кругосветное плавание шлюпа «Предприятие» и фрегата «Крейсер» в основном прошло благополучно. Это было вызвано прежде всего тем, что шлюпом и фрегатом командовали талантливые и опытные командиры с хорошо подготовленными командами.

О командире фрегата «Крейсер» Михаиле Петровиче Лазареве хочется особенно упомянуть, поскольку он был, как мне кажется, единственным из офицеров российского парусного флота, совершившим

три кругосветных плавания в должности командира корабля: на «Суворове» (1813–1816 годы), на шлюпе «Мирный» (1819–1821 годы) в экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена, открывшей Антарктиду, и на фрегате «Крейсер» (1822–1825 годы).

Во время кругосветного плавания М. П. Лазарева на «Крейсере» под его началом походили службу П. С. Нахимов (впоследствии знаменитый флотоводец и герой обороны Севастополя 1854–1855 годов), мичман Е. В. Путятин (впоследствии известный мореплаватель, адмирал, глава дипломатической миссии в Японии, совершивший плавание на фрегате «Паллада»), и декабристы — лейтенант Ф. Ф. Вишневский и мичман Д. И. Завалишин. Имя Лазарева увековечено в названиях моря, островов, мысов и заливов на карте Мирового океана.

Во время кругосветного плавания военного транспорта «Кроткий» (1825–1827 годы) командир капитан-лейтенант Ф. П. Врангель при следовании в Тихом океане решил зайти на остров Нуку-Хива (Маркизские острова) для пополнения запасов воды. Вода была на исходе. На одного человека выдавалось только по четыре глотка в день. 7 апреля 1826 года «Кроткий» встал на якоре у острова Нуку-Хива, где произошла одна из трагедий, редких в истории русского мореплавания. Сведения о том, как эта трагедия произошла, противоречивы. В корабельном журнале «Кроткого» записано следующее: «15 апреля за обман в промене свиной задержан на судне жрец островитян. 16 апреля, в половине восьмого часа утра, отправили на берег задержанного жреца, который оставил заложником одного из островитян, обещая прислать... свиной. Через час шлюпка возвратилась к транспорту¹.

¹ По всей вероятности, пустая. — *Авт.*

Немного спустя послали шлюпку с мичманом Дейбнером на берег. На этой шлюпке убили Дейбнера и двух матросов; остальные два и переводчик нукачивского языка приплыли к транспорту, но один из них был избит и изранен. Лишь только мы увидели неприязненные действия островитян, то послали на барказе с лейтенантом Лавровым двенадцать человек вооруженных. Один из барказных убит пулею в грудь. По возвращении барказа к транспорту встали мы на шпринг¹ и кучу собравшихся островитян начали палить картечью. Островитяне же прежде всего стреляли в нас из ружей. Пальба от нас из пушек и ружей и от островитян продолжалась до семи часов вечера. В это время снялись с якоря и под выстрелами ушли в море. Всю ночь слышали крик и видели на берегу огни»².

Немного по-другому это событие описано в дневнике командира «Кроткого» Ф. Врангеля, опубликованном в «Северных архивах 1828 года». Он пишет, что на транспорт «Кроткий» пришли два матроса с английского купеческого судна. Кроме двух англичан, на острове жил еще индеец Педро, уроженец Буэнос-Айреса, оставленный на острове английским купеческим судном. Один из англичан, Джеймс Ридон, рассказал, что девять месяцев тому назад к острову подходил какой-то русский корабль, команда которого забрала силой всех свиней ближайшего селения. Все доказательства того, что это русский корабль, основывались на том, что после ухода корабля на берегу было найдено несколько курительных трубок.

Один из местных мальчишек был уличен на «Кротком» в воровстве, наказан за это десятью ударами и

¹ Стальной трос, заведенный в якорную цепь и закрепленный на палубе для задержания судна в определенном положении. — *Авт.*

² Н. Ивашинцев. Русские кругосветные путешествия. «Записки гидрографического департамента», ч. VIII, 1950, с. 115, 116.

отпущен. В конце пребывания на судно приехал главный жрец острова Тогояпу в сопровождении жреца Кеотете, «известный по всему острову своим сверхъестественным искусством умерщвлять людей одним взглядом и вообще творить различные чудеса». Командир транспорта напомнил Тогояпу об обещанной им провизии для «Кроткого», и жрец отдал приказание ее привести. На следующий день утром главный жрец Тогояпу, ночевавший на «Кротком», выразил желание съехать на берег. Врангель предложил ему взять с собой приготовленные для него подарки. Жрецу эти подарки понравились; однако он сказал, что «ничего принять не может до тех пор, пока не приготовит и для нас достойный подарок». Тогояпу упрасивал Врангеля отправить его без подарков и настоятельно уверял, что он сам за вещами приедет. Тогда командир «Кроткого» потребовал, чтобы для присмотра за ценностью оных оставался на судне упомянутый выше Кеотете, на что главный жрец согласился. Тогояпу отправился на берег, но обратно не прибыл и передал, что подарки у него готовы и просил прислать за ними шлюпку. Врангель послал на берег шлюпку под командой мичмана Адольфа Дейбнера с четырьмя вооруженными матросами. В качестве переводчика был послан англичанин Джеймс Ридон. Дейбнеру было приказано держать оружие наготове и к берегу близко не подходить. Дейбнер, приблизившись к берегу, встал на дрек (небольшой якорь) и начал на дректове спускаться к берегу. Как выяснилось впоследствии, матросы обращали внимание Дрейбнера на большое скопление местных жителей на берегу. Джеймс Ридон, кроме того, обратил внимание на то, что среди толпы отсутствовали женщины и дети. Однако Дейбнер приказал матросам положить ружья под банки и продолжать спускаться

к берегу. После того, как принесенная свинья была погружена на шлюпку, островитяне захватили шлюпку и вытащили ее на берег, убив при этом мичмана Дейбнера и двух матросов. Никто из моряков не успел даже выстрелить. Матросу Зонову и англичанину Ридону удалось отплыть до барказа, посланного с «Кроткого». Несколько позже туда же добрался израненный матрос Лысунов.

Как выяснилось в дальнейшем, у нукухивцев в то время было около семисот ружей, которые они выменяли на провизию у европейских и американских судов, приходивших к острову. У Ф. Врангеля сложилось впечатление, что островитяне намеревались захватить русский транспорт¹.

В 1827 году «Кроткий» возвратился в Кронштадт.

Большой заслугой Ф. П. Врангеля считалось то, что он первым начал на судне, не предназначавшемся для выполнения задач научных исследований², производить замеры и вести два раза в сутки записи температуры поверхности воды в океане, а также фиксировать и другие гидрометеорологические данные, необходимые для прогнозирования условий плавания. В следующем, 1828 году «Кроткий» вышел в очередное плавание с новым командиром, капитан-лейтенантом Л. А. Гагемейстером, который уже ходил из Кронштадта в Русскую Америку в 1806–1807 годах, командуя шлюпом «Нева», и кругосветное плавание в 1816–1819 годах, командуя кораблем «Кутузов».

Русский флотоводец и ученый, вице-адмирал С. О. Макаров спустя много лет в своих трудах

¹ Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М.: Географгиз, 1954, с. 192–194.

² Только корабли «Рюрик», «Восток», «Мирный», «Открытие» и «Благонамеренный» совершали кругосветные плавания с научными задачами, остальные доставляли грузы и осуществляли охрану русских промыслов.

отмечал, что Л. А. Гагемейстер на том же «Кротком» стал измерять температуру поверхности моря шесть раз в сутки. Многие моряки современной России уверены, что рано или поздно сбудутся пророческие слова Степана Осиповича Макарова, сказанные им еще в 1894 году: «Имена незабвенных исследователей: Крузенштерна, Лисянского, Сарычева, Головнина, Коцебу, Беллинсгаузена, Врангеля и Литке¹ придут в грядущее поколение. На утлых кораблях совершали наши ученые моряки свои смелые путешествия и, пересекая океаны по разным направлениям, отыскивали и изучали новые, еще неизведанные страны. Описи и съемки, которые они сделали, и по сие время служат для руководства мореплавателям, а замечания и наставления их цитируются лоциями всех наций. Да послужат труды этих исследователей драгоценным заветом дедов своим внукам, и да найдут в них грядущие поколения наших моряков пример служения науке»².

С большим уважением многие люди в настоящее время вспоминают первопроходцев — участников дальних и кругосветных плаваний, положивших много упорства и труда в освоение самых отдаленных районов морей и океанов. Именно они в своих плаваниях перенесли много лишений, а иногда отдавали и свои жизни ради науки.

Плавания военных парусных кораблей вписали яркие страницы в историю Российского флота. Они показали всему миру, что русские моряки — хорошие

¹ Капитан-лейтенант Ф. П. Литке — участник кругосветной экспедиции на шлюпе «Камчатка» (1817–1819 годы), в 1826–1829 годах совершил кругосветное плавание, командуя шлюпом «Спявин». Русский мореплаватель и географ-исследователь Арктики, составил комплексную характеристику Берингова моря, острова Прибылова, а также острова Бонни и Каролинских островов в Тихом океане. Впоследствии адмирал, почетный член, а затем президент Петербургской Академии Наук.

² С. О. Макаров. «Витязь» и Тихий океан. СПб., 1894.

мореходы, умеющие преодолевать все трудности океанских походов. Русские мореплаватели значительно обогатили географическую науку открытиями и исследованиями, положили начало новой науке — океанографии — и пополнили сведениями этнографию. Даже из очень краткого описания путешествий русских кораблей видно, что кругосветные плавания были сопряжены с огромными трудностями и опасностями. Но с другой стороны эти плавания явились хорошей школой воспитания кадров Военно-морского флота нашего Отечества. Изучая историю исследований морей и океанов русскими мореплавателями, мы невольно восхищается их мужеством и большой преданностью своему делу. Кругосветные плавания русских кораблей внесли много нововведений в организацию морского дела, которые способствовали росту и укреплению боеспособности военно-морского флота России.

4. ЭКСПЕДИЦИЯ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Многовековой опыт истории убеждает в том, что в жизни государств, омываемых морями и океанами, военно-морской флот играет важную роль. Его успехи или поражения в морских сражениях всегда сказывались на войне в целом. И летопись нашего Отечества красноречиво подтверждает это. С давних времен крупные иностранные государства стремились изолировать Россию от моря, оттеснить ее в глубь континента. Этой цели они добивались путем экономического и политического давления, а также силой оружия в многочисленных войнах, навязанных нашему народу. Этой же цели в течение многих веков была подчинена и их пропаганда, направленная на то, чтобы убедить общественное мнение, что русский народ

чужд морю, а Россия — континентальная страна, и поэтому для нее якобы нет необходимости иметь мощный военно-морской флот.

В действительности, наша страна является самым крупным континентальным государством, но вместе с тем она и огромная морская держава: протяженность морских границ России — около сорока тысяч километров, что составляет примерно 70% общей ее государственной границы. Берега нашей Родины омывают воды трех океанов (Северного Ледовитого, Тихого и Атлантического) и четырнадцати морей. Все эти границы необходимо надежно защищать от любого агрессора. Поэтому наша страна обязана иметь мощный океанский Военно-Морской флот.

Отдаленность наших военно-морских баз от основных объектов вероятного противника, подлежащих воздействию со стороны сил ВМФ, при возникновении или угрозе вооруженного конфликта, заставила военно-морское руководство СССР обратить внимание в 1960-х годах на экваториальную штилевую полосу Мирового океана как на район возможного применения сил и средств флота для обеспечения маневренного базирования подводных лодок и надводных кораблей.

Исторически сложилось так, что наша страна, будучи величайшей морской державой, продолжительное время не проявляла должной настойчивости в приобретении территорий, баз и островов, расположенных вдали от своих границ. Американцы же, несмотря на наличие у них ряда военно-морских баз в Атлантическом и Индийском океанах, продолжали создавать в этих районах новые базы. Так, используя экономическую отсталость некоторых стран, недавно получивших политическую независимость, США, например, арендовали у государства Маврикий аэродром и купили в Индийском океане атолл Диего-Гар-

сия (район архипелага Чагос), на котором начали создавать военно-морскую и воздушную базы. Были сведения, что американцы собирались базировать в этом океане атомные подводные лодки с целью, опять же, максимально приблизить районы их базирования к районам их вероятного боевого применения.

Перед нашим Военно-морским флотом стояла задача организовать базирование наших сил в этих удаленных районах. Отсутствие союзных нам государств на таких континентах, как Африка, Америка, Австралия, и в южной часть Азии, а также отсутствие островных баз в Атлантическом и Индийском океанах заставили искать решение вопроса с базированием сил флота вне его береговых баз. Наличие благоприятных гидрометеорологических условий экваториальной штилевой полосы океанов являлось основным фактором, позволяющим базировать наши силы непосредственно в океане.

Для решения задач по созданию пунктов маневренного базирования сил флота были проведены две научных экспедиции особого назначения: в 1967 году в экваториальной зоне Атлантического океана, а в 1968–1969 годах — в экваториальной зоне Индийского океана с последующим возвращением на Родину через Тихий океан.

В Атлантическом океане экспедиция получила кодовое название «Прилив-1». Основной задачей этой экспедиции было изучение возможности восстановления боеготовности подводных лодок для действий в удаленных районах Мирового океана. В состав экспедиции входили: атомная подводная лодка проекта 675 (К-128), две дизельные подводные лодки проекта 641 (Б-21 и Б-36), плавбаза «Тобол», плавучая техническая база «ПМ-93» и экспедиционное океанографическое судно (ЭОС) «Полюс». Кроме того, в экспедиции принимали участие два танкера — «Лена» и

«Койда» — которые обеспечивали корабли экспедиции топливом, водой и продовольствием. Для доставки вторых экипажей дизельных подводных лодок в район нахождения кораблей экспедиции использовалась плавбаза «ПБ-6», совершавшая переход на Дальний Восток вокруг Африки, и гидрографическое судно «Магнит». Всего в экспедиции «Прилив-1» принимали участие 10 кораблей и судов. Постоянный корабельный состав экспедиции состоял из 1315 человек.

Задачами экспедиции являлись:

1. Изучение условий длительного маневренного базирования подводных лодок в экваториальных широтах.

2. Проведение комплексных океанографических исследований в экваториальной зоне Атлантического океана.

Экспедиция работала в течение 7 месяцев (с 24 марта по 24 октября 1967 года). Район проведения экспедиции был ограничен в основном северной тропической зоной и параллелями 20° северной широты и $1^\circ 30'$ южной широты. Этот район в климатическом отношении был очень беспокойным. В период с середины мая до конца июня в восточной части Атлантического океана было отмечено двенадцать случаев, а в западной части — за 12 дней августа — три случая шквалов, то есть в среднем один шквал приходился за трое-четверо суток. Скорость ветра при шквалах достигала 10 баллов. В результате шквала на подводной лодке Б-21 были повреждены три цистерны главного балласта правого борта, а на Б-36 три цистерны левого борта.

По данным имевшихся источников у африканского побережья иногда наблюдались сильные смерчи (тромбы), обладающие исключительно большой разрушительной силой, которые представляют большую опасность для любого корабля. Кроме того, в север-

ной части Атлантического океана с 28 августа по 21 сентября было отмечено 4 тропических циклона: «Арлена», «Биула», «Хлоя» и «Дора». Максимальная сила ветра в центре циклона достигала двенадцати баллов. Период работы экспедиции совпал с частыми дождями. Сочетание высокой температуры и большой влажности воздуха сильно понижало работоспособность личного состава кораблей, непривычного к подобным климатическим условиям, а также влияло и на эксплуатацию техники.

Так, 3 мая в связи с ухудшением погоды и увеличением волнения подводная лодка Б-21 была вынуждена прекратить ремонт и отойти от борта плавбазы. Подводная лодка отходила в очень сложных погодных условиях, волна накрывала моряков, которые отдавали швартовы. Один матрос был смыт волной, с большими усилиями его вытащили на борт лодки. Однажды смыло сразу трех матросов и старпома «Полюса», с атомной подводной лодки было смыто пять подводников, занятых работами на палубе. Всего за время экспедиции произошел 21 случай смывания моряков за борт. Хорошо то, что хорошо кончается — все были спасены.

После окончания океанографических работ ЭОС «Полюс» на глубине 1420 метров выставил глубоководные бочки и глубоководные якорные системы. Как в дальнейшем было установлено, стоянка на глубоководной бочке в условиях неблагоприятной погоды оказалась небезопасной. Подводная лодка, находящаяся у борта плавбазы, имела качку до 20° и сильно наваливалась на нее.

Впервые в истории нашего Военно-морского флота подводные лодки несли боевую службу в очень удаленных от своих баз районах океана. Всего подводная лодка Б-21 находилась в плавании 87 суток, а Б-36 —

69 суток. Впервые в океане была проведена сложнейшая работа на атомоходе по замене фильтров первого и второго контуров ядерного реактора. В течение 10 суток (до 14 августа) плавбаза «Тобол» с ошвартованной у борта атомной подводной лодкой К-128 под влиянием сильного течения дрейфовала в западном направлении. За время дрейфа они были снесены на 300 миль. Их несло к побережью Южной Америки. Только в конце августа ремонт на атомной подводной лодке был завершен.

«Полюс» в основном производил в Атлантике океанографические работы по изучению гидрологического и метеорологического режима и рельефа дна экваториальных районов в интересах обеспечения маневренного базирования разнородных сил флота. Всего за период плавания «Полюс» выполнил: маршрутного промера — 24 000 линейных километров, систематического промера — 17 800 лин. км, измерений поверхностных течений — 270 лин. км. Авиация и флот США не оставили без внимания пребывание нашей экспедиции в Атлантике. За период нахождения кораблей экспедиции «Прилив-1» (114 суток) в районах маневренного базирования авиация США произвела 76 вылетов в район наших кораблей. Самолеты в основном были четырехмоторные типа «Орион», перебазированные, как считали руководители экспедиции, с авиабазы Джексонвилл (Флорида) через авиабазу Рузвельт-Родс, расположенную на острове Пуэрто-Рико (Антильские острова), а затем на остров Вознесения. Эти патрульные самолеты, помимо разведки наших надводных кораблей, усиленно осуществляли поиск подводных лодок со сбрасыванием гидроакустических буев. Несколько буев были подняты моряками экспедиции. Полеты производились, как правило, в светлое время суток, но были и ночные — с включением прожекторов. С перемещени-

ем кораблей экспедиции в другие районы Атлантического океана происходила и смена аэродромов наблюдавшей за ними американской авиации.

В связи с тем, что ожидался переход американского авианосного соединения из Средиземного моря в Соединенные Штаты Америки, штабом Северного флота для экспедиции была поставлена задача проведения разведки этого соединения. Корабли экспедиции в это время, с 12 по 17 сентября, находились южнее Азорских островов. Авианосное соединение следовало в двух авианосных группах — противолодочная авианосно-поисковая ударная группа с авианосцем «Эссекс» и ударная группа с авианосцем «Америка». Курс соединения проходил южнее Азорских островов. На предполагаемом пути следования авианосцев к 15 сентября 1967 года были развернуты корабли экспедиции. Утром 15 сентября самолеты-разведчики авианосца «Эссекс» обнаружили плавбазы «Тобол» и «ПМ-93» и в течение суток вели за ними наблюдение. ЭОС «Полюс», на котором находился адмирал Лев Анатольевич Владимирский, (по приказанию главкома ВМФ он, как бывший командующий флотом, имел право поднимать во время плаваний на корабле флаг командующего), находился в 100 милях к западу от своих кораблей и в дневное время американской воздушной разведкой не был обнаружен.

Ночью с 15 на 16 сентября моряки «Полюса» обнаружили авианосное соединение, которое шло в юго-западном направлении. Только после того, как американцы убедились, что советское судно не меняет свой курс, они сразу повернули в сторону на 90° и стали расходиться с «Полюсом» левыми бортами, как это положено по международным правилам. Расстояние между кораблями охранения авианосца и нашим кораблем было всего около 10 кабельтовых:

С обнаружением в воздухе вертолетов Л. А. Владимирский сказал, что это противолодочные вертолеты, которые производят поиск наших подводных лодок. На запрос американского эсминца о принадлежности корабля, был дан ответ: «„Полюс“, Советского Союза». Этот ответ сразу вызвал соответствующую реакцию на авианосце. В воздух были подняты дополнительно еще шесть вертолетов, которые направились в сторону «Полюса». Вертолеты начали поиск подводных лодок в кормовом секторе флагманского корабля. Вероятнее всего, они искали атомную ракетную подводную лодку из состава экспедиции. Им было хорошо известно об этой лодке, так как они сами же много раз фотографировали ее во время нахождения у плавбазы при проведении ремонтных работ.

В конце работы экспедиции «Прилив-1» офицерами штаба были сделаны следующие основные выводы: «Имеется возможность успешно проводить восстановление боеготовности атомных и дизельных подводных лодок в экваториальной зоне океана после проведения задач боевой службы, а именно:

1. Проводить междуходные ремонты подводных лодок.
2. Осуществлять смену экипажей подводных лодок.
3. Проводить перегрузку ракет и торпед.
4. Обеспечивать корабли электроэнергией, топливом, водой и продовольствием».

Начальник экспедиции «Прилив-1» в конце завершения всех работ сделал следующее заключение: личный состав кораблей во время экспедиции проявил высокую выносливость, в особенности — экипажи дизельных подводных лодок. Самоотверженный труд матросов, старшин и офицеров имел первостепенное значение в решении всех задач, поставленных перед экспедицией.

5. ВПЕРВЫЕ ВОКРУГ СВЕТА ПОСЛЕ 1917 ГОДА

ЭОС «Полюс» в конце 1960-х годов совершило кругосветное плавание, которое не планировалось ранее Главным штабом Военно-морского флота. Целесообразность такого плавания возникла уже после завершения экспедиции особого назначения под кодовым наименованием «Прилив-2».

После возвращения в 1967 году адмирала Л. А. Владимирского из Атлантического океана, где проводилась экспедиция «Прилив-1» под его руководством, он вышел с предложением перед главнокомандующим ВМФ о проведении океанографической экспедиции в Индийском океане. Вскоре было принято решение начать подготовку такой экспедиции.

В своих воспоминаниях Л. А. Владимирский пишет: «В последние годы пришлось не раз участвовать во многих дальних походах и океанографических экспедициях. И вот в 1968 году мне поручили возглавить еще одну такую экспедицию в Индийском океане, в котором мне не довелось ранее бывать. Это была большая радость для меня — возможность увидеть новые моря, новые страны, а главное — вместе с океанологами познать что-то еще неизвестное и внести тем самым лепту в изучение Мирового океана».

В целях дальнейшего изучения условий маневренного базирования сил Военно-морского флота в Индийском океане в 1968 году была сформирована океанографическая экспедиция особого назначения с присвоением ей кодового наименования «Прилив-2». Новым элементом в подготовке и проведении экспедиции явилось включение в ее состав киллекторного судна «Кил-21» на которое было погружено рейдовое

оборудование, состоящее из двух больших бочек — 50-тонных массивов и четырех малых бочек с адмиралтейскими якорями и якорями Холла. На это судно также были погружены спаренные шинные кранцы, у которых все металлические части, применявшиеся в первой экспедиции и причинившие большие повреждения легкому корпусу подводных лодок, были заменены на резиновые.

Начальником экспедиции был адмирал Лев Анатольевич Владимирский.

Для управления кораблями и судами были назначены: первым заместителем начальника экспедиции — начальником штаба — капитан 1 ранга В. С. Борисов (автор данной книги), заместители начальника экспедиции: по научной работе — капитан 1 ранга А. М. Шишкин, по политической части — капитан 2 ранга А. С. Андриясов, по тылу — капитан 2 ранга В. К. Коннов и по гидрографическим исследованиям — капитан 3 ранга И. Н. Кочетов. Кроме того, в состав руководства входило двадцать флагманских специалистов штаба. В приказе было записано, что командиром второго отряда подводных лодок назначается капитан 1 ранга В. А. Мерзляков, начальником штаба отряда — капитан 2 ранга В. Н. Жураковский. В составе отряда были, кроме двух подводных лодок, четыре экипажа. Командиром ЭОС «Полюс» был капитан 2 ранга Г. А. Образцов, старшим помощником командира — капитан 3 ранга А. Г. Хазов и заместителем командира — капитан 3 ранга В. С. Белов.

Командный пункт начальника экспедиции и штаб экспедиции находились на «Полюсе». Основными задачами экспедиции «Прилив-2» являлись:

1. Изучение условий и возможности организации длительного маневренного базирования кораблей в экваториальной зоне.

2. Проведение межпоходового ремонта подводных лодок в Индийском океане.

3. Проведение комплексных океанографических исследований в Мировом океане.

Экспедиция эти задачи должна была выполнить в период с октября 1968 по май 1969 года, т. е. в течение восьми месяцев.

Переход кораблей второй экспедиции в Индийский океан осуществлялся в соответствии с планом утвержденным, главным штабом ВМФ. Место сбора всех кораблей в экваториальной зоне Индийского океана было установлено у Сейшельских островов (Севернее Мадагаскара).

Подводные лодки Б-95 и Б-98 вышли из базы Полярный Северного флота 25 сентября 1968 года. Ракетный крейсер «Гневный» с танкером «Лена» — из Средиземного моря 20 октября. В Атлантическом океане они присоединились к подводным лодкам и продолжили движение в Индийский океан. 30 ноября группа кораблей прибыла в район Сейшельских островов. ЭОС «Полус» вышел из Кронштадта 15 октября и прибыл к Сейшельским островам 26 ноября. Плавбаза «Иван Кучеренко»¹ вышла из Владивостока 23 октября и прибыла в район встречи 23 ноября.

Опыт плавания кораблей подтвердил сложность схемы течений в центральной и южной части Атлантического и Индийского океанов, которые еще недостаточно изучены. При плавании в тропических широтах значительное воздействие на работу материальной части, вооружения и технических средств, как и в экспедиции «Прилив-1», оказывали повышенная

¹ Плавучая база «Иван Кучеренко» названа в честь бывшего командира подводной лодки С-51 Северного флота Героя Советского Союза И. Ф. Кучеренко, впоследствии ставшего командиром дивизиона подводных лодок.

влажность и высокая температура воздуха и забортной воды. Особое значение для экспедиционного судна «Полюс», являющегося дизель-электроходом, имело большое понижение изоляции всего электрооборудования. Было выявлено, что при длительном плавании (в течение нескольких месяцев) повышается вероятность выхода из строя электрооборудования корабля.

Ответственность за всестороннюю и качественную подготовку кораблей к длительному плаванию, согласно приказу главкома ВМФ, была возложена на командующих флотами и начальников управления ВМФ, а также на командира Ленинградского Военно-морского района (ВМР). В период подготовки экспедиции выяснилось, что некоторые флоты и даже руководство ВМФ недобросовестно отнеслись к подготовке кораблей и штаба к плаванию, что повлияло на качество решения задач, поставленных перед экспедицией, о чем Л. А. Владимирский официально доложил Военному Совету ВМФ после завершения плавания. Отдельные вопросы решались недопустимо медленно и не полностью, а некоторые вообще не были решены. Особенно плохо было организовано снабжение кораблей экспедиции. С выходом в море было установлено, что «Кил-21» не имел полного комплекта запасных частей, а плавбаза «Иван Кучеренко» вышла в океан без необходимых запасных ремонтных частей для подводных лодок, она предназначалась для восстановительного ремонта в Индийском океане. Неудовлетворительно обстояло дело и с комплектованием кораблей личным составом. Так, например, перед выходом в море на плавбазе было заменено 60% членов экипажа. Очень плохо было организовано оформление личного состава экспедиции к допуску на заграничное плавание. На неоднократные напоминания адмирала Владимирского командо-

ванию Северным флотом прислать номера допусков на офицеров штаба ответ был получен только накануне выхода, а на флагманского специалиста радиотехнической службы капитана 2 ранга С. А. Зонина — за два часа до выхода в плавание, и притом ответ почему-то был отрицательным.

На всех флотах предпоходное медицинское обследование личного состава кораблей экспедиции было проведено формально, а на Балтийском флоте оно вообще не проводилось. Кроме этого, никому не было предоставлено предпоходного отдыха, положенного согласно приказу главкома ВМФ. Личный состав вышел в море усталым, что, конечно, отрицательно сказалось на несении вахты в первые дни плавания. Многие моряки не получили даже тропической (облегченной) одежды из-за того, что тылы флотов якобы не успели пошить ее для всех. И самым обидным было то, что часть кораблей не закончила полностью ремонт и вышла в поход с неисправной материальной частью. В море было выявлено, что сухие продукты, полученные без упаковок, оказались непригодными к употреблению и пришлось их выбросить за борт. Все эти и другие упущения и недостатки со стороны ответственных лиц вызывали у всего личного состава кораблей экспедиции огромное недовольство и негативные высказывания в их адрес.

15 октября 1968 года «Полюс» вышел из Кронштадта. На кораблях и постах наблюдения базы были подняты сигналы «Желаем счастливого плавания». По приказанию командира «Полюса» капитана 2 ранга Г. А. Образцова сигнальщики поблагодарили за хорошее пожелание. На мостике рядом с командиром «Полюса» стоял адмирал Владимирский, который внимательно наблюдал за маневрированием корабля

и периодически посматривал на множество людей, находившихся на Петровской набережной, очень приветливо провожавших моряков. Лев Анатольевич Владимирский выглядел молодо, хотя ему накануне исполнилось 65 лет. Адмирал очень любил море и сейчас был доволен, что снова идет в далекие края.

Г. А. Образцов, опытный моряк, уверенно управлял довольно большим научным судном, под гафелем которого развивался Военно-морской флаг. Вся команда «Полюса» состояла только из военных моряков, и притом хорошо подготовленных к океанским плаваниям.

С выходом в Балтийское море большинство лабораторий корабля приступило к работам. С их помощью предстояло выполнить обширную научную программу. Начали проводить маршрутный промер, геомагнитные измерения и поверхностные замеры температуры воды, а также приступили к сбору сведений для лоции.

На третьи сутки подошли к проливу Зунд, соединяющему Балтийское море с проливом Каттегат и далее с Северным морем. Для удобства прохода пролива Г. А. Образцов, штурман корабля капитан-лейтенант И. Е. Афанасьев и флагманский штурман капитан 3 ранга Ю. Н. Бондаренко впервые начали использовать специальную схему, изготовленную мичманом В. М. Варыгиным. Сам Варыгин получил высокую оценку адмирала Владимирского за высокое мастерство зарисовок и составлений подробнейших навигационных схем сложных районов плаваний. Справа «Полюс» оставил плавучий маяк Фальстербурев, а слева — маяк Стэвис. На выступающем в пролив мысе датского берега хорошо просматривался знаменитый замок Кронборг, увековеченный великим Шекспиром в «Гамлете». Кинооператор экспедиции

мичман А. В. Беляев сфотографировал старинный замок на память.

Северное море и пролив Ла-Манш порадовали моряков спокойной погодой. Пролив Ла-Манш, расположенный между северным берегом Франции и южным Англии, считается местом самого оживленного в мире судоходства¹, где было очень много случаев столкновений судов (около 50% всех аварий на море). До 1967 года суда ходили через него, как в открытой части моря. С 1967 года в целях уменьшения опасности столкновения судов в проливе была организована система разделения движения: суда, которые идут из Атлантического океана, придерживаются французского берега, а из Северного моря — ближе к побережью Англии.

На вторые сутки после выхода из пролива было получено оповещение о пожаре на неизвестном танкере с указанием координат места его нахождения. Л. А. Владимирский приказал Г. А. Образцову немедленно следовать в район бедствия для оказания помощи горящему танкеру. На «Полюсе» привели в готовность аварийную спасательную группу, выставили дополнительных наблюдателей и подготовили к спуску мореходную спасательную шлюпку (вельбот). Через 45 минут подошли к району бедствия. Рядом с танкером находилось около десяти кораблей, в том числе английский сторожевой корабль «Мохаук», который руководил спасательными действиями. Командир «Полюса» запросил по радио и семафору: «В какой помощи нуждается терпящее бедствие судно?» Командир «Мохаука» сообщил, что на норвежском танкере «Ситакунд» балластные цистерны заполнены

¹ В проливе Ла-Манш ежедневно проходят около 850 судов, т. е. более 300 тысяч в год.

топливом, и он покинут командой. Три человека из состава экипажа танкера пропали. Всем судам необходимо отойти подальше и держаться на безопасном расстоянии.

«Полюс» лег в дрейф на удалении от танкера одной мили (около двух километров), находясь в готовности оказать помощь. Вскоре было получено оповещение, что от судов помощи не требуется. «Полюс» продолжил свой путь. Первого ноября он пересек экватор. По этому случаю был организован традиционный морской праздник Нептуна.

Все свободные от вахты моряки собрались на верхней палубе. Появился «Нептун» (роль которого сыграл командир БЧ-5 капитан 3 ранга С. И. Назаров) и обратился к командиру корабля с вопросом: «Откуда и зачем идет ваше судно?» Капитан 2 ранга Образцов четко ответил на вопросы. Из-за большого числа моряков, которые впервые пересекали экватор и подлежали обязательной «обработке» в купели, пришлось хорошо потрудиться усиленному наряду «морских чертей». Всех новичков мазали мазутом, а затем отмывали морской водой.

На празднике присутствовала и прекрасная русалка (роль ее сыграл симпатичный матрос). Было и угощение. Все получили по рюмке «рома». После всех церемоний Владыка морей и океанов выдал участникам похода памятные дипломы, удостоверяющие пересечение экватора. В этих дипломах было сказано: «Я, Нептун Великий, сим подтверждаю, что владелец сего 1 ноября 1968 года в долготе $18^{\circ}20'$ запада, следуя в Индийский океан, пересек черту земную — экватор в Атлантическом океане. Был сей моряк допрошен с пристрастием и щедро крещен моим повелением соленой океанской водицей. Отныне изъявляю ему свою великую милость, открываю свои владения для плава-

ния счастливого и удачного на всех океанах во славу народа мирного».

Вечером состоялся концерт художественной самодеятельности. Наибольший успех выпал на долю джаз-ансамбля «Мы из Кронштадта». Руководил ансамблем специалист гидрографической службы капитан 3 ранга С. М. Гуревич.

При прохождении вблизи острова Святой Елены хорошо был виден его берег. Кто-то вслух вспомнил строки из стихотворения Лермонтова «Воздушный корабль»:

*Есть остров на том океане,
Пустынный и мрачный гранит,
На острове том есть могила,
А в ней император зарыт.*

Да, именно здесь был погребен в 1821 году Наполеон I, завещавший «наследнику-сыну — полмира, а Францию только — себе».

Долго задержаться у острова не пришлось, торопили сроки плана, надо было следовать дальше. Ровно через 10 дней на горизонте мы увидели Столовую гору, у подножия которой расположен крупный порт Южно-Африканской республики — Кейптаун. Вскоре за ним появился мыс Доброй Надежды. Несмотря на то, что девятибалльный шторм у этого мыса был трое суток тому назад, сильная волна еще сохранилась и «Полюс» основательно переваливался с борта на борт. Всех успокаивало то, что волнение моря уменьшалось.

Плавание в Атлантическом океане продолжалось немного больше месяца. С приходом в Индийский океан Л. А. Владимирский решил идти до места встречи с кораблями экспедиции через Мозамбикский пролив, а не вокруг острова Мадагаскар, т. е. там, где проходит основной маршрут судоходства. Восточная

часть Мозамбикского пролива была еще мало изучена. Лев Анатольевич повел корабль той частью пролива, где капитаны судов предпочитали не ходить. Особенно недостаточно был изучен проход между островом Майон и рифом Гейзер. Этот район считался опасным для плавания из-за неточности нанесения на наши карты расположения островов и рифов (ошибки достигали пяти миль). Кроме того, в этом проливе было плохо изучены и течения. Так, при проходе северной оконечности острова Мадагаскар специалистами экспедиции было установлено, что встречное течение достигало 5 узлов (об этом ничего не было сказано в лоции).

На переходе кораблей в Индийский океан проводилась научно-исследовательская работа по всем направлениям и по испытаниям новой техники. Несмотря на сложные климатические условия, личный состав экспедиции отлично справился с поставленными задачами по обеспечению безаварийного перехода из баз в Индийский океан.

С прибытием 26 ноября к Сейшельским островам «Полюс» продолжал вести научные исследования, а также стал передавать по радио метеорологическим центрам полученные данные о погоде. Всю полученную информацию обрабатывали, анализировали и обобщали в лабораториях корабля.

Во время проведения исследовательских работ в Индийском океане состоялась незабываемая встреча с настоящими тружениками моря — командованием 8-й эскадры ВМФ (соединение, действующее в океане по системе «Эллипс» — наблюдение за полетами и приводнением наших космических аппаратов). Специалисты штабов обменялись информацией и получили от эскадры ценные советы и некоторые данные о проведении маневренного базирования кораблей непосредственно в океане. Хорошую память оставил о

себе командир эскадры капитан 1 ранга А. А. Трофимов. Он пользовался большим авторитетом среди своих подчиненных. А. А. Трофимов был опытным моряком, крупным исследователем Индийского океана. Его хорошо знали многие иностранные командующие флотами стран Индийского бассейна.

Необходимо отметить, что в конце 1960-х годов северные районы Индийского океана имели весьма важное стратегическое значение, так как являлись возможным театром военных действий в будущей войне. Это подтверждалось интенсивным проникновением в Индийский океан основных империалистических государств. Так, Великобритания в конце 1960-х годов сохраняла в этом бассейне ряд островов: Альдабра, Дерош, Фаркуар, Маэ; Соединенные Штаты Америки в районе архипелага Чагос планировали построить крупную военно-морскую и воздушную базу, а также арендовать аэродром вблизи главного города и порта Сан-Луис (остров Маврикий). Перебазированные на этот аэродром самолеты США много раз производили облеты кораблей экспедиции при их плавании в Индийском океане. Кроме того, в этом океане проходят мировые океанские коммуникации, главные морские нефтяные пути. Из 560 миллионов тонн нефти, добытых в странах Среднего и Ближнего Востока в 1968 году, 455 миллионов транспортировалось через Индийский океан.

При стоянке ЭОС «Полус» на якоре вблизи острова Цейлон ежедневно наблюдалось прохождение до тридцати пяти судов, более $\frac{2}{3}$ из них были танкерами. Повышенный интерес к данному региону в те годы проявляли и японские военные круги, стремившиеся ввести в бассейн Индийского океана свои военно-морские силы, прикрывая это необходимостью защиты своих нефтяных коммуникаций. Японские

разведывательные суда под видом рыболовных траулеров отмечались кораблями экспедиции при их стоянке у Сейшельских островов и в банке Фортюн.

Штаб экспедиции с прибытием подводных лодок и плавбазы в Индийский океан принял непосредственное участие в проведении межпоходового ремонта подводных лодок. Для постановки плавбазы «Иван Кучеренко» и подводных лодок на якоря и бочки была тщательно исследована банка Фортюн (в районе Сейшельских островов), расположенная к востоку от острова Коэтиви.

После исследований грунта района маневренного базирования было установлено, что рельеф дна создает весьма благоприятные условия для стоянки кораблей на якорях. Подводные возвышенности океанского дна образуют не только крупные острова, но и значительное количество мелководных банок, находящихся вне территориальных вод и материковых шельфов стран этого бассейна. К таким банкам относятся Назарет, Сая-де-Майя и многие другие. Особенно важное значение для экспедиции и прежде всего для организации базирования сил приобрели мелководные банки, расположенные в экваториальной штилевой полосе — Фортюн, Спикерс-Банк, Виктория и Питт.

Индийский океан является самым отдаленным от наших военно-морских баз. Так, расстояние до Аравийского моря как вокруг Африки, так и вокруг Австралии — почти 12–13 тысяч миль.

Если при проведении океанографической экспедиции «Прилив-1» основной ее задачей являлось изучение условий длительного маневренного базирования подводных лодок и надводных кораблей в экваториальных широтах Атлантики с использованием плавучих средств, то при организации экспедиции в Индийском океане к этой задаче добавлялась еще одна:

изучение условий и возможностей длительного маневренного базирования корабельных сил с использованием автономного рейдового оборудования. Такая задача для Индийского океана являлась закономерной вследствие значительного отличия рельефа дна этого океана от рельефа дна Атлантического океана, а именно: наличие в Индийском океане ряда мелководных банок, никому не принадлежащих. Именно на этих банках и было решено осуществить постановку рейдового оборудования.

До прибытия кораблей экспедиции «Прилив-2» выбор пал на банку Фортюн, расположенную в $7^{\circ}15'$ южной широты, $57^{\circ}10'$ восточной долготы. Еще до подхода корабельных сил экспедиции командование 8-й оперативной эскадры проделало большую предварительную работу по промеру банки Фортюн. В составе 8-й эскадры находились экспедиционные океанографические суда «Семен Дежнев» и «Андрей Вилькицкий», имевшие осадку на два метра меньше, чем «Полюс».

25 ноября 1968 года «Полюс» прибыл на банку Фортюн и встал на якорь. Это была первая постановка на якорь после сорокадневного плавания. Банка Фортюн вулканического происхождения, поднимающаяся с глубины океана на 3000 метров. В декабре «Кил-21» выставил на банке Фортюн рейдовое оборудование, состоящее из шести бочек. На всех бочках по указанию главнокомандующего ВМФ на русском и английском языках были сделаны надписи «Принадлежность СССР». Грунт на банке — белый коралл и белый коралловый песок. Максимальное волнение, отмеченное за время нахождения «Полюса» на банке — 5 баллов, диапазон волн — до 3,5 метра высоты, то есть волнение на банке было небольшим. Подходящие во время шторма корабли не могли спокойно находиться у банки, в то время как корабли, стоящие на банке, не

чувствовали большой качки. Наблюдалось значительное гашение длины волны на кромке банки.

Плавбаза и подводные лодки были поставлены на специальном рейдовом оборудовании. Во время межпоходового ремонта подводных лодок произвели смену экипажей. В соответствии с руководящими документами по боевой подготовке после восстановительного ремонта лодки отрабатывали курсовые задачи непосредственно в океане. При проведении ремонта у борта плавбазы и отработки задач боевой подготовки экипажи подводных лодок испытывали большие трудности, прежде всего из-за очень высоких температур воздуха в отсеках (50°C и более).

Начиная с декабря 1968 года все лаборатории «Полюса» приступили к научно-исследовательской работе, в первую очередь по погоде, по передаче наблюдений метеоцентрам как нашей страны, так и иностранным. Очень сложную работу выполнял матрос Мотовилов, который был настоящим мастером своего дела. Зональную карту погоды аккуратно составлял инженер-лейтенант Смирнов. Аэрологическая лаборатория несколько раз в сутки запускала с корабля радиозонды, аэрологи внимательно принимали радиоинформацию о вертикальном распределении температуры, влажности и давления... И так ежедневно, днем и ночью, при любом состоянии моря. В этом — смысл службы моряков всех лабораторий океанографического судна «Полюс».

Задачи от экипажей лодок принимали адмирал Владимирский и командир отряда кораблей капитан 1 ранга Мерзляков. После подведения итогов выполнения задач в Индийском океане Л. А. Владимирский отметил, что весь личный состав экспедиции показал большое трудолюбие, физическую выносливость, организованность, высокие морально-боевые качества и

самоотверженность в исполнении своего долга перед Отечеством. Особенно успешно и с честью выполнили поставленные задачи экипажи подводных лодок. После проведения боевой службы в Индийском океане подводные лодки направились к новому месту базирования в Тихом океане.

Во время работ научных специалистов мы постоянно ощущали неустанное внимание к нам со стороны американских патрульных самолетов «Орион». Однажды, когда самолет несколько раз пролетал над «Полюсом» на низкой высоте, что категорически запрещается делать по международным правилам, личный состав лабораторий не выдержал и запустил одновременно более десяти радиозондов в воздух. Больше американцы над нашими кораблями не летали. Проявляли к нам интерес и японские суда. Так, японский разведывательный корабль «Кай-Мару» (порт прописки Симоносеки) несколько раз проходил мимо кораблей экспедиции, имея на борту семь разнообразных антенн.

В конце января 1969 года руководство ВМФ впервые разрешило ЭОС «Полюс» совершить дружественный визит в порт Карачи (Пакистан). Следуя в этот порт, судно продолжало вести океанографические работы. При подходе к Аравийскому полуострову встретились с интересным явлением природы. В воздухе находилась сплошная песчаная мгла, которая была принята за туман. Утром видимость была полной, затем она начала уменьшаться. Небо стало желтовато-серым, в воздухе находилась пыль (песок, солоноватый на вкус). Пришлось ожидать увеличения видимости.

Утром 3 февраля 1969 года флагманский корабль «Полюс» сделал первый заход в иностранный порт. На рейде порта стояли на якорях десять различных

судов. Карачи — молодой город и порт; еще в середине XIX века на его месте была лишь рыбацья деревня. Но из-за недоступности для крупных морских судов Хайдарабада, расположенного на реке Инд в бухте Курачи (старое название), стал бурно развиваться новый морской порт. Слева от входа в порт возвышается выложенный камнем мыс Манура, на котором видны некогда грозные крепостные сооружения. «Полюс» медленно прошел канал и опытный капитан Г. А. Образцов пришвартовал судно к причалу. Часть личного состава экспедиции вечером отправилась в город на экскурсию. Прежде всего они посетили строительство мавзолея основателя Пакистана Мухамеда Али Джинны. Любители экзотики не упустили возможность запечатлеть себя восседающими на верблюдах в морской форме.

На следующий день вместе с генеральным консулом В. Ф. Стукалиным, командиром «Полюса» капитаном 2 ранга Г. А. Образцовым, и переводчиком капитан-лейтенантом Б. М. Иевским адмирал Л. А. Владимирский отправился с визитом к командующему пакистанским флотом вице-адмиралу С. М. Ахсану. Обо всех визитах в иностранные порты мне подробно рассказывал адмирал Л. А. Владимирский, поскольку мне как первому заместителю начальника экспедиции особого назначения «Прилив-2» не пришлось непосредственно участвовать в этих церемониях. наших представителей встретил начальник штаба флота Пакистана и дежурный адъютант, которые провели их в кабинет командующего флотом. Разговор в основном шел о нашем плавании и проводимыми научными работами в Индийском океане. В память о нашем визите от имени офицеров штаба и личного состава «Полюса» Л. А. Владимирский вручил командующему флотом «Морской атлас». В ответ С. М. Ахсан пригласил офицеров экс-

педиции на дружеский ужин с офицерами Пакистана. Ужин состоялся в офицерском клубе. Сразу же были образованы группы из 3-4 человек, в каждую из которых вошло по офицеру, владеющему каким-либо иностранным языком. Двое пакистанских офицеров хорошо знали русский язык. Тосты в данной стране не произносятся. Тем не менее без них не обошлось: мы обменялись короткими выражениями чувства дружбы. Нам пожелали благополучия в дальнейшем плавании. Ужин прошел в очень теплой обстановке.

Затем руководство экспедиции нанесло официальный визит губернатору города. В беседе с ним были затронуты вопросы о дальнейшем строительстве города Карачи, размах которого участники экспедиции уже увидели собственными глазами. Губернатор предложил русским морякам осмотреть строящийся приморский парк, который раскинулся в пригородном районе Клифтон — любимом месте отдыха жителей города. Нам удалось увидеть в Карачи и новую биологическую научную станцию — Аквариум. В нем находилось несколько осетров, подаренных министром рыбного хозяйства Советского Союза. Они достойно «представляют» в нем фауну нашего государства. В последний день пребывания в Карачи Л. А. Владимирский нанес дружеский визит командующему надводными силами флота Пакистана, державшему свой флаг на крейсере «Бабур»¹. Во время осмотра крейсера наши представители узнали, что система службы в пакистанском флоте матросов и унтер-офицеров (старшин) — английская: по контракту сроком на 12 лет, из которых 2 года — подготовка в учебном отряде и 6 месяцев — корабельная практика.

¹ Этот корабль был назван в честь основателя династии Великих Моголов, узбека по национальности.

В день отхода от причала командиру «Полюса» предложили два буксира для помощи, но Образцов отказался. «Полюс» отдал швартовы, затем в присутствии многих пакистанцев отошел параллельно причалу при помощи бортовых винтов, «на пятке», в очень узком канале развернулся на 180° и стал медленно выходить из бухты под громкие звуки гимна нашего Отечества. Очень приятно было всем морякам, находившимся на верхней палубе, смотреть, с какой любовью нас провожала советская дипломатическая миссия в Карачи. Все пакистанцы были удивлены — ведь еще ни один корабль не отходил от причала без буксира. При выходе в океан с сигнального поста порта Карачи нам передали пожелание от командующего пакистанским флотом: «Счастливого Вам плавания!» Мы были уверены, что это пожелание было искренним.

Экспедиционное судно «Полюс» в очередной раз взяло курс к экватору. 23 февраля, в праздничный день Советской армии и Военно-морского флота, начальник экспедиции перед строем личного состава корабля и офицеров штаба сказал: «За четыре месяца плавания матросы, старшины и офицеры оморячились, сплавались, научились уверенно нести вахту, а при посещении иностранного порта проявили себя очень достойно и не уронили честь Родины». Затем он вручил мичманские погоны Васильеву и Куделькину, а погоны главного старшины — Гайдуковичу. Лучшие матросы и старшины были награждены Почетными грамотами. И, конечно, в день нашего праздника коки постарались подготовить прекрасный праздничный обед, а наш самодеятельный ансамбль «Мы из Крошштадта» — интересный новый концерт. После выполнения задач кораблями экспедиции в Индийском океане Л. А. Владимирский вышел с предложением перед

главнокомандующим ВМФ о возвращении на Родину не через Атлантический океан (по которому прибыли в Индийский океан), а через Тихий. Расстояние от места нахождения «Полюса» до Балтийского моря было почти одинаковым, если следовать в Кронштадт через Панамский канал. Адмирал Владимирский подробно обосновал свое предложение, сделав упор на реальную возможность без больших дополнительных материальных затрат провести исследование районов в Тихом океане южнее экватора, т. е. там, где еще не ходили советские военные корабли. Предварительно по запросу Л. А. Владимирского «Полюс» получил карты южной части Тихого океана и запасные части для механизмов и устройств корабля, которые были отправлены командованием Тихоокеанского флота на попутных кораблях.

Главнокомандующий ВМФ поддержал инициативу начальника экспедиции, и через несколько дней адмирал Владимирский получил из Москвы приказание: совершить деловой заход в Коломбо (остров Цейлон), а затем возвращаться домой через Тихий океан с заходом в порт Вальпараисо (Чили). А для нас это означало, что военное судно «Полюс» станет первым кораблем под флагом Советского Военно-морского флота, который совершит «голубой виток» вокруг Земли. Романтическая привлекательность таких плаваний всегда была и будет притягательна для всех русских моряков.

В середине марта «Полюс» встал на якорь неподалеку от Цейлона. Об этом острове мы узнали много интересного: во-первых, на острове площадью 66 000 кв. км проживают 12 миллионов человек, основное население — сингалы и тамилы, которые относятся к древним народам Азии, а во-вторых — на рубеже нашей эры остров стал важным центром

транзитной морской торговли. В XVI веке начался захват Цейлона европейцами: сначала вторглись португальцы, затем голландцы и, наконец, англичане, превратившие его в свою колонию. Лишь в 1948 году этот остров получил статус доминиона и к власти пришло национальное правительство. Вскоре вблизи реки Келани-Ганг был построен искусственный порт.

Стоянку у Цейлона экипаж «Полюса» использовал для проведения частичного ремонта техники и для покраски корабля. Наше судно привлекло внимание местных жителей, и к нему стали подходить рыбацьи лодки и мореходные боты, раскрашенные в ярко-зеленые, желтые и красные цвета. Иногда с них на палубу нашего корабля бросали кокосовые орехи. Матросы в ответ бросали им мелкие сувениры (значки, открытки и т. п.).

В каждом далеком плавании всеобщее внимание привлекают акулы. Поэтому их появление у борта судна вносило оживление в нашу корабельную жизнь. Стихийно начали возникать «бригады» ловцов, стремящихся во что бы то ни стало поймать и вытащить хищницу на палубу судна и с ней сфотографироваться, а также заполучить акулью челюсть. В конце концов это удалось, и любитель-рыболов мичман Дмитренко взобрался на пойманную акулу и позировал фотографу.

После авральных работ адмирал Владимирский разрешил морякам искупаться в теплой океанской воде вблизи «Полюса». Вместе со смельчаками плавали и акулы. Особенно всем нам понравилось совместное плавание почти в обнимку штурмана корабля капитан-лейтенанта И. Е. Афанасьева с акулой. Только после замечания командира корабля Афанасьев покинул «дружелюбную» акулу.

Подводя итоги проведенных в Индийском океане работ, офицеры штаба сделали такое заключение:

«Экспедицией был обследован ряд мелководных коралловых банок в экваториальной зоне океана. Все эти банки, находящиеся вне территориальных вод и континентальных шельфов, по международному праву никому не принадлежат. Следовательно, на некоторых из них можно устанавливать гидротехнические сооружения, в том числе наземные командно-измерительные комплексы».

26 марта «Полюс» вошел в порт Коломбо и ошвартовался у причала. Начальник экспедиции и командир корабля отправились с визитом вначале к командующему флотом Цейлона (он же являлся и морским министром), а затем — к нашему послу и мэру города.

Во время поездок с визитами наши представители попутно осмотрели великолепный зоологический сад в Коломбо, который пользуется мировой известностью. Помимо демонстрации богатейшей коллекции животного мира, в нем устраиваются популярные представления слонов на открытой арене. Большое впечатление произвели домашние слоны, выполняющие тяжелые работы, указанные хозяином. Раз в год местные жители отмечают праздник в честь слонов.

Очень интересной была экскурсия личного состава в город Канди — древнюю столицу Цейлона, расположенную в живописной долине, окруженной горами. На одном из холмов находится храм Зуба Будды и современный университет. Удивительное сочетание.

В гористой части острова выращивают высшие сорта чая. С большим интересом русские моряки осмотрели чайный завод. По пути в столицу посетили мемориал выдающегося политического деятеля Цейлона, бывшего премьер-министра Соломона Бандеранайке, павшего от рук убийцы в результате ожесточенной внутриполитической борьбы в 1959 году. Небольшую остановку сделали мы у сельского базара. По обеим

сторонам дороги — навесы, а под ними на столах, в корзинах и прямо на земле находились в большом количестве ананасы, кокосовые орехи, плоды мангового и хлебного деревьев и другие дары природы. Мы узнали, что это не просто базар, а базар невест. В действительности, все продавцы были молодыми девушками, одетыми в разноцветные длинные платья, а деньги от продажи они собирали на свадьбу.

За короткий период независимости в стране были проведены мероприятия по улучшению жизни народа. В Коломбо много школьников. Все они учатся бесплатно. Помимо частных больниц имеются и государственные. В отличие от других стран, где нам пришлось побывать, на острове Цейлон мы не встречали людей, просящих милостыню. Все население еженедельно бесплатно получает определенное количество риса, что при щедрости здешней природы избавляет от голода даже самых необеспеченных людей.

Вблизи города Канди раскинулся большой ботанический сад, также имеющий мировую известность. Островитяне говорят, что Цейлон — это «пуп Земли». Незабываемое впечатление оставляет аллея королевских пальм. В этом саду есть участок, на котором растут деревья, посаженные историческими личностями и знаменитостями Планеты. Среди них — дерево, посаженное первым космонавтом Ю. А. Гагариным, но оно почему-то не прижилось. Наш посол, сопровождавший нас, сказал: «Наверное что-то с Юрой случится!» (Как известно, Ю. А. Гагарин вскоре погиб в авиакатастрофе). Земля на Цейлоне очень благодатная. Ведь на острове в течение всего года постоянная высокая температура и большая влажность. Если в землю посадить даже веточку, то она обязательно приживается.

1 апреля 1969 года «Полюс» со штабом экспедиции покинул экзотический Цейлон с его тропической

растительностью и гостеприимным народом. Нашему кораблю еще предстояло совершить переход через весь Тихий океан. Как часто моряки этот океан называют Великим, но не всегда тихим! В дальнейшем наш корабль направился в Лаккадивское море, которое не числится даже в нашем Морском атласе. Это море расположено между Лаккадивскими и Мальдивскими островами (между Индией и Цейлоном), свое название оно получило от слова «Лаккадивы», что означает «сто тысяч островов». Из 1009 островов в этом районе около 800 представляют собой атоллы. Самый южный атолл называется Адду. Он использовался во время Второй Мировой войны как секретная база британского флота. В нем укрывались корабельные силы Англии в то время, когда мощное соединение японцев, состоявшее из пяти авианосцев, нанесло в апреле 1942 года сильный удар по английским базам Коломбо и Тринкомали. Вблизи Цейлона были потоплены авианосец «Гермес» и два крейсера британского флота. Но главные силы англичан, укрывшиеся в атолле Адду, японцами не были обнаружены. В настоящее время атолл Адду используется англичанами как воздушная база.

Военное судно «Полюс» 5 апреля седьмой раз пересекло экватор и продолжало следовать южнее Зондского архипелага. Вскоре с левого борта «Полюса» появились берега Суматры. На ней и острове Ява проживала основная часть стомиллионного населения Индонезии. Незадолго до нашей экспедиции реакция лишила индонезийских трудящихся политических и экономических завоеваний. Сотни тысяч крестьян и рабочих пали жертвой кровавых репрессий...

9 апреля на рассвете адмирал Л. А. Владимирский срочно вызвал меня на сигнальный мостик корабля и сказал: «Наконец мне посчастливилось, я увидел луч,

за которым „охотился“ с 1960 года». Перед нами было безоблачное небо, чистый закат не особенно яркого солнца. От светила оставалась лишь «макушка». Она становилась все меньше и меньше, вытягиваясь в жирную, а затем в тонкую линию и в этот момент появилась яркая зеленая вспышка. По примете старых моряков, увидеть зеленый луч — к счастливому плаванию, Я от души поблагодарил адмирала за то, что он дал мне возможность увидеть это редкостное явление природы. Лев Анатольевич Владимирский очень много раз, находясь в океанах и морях, стремился хотя бы раз увидеть знаменитый зеленый луч (оптическое явление в атмосфере в виде вспышки зеленого цвета над солнцем при его заходе или восходе), но раньше ему это не удавалось.

«По записям Л. А. Владимирского видно, что круг его научных интересов во время плавания был весьма широк. Наряду с исследованиями течений и рельефа морского дна, его интересовали и тропические ураганы. Адмирал следил за запуском с „Полюса“ воздушных шаров — радиозондов, за отработкой полученной от них информации в аэрологической лаборатории. Вместе с ее сотрудниками он анализировал данные о распределении в атмосфере температуры, влажности и давления, сравнивал с полученными по радио прогнозами метеорологических центров. Все это помогало лучше познать условия образования и развития „жизни тропических ураганов“. Большое внимание уделял адмирал и коралловым образованиям. Он сравнивал различные гипотезы происхождения коралловых атоллов и рифов, задумывался над возможностями использования атоллов в рыбном промысле... Сложность плавания, опасности, неизбежные при проходе районов, где еще не бывали русские корабли, не останавливали Владимирского. Таким опасным для море-

плавателей районов по сей день остается Торрессов пролив, соединяющий Индийский и Тихий океаны к северу от Австралии»¹.

Очень сложным был переход через район Принс-оф-Уэлс. Перед этим районом неподалеку от курса корабля находилась Яванская впадина (7450 метров) — самое глубокое место Индийского океана. Через двое суток слева от нас появились острова Сумба, Флорес и Тимор, расположенные в небольшом море Суву. Тимор — крупнейший из островов — был открыт португальцами в 1520 году, а в два года спустя лоцман-малаец привел к нему судно из экспедиции Магеллана «Виктория», которое из этого района направилось через Индийский океан к мысу Доброй Надежды, чтобы завершить первое кругосветное плавание.

Примерно в 1600-х годах португальцы отдали голландцам все свои индонезийские владения. Однако восточная часть острова Тимор до сих пор остается португальской. Во время Второй Мировой войны в марте 1942 года через море Суву в Индийский океан пришло то самое японское авианосное соединение, которое нанесло удары по английским базам на Цейлоне.

ЭОС «Полюс» сумело удачно пройти группу островов и рифов Ист-Айленд. У одного из них, а именно на острове Картье, сидит на рифах судно. В извещении мореплавателям говорится, что «район радиусом шесть миль с островом в центре является зоной учебного бомбометания». Вероятнее всего, потерпевшее крушение судно служило мишенью. От острова Тимор судно вышло в Тиморское море, в котором имеется впадина глубиной около 3100 метров. За ней до берегов Австралии простирается мелководный район. На следующий день прошли залив Бигл (глубины

¹ С. А. Золин. Верность океану. М., 1986, с. 103–104.

50–70 метров) на берегу которого расположен порт Дарвин, и там, после длительного плавания, нас ожидал «сюрприз» — за пять минут ветер возрос до девяти баллов. Этот шквал — результат прохождения холодного фронта. Появление тропических фронтов учащается. После утреннего шквала во второй половине дня налетело еще несколько шквалов с дождем и порывистым ветром.

Наконец мы вошли в Арафурское море, еще более мелководное, чем Тиморское. Это море расположено между Австралией, Новой Гвинеей и островами Танимбар. Арафурское — самое восточное море Индийского океана, примыкающее к Торресовому проливу. «Полюс» прошел у побережья Австралии. Особенность этого района — множество коралловых банок. Периодически эхолот фиксирует банки на глубине до 9–12 метров. Самая коварная банка — Мони — от 7 до 5,4 метра при глубинах вокруг 69–73 метра. 15 апреля в 14 часов экипаж судна и офицеры штаба по приказанию адмирала построились на верхней палубе. Л. А. Владимирский поздравил весь личный состав экспедиции с шестимесячным непрерывным плаванием. Прошли более 28 тысяч миль, а впереди еще 20 тысяч. Особенно адмирал похвалил дизелистов, электриков, трюмных и всех тех, кто обеспечивал движение корабля, а также моряков, обеспечивающих работу лабораторий.

«Полюс» проходил там, где когда-то следовали португальцы. Они шли от Суматры (остров открыт в 1509 году) и Явы (открыт в 1511 году), и в 1520 году вышли к острову Тимор. В середине XVI века корабли достигли северо-западных берегов — предположительно Австралии — и назвали землю Большой Явой. Как известно, в 1642 году голландец А. Тасман впервые обогнул Австралию с юга и открыл остров, впус-

ледствии названный его именем. Только через несколько десятков лет (в 1770 году) экспедиция Кука открыла и обследовала восточное побережье Австралии и дала ему наименование «Новый Южный Уэльс»; в 1778 году здесь появились первые поселенцы (750 ссыльных и 300 военных) и был основан город Сидней. В этот же район позднее ссылалось большое число ирландцев — участников восстания 1798 года. Так началась колонизация этого материка.

Перед входом в Торресов пролив, в котором впервые пройдет корабль под флагом нашей Родины, небезынтересно вспомнить историю его открытия. В 1605 году в Перу была организована экспедиция под начальством Кироса для поиска южного материка (Австралии). В экспедицию вошли три корабля, одним из которых командовал Торрес (португалец по происхождению). После открытия Низменных островов — Туамоту и других — к западу от них Кирос обнаружил неизвестную гористую землю и, найдя глубокую и спокойную бухту, поставил в ней корабли на якорь. Но через несколько дней корабль Кироса исчез: решив, что он открыл подлинную Австралию, начальник экспедиции тайно ночью покинул своих сослуживцев и ушел обратно в Перу, чтобы по праву первооткрывателя материка добиться от испанского правительства права управления этой землей. Но оказалось, что открытый им материк является всего лишь небольшим архипелагом, названным впоследствии Новыми Гебридами.

Торрес же, покинутый своим начальником, обследовал открытые острова и повел оставшиеся корабли дальше на запад. Они с большим искусством совершили плавание в очень трудном районе и благополучно миновали многочисленные коралловые рифы. Через два месяца Торрес «провел свои суда из Тихого в

Индийский океан через один из самых опасных проливов в мире... Торрес был последним испанским мореплавателем, сделавшим замечательное географическое открытие»¹. Было установлено, что, во-первых, давно известная португальцам Новая Гвинея не материк, а огромный остров и, во-вторых, Великая Ява (она же Новая Голландия), названная впоследствии Австралией, отделена от Новой Гвинеей проливом. Из-за секретности, в которой держались географические открытия, этот пролив только в конце XVIII века был назван именем его первооткрывателя — Торресовым.

Вблизи острова Буби в ночное время «Полюс» встал на якорь у входного буя перед проходом Принс-оф-Уэлс. Г. А. Образцов решил не рисковать и проходить этот участок только в светлое время суток. Глубина стоянки — 13 метров. Этот сложный проход ведет в Торресов пролив. Только благодаря талантливому художнику мичману В. М. Варыгину, составившему специальную командирскую схему этого прохода, командир «Полюса» уверенно провел судно.

Всеобщее внимание привлекала живописная панорама: высокие, гористые, покрытые густым лесом острова Гудс-Айленд, Хэммонд, Уэнсли, Хори. К югу от острова Гудс-Айленд имеется проход Норманби-Саунд, ведущий к небольшому порту Кеннеди. Зрелище очень красивое, но командованию кораблем отвлекаться нельзя, так как проход местами имеет ширину всего около четырех кабельтовых. О недостаточном внимании к судовождению свидетельствуют несколько судов, навечно «приткнувшихся» к рифам.

Миновав остров Туин-Айленд, командир корабля приказал увеличить скорость хода, чтобы успеть

¹ И. П. Магидович. Очерки по истории географических открытий. Том I. М.: Географгиз, 1949, с. 271–273.

пройти Торресов пролив в светлое время суток. Во время перехода по Торресовому проливу «Полюс» пять раз изменял курс. После прохода пролива всем стало легче, нами пройдена северная часть Большого Барьерного рифа, тянущегося на тысячу миль вдоль побережья Австралии. Следовательно, «Полюс» стал первым в нашей стране военным кораблем, прошедшим Торресовым проливом, причем без лоцмана на борту. В дальнейшем он прошел по заливу Папуа, в восточной части которого находится Порт-Морсби. Этот порт был наиболее южным пунктом театра военных действий в период Второй Мировой войны, подвергшимся вместе с портом Дарвин ударам японской авиации.

Пролив с русским названием Витязь отделяет восточную оконечность Новой Гвинеи от острова Новая Британия. На этой оконечности находится Берег Маклая, названный в честь выдающегося русского ученого — антрополога и путешественника Н. Н. Миклухо-Маклая, высадившегося на этот берег в 1871 году с винтового корвета «Витязь» (командир корабля — Г. И. Назимов). До конца 1872 года Миклухо-Маклай жил среди папуасов и снискал среди них уважение и любовь. Позднее он еще четыре раза посещал Новую Гвинею, исследуя различные районы острова, и собрал обширную антропологическую и этнографическую коллекцию.

В конце апреля «Полюс» проследовал в Коралловое море, названное так из-за обилия коралловых рифов и островов. Море имеет протяженность по широте около 1300 миль и наибольшую глубину в средней части 4700 метров, а глубина впадины Бугенвиль — 9140 метров.

После завоевания Перу испанцы отправили для поиска «неведомой южной земли» несколько экспедиций,

в результате которых были сделаны крупнейшие географические открытия в Океании. Эти открытия связаны с именами таких мореплавателей, как Менданья, Кирос, Торрес. Испанский мореплаватель Менданья, например, в конце 1567 года отплыл из порта Калбьяо (Перу) в Южное море (так называли южную часть Тихого океана) и в начале 1568 года открыл «Большую землю», принятую им за страну Офир, куда царь Соломон, согласно библейской легенде, посылал корабли за золотом для украшения храма в Иерусалиме. Однако это был не материк, а лишь группа больших островов, названных впоследствии Соломоновыми. Вернувшись в начале 1569 года в один из мексиканских портов, Менданья сообщил о своем открытии, но ему не поверили и только по прошествии тридцати лет перуанское правительство поручило ему же организацию новой экспедиции, Интересно заметить, что эта экспедиция, открыв в 1595 году Маркизские острова, не обнаружила Соломоновых островов. Дело в том, что в XVI веке моряки еще не умели точно определять долготу места (хронومتر был изобретен лишь во второй половине XVIII века), а потому ошибки в 10–20° по долготе в те времена не были редкостью. По широте путь экспедиции пролегал точно на Соломоновы острова. Не дойдя до них около 200 миль, Менданья открыл остров и назвал его Санта-Крус. Он скончался, так и не найдя «исчезнувших островов». Во время этого плавания Менданья, кроме Маркизских островов, открыл несколько коралловых атоллов в Южной Полинезии и группу вулканических островов в Меланезии.

Курс ЭОС «Полюс» был проложен через просторы Тихого океана южнее экватора. В этом районе раскинулся обширный островной мир, который обычно называют Океанией. Его можно разделить на три части:

на западе — Меланезия («Черные острова», названные так за цвет кожи ее обитателей), на востоке — Полинезия («Многочисленные острова») и на севере — Микронезия («Мелкие острова»). Наш путь лежал через Меланезию и Полинезию.

Экспедиционное судно «Полюс» благополучно прошло все опасные участки Тихого океана. На просьбу адмирала Владимирского о заходе на остров Пасхи главнокомандующий ВМФ ответил отказом.

Происхождение коренного населения многочисленных островов этой части Тихого океана до сих пор является предметом полемики, в основном между этнографами, лингвистами и археологами. По «азиатской» гипотезе — это выходцы из Азии. Сторонники этой гипотезы указывают на родство полинезийских и индонезийских языков — факт, впервые установленный русской экспедицией О. Е. Коцебу в 1815–1818 годах. Приводятся и другие доказательства.

Сторонники «американской» гипотезы считают население островов потомками выходцев из Южной Америки, которые, как норвежец Тур Хейердал, со своими соотечественниками переплыли океан с востока на запад на плотах. Это указывает на то, что народы Америки еще до прихода испанцев достигли Полинезии. Хейердал провел археологические раскопки на островах восточной Полинезии и нашел доказательства того, что среди предков нынешних полинезийцев несомненно были выходцы из Южной Америки. Но сам он в равной мере признает как «азиатскую», так и «американскую» гипотезы.

Значительно позже острова Океании захватили и поделили между собой Англия, Франция, Германия и США, а затем к ним присоединилась и Япония. Жестокая эксплуатация населения этих островов за столетие сократила численность населения островов

с одного миллиона до ста восьмидесяти тысяч. В результате национально-освободительного движения в последние годы в Океании появились независимые государства.

Первые русские мореплаватели открыли в Океании значительное число атоллов и отдельных островов, получивших такие названия, как острова Кутузова, Крузенштерна, Римского-Корсакова, Меншикова, Румянцева, Чичагова, Еромова, Беллинсгаузена, Сенявина, Петра I, Александра I, Анненкова, Россиян и др. Исследования этого района океана русскими моряками продолжается и в настоящее время (правда, очень незначительно).

В конце апреля «Полос» прошел севернее архипелага Фиджи, насчитывающего около 300 островов и бесчисленное множество рифов, общей площадью 182 000 кв. км, на которых живет 401 000 человек (в основном меланезийцы и индийцы), занимающихся преимущественно земледелием. На самом крупном острове Вати-Леву находится главный город Сува. В центре его установлен обелиск с надписью «Фиджи — колония британской короны с 10 октября 1574 года». 11 октября 1970 года над Фиджи взвился флаг независимости.

В связи со скудостью данных о метеообстановке этой зоны мы стали больше внимания уделять местным признакам для прогнозирования циклонов. Один из важнейших признаков образования тропического циклона — появление на восходе и заходе солнца перистых облаков, имеющих ярко выраженную сходимость к центру циклона.

Примерно в 180 милях к юго-востоку от архипелага Фиджи расположен архипелаг Тонга. Кук, посетивший архипелаг около двух веков назад, назвал его островами Дружбы за то, что встретили его здесь

«с исключительным радушием»¹. Недавно на архипелаге Тонга побывало наше судно Академии наук «Витязь», членов экипажа которого во время пребывания на берегу постоянно сопровождали доброжелательные улыбки тонганцев, также ставших независимыми. Архипелаги Фиджи и Тонга в 1642–1643 годах открыл нидерландец А. Тасман, впервые обошедший Австралию. С его именем связано и открытие островов Тасмания и Новая Зеландия.

28 апреля 1969 года экспедиционное судно «Полюс» пересекло нулевой меридиан. Начали измерять глубины океана. Измерили впадину Тонга, одну из наиболее глубоких в Мировом океане и самую глубоководную в Южном полушарии. Максимальная глубина, которую удалось обнаружить, составила 10 437 метров. Максимальная глубина, зафиксированная на этой впадине научно-исследовательским судном «Витязь», равнялась 10 882 метра.

П. А. Молэн, большой знаток «вечных бродяг», как он образно называет тайфуны, пишет, что нельзя «пренебрегать тропическими циклонами и в наши дни, так же, как и во времена джонок, каравелл эпохи Великих географических открытий и трехпалубных фрегатов»². В подтверждение этих слов он приводит данные о потерях 3-го американского флота 17–18 декабря 1944 года от тайфуна, налетевшего во время приемки топлива в 900 километрах к востоку от острова Лусон. Тогда погибли 800 человек, 80 получили тяжелые ранения, затонули 3 эсминца, 22 оказались поврежденными, с палуб авианосцев было сброшено за борт 150 самолетов. По данному поводу командующий флотом адмирал Нимиц заявил: «Этот тайфун

¹ Д. Кук. Путешествие к Южному полюсу. М.: Географгиз, 1948.

² П. А. Молэн. Охотники за тайфунами. М.: «Мир», 1967, с. 144.

нанес 3-му флоту более тяжелые потери, чем можно было бы ожидать в результате морского сражения»¹.

8 мая — предпраздничный день. На «Полюсе» провели торжественное собрание, посвященное Дню Победы в Великой Отечественной войне с фашистской Германией. В президиуме сидели четыре участника войны. Доклад сделал начальник экспедиции адмирал Владимирский. Перед докладом Лев Анатольевич зачитал поздравления главнокомандующего ВМФ, командующих флотами и начальника гидрографического управления ВМФ. В своем докладе адмирал напомнил всем присутствующим, какой большой ценой была добыта эта победа и как героически действовали моряки всех флотов в битвах на море. Он также напомнил нам, как эта война началась, как велась и как закончилась. Только такие флотоводцы, как Владимирский, могут доходчиво и правдиво рассказать об этой страшной войне, ведь Л. А. Владимирский с первых до последних дней войны постоянно находился на самых передовых ее рубежах. Вот только несколько слов о его участии в этой войне. Еще до войны, будучи командующим эскадрой надводных кораблей Черноморского флота, контр-адмирал Л. А. Владимирский неоднократно напоминал руководству флотом, что нужно быть готовым к войне, прежде всего быть готовым отразить внезапное нападение врага. В первый день войны, в 4 часа 22 июня 1941 года, Л. А. Владимирский с мостика линкора «Парижская коммуна» наблюдал, как самолеты фашистов наносили удары по главной базе флота. Вражеские самолеты летели на малой высоте в сторону Севастополя. Кто-то громко крикнул: «Воздушный десант!» Владимирский спокойно сказал: «Нет, это

¹ Там же, с. 145.

не десант, фашисты действуют так же, как год назад в Суэцком канале. На парашютах опускаются магнитные мины. Враг стремится закупорить наши корабли в базе». По его приказанию крейсера эскадры успели выйти из базы в море. Ни один корабль не был даже поврежден. В дальнейшем корабли эскадры по приказанию контр-адмирала Владимирского самоотверженно прикрывали наши транспорты с десантным на переходе морем и выполняли множество других боевых задач.

Перед высадкой морского десанта Л. А. Владимирский на эсминце «Фрунзе» следовал в Одессу для согласования плана совместных действий с войсками Одесского оборонительного района (ООР) под командованием контр-адмирала Г. В. Жукова. Но при подходе к Одессе восемь вражеских самолетов Ю-87 начали пикировать и сбрасывать бомбы на эсминца «Фрунзе». В начале одна из них попала в кормовую часть корабля, а затем бомбы взрывались на палубе эсминца. Погибли комиссар корабля Д. С. Золкин и начальник оперативного отдела штаба ООР С. Н. Иванов, были ранены Л. А. Владимирский и командир эсминца В. Л. Ерошенко. К вечеру подошел торпедный катер, чтобы переправить на берег раненых. Контр-адмирал Владимирский после отправки раненых приказал командованию эсминца идти полным ходом в Одессу. Но когда эсминца сел на отмель, Лев Анатольевич приказал всем покинуть корабль, сам сошел последним, и только после этого разрешил врачам лечить его. Решительно действовал Л. А. Владимирский и в дальнейшем. Будучи командующим Черноморским флотом, совместно с командующим Приморской армией генерал-майором И. С. Петровым организовывал оборону Севастополя и Кавказа, а также непосредственно руководил силами флота во время освобождения

Новороссийска и Тамани. Он умело организовал высадку десанта в Крыму. С апреля 1944 года Л. А. Владимирский вступил в командование эскадрой надводных кораблей Балтийского флота. Под его командованием корабли эскадры громили гитлеровцев на подступах к городу на Неве. Где бы ни воевал Л. А. Владимирский, он пользовался большим уважением у подчиненных, так как всегда очень заботился о них. И в мирное время Лев Анатольевич Владимирский пользовался большим авторитетом со стороны подчиненных за его отеческое отношение к ним.

В день Победы на «Полюсе» впервые в истории Российского и Советского Военно-морских флотов одновременно были подняты три флага: государственный, гидрографический и адмиральский (флаг командующего флотом). В праздничный вечер состоялся концерт художественной самодеятельности, а с наступлением темноты начальник экспедиции разрешил устроить незабываемый фейерверк; его можно было допустить только в таких пустынных водах, которыми шел наш корабль (в течение месяца мы встретили в океане лишь три корабля, и притом на большом удалении от нас).

Всем морякам известна важность знания характеристик течений в районах плаваний. Уже многие десятилетия океанографы всего мира ведут наблюдения в различных районах Мирового океана. Однако многое еще не изучено, и до сих пор происходят открытия новых течений. На ЭОС «Полюс» эту работу возглавлял старший инженер-лейтенант Комендантов — большой знаток своего дела. Не простым делом была и установка буйковой станции, особенно на больших глубинах при сильном волнении моря. Но боцманская команда под руководством старшего помощника командира судна капитана 3 ранга Хазова

и главного боцмана Егорова отлично выполняла эту непростую работу.

26 мая по пути к Чили штурманы обнаружили в районе нахождения нашего корабля на карте скалу с отметкой «существование сомнительно». Лоция предупреждает, что скалу наблюдали три корабля (сведения даны в 1869 году). Однако тщательный поиск ее не увенчался успехом. Дно океана оказалось ровное, как стол, глубина 3800 метров.

Продолжаем следовать в Вальпараисо. До берега Чили осталось 480 миль. Чуть правее нашего курса из-за горизонта появился остров Алехандро Селкирк (прежнее название острова Мас Афуэра) — самый западный из группы островов Хуан-Фернандес. Остров горист (максимальная высота 1650 м). В комментариях к книге известного французского мореплавателя и ученого Луи де Бугенвиля говорится, что Александр Селкирк послужил Даниэлю Дефо прототипом для его книги «Робинзон Крузо». Имя Александра Селкирка связано с именем английского кругосветного мореплавателя, пирата, географа и писателя Уильяма Дампьера (1652–1715 годы). В одной из своих книг Дампьер рассказывает о том, как участник его экспедиции — некто Александр Селкирк — в наказание за непослушание был высажен на необитаемый остров группы Хуан-Фернандес, на котором прожил в одиночестве 4 года и 4 месяца. В основу произведения Даниэля Дефо положено именно это событие, хотя в романе действия происходят на одном из островов Карибского моря.

Второй по величине остров этой группы — Робинзон Крузо (прежнее название Мас-а-Тьерра). В полутора милях к западу от него находится небольшой остров Санта-Клара. Все эти острова — вулканического происхождения. В северо-восточной части

острова Робинзон Крузо имеется бухта Сан-Хуан-Батиста с селением на берегу, в котором (согласно лоции) имеются радиостанция, церковь, школа и почтовое отделение. Там можно запастись хорошей водой, мясом, фруктами... Вблизи мыса Сан-Карлос находится маяк Хуан-Фернандес, а в пяти кабельтовых на юго-восток от мыса на глубине 64 метра лежит немецкий крейсер «Дрезден», потопленный в марте 1915 года английскими крейсерами «Кент» и «Глазго».

В конце мая «Полюс» вошел в территориальные воды Чили. Было получено уведомление о том, что наш корабль будет поставлен к причалу «С» (самый удобный и один из лучших причалов порта) и сделан запрос, нужны ли нам буксиры. Такая предупредительность была весьма приятной после многих месяцев плавания. При подходе к порту мы вошли в туман. Но сам подход к внешнему рейду порта для нас большой сложности не представлял. Судно входило в порт с использованием радиолокатора. На его экране четко вырисовываются мысы с маяками Карау-милья и Анхелес (Ангела). На внешнем рейде стояло много транспортов.

Порт Вальпараисо находится на западном побережье Южной Америки и является наиболее крупным и важным. Он прикрыт от западных ветров и волнений полуостровом с мысом Анхелес. Но сама бухта открыта для северных и северо-западных ветров, и даже при незначительном северном ветре стоянка в порту очень беспокойна. Порт расположен в зоне частых землетрясений (последнее произошло в августе 1966 года). По числу землетрясений Чили делит с Японией первое место на нашей планете.

Сегодня наступили сорок первые сутки после выхода «Полюса» из Торресова пролива и около двух месяцев с того дня, когда мы ушли из Коломбо.

В наш век — век технического и научного прогресса — этот переход через Тихий океан не представлял особых трудностей. Около двух месяцев потребовалось нам, чтобы совершить исследовательский и богатый научными наблюдениями переход от Цейлона до Чили. Заметим, что кораблям испанской экспедиции под руководством Магеллана, шедших под парусами, потребовалось около четырех месяцев для того, чтобы пересечь Тихий океан. Но тем отчетливее виден подвиг моряков Магеллана, которые впервые в истории человечества пересекли Тихий океан. Историограф экспедиции Магеллана Антонио Пигаффета писал: «Мы плыли три месяца и двадцать дней, совершенно не имея свежей пищи. Сухари, которыми мы питались, превратились в пыль, смешанную с червями, загаженную крысами и издававшую поэтому невыносимое зловоние. Мы пили гнилую воду, также издававшую зловоние... Мы ели кожу, которой покрывали реи, чтобы веревки не перетирались деревом. Эта кожа так затвердела, что ее приходилось размачивать в морской воде несколько суток, затем мы жарили ее на углях и ели. Часто мы питались древесными опилками и даже крысами, столь противными человеку... Почти весь экипаж заболел цингой. Девятнадцать человек умерло»¹. Сколько выносливости, выдержки, мужества и героизма требовалось от моряков во время плаваний в те времена!

С прибытием на «Полюс» лоцмана и представителя портовых властей мы вошли в гавань и ошвартовались у причала «С». Первый день в Вальпараисо — день «светских визитов». Утром к нам прибыл представитель советского посольства Игорь Алексеевич

¹ И. П. Магидович. Очерки о истории географических открытий. М.: Учпедгиз, 1949, с. 210.

Воробьев, с которым наше руководство экспедиции и командир корабля отправились в резиденцию местной власти, «Интенденсию», к губернатору провинции (он же губернатор города). Здание губернатора находится рядом с портом на небольшой, но красивой площади. В центре ее возвышается монумент национальному герою Чили Артуро Прагу, отличившемуся в бою при Икике (война 1879–1884 годов). Командуя кораблем «Эсмеральдо», он пошел на абордаж парусного броненосца и погиб. Но чилийцам впоследствии все же удалось захватить броненосец противника, который сейчас, как памятник о том бое, сохраняется в чилийском порту Консепсион.

После краткого делового визита к губернатору города, наша делегация совершила небольшую экскурсию на машине по приморскому шоссе к маяку Анхелес. На прибрежных камнях они увидели, как расположились зобастые пеликаны, стройные альбатросы, крупные морские утки, а в воде тупоносые морды морских львов. Все они чувствовали себя очень спокойно, так как здесь охота на них запрещена.

После обеда наша делегация нанесла визит начальнику приморского района (он же директор торгового флота) контр-адмиралу Аугисто Гейгеру Стар. В ходе беседы адмирал Владимирский поставил вопрос о проходе Магеллановым проливом в Атлантический океан, о наличии лоцмана и поинтересовался условиями плавания в тот сезон вокруг мыса Горн (южная оконечность Огненной Земли). Начальник приморского района предложил Л. А. Владимирскому пройти не только Магеллановым проливом, но и Патагонским (внутренними водами Чили). Адмирал Владимирский поблагодарил за предложение, которое было сразу принято, и пригласил контр-адмирала посетить ЭОС «Полюс». Затем наши представители направи-

лись к командующему 1-й военно-морской зоной флота контр-адмиралу Квинтилио Ривера Манхейму. Он тоже рекомендовал нам следовать Патагонскими проливами, но подчеркнул, что для судов, имеющих длину около 150 метров, наиболее сложным участком будет проход Ангостура Инглеза («Английская узкость»). После решения ряда других практических вопросов Л. А. Владимирский пригласил командующего 1-й военно-морской зоны посетить наш корабль. На второй день офицеры штаба во главе с адмиралом Владимирским отправились в столицу Чили — Сантьяго — город с трехмиллионным населением. Вместе с ними по приказанию начальника экспедиции поехала часть членов экипажа «Полюса». Все они отправились в автобусе. Мне снова пришлось отказаться от визитов, хотя очень хотелось посмотреть один из прекраснейших городов Южной Америки, так как я хорошо понимал, что кто-то из руководства экспедиции должен быть на корабле, тем более в иностранном порту.

Из рассказов наших моряков было видно, что они получили большое удовольствие. Дорога, ведущая к Южным Кордильерам, то взбирается на горы, то опускается на равнины. За изгородями тянутся эвкалиптовые рощи и поля кактусов. Особенно взгляд у русских моряков задержался на родных для них тополях... Главная магистраль города, авенида Бернардо О'Хиггинс, затем площадь Италии, за ней снова авенида Провиденсия. Возвышающийся над городом холм называется Сан-Кристоваль; он увенчан белой 14-метровой статуей святой Марии. С этой возвышенности хорошо виден весь город и цепь белоснежных гор на западе. По центральной части Сантьяго течет небольшая река Мапечо, вдоль берега тянется пальмовая аллея. Знакомство со столицей Чили началось

с «Пирамиды» — возвышенности с расположенным на ней парком. В парке много ветвистых деревьев, пальм и декоративных растений. Затем наши моряки осмотрели здание экономической комиссии ООН по странам Латинской Америки. Всем понравилось здание Арсенала и памятник солдату, стоящему на посту, как символ воинской доблести.

После обеда у посла, по приглашению которого моряки «Полюса» приехали в Сантьяго, наша группа осмотрела президентский дворец Чили «Ла Монеда», а затем на автобусе отправилась в Вальпараисо. Автострада «Пан-Америкен» по которой они ехали, должна была в будущем связать все столицы и наиболее крупные промышленные города стран Латинской Америки.

На следующий день утром адмирал Владимирский встретился с военным лоцманом, капитаном де корбета (соответствует нашему званию капитан 3 ранга) Джекобом Джеральдом Нэйманом для уточнения вопросов, связанных с переходом «Полюса» по Патагонскому и Магелланов проливам. После этой встречи Л. А. Владимирский вместе с океанографами И. Н. Кочетовым, С. М. Гуревичем и Б. Н. Российским уехали в институт гидрографии военно-морского флота, т. е. в гидрографическое управление флота. Возглавлял этот институт капитан де навие (соответствует нашему званию капитан 1 ранга) Рауль Херрера Алдан. Этот институт был создан в 1874 году и предназначен для проведения океанографических исследований преимущественно в антарктическом секторе Чили, захватывающем пролив Дрейка. Он издает лоции на испанском языке.

Каждому русскому моряку начальник института подарил на память пакет с материалами, кратко освещающими работу института, картами-схемами районов,

охватываемых картографией института. Л. А. Владимирский преподнес институту наш замечательный и очень большой Морской атлас.

Личный состав экспедиции имел возможность осмотреть красивый приморский город Вальпараисо. Жители этого города с большой доброжелательностью отнеслись к русским военным морякам. На улицах при встрече они приветствовали наших матросов, старшин и офицеров, а в магазинах дарили им сувениры. Были случаи когда чилийцы приглашали зайти к ним в дом.

Время пробежало очень быстро. Вечером 31 мая состоялся последний визит в этой доброжелательной стране — в институт чилийско-советской культуры (организация, аналогичная нашим обществам дружбы с народами зарубежных стран). Встреча была назначена на 23 часа. По нашим понятиям это очень поздно, но здесь это нормально, тем более, что завтра воскресенье. На этой торжественной встрече собралось более 150 человек, в основном трудовая молодежь. Секретарь института, очень симпатичная молодая женщина, открыла вечер и представила гостей. Нам преподнесли вымпел института. Адмирал Владимирский искренне поблагодарил за теплый, радушный прием русских моряков, выразил пожелание развития советско-чилийской дружбы и преподнес флаг нашего корабля. Официальная часть заняла очень мало времени. После нее начались танцы, песни, выступления чилийских музыкантов и джаза «Мы из Кронштадта». По-особенному и с большим темпераментом чилийцы исполнили нашу «Катюшу». Национальный чилийский танец «Куэка» сменяется матросским танцем «Яблочко». В непринужденной обстановке проходит товарищеский ужин при свечах.

На следующий день, 1 июня 1969 года, на «Полос» пришли 18 человек, одетых по-праздничному,

члены самодеятельности железнодорожников. Несмотря на подготовку корабля к дальнейшему плаванию, адмирал Владимирский высказал свое мнение: «Ведь мы не можем отказать им в желании дать для нас концерт». Молодые люди с исключительной радостью и под несмолкаемые аплодисменты личного состава экспедиции исполнили свои национальные песни и танцы. Посетили нас в этот день и школьники из Винья-дель-Мар. Этой школе, как они нам сказали, должны были присвоить почетное наименование «Имени Советского Союза». Поблагодарив гостей и попрощавшись с ними, экипаж «Полюса» в 20 часов отдал швартовы и самостоятельно, без буксиров, вышел из гавани, У всех нас осталось очень теплое воспоминание о приветливом, темпераментном чилийском народе, живущем на противоположной стороне Земли. Никто из моряков тогда еще даже не мог представить себе, что через несколько лет этому народу предстояло так много пережить и потерять.

На третьи сутки после выхода из Вальпараисо в вечернее время вошли в Патагонские проливы (по-испански «Канлес»), Вход в пролив довольно широкий, около шести миль. Справа светит маячный огонь у острова Вагер. Нам повезло — погода прекрасная — штиль. Подходим к самой узкой части пролива, в котором фарватер дважды меняет свое направление на 90°. Проход в «Английской узкости» очень сложный, и чтобы пройти его в дневное время, командир «Полюса» решил встать на якорь. Несколько правее фарватера на камнях крепко сидит большой транспорт. При лунном свете создается впечатление, что он на ходу, и лишь то, что «не видно на нем ни капитана, ни матросов», красноречиво говорит о случившемся с ним несчастье.

И снова надолго взошел на мостик корабля адмирал Владимирский. При проходе всех сложных участ-

ков перехода он находился всегда на командном пункте. На мостике корабля рядом с ним был лоцман чилийского флота капитан де корбета (капитан 3 ранга) Джакоб Джеральд Нейман.

С рассветом выбрали якорь и начали медленно проходить Ангостура Инглеза (глубина под килем от 40 до 14 метров). Лоция указывает, что главной опасностью при ее проходе является не кривизна пролива, похожая на букву S, а поперечное, направленное в борт судна течение. Лоция не рекомендует проход этой узкости при сильном ветре. В справедливости указаний лоции мы убедились в полной мере. Из-за не вполне точного выхода на створ, а затем запоздания со вторым поворотом «Полюс» несколько отклонился от оси фарватера вправо и его корма описала дугу правее, чем следовало. Этому способствовало и течение, прижимавшее судно к берегу. Хорошо, что он приглубый! Считается, что проход «вниз», на юг, сложнее, чем «вверх», на север. И конечно, помогли боковые винты «Полюса», которыми пользовался командир.

Вдали, слева от курса — высокие зубчатые вершины белоснежных гор, перемежающиеся с голубоватыми стекающими вниз «языками» ледников. Суровая красота окружающих скалистых высоких берегов, покрытых зеленой густой растительностью, с ниспадающими серебристыми лентами водопадов оставляют неизгладимое впечатление. Стоило проделать дальний путь лишь ради того, чтобы увидеть красоту этих проливов.

Ледниковые поля, спускающиеся с невысоких гор, переходят в береговой ледовый припай. Справа остается двугорбая гора Камель (верблюды), впереди — Исла Иносентас, зеленые извилистые склоны, которые прорезают пенистые ручьи. Широкий, до шести миль, пролив Консепсион справа, который ведет в

океан, но наш путь — в пролив Иносентас (влево), за которым находится узкий проход Ангостура Гуна, а за ним длинный (60 миль) «канал» Сармиенто. Всю ночь шли с включенным радиолокатором. В конце пролива Смит у острова Ларга еще одно весьма «деликатное место» — мелководный проход Пасо Суммер. На рекомендованном курсе глубина 9 метров, а затем на протяжении 300 метров — только 3—5 метров. Идти нужно почти вплотную к бую у острова Ларга. Беспокоило нас только одно — светит ли этот буй? Наш лоцман — весь внимание, командир не отрывается от локатора, штурман непрерывно уточняет место корабля. Все идет нормально. Но когда стоящий у эхолота матрос начинает докладывать: «Глубина под килем десять метров... семь... пять... три... Глубины нет!» — невольно все замерли — не сменится ли наступившая на мостике тишина вздрагиваниями судна. Два транспорта, сидящие на камнях, еще более настораживали. К счастью, все обошлось благополучно, и мы вышли в широкий пролив Майне, за которым находится место, требующее высокой точности кораблевождения. Необходимо пройти между островами Ричарс, Реноуард, Изобель и Аделанда. На третьи сутки около 5 часов мы вышли из Патагонских проливов и вошли в пролив Пасо-дель-Мар.

Интересно отметить, что здесь 1 января 1887 года перед проходом Патагонскими проливами у острова Тамар стоял на якоре корвет «Витязь», под командованием русского флотоводца и ученого Степана Осиповича Макарова совершавший кругосветное плавание. Со времен корвета «Витязь», наш «Полюс» — первое судно Военно-морского флота, прошедшее этими проливами под отечественным флагом.

В историческом очерке, которым начинается лоция берегов Чили, говорится, что «с 1520 года, когда Ма-

геллан открыл путь через пролив, который он назвал своим именем, немногие районы привлекали больше исследователей, чем Патагонские проливы». И дальше: «Если плавание в этих краях, столь опасное в прежние времена, стало легким и безопасным, то не следует забывать о том тяжелом труде и опасностях, которые переживали первые бесстрашные мореплаватели, прошедшие этими морями и проливами». В 1557–1559 годах проводилась экспедиция Хуана Ладрильеро. «Этот смелый мореплаватель, — сообщает лоция, — несомненно заслуживает имени первооткрывателя Патагонских проливов, хотя из-за секретности, в которой содержался отчет о его путешествии, он не смог быть полезным для плавания». Конец экспедиции, констатирует лоция, был печальным: «Окончилось продовольствие, погибли многие из его команды, и после больших трудностей и попыток достигнуть порта им удалось войти в залив Концепсион, где корабль Хуана Ладрильеро встал на якорь, имея только капитана, одного матроса и слугу-негра. Последние умерли через несколько дней, а Ладрильеро — в середине 1559 года».

Следующей экспедицией в Патагонские проливы была экспедиция Сармиенто Гамбоа, начатая в 1579 году. Ее предпринял вице-король Перу Франциско Толедо для тщательного обследования Патагонских и Магелланова проливов, а также для составления географических карт этих проливов. Кроме того, Сармиенто предписывалось при встрече с наводившим страх на жителей тихоокеанских берегов английским корсаром Ф. Дрейком вступить в сражение при любых условиях и захватить его живым или мертвым. В 1581 году Сармиенто снова отправился из Испании к берегам Магелланова пролива. Но из 23 кораблей с личным составом около 4000 человек только

5 кораблей достигли Эстречо (район пролива). Прибывшие моряки основали в районе Эстречо (перед Патагонскими проливами) поселение. Однако неудачи преследовали Сармиенто Гамбоа: сам он со своим кораблем при возвращении в Испанию был захвачен англичанами, и связь с колониями, созданными в Эстречо, прекратилась. Основанное им поселение получило название Пуэрто-дель-Амбре («Голодный порт»), так как все оставшиеся здесь люди погибли от недостатка продовольствия.

В XVII веке был проведен ряд крупных экспедиций в Магелланов и Патагонские проливы. И тем не менее из-за опасностей и лишений, которые испытывали мореплаватели при исследовании Эстречо, этот путь на некоторое время был заброшен. Только в 1740 году Англия снарядила экспедицию лорда Ансона. Из пяти кораблей и вспомогательного судна, отправившихся в путь, лишь два обогнули мыс Горн и достигли острова Хуан Фернандес. На острове большая часть матросов восстала. Восставшие построили небольшое судно и в количестве тридцати человек вернулись в Бразилию. В дальнейшем в этот район направлялось много экспедиций. Только за период с 1900 по 1912 год было проведено шесть навигационно-географических и гидрографических исследований в районе Эстречо и Патагонских проливов.

«Полюс» успешно прошел и через Магелланов пролив. После Патагонских проливов плавание стало более простым. Минимальные глубины — 110–120 метров. Погода благоприятствовала нашему плаванью. Точно в указанный срок 7 июня в 17 часов прибыли в порт Пунта-Аренас («Песчаный мыс») — самый южный город в мире.

Нас встретил офицер от командующего 3-й военно-морской зоны. Поздравив нас с благополучным

прибытием, офицер сообщил, что контр-адмирал Гильермо Баррос Гонзалес может принять нас сразу же по окончании швартовки. Заход в Пунта-Аренас очень кратковременен: всего на одни сутки. Поэтому командующий пригласил нас к 21 часу в офицерский клуб. В 19 часов за нами прибыл начальник штаба флота капитан де навигации Пуэрто. До начала визита успеваем ознакомиться с некоторыми достопримечательностями, а именно памятником О'Хиггинсу — национальному герою Чили, боровшемуся за ее независимость. Наша делегация своевременно прибыла в офицерский клуб, где между чилийскими и нашими офицерами установился тесный контакт — этому способствовали беседы, музыка и танцы. Чилийские офицеры прибыли с женами. Над клубом шефствовала жена командующего 3-й военно-морской зоной Тереса Баррос, покоровшая всех своей общительностью, простотой, красотой и изяществом, а также тем, что она мать девятерых детей. Встреча прошла в непринужденной и дружеской обстановке. На следующий день в нашем распоряжении для осмотра города оставалось 1 час 45 мин. Поэтому мы быстро собрались и поехали осматривать город. Остановились у памятника первым поселенцам, выполненного в реалистической манере. Фигуры человека и животных, «идуших» по траве, произвели на нас большое впечатление...

Население Пунта-Аренас — административного центра провинции Магальянес, в которую входит и чилийская часть Огненной земли — за последние 10 лет выросло с 43,1 тысячи до 85 тысяч человек. Крайний юг страны быстро развивался. Только в обширных окрестностях Пунта-Аренас около четырех миллионов овец... В среднем на одного человека приходится более 100 овец! Это в 10 раз больше, чем в

Австралии. Об этом пишут Ж. Делаборд и Х. Лоовс в своей книге «На краю земли». Но не только шерстью богат этот край. Здесь обнаружены большие запасы «черного золота». Добыча нефти быстро росла и удовлетворяла значительную часть потребности страны.

Затем мы спустились в центр города, к памятнику Магеллану, находящемуся в небольшом сквере. Восхищает исключительная выразительность фигуры мореплавателя, опершегося одной ногой на бушприт и устремившего пытливым взор вперед. Выразительны также фигуры патагонца и огнеземельца. Сопровождавший нас офицер флота рассказал о местной примете: кто хочет вновь побывать здесь, должен подержаться за палец ноги огнеземельца. Каждый из нас незамедлительно дотронулся до бронзового пальца, натертого до блеска.

На «Полюсе» мы встретились с мэром города, прибывшего с пожилым спутником, выполняющим роль переводчика с испанского языка на английский, — одним из членов муниципалитета. Молодой мэр поздравил нас с прибытием и выразил самые лучшие пожелания. Адмирал Владимирский принес извинения за то, что из-за краткости нашего пребывания не нанес ему визит первым, а затем вручил мэру города альбом с видами Ленинграда. Беседа была краткой, но очень дружественной.

В 11 часов к нам на корабль прибыл командующий зоной флота контр-адмирал Баррос со своим начальником штаба капитаном де навии Пуэрдо и их супруги. У трапа их встретил командир «Полюса» Г. А. Образцов. На мачте был поднят флаг командующего флотом. Л. А. Владимирский предложил им осмотреть корабль и лаборатории. Затем был краткий прием в салоне начальника экспедиции. Как только гости сошли с корабля, раздалась команда: «Отдать

швартовы!» «Полюс» спокойно отошел от причала и направился в Атлантический океан. Какой короткий заход, но сколько хороших впечатлений оставили о себе жители этого прекрасного города!

Перед проходом пролива Сегунда Ангостура («Вторая узкость») адмирал Владимирский от души поблагодарил лоцмана чилийского флота за отличную проводку нашего судна и вручил сувениры ему, его жене и дочке. Малышам сеньоры Тересы, супруги командующего флотом, передал пластмассовую елку с миниатюрными светящимися игрушками, а самой сеньоре — конверт с фотографиями, сделанными мичманом А. В. Беляевым во время посещения ею нашего корабля.

Едва миновали узкость Примера Ангостура («Первая узкость»), к нам подошло десантное судно «Электра» за лоцманом. Л. А. Владимирский отправил радиogramму в адрес командующего 3-й военно-морской зоной, в которой выразил благодарность за отличную работу лоцмана Джакоба Джеральда Неймана.

Вскоре вошли в залив Ла Поссесион. На небосводе над поверхностью гор увидели огромное розовато-лиловое зарево от очагов горящего красноватым пламенем газа (в районе Эстречо). Ночью прошли «ворота» в Атлантику. Итак, Магелланов пролив позади. Его протяженность от мыса Данджнесс до мыса Пилар 316 миль, наибольшая ширина 18 миль, наименьшая — 1,5 мили. Дальше легли на северо-восток. Наш курс проходил в 180 милях к востоку от Фолклендских островов. Интересно заметить, что в Первую Мировую войну в начале декабря 1914 года в этом районе нашла свой конец немецкая эскадра адмирала Шпес. Для перехвата этой эскадры, состоящей из двух броненосных и двух легких крейсеров,

англичане направили к Фолклендам два новых линейных крейсера. Только одному легкому немецкому крейсеру «Дрезден» удалось избежать гибели в том сражении и уйти обратно в Тихий океан. Но и он был потоплен у острова Мас-а-Тьера (впоследствии остров Робинзон Крузо) постигла та же судьба.

Ночью 11 июня 1969 года сила ветра достигла девяти баллов, а к утру еще больше возросла. Утром волнение моря достигло максимальной величины. Высота волны достигала 12 метров. Командир «Полюса» повернул корабль в сторону волны. Сильные порывы ветра придавали волнам дополнительную силу. Судно начало рыскать и резко крениться. Часть моряков, отдохавших после вахты, попросту сбросило с коек. Пиллерсы (вертикальные стойки в кают-компании) начали трещать. Обстановка на судне была не очень «радостная». Но моряки держались мужественно и не унывали. Вахта неслась бдительно. На мостике корабля постоянно находились адмирал Владимирский и командир Образцов, Только через трое суток погода стала улучшаться, и их сменили на командном пункте. Сила ветра и волнение постепенно уменьшились до четырех баллов. «Полюс» продолжал следовать по ранее намеченному маршруту.

21 июня перешли в восьмой раз экватор. Личный состав был построен по большому сбору. Адмирал Владимирский подвел итоги восьмимесячного плавания. Пройдено более 44 тысяч миль, т. е. в два раза больше, чем длина экватора Земли. Полностью выполнен план океанографических работ, проводившихся в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах, успешно пройдены Торресов, Патагонские и Магелланов проливы. Личный состав экспедиции показал высокую выносливость в непривычной для нас тропической обстановке. Матросы, старшины и офицеры

уверенно использовали порученную им технику и добились ее безотказной работы. Все моряки достойно вели себя в иностранных портах. Л. А. Владимирский выразил уверенность в такой же достойной службе моряков и до окончания плавания.

В успешном выполнении поставленных задач большая заслуга принадлежала деятельности офицеров штаба. Они все оказались замечательными моряками и отличными специалистами своего дела.

Как известно, штаб соединения или объединения является основным органом управления силами флота как в боевой обстановке, так и в мирное время. Но в условиях кругосветного плавания штаб экспедиции в основном занимался научной работой, собирал и анализировал полученные исследовательские данные и трудился над отчетами о проведенных работах. Офицеры штаба на практике доказали свою способность выполнять научные работы по своей специальности. Первыми включились в работу флагманский штурман штаба экспедиции капитан 3 ранга Ю. Н. Бондаренко и флагманский связист капитан 2 ранга В. А. Попов. Флагманский штурман не только умело руководил деятельностью штурманской службы на «Полюсе», но и постоянно помогал штурману корабля капитан-лейтенанту И. Е. Афанасьеву в решении навигационных задач при прохождении малоизученных районов и при плавании во время штормов и в плохую видимость. Флагманский связист В. А. Попов (впоследствии контр-адмирал, командовал узлом связи Главного штаба ВМФ) сумел в течение всего плавания организовать непрерывную связь с кораблями экспедиции и с руководством флотами. Очень многие офицеры штаба были благодарны В. А. Попову за то, что он сумел обеспечить им радиоразговоры с семьями, находящимися в своих квартирах в Москве и Ленинграде.

Отлично справились со своими функциональными обязанностями и другие специалисты штаба. К ним в первую очередь можно отнести А. З. Климова, М. А. Суханова, В. П. Мордвинова, В. Т. Тишкина, Р. Ф. Сорокина, Б. М. Российского, В. М. Смирнова и других. Высокую оценку за исключительно добросовестную работу во время плавания дал начальник экспедиции группе врачей: Л. С. Мусяхиноу, В. П. Тихомирову, В. И. Соколову и талантливому хирургу подполковнику Г. И. Сафонову, который провел в походных условиях несколько сложных операций. Умело проводили работу заместитель начальника экспедиции капитан 2 ранга А. С. Андриясов, переводчик капитан Б. М. Иевский, кинооператор мичман А. В. Беляев и все офицеры «Полюса» — прежде всего командир Г. А. Образцов, заместитель командира В. С. Белов, старпом А. Г. Хазов.

На завершающем этапе плавания адмирал Л. А. Владимирский отметил, что штаб экспедиции по своей деятельности оказался хорошим организатором и исполнителем всех поставленных задач. Каждый флагманский специалист по проделанной работе написал качественные отчеты. Кроме этого, был написан общий отчет экспедиции «Прилив-2», который много лет пролежал на полках секретной библиотеки Военно-морской академии. Только в последнее время отчеты экспедиции начали рассекречивать. Офицеры академии через 25 лет получили возможность изучения их.

27 июня во второй половине дня мы подошли к Канарским островам и пересекли путь, которым шли восемь месяцев назад. В ознаменование этого события ЭОС «Полюс» описал полную циркуляцию под непрерывный звук сирены. Адмирал Владимирский поздравил весь личный состав корабля и офицеров штаба экспедиции с завершением кругосветного плавания

и вручил каждому памятный диплом, в котором было сказано:

«В 16 часов 52 минуты 27 июня 1969 года ЭОС „Полюс“ завершило кругосветное плавание в широте 28°05' северной и долготе 16°11' западной. Прошли во время похода эту точку вторично, обойдя вокруг земного шара».

Вскоре была получена радиотелеграмма от главнокомандующего ВМФ Адмирала Флота Советского Союза С. Г. Горшкова с поздравлением личного состава «Полюса» с успешным завершением кругосветного плавания. В ней было сказано: «Совершено впервые за последние 100 лет российского и советского флотов кругосветное плавание».

Наше судно направилось в Средиземное море, чтобы нанести заключительный визит в порт Танжер (Марокко). После прохода африканского Геркулесового столба, горы Сиди-Муса, (838 м) «Полюс» вошел в Средиземное море, точнее, в его «аппендикс», Альборанское море, и направился в район встречи с танкером «Золотой Рог». Заправившись топливом, начали движение в порт Танжер. Слева на траверзе оставили маяк Альмина у Сеуты (марокканский порт), справа — английский Гибралтар со скалой (во времена арабского владычества он назывался Джебель-аль-Тарик, Тарик — имя основателя крепости). Арабы, испанцы, англичане последовательно владели этим небольшим клочком земли — всего 5 кв. км, имевшим большое стратегическое значение. После Гибралтара мы миновали мыс Малавата и вошли в Танжерскую бухту.

Порт Танжер произвел особое, незабываемое впечатление. Мы увидели много интересного: новый причальный фронт, просторную гавань, суда, стоящие у причалов. Стоят и отечественные «Метеоры» (суда

на подводных крыльях) с поднятыми на мачте марокканскими флагами, купленные у нас. Город раскинулся амфитеатром. В нем много высоких белых зданий, террасами уходящих в горы. Над городом возвышается старинная крепость с примыкающим к ней прекрасным, светлым султанским дворцом. На узких улицах старого города очень много магазинчиков, ларьков, торгующих преимущественно изделиями из кожи и бронзы.

Танжер в древности имел название Тангис, в течение нескольких столетий до нашей эры был колонией финикийцев и карфагенян, затем находился под властью Рима. С XIII века до второй половины XV века им владели арабы (отсюда арабское название порта — Танджа). В этом городе родился знаменитый арабский путешественник Ибн Баттута, посетивший не только страны Африки и Малой Азии, но и Индию, Индонезию, Китай, Среднюю Азию, а также Крым и низовья Волги. Его отчеты и записи о путешествиях имеют ценнейшее историческое значение.

Первый наш визит был нанесен губернатору города. У входа в его резиденцию с обеих сторон широкой лестницы был выстроен по ступенькам почетный караул: рослые, смуглые, стройные воины с саблями, одетые в белые бурнусы.

Губернатор Мухаммед Модгассим был молод. После краткого рассказа адмирала Владимирского о нашем кругосветном плавании он заявил, что русские моряки встретят в нашем городе дружеское отношение со стороны марокканцев и получают все необходимое. Далее он добавил, что к ним часто заходят наши торговые суда, но военный корабль — впервые. Он выразил пожелание, чтобы мы чаще к ним заходили.

Моряки экспедиции ознакомились с богатым и красивым приморским городом. Достопримечательность

города — «отпечаток ноги Геркулеса» в гранитной скале, оставшейся, по легенде, с тех времен, когда мифический герой, упершись ногами в смыкавшиеся горы, раздвинул их и образовал Гибралтарский пролив. Согласно одной из гипотез ученых, в очень древние времена этот пролив был якобы водопадом, через который Атлантический океан заполнял Средиземное море.

Советский посол предложил адмиралу Владимирскому с офицерами штаба посетить необычный для нас ночной бар. В этом баре-ресторане выступали только «Звезды Африки». Шестнадцатилетние девушки показывали свое искусство — танец живота. Лев Анатольевич сразу сел за столик спиной к сцене. Мы же с нескрываемым интересом наблюдали за их выступлением.

На третий день «Полюс» снялся со швартовов и взял курс к родным берегам. Погода на переходе в Бискайском заливе нам благоприятствовала. С прибытием к проливу Ла-Манш резко возросло число встречных судов. За один день — 8 июля — мы разминулись со ста пятнадцатью судами. На следующий день показался полуостров Котантен. Многие из нас забыли, что четверть века назад, а точнее, в июне 1944 года здесь, в заливе Сены, был высажен крупнейший в истории войн морской десант, положивший начало открытию второго фронта Второй Мировой войны.

Наконец-то мы вошли в Балтику, а значит, скоро будем в родном городе. Нам снова повезло. Стояла чудесная погода. Солнце, чистое небо и свежий северный ветер. Утром на подходе к Финскому заливу встретились с собратом: контркурсом прошел бело-снежный «Профессор Зубов». Адмирал Владимирский заметил: «Одно судно науки возвращается домой, другое уходит в океан». В 8 часов утра прошли

Кронштадт. Именно отсюда ровно 9 месяцев назад «Полюс» начал свой поход вокруг планеты. Через полтора часа мы ошвартовались у причала набережной лейтенанта Шмидта в Ленинграде у 16-й линии Васильевского острова. Нас встречали знакомые лица из штаба Ленинградского Военно-морского района. Среди них был и командир района адмирал И. И. Байков. На коротком митинге Иван Иванович Байков поздравил экипаж корабля и офицеров штаба экспедиции с успешным завершением кругосветного плавания, пожелал крепкого здоровья и дальнейших успехов в службе. Затем в кают-компании «Полюса» Лев Анатольевич Владимирский сделал краткий доклад о плавании в Мировом океане. На карте похода океанографического судна адмирал Владимирский показал проделанный «Полюсом» путь, опоясавший земной шар, очень похожий на пути кругосветных плаваний времен Российского флота, когда еще не существовало ни Суэцкого, ни Панамского каналов, но были пути проходов через Мозамбикский, Торресов и Магелланов проливы.

За девять месяцев и трое суток ЭОС «Полюс» прошел 49 927 миль. Особенностью плавания явилось то, что около семи месяцев экспедиция работала в тропической зоне трех океанов, часто моряки испытывали огромные трудности, им приходилось по несколько суток находиться на боевых постах при прохождении неизведанных (малоизученных) районов Мирового океана. За время всего плавания не было ни одного случая потери моряка и даже более или менее серьезного происшествия. При этом весь личный состав экспедиции проявил высокую дисциплину и показал хорошие морские качества, что при сложности дальних океанских походов, при всех неожиданностях и опасностях, часто подстерегающих моряков и в XX веке

(особенно при недостаточной боевой подготовке), обеспечило выполнение всех поставленных задач. Экспедиция провела большой комплекс океанографических исследований. Было выполнено: маршрутный промер свыше 79 тысяч линейных километров, судовой и катерный промер свыше 2 тысяч километров, взято проб грунта — 36, сделаны геомагнитные измерения на маршруте перехода — свыше 32 тысяч линейных миль, сделаны записи поверхностной воды — около четырех тысяч часов и ряд других работ. Кроме этого было собрано множество материалов и сведений для корректуры лоций. Огромная заслуга в проведении первой кругосветной экспедиции принадлежит адмиралу Л. А. Владимирскому.

6. АДМИРАЛ ВЛАДИМИРСКИЙ

О Льве Анатольевиче Владимирском, замечательном человеке с интересной судьбой и поучительной служебной деятельностью, хочется рассказать более подробно прежде всего потому, что он всю свою жизнь посвятил флоту и морю. Адмирал Владимирский командовал Черноморским флотом один военный год (с апреля 1943 по март 1944). Он часто посещал корабли флота, интересовался не только службой моряков, но и, в первую очередь, их бытом. Человек редкостного благородства, Л. А. Владимирский всегда был очень внимателен к подчиненным и людям вообще. Исключительно честный, смелый и беспредельно преданный своей Родине, он подавал пример всему личному составу флота. Большим уважением пользовался командующий среди матросов, старшин и офицеров.

Л. А. Владимирский внес значительный вклад в достижение победы над фашистами. Сослуживцы и те, кто лично его знал, говорили, что этот адмирал был

одним из самых культурных, выдержанных, добрых и порядочных людей нашей страны. Адмирал флота Советского Союза Николай Герасимович Кузнецов, который в период Великой Отечественной был бесшестым Наркомом Военно-морского флота, с большим уважением и любовью вспоминает о Владимирском: «Я осмеливаюсь утверждать, что Лев Анатольевич Владимирский за свою почти пятидесятилетнюю службу на флоте оставил за кормой больше миль, чем любой другой адмирал. Это был превосходный моряк...

Великая Отечественная война застала его командующим эскадрой. Перед высадкой известного десанта у Григорьевки получил повреждение и затонул корабль, на котором находился Владимирский. Поднятый из воды, раненый командующий эскадрой дал перевязать себя и сейчас же взошел на мостик другого корабля. На протяжении всей операции Владимирский оставался на посту. В госпиталь он лег, когда эскадра решила задачу и вернулась в базу...

Служба Льва Анатольевича не всегда протекала гладко. Бывали и неудачи. Иногда отстранение от занимаемой должности высоких должностных лиц происходило по прямому указанию Ставки или, точнее, И. В. Сталина, и я не всегда знал истинные причины таких перемещений...» — и далее Н. Г. Кузнецов пишет: «Командующий флотом Л. А. Владимирский подчас с присущей ему горячностью отстаивал свое мнение. Для меня до сих пор не ясна причина освобождения от должности Л. А. Владимирского. Он был прямым и честным. Всегда открыто высказывал свои взгляды, смело брал на себя ответственность за все происходящее. Мягкий, добрый, он в то же время был неуклонно требователен. Я не раз наблюдал, как он разъяснял задачу подчиненным: старательно, на-

стойчиво, чтобы каждый понял, что от него требуется, никогда я не слышал, чтобы он повысил голос, высказал какую-нибудь угрозу и уж тем более оскорбил человека или унизил его достоинство. Он мерил всех своей меркой, уверенный, что каждый отдаст делу все силы, как всегда поступал сам. Впечатление об адмирале Владимирском у меня осталось самое хорошее. Он всю свою жизнь без остатка отдал нашему Военно-морскому флоту»¹.

После снятия Л. А. Владимирского с должности командующего флотом он в апреле 1944 года вступил в командование эскадрой надводных кораблей Балтийского флота. В конце 1946 года был переведен в инспекцию Вооруженных Сил на должность заместителя главного инспектора по Военно-морским силам. На этом посту он работал, не жалея своего времени и сил.

С возвращением в 1951 году Н. Г. Кузнецова с Дальнего Востока в Москву и вступления его в должность Военно-морского министра, Л. А. Владимирский возглавил одно из важнейших Управлений ВМФ — боевой подготовки. Под его руководством были введены новые уставы, курсы боевой подготовки и другие руководящие документы, в которых учитывался опыт минувшей войны.

В начале 1950-х годов в стране началось создание современного океанского флота. Л. А. Владимирский назначается заместителем главнокомандующего ВМС по кораблестроению. Имея большой опыт службы на руководящих должностях и большие знания о боевых действиях сил флота на море, он хорошо представлял, какой флот нужен для нашего государства.

В 1956 году Лев Анатольевич назначается председателем Морского научно-технического комитета, а

¹ Н. Г. Кузнецов. Курсом к победе. М.: Восницздат, 1987, с. 335–337.

через три года он стал заместителем начальника Военно-морской академии. С переходом в академию на должность, не обремененную сложностью служебных обязанностей, он вплотную занялся изучением важнейших документов и работ по океанографии и метеорологии. В последующие годы Л. А. Владимирский полностью посвятил себя исследованию Мирового океана. Этот адмирал, только по приблизительным подсчетам, около половины своей служебной деятельности провел непосредственно на кораблях в море.

Помимо многочисленных выходов в море на боевых кораблях в военный период, Л. А. Владимирский руководил океанскими переходами до и после войны, а также возглавлял наиболее сложные и ответственные экспедиции, которые внесли в науку об океане много еще до сих пор не обобщенного и недостаточно изученного и очень нужного не только для мореплавания военных кораблей, но и для рыболовецкого и коммерческого флотов.

Много морских миль пройдено этим смелым адмиралом. Так, в 1938 году Л. А. Владимирский командовал отрядом гидрографическим судов, которые прошли из Ленинграда во Владивосток через Панамский канал. После войны в 1948 году возглавил поход кораблей по маршруту Кронштадт — Мурманск — Новая Земля — Архангельск. В 1960-х годах участвовал в пяти океанских экспедициях. В двух последних в должности начальника экспедиции Лев Анатольевич непосредственно находился в море: в 1967 — 7 месяцев, а в 1968–1969 годах — 9 месяцев.

Для всех нас, молодых офицеров — участников экспедиции, адмирал Владимирский был маяком в службе и в жизни. Мы все убедились, что он без моря жить не мог. Этот замечательный человек сердцем и

разумом был предан морской службе. В самых трудных районах похода он сутками не сходил с мостика корабля. Л. А. Владимирский вел штабное судно «Полюс» во время кругосветного плавания, как правило, по тем проливам и узкостям, которые были менее изучены. «Полюс» под флагом адмирала Л. А. Владимирского совершал переходы из одного океана в другой по тем проливам, где другие капитаны (командиры) кораблей и транспортов предпочитали не ходить и где еще не бывало русских и советских военных кораблей.

Мы все убедились в том, что Л. А. Владимирский был требовательным, умным и в то же время очень внимательным к людям. Никто и никогда не слышал от него повышенного тона в разговоре, никто не испытывал его грубого к себе отношения. Он многому нас научил в период длительного плавания. «Прежде чем принять какое-нибудь решение, — учил адмирал нас, — необходимо взвесить, рассчитать, определить свои возможности и только после этого принимать решение». Так было у него с принятием решения о возвращении домой через Тихий океан после проведения работ в Индийском океане.

Прежде чем предложить главнокомандующему ВМФ свое решение следовать на Родину через Южную часть Тихого океана, он лично проверил готовность корабля к этому завершающему переходу. К тому времени «Полюс» находился в плавании уже семь месяцев, и было необходимо еще как минимум два месяца провести в море. Предстояло пройти по незапланированным океанским районам, и штурманских карт этих районов в наличии не было. Л. А. Владимирский дает запрос командующему Тихоокеанским флотом о доставке необходимых карт на корабль. Таким же образом были заранее пополнены

запасы топлива, продовольствия, смазочных материалов. Особенно тщательно был проверен моторесурс дизелей и всех механизмов корабля. Кроме этого был проведен частичный навигационный ремонт корабля.

Большое внимание Л. А. Владимирский уделял морально-психологической подготовке личного состава. Каждый член экспедиции был им лично опрошен о готовности к дальнейшим испытаниям. Мы все в один голос заявили, что готовы продолжать работу и в Тихом океане. Предложения Л. А. Владимирского были одобрены главнокомандующим ВМФ, и экспедиция продолжила свою работу.

Больше всего нас поражало, когда Л. А. Владимирский на несколько суток погружался на подводных лодках в океан с целью принятия задач боевой подготовки от их экипажей. В то время все мы знали, что в некоторых отсеках лодки температура доходила до $+50^{\circ}\text{C}$ и выше. Часть молодых моряков такой температуры не выдерживала. Подводники несли вахту по два часа вместо положенных четырех. Это хорошо знал и Лев Анатольевич, но удержать его было невозможно. Уж таким был этот адмирал. Все должен проверить и убедиться лично.

Во время возвращения домой я, автор книги, спросил Л. А. Владимирского, за что он был снят во время войны с должности командующего Черноморским флотом. Он подумал; наверняка ему не хотелось об этом вспоминать, но все же ответил: «Нужно было высадить десант для поддержания приморских сухопутных войск в запланированной наступательной операции, но так как войска десанта должны были переправляться на малых кораблях и катерах, имеющих малую мореходность (до 4-х баллов), а шторм на море в то время был 5–7 баллов, выход катеров в

море был мной запрещен. Если бы они вышли в море, то весь десант мог бы погибнуть у своего побережья сразу же после выхода из базы. Корабли с десантом могли выйти в море только с улучшением погоды. Обо всем этом мной было доложено представителю ставки Верховного командования К. Е. Ворошилову, который не хотел поверить этому и доложил Сталину в моем присутствии, что командующий флотом не выполняет приказ Ставки¹. Затем последовало устное приказание — «снять командующего флотом с занимаемой должности». Так был снят, фактически ни за что, один из опытейших и заслуженных командующих флота во время Великой Отечественной войны.

После завершения кругосветного плавания Л. А. Владимирский оставил богатый научный материал в отчетах экспедиции и в своей кандидатской диссертации, который имеет важное практическое значение для нашего ВМФ.

Интересна еще одна не раскрытая деталь в деятельности адмирала Л. А. Владимирского. Некоторые историки в своих книгах пишут, что «командующие Черноморским флотом адмиралы Ф. С. Октябрьский и Л. А. Владимирский не оставили мемуаров»². Это не совсем так. Из бесед с адмиралом Владимирским я узнал, что он после окончания войны подробно написал о деятельности Черноморского флота в период войны. Но в его рукописи была написана историческая правда, и ему несколько раз предлагали кое-что убрать, исказить, подправить. Но он на это пойти не мог и категорически заявил: «Я исправлять

¹ Ворошилов не доложил причину задержки высадки десанта и предложение Владимирского о переносе времени высадки. — *Авт.*

² А. В. Басов. Флот в Великой Отечественной войне: 1941–1945 гг. М.: «Наука», 1980.

и убирать ничего не буду, пусть моя работа лежит в архиве. Когда-нибудь наши люди узнают истину».

Спустя несколько дней после прибытия на Родину по приказанию главнокомандующего ВМФ были вызваны в Москву с отчетом о проведенной работе начальник экспедиции адмирал Л. А. Владимирский и начальник штаба экспедиции капитан 1 ранга В. С. Борисов, автор этой книги.

На Военном совете ВМФ с докладом о проделанной работе выступил Л. А. Владимирский. На совете присутствовали: главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков, начальник политуправления адмирал В. М. Гришанов, первый заместитель главнокомандующего адмирал флота В. А. Касатонов, заместитель главнокомандующего ВМФ по боевой подготовке адмирал Г. М. Егоров, начальник главного штаба адмирал Н. Д. Сергеев и начальник тыла ВМФ вице-адмирал Г. Г. Олейник.

В начале своего доклада Л. А. Владимирский кратко доложил о неудовлетворительной подготовке экспедиции, а также о невыполнении многих запланированных мероприятий в период подготовки кораблей и личного состава руководством ВМФ и флотами, указав при этом поименно, кто именно виновен. Затем он подробно остановился на выполнении поставленных экспедиции задач и на достигнутых результатах океанографических исследований. Вступительная часть доклада начальника экспедиции очень не понравилась некоторым членам Военного Совета и особенно С. Г. Горшкову (он даже несколько раз бросал реплики в адрес докладчика). Никто из присутствовавших не ожидал открытой критики в свой адрес. Доброжелательно об экспедиции высказался только один член Совета — адмирал Г. М. Егоров.

Несмотря на то, что первое кругосветное плавание прошло успешно и без происшествий, ни один из участников не был награжден ни орденами, ни медалями, ни грамотами, и даже не было приказа о поощрении личного состава. Почему-то эта первая в советский период кругосветная экспедиция была невыгодна для рекламы руководству Военно-морского флота. Может быть, члены Военного Совета ВМФ мстительно отреагировали на справедливые критические замечания, высказанные адмиралом Владимирским?

Прошло уже около 30 лет после завершения кругосветного плавания, но до сих пор участники экспедиции не знают истинную причину такого пренебрежительного отношения к первому плаванию советского военного корабля вокруг света.

Адмирал Л. А. Владимирский вскоре (через несколько месяцев) был отправлен в отставку. А ведь он мечтал участвовать в новой, еще более заманчивой экспедиции — вокруг Антарктиды. 7 сентября 1973 года, на 69-м году жизни, перестало биться сердце одного из лучших адмиралов отечественного флота. «Выдающимся деятелем Военно-морского Флота назвал Льва Анатольевича Н. Г. Кузнецов. С этими словами согласится каждый, кто имел счастье ходить в походы под флагом Владимирского, служить под его началом в дни войны и дни мира, просто знать этого человека, всегда устремленного к высокой цели»¹.

Благодаря только общественности, ученым и морякам в городе Севастополе одна из улиц была названа именем Л. А. Владимирского, а на просторы океана вышел большой корабль науки «Адмирал Владимирский».

¹ С. А. Зонин. Верность океану. М.: Воениздат, 1986, с. 109.

7. ПЕРВАЯ АНТАРКТИЧЕСКАЯ КРУГОСВЕТНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Для проведения научных исследований в южных районах Атлантического, Индийского и Тихого океанов, прилегающих к Антарктиде, была создана специальная экспедиция. Главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков своей директивой назначил начальником Антарктической экспедиции ВМФ (командиром отряда судов) заместителя начальника Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны СССР вице-адмирала Владимира Ильича Акимова, опытного моряка, участника многих походов на военных кораблях, бывшего начальника штаба Черноморского флота. Он пользовался заслуженным авторитетом среди офицерского состава ВМФ. Назначение В. И. Акимова начальником экспедиции, как выяснилось позже, было с одобрением встречено участниками экспедиции.

Приказом командующего Черноморским флотом Н. И. Ховрина были назначены: заместителем начальника экспедиции по океанографии (научным руководителем) — начальник гидрографической службы Черноморского флота, заместителем начальника экспедиции — капитан 2 ранга Николай Ефимович Антонюк. Флагманские специалисты походного штаба экспедиции ВМФ являлись наиболее подготовленные и опытные офицеры Черноморского флота. К ним, в первую очередь, относились: капитан 1 ранга Л. М. Рудь, капитаны 2 ранга В. П. Мамонов, Ю. И. Янголенко, Г. Б. Михальчук и другие.

Контр-адмирал Митин был одним из основных инициаторов проведения экспедиции в Антарктиду по маршруту шлюпов «Восток» и «Мирный», совершив-

шим первое русское кругосветное плавание вокруг Антарктиды под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева.

В состав экспедиции входили два океанографических исследовательских судна (ОИС) — «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен» под командованием капитана 2 ранга Романа Пантелеймоновича Панченко и капитана 3 ранга Николая Ивановича Ерина. «Адмирал Владимирский» — новый современный корабль польской постройки, с большим количеством хорошо оборудованных лабораторий и комфортабельными каютами, имеет водоизмещение свыше 9000 тонн. Второй корабль экспедиции, «Фаддей Беллинсгаузен», по всем данным намного уступал «Адмиралу Владимирскому» и имел значительно меньше научного оборудования. Его водоизмещение — около 3000 тонн. Командный пункт начальника экспедиции вице-адмирала В. И. Акимова находился на ОИС «Адмирал Владимирский».

Старшим на «Фаддее Беллинсгаузене» был опытный специалист гидрографической службы капитан 1 ранга Илья Григорьевич Чумаков.

Символично, что один из кораблей экспедиции носил имя капитана 2 ранга Беллинсгаузена, а другой — адмирала Владимирского. Лев Анатольевич Владимирский — один из тех отечественных мореплавателей, который своими научными исследованиями достойно продолжил изучение Мирового океана русскими военными моряками, начатое еще более 160 лет назад экспедицией, возглавляемой И. Ф. Крузенштерном. В состав экспедиции входили ученые институтов радиоэлектроники, геологии, а также специалисты института земного магнетизма, ионосферы и распространения радиоволн Академии Наук СССР (ИЗМИР) и группа ученых из военных институтов

министерства обороны страны. Кроме этого в кругосветном плавании были: редактор одного из отделов журнала «Морской сборник» капитан 1 ранга Б. И. Родионов, писатели Г. А. Черкашин, В. Ф. Мясников и художник-маринист В. П. Яркин. Всего на двух судах находилось 281 человек штатского и приписного состава (на ОИС «Адмирал Владимирский» — 182, а на ОИС «Фаддей Беллинсгаузен» — 99 человек). Оба корабля имели Военно-морские флаги и военные экипажи.

Корабли экспедиции готовились к плаванию основательно. В короткие сроки было проведено дооборудование на флагманском корабле вертолетного комплекса, а на «Фаддее Беллинсгаузене» — вертолетной площадки. На обоих кораблях установили по несколько комплексов радиофизической, космической, радионавигационной техники и по одному автономному пункту приема спутниковой метеоинформации. Подготовка кораблей и экипажей проводилась очень тщательно. Но в то же время в период подготовки был допущен ряд существенных недоработок. Да и сама директива начальника Главного штаба ВМФ по дооборудованию вертолетного комплекса была написана поверхностно, что в дальнейшем потребовало дополнительных согласований и уточнений по многим вопросам. Во время проведения работ на кораблях возникло много сложных проблем. Приходилось неоднократно связываться с исполнителями работ, с организациями поставок комплексов оборудования и разработок чертежей, и программ испытаний и по другим вопросам. Главнокомандующим ВМФ не были даже даны указания исполнительным организациям по дооборудованию судов экспедиции. Заводы в течение длительного времени не могли приступить к работам из-за отсутствия необходимой до-

кументации. Снабжение судов всеми видами довольствия шло очень медленно. Личный состав готовился к походу неудовлетворительно, прежде всего по вине многих вышестоящих начальников. Большая часть офицеров находилась в отпуске, но некоторые из них вообще не получили предпоходовый отпуск. Медленно шло комплектование личных составов кораблей экспедиции. Плохо состояло дело и с доставкой на завод необходимых материалов и устройств для кораблей.

В период подготовки экспедиции было отработано «Положение по организации взаимодействия с 28-й советской антарктической экспедицией (САЭ)». Контроль за ходом подготовки осуществлял штаб Черноморского флота. На контрольном выходе были проведены испытания вертолетного комплекса, после чего на борт «Адмирала Владимирского» приняли вертолет КА-25ПС. В состав вертолетного отряда входили: командир отряда майор Виктор Иванович Лебедь, командир вертолета капитан Владимир Иванович Цыбулин, штурман отряда капитан Михаил Михайлович Никитин, начальник связи (штурман вертолета) капитан Владимир Иванович Поцелуйко, бортинженер майор Александр Трофимович Андриюшенко, старший техник авиационного оборудования старший лейтенант Алексей Алексеевич Романов.

Основной задачей экспедиции являлось проведение научных исследований в малоизученных южных частях океана, примыкающих к побережью Антарктиды, в интересах навигационно-гидрографического, гидрологического и гидрометеорологического обеспечения действий сил ВМФ.

2 декабря 1982 года моряки и жители Севастополя проводили в далекое плавание два научных корабля

под военно-морским флагом, которым предстояло пройти по маршруту первой русской Антарктической экспедиции. В ночное время в Мраморном море была получена радиотелеграмма от командования 5-й эскадры ВМФ: «Уважаемый Владимир Ильич! Командование и офицеры штаба эскадры сердечно поздравляют Вас и всех участников экспедиции, посвященной 200-летию основания Черноморского флота и города Севастополя. Мы гордимся тем, что эта ответственная задача поручена Вам — ветерану нашей эскадры, где Вами вложено много сил и умения по ее созданию и становлению. Желаем Вам и всему личному составу успехов в дальнейшем освоении Антарктиды».

Эгейское море встретило экспедицию сильным штормом. «Фаддей Беллинсгаузен», стал зарываться носом в волну из-за того, что его носовые цистерны были полностью заполнены топливом и пресной водой, и вынужден был уменьшить ход. Пришлось снизить скорость хода и «Адмиралу Владимирскому», чтобы следовать совместно.

С выходом из Эгейского моря корабли приступили к проведению комплексных океанографических исследований. После Тунисского пролива (средняя часть Средиземного моря) сила ветра значительно уменьшилась. Идти стало легче, и суда увеличили ход.

В Атлантическом океане, следуя на юг, у западного побережья Африки «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен» 11 декабря вышли на маршрут шлюпов «Восток» и «Мирный».

На переходе к экватору исследовательские корабли приступили к радиофизическим работам и испытаниям аварийного радиобуя системы «Надежда» с космическим спутником «Коспас». В Атлантике произошла интересная встреча с небольшой яхтой. Эту

встречу подробно описал в своей книге «Путешествие в страну Белого сфинкса» участник плавания писатель В. Ф. Мясников. Утром 12 декабря командир корабля Р. П. Панченко доложил вице-адмиралу В. И. Акимову, что в тридцати кабельтовых от «Фаддея Беллинсгаузена» неизвестная яхта просит помощи. Начальник экспедиции приказал командиру «Фаддея Беллинсгаузена» подойти к яхте и выяснить, в какой помощи она нуждается. Вскоре было установлено, что поднятый на яхте шар, принятый за сигнал бедствия, оказался обычным радиолокационным отражателем, которые обязаны нести все парусные немагнитные суда. На яхте находилась англичанка. Она сообщила, что в помощи не нуждается, а следует в порт, расположенный на острове Тенерифе (один из основных островов Канарского архипелага). Затем после отдыха она направится к Бермудским островам, куда ходила уже дважды. Русские моряки восхитились отважной женщиной, совершавшей в одиночестве переход почти через весь Атлантический океан на крохотной яхте.

После прохода Канарских островов штурманы кораблей экспедиции проложили курс в так называемую «золотую точку», а именно в точку пересечения экватора с нулевым меридианом, проходящим через Гринвичскую обсерваторию в Великобритании. При пересечении экватора организаторы проведения праздника Нептуна подготовили замечательный сценарий торжества. Перед подходом к экватору по корабельной трансляции было сделано объявление, что получена радиопеппа от «Владыки морей», в которой Нептун назначил встречу в «золотой точке». Весь личный состав «Адмирала Владимирского» был собран на верхней палубе в белоснежной тропической форме.

В момент пересечения экватора в воздух взлетели ракеты, и в это же время прозвучала команда «Смирно!» Командир корабля встретил Нептуна, который появился на верхней палубе со своей свитой. «Ваше морское величество, океанов царь-государь! — докладывал капитан 2 ранга Панченко. — Моряки океанографического судна „Адмирал Владимирский“ для встречи с почетным гостем построены!» После команды «Вольно» все оставались стоять в строю. Нептун, роль которого превосходно исполнил командир геофизического отряда капитан 2 ранга Г. Б. Михальчук, степенно спросил: «Куда направляется судно?» — а узнав, что оно держит курс к Антарктиде, напомнил всем, как «века полтора назад еще» с Прозерпиной (богиней Земли), Наядами (богинями, олицетворяющими водную стихию) и Тритонами (морскими богами с человеческими туловищами и рыбьими хвостами) встретил немного правее отсюда два российских славных шлюпа. Моряки ему понравились — парни были хоть куда. И он решил, что быть им героями. А далее Владыка стал чинить «суд» над моряками. Невообразимо грязные и лохматые черти вынесли чистилище. Название этого предмета прямо противоположно его назначению. Это был длинный, высотой не более полуметра ящик, дно которого заполнено мазутом. С верхней крышки свисали пряди (пакля), густо смоченные мазутом. Через это импровизированное «чистилище» должен был пройти «несчастный», на которого пала кара Нептуна. Правда, после чистилища следовала купель (купание в морской воде).

Первыми перед очи свои Владыка морей потребовал начальников. Адмиралы, желая откупиться, преподнесли богатые дары. Однако ж выкуп принят был лишь за половину наказания и они были отправлены

в купель. Еще меньше повезло руководителям научно-исследовательских групп. Хотя Нептуну очень понравился их оригинальный, остроумный выход, а также приветствия, песни и танцы, они были тоже строго наказаны. А особо прогневившего Владыку дерзостью и непослушанием капитана 3 ранга Чекалова черти по приказу Нептуна прогоняли по чистилищу туда и обратно три раза. Театрализованное, яркое представление праздника Нептуна можно было сравнить с настоящим морским карнавалом. На верхней палубе и на сигнальных мостиках звучали остроумные шутки и декламация, задорные частушки, веселые инсценировки, во всю свою мощь старался вокально-инструментальный ансамбль.

Среди напряженных будней, когда каждый человек месяцами работает в замкнутом пространстве, этот праздник сыграл особую роль. Сразу заметно потеплели взаимоотношения, прочнее стал контакт между участниками экспедиции...»¹

Перед заходом в порт Луанда (Ангола) начальник экспедиции решил проверить связь с Москвой. Вице-адмирал Акимов поздравил с Новым годом своего уважаемого и хорошо знакомого народного артиста Юрия Владимировича Никулина и вскоре получил ответ через начальника Центрального узла связи ВМФ контр-адмирала Попова (бывшего флагманского связиста — участника первого кругосветного плавания на ОЭС «Полюс»). Ю. В. Никулин в ответной радиограмме писал: «Дорогой Владимир Ильич! Спасибо за теплые поздравления от имени меня и всего коллектива московского цирка. Прими наилучшие новогодние поздравления и пожелания

¹ В. Ф. Мясников. Путешествие в страну «Белого сфинкса». М., 1986, с. 50, 51.

счастливого плавания и возвращения домой. С уважением, Юрий Никулин».

Командование экспедиции убедилось, что штатная радиосвязь с Родиной надежна.

25 декабря корабли экспедиции сделали первый заход в иностранный порт. «Адмирал Владимирский» встал на якорь в бухте порта Луанда. К нему ошвартовались с одного борта танкер, с другого — «Фаддей Беллинсгаузен». Во время стоянки все участники экспедиции побывали в городе. В. И. Акимов вместе с командирами кораблей посетил наше посольство. Посол пригласил руководящий состав экспедиции в свою резиденцию на торжественный вечер.

Очень дружелюбно встретил участников экспедиции посол Владимир Петрович Логинов. Весьма интересна его служебная деятельность. В 1944 году он учился в Высшем Военно-морском училище, которое во время войны находилось в Баку. По болезни из училища был отчислен, в дальнейшем поступил учиться и окончил кораблестроительный институт в Ленинграде, работал на партийных должностях, а затем перешел на дипломатическую работу. Вице-адмирал Акимов в своем выступлении на вечере поблагодарил за приглашение и теплый прием, заверил работников посольства, что экспедиция ВМФ выполнит все поставленные задачи и с честью пронесет по океанам флаг Отчизны.

После пополнения запасов топлива и воды корабли вышли из бухты и направились в сторону Антарктиды. С выходом в океан экспедиция продолжила исследовательские работы. Специалисты приступили к изучению особенностей вертикального распределения температуры, влажности и давления воздуха, а также начали вести по маршруту движения магнитные съемки и замеры электрического поля океана.

Пройдя мыс Доброй Надежды, участники похода стали чувствовать влияние Антарктиды: значительно похолодало, в небе появилась сплошная облачность и усилился ветер.

Новый 1983 год моряки встретили на южной шестидесятой параллели. «Накануне Нового года в кают-компании зашел разговор о предстоящем вечере — одном из немногих, которые принято проводить в кругу семьи. А значит, нужно позаботиться, чтобы всем было по-настоящему и тепло и радостно... Флотское братство, необыкновенно чуткое, подчас незаметное дружество не оставляет в душе моряка места тоскливым чувствам.

Праздник удался на славу. Завидную самоотверженность и любовь к музыке проявили все участники художественной самодеятельности... Известно, что флотские традиции всегда помогали мореплавателям переносить тяготы дальних океанских плаваний. По поводу праздников, которые моряки встречают в любых условиях странствий с присущим им чувством юмора, выдумкой, наш великий русский предшественник Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен говорил: „Отмечая праздники, моряк как бы отбрасывает прочь все плохое, что у него случилось в плавании, забывает перенесенные испытания, открывается душою“»¹.

5 января 1983 года на горизонте появился первый айсберг. Его обнаружил командир вертолета капитан Цыбулин, осуществлявший ледовую разведку по маршруту движения кораблей. Суда экспедиции продолжали следовать к тому месту, где русские первопроходцы впервые 16 января 1820 года (по старому

¹ В. Акимов, Б. Родионов. Курсом первооткрывателей Антарктиды. Морской сборник № 4, 1983, с. 87.

стилю) обнаружили Антарктиду, находясь в южной широте $69^{\circ}21'28''$ и западной долготе $2^{\circ}14'50''$.

С подходом к Южному-континенту радисты установили связь с начальником 28-й САЭ Н. А. Корниловым и с радиоцентром станции Молодежная. На пятидесятой параллели корабли расстались. «Фаддей Беллинсгаузен» остался на некоторое время у кромки битого льда, так как он не имел ледового пояса и ему было рискованно идти во льдах. Он получил задание проводить работы по изучению зарождения циклонов в заданном районе и выполнять функции плавучей метеорологической станции. «Адмирал Владимирский» продолжал следовать к Антарктиде.

Ежедневно по утрам начальник экспедиции В. И. Акимов заслушивал всех командиров и начальников отрядов и групп о проделанной работе за сутки и предложения по выполнению запланированных мероприятий. На очередном утреннем докладе, когда корабль подошел к сплошному льду, шел анализ ледовой обстановки. Присутствовавшие офицеры высказывали свои мнения и предложения. Внес свое предложение о дальнейших действиях и командир корабля Р. П. Панченко. Он, в частности, сказал: «Первое — нужно иметь точный прогноз погоды как минимум на двое суток, второе — необходимо организовать воздушную разведку. При такой сплоченности льда и постоянно дующих ветрах в ледовой перемычке должна быть „речка“ (проход). Ее надо найти. Располагая этими данными, я пойду в лед малым ходом и выйду в полынью». На снимке, полученном с искусственного спутника Земли, была четко видна обширная полынья в этом районе. Конечно, значительный риск в таком решении был. Но вице-адмирал Акимов «...ставил во главу угла не безумство храбрых, а храбрость разума, не готовность к преодоле-

нию трудностей, а умение их преодолевать с наименьшими затратами сил и средств. Нужно было предвидеть все возможные последствия даже самых незначительных действий»¹.

Начальник экспедиции внимательно выслушал всех. Он хорошо понимал, что это только их мнения и пожелания, а окончательное решение должен принять он, человек, который вместе с командиром Р. П. Панченко отвечает за безопасность плавания корабля.

В. И. Акимов приказал командиру отряда авиации майору В. И. Лебедю провести воздушную разведку и постараться найти «речку», которая была очень нужна командиру корабля, а также дал указание запросить у радиоцентра точные метеоданные на несколько суток вперед. В. И. Лебедь со штурманом капитаном М. М. Никитиным тщательно искали проход во льдах... И вдруг М. М. Никитин увидел «речку», а за ней и полынью. Проход был очень узким и извилистым. Вертолет возвратился на корабль с хорошими сведениями. В. И. Акимов разрешил командиру корабля входить в ледяное поле. Р. П. Панченко повел «Адмирал Владимирский» осторожно на малой скорости в сторону обнаруженного прохода. Для того, чтобы найти узкий проход во льдах, командиру корабля пришлось подняться на смотровую площадку, находящуюся на фок-мачте. Обнаружив узкий проход, он сумел войти в него. Корабль прошел сквозь окружение огромных айсбергов и битого льда. 10 января 1983 года участники экспедиции увидели Антарктиду.

«Антарктида вначале появилась перед нами как уверенные сигналы на экране радиолокатора, —

¹ В. Ф. Мясников. Путешествие в страну «Белого сфинкса». М., 1986, с. 79.

вспоминают контр-адмирал Л. И. Митин и капитан-лейтенант С. А. Дорогокупец, — и лишь через некоторое время после этого с верхнего мостика раздался крик, радовавший не одно поколение мореплавателей: „Земля!“ Случилось это в 17 часов 20 минут. До шельфового ледника оставалось 22 мили. Ф. Ф. Беллинсгаузен увидел „ледяное поле“, простиравшееся „от востока через юг на запад“ с расстояния в двадцать миль, мы — с двадцати двух.

Ничто, до сих пор виденное в этих краях, не могло сравниться с Антарктидой, какой она предстала перед нами. В лучах солнца белая пустыня сверкала миллионами бриллиантов. Бесперерывно изменялись оттенки белого цвета — от мертвенно-бледного до слепящего глаза ярко-белого. Снежный наряд Антарктиды, словно платье невесты, вызывал радость и восхищение.

Когда улеглись первые эмоции, закипела напряженная гидрографическая работа. Надо было определить северо-западную границу шельфового ледника Беллинсгаузена. Анализируя космические снимки этого района, полученные два дня назад, мы обнаружили, что произошли изменения границ ледника. Измерения, проведенные нашей лоцийно-навигационной партией, подтвердили это. Мы установили, что северная граница действительно отступила, сместилась к югу на целых 50 миль»¹.

«Адмирал Владимирский» продолжал пробираться как можно ближе к континенту. И только после того, как корабль уперся в сплошной лед, он остановился. Дальше идти было невозможно. По корабельной трансляции командир Р. П. Панченко поздравил экипаж с прибытием к берегам Антарктиды. «Адмирал

¹ Л. Митин. и С. Дорогокупец. Маршрутом первооткрывателей. // Наука и жизнь, № 4, 1983, с. 147-148.

Владимирский» находился в точке с координатами 69°40' южной широты и 1°25' западной долготы, он подошел к матерiku значительно ближе, чем шлюпы «Восток» и «Мирный». Этому способствовало прежде всего то, что часть прибрежного ледника Южного континента откололась и образовалась полынья, в которую и сумел войти корабль.

Через несколько часов «Адмирал Владимирский» вышел из крупного сплошного льда и пошел в сторону станции Молодежная. При подходе к станции корабль снова уперся в сплошной лед и скопление крупных айсбергов. Ближе к станции подойти было невозможно. 15 января В. И. Акимов принял решение лететь на станцию на вертолете. Вместе с ним полетел капитан 1 ранга Л. М. Рудь. Управлял вертолетом командир отряда майор В. И. Лебедь, на борту находились также штурман капитан М. М. Никитин и бортиженер майор А. Т. Андрюшенко. Вертолету необходимо было пролететь до станции около 100 километров. Через тридцать пять минут он оказался над станцией и сел на площадку в центре поселка. Встречали вертолет около 50 человек. Среди них находился и начальник 27-й САЭ Р. М. Галпин.

Поселок Молодежный в то время имел 40 домов. Все они были одноэтажными из сборных конструкций на металлических сваях. В поселке шло строительство двухэтажных зданий. В центре площадки стоял большой столб с указанием расстояний до Москвы, Ленинграда, Одессы, Будапешта и многих других городов мира, представители которых находились на станции Молодежная.

Наши специалисты обменялись с учеными станции научными сведениями и договорились о совместной работе. От полярников участники экспедиции получили необходимые документы, карты и пособия,

а также расписание пролета космических спутников погоды. Вечером мы покинули гостеприимных хозяев, оставив им много различных сувениров, в том числе и гильзу с землей Родины.

Через несколько дней в заливе Прюдс состоялась встреча с судами 28-й ОАЭ «Капитан Марков» и «Профессор Визе». В район встречи подошел и «Фаддей Беллинсгаузен». На борт «Адмирала Владимирского» поднялся начальник 28-й экспедиции Н. А. Корнилов. По просьбе офицеров он рассказал о ледяном материке, о первых станциях на Антарктиде и о полярных исследовательских работах. В частности, Н. А. Корнилов сказал: «...станция „Восток“ расположена в глубине Восточной Антарктиды на поверхности ледникового щита на высоте 3488 метров над уровнем моря. Температура максимальная — минус 13,6°С, минимальная — минус 89,2°С. При такой температуре работать на станции очень тяжело. Давление выше 450 мм ртутного столба практически не поднимается. До 1956 года полярные станции располагались только на побережье и близлежащих островах. Первым в глубь материка ушел наш санный поезд. Этот поход можно сравнить с первым полетом человека в космос, о котором, кстати, наша наука тогда знала больше, чем об Антарктиде. Мы шли на обычных пропашных тракторах „С-80“ на узкой гусенице. Тракторы проваливались и вязли в глубоком снегу, на трещинах теряли башмаки. При большом недостатке кислорода, сковывающем все тело человека, на сильном морозе и при низком давлении приходилось долго работать кувалдой. Люди выбивались из сил, не зная, что ждет их впереди.

Мы прошли целых 400 километров, что представляется невероятным и теперь. В намеченной точке открыли первую внутриконтинентальную станцию Пи-

онерскую. Через две недели после того, как была открыта эта станция, ураган занес ее снегом. Над крышами домиков оказался пятиметровый слой снега. В таких тяжелых условиях люди не только боролись за свое существование, но и вели постоянную научную работу.

После Пионерской в глубине безжизненного континента мы создали еще одну станцию и назвали ее Полюс недоступности. Во время этой же экспедиции еще дальше, более чем за полторы тысячи километров от берега, открыли станцию Восток, названную в честь одного из шлюпов русских первооткрывателей Белого материка. Эту станцию трудно сравнить с чем-нибудь в земных условиях. Чрезвычайно низкие температуры заставляют соблюдать крайнюю осторожность, так как малейший промах может повлечь за собой трагические последствия. Человек за пределами отапливаемого помещения может находиться не более 15 минут. В течение почти полугода антарктической зимы станция Восток совершенно не досягаема и полностью оторвана от внешнего мира. Тут даже аналогии с космосом не употребимы. Дело в том, что при сверхнизких температурах (около 80°C ниже нуля), которые в зимнее время держатся на куполе Антарктиды, бензин просто-напросто не горит, солянку можно резать как мармелад, керосин затвердевает, а дизельное топливо приходится рубить топором. Антифриз превращается в розовый лед, резиновые шланги ломаются от малейшего изгиба, железо становится хрупким, как стекло, и разламывается на куски. А люди? Из чего должны быть сделаны люди, чтобы жить и работать здесь целый год? Чтобы, отзимовав на полюсе один раз, приезжать сюда снова и снова?

Уже двадцать лет моя жизнь связана с Антарктидой, и все это время я не перестаю удивляться

мужеству и силе наших людей, их преданности своему делу»¹.

После получения информации о ледовой обстановке в море Дэйвиса и пополнения запасов топлива на «Фаддее Беллинсгаузене» корабли экспедиции взяли курс в сторону станции Мирный, названной в честь второго шлюпа первой русской антарктической экспедиции.

Утром 23 января моряки увидели полярную станцию Мирный. С большим трудом прошли во льдах и бросили якорь в миле от нее. Участники экспедиции побывали на острове Буромского, где находится русское кладбище полярников. Добирались на остров вертолетом. Очень дружелюбно встретили военных моряков ученые и работники станции. На территории станции участники экспедиции установили мемориальный памятный знак в честь открытия Антарктиды первыми русскими мореплавателями.

Начальник станции В. И. Сердюк в беседе с моряками рассказал, что станция Мирный является основной базой на берегу моря Дэйвиса, а всего на Южном континенте нашими соотечественниками построено восемь научных станций, из них шесть — в глубине материка. Учеными было проведено множество исследований как на материке, так и в водах Южного полушария.

Научный руководитель, контр-адмирал Л. И. Митин, организовал на корабле встречу с сотрудниками станции Мирный, на которой ученые обменялись информацией и выработали совместный план исследований на время стоянки кораблей на рейде.

¹ В. Ф. Мясников. Путешествие в страну «Белого сфинкса». М., 1986, с. 126–128.

В результате проведенной научной работы удалось уточнить рейд Мирного и установить, что остров Входной состоит из четырех подводных скал. От полярников моряки узнали, как от них ежегодно отправляется санно-гусеничный поезд с грузом на станцию Восток. После трогательного душевного расставания с работниками станции «Адмирал Владимирский» последовал полным ходом к станции Ленинградская. Необходимо было взять на борт больных и доставить их в ближайший крупный порт с последующим отправлением самолетом на Родину. Попутно суда экспедиции провели работы по определению местоположения Южного магнитного полюса.

«Адмирал Владимирский» при следовании к станции Ленинградская проходил ледовые районы, где впоследствии были скованы льдами два наших ледокола — «Обь» и «Михаил Сомов». Командир капитан 2 ранга Панченко сумел провести корабль без особых приключений. На подходе к станции Ленинградская на удалении около 30 миль моряки встретили большую зыбь. Видимость была около одной мили. Проходить дрейфующие льды было опасно. Пришлось осуществлять маневрирование вдоль кромки льда. На самой станции была сильная метель. Погода не позволяла поднять в воздух вертолет. Пришлось долго ждать улучшения видимости. Только на третьей сутки видимость улучшилась до восьми миль. Станция сообщила, что она может принять вертолет. Несмотря на сильный боковой ветер, который сносил вертолет в сторону от курса, майор В. И. Лебедь все же посадил вертолет в указанном месте. В течение пяти минут удалось выгрузить для полярников продовольствие и принять на борт больных. На корабль были доставлены начальник станции В. С. Ипполитов, инженеры Л. С. Морякин и А. Н. Разумовский, а также

сопровождающий врач подполковник А. С. Мурзин. К этому времени «Фаддей Беллинсгаузен» закончил комплексные работы в районе Южного магнитного полюса, определил его точное местонахождение и дрейф. Эта довольно сложная исследовательская работа была выполнена офицерами-гидрографами и штурманами: капитаном 1 ранга Л. М. Рудь, капитанами 2 ранга Г. Б. Михальчуком, Ю. Ф. Логачевым и капитаном 3 ранга А. Н. Стетюхой под непосредственным руководством контр-адмирала Л. И. Митина. Было установлено, что Южный магнитный полюс на 3 февраля 1983 года находился в точке с координатами $65^{\circ}10'$ южной широты и $138^{\circ}40'$ восточной долготы. В результате этой работы «Фаддей Беллинсгаузен» стал первым в мире кораблем, который достиг Южного магнитного полюса.

Вскоре корабли экспедиции направились в сторону Новой Зеландии. Штурман А. Н. Стетюха проложил маршрут так, чтобы пройти мимо острова Терра-Нова. Видимость была плохая. По докладу штурмана расстояние до острова сокращалось. Затем он сообщил: «Мы на острове?!» На карте остров был обозначен, а в действительности он отсутствовал. Радионавигационная система дала точное местонахождение корабля. Эхолот четко фиксировал глубину под килем — 733 метра. Гидрографы высказали предположение, что, вероятнее всего, в этом месте находился огромный айсберг, который был принят мореплавателями за остров и нанесен на карту.

Попутно командование экспедиции решило зайти в залив Мак-Мердо, где находятся американская станция Мак-Мердо и новозеландская Скотта (названная в честь английского полярного исследователя Роберта Скотта). На территории станции Скотта имеется домик-музей, а на холме памятник Скотту. —

деревянный крест, поставленный участниками экспедиции, не дождавшимися возвращения группы во главе со Скоттом. На кресте имеются слова, найденные в дневнике Роберта Скотта и оставшиеся девизом для всех последующих полярников: «Бороться и искать, найти и не сдаваться».

В связи с тем, что времени было очень мало, начальник экспедиции В. И. Акимов принял решение осмотреть эти две станции только с воздуха. Одновременно были сделаны аэрофотоснимки. В заливе Мак-Мердо находились в это время два туристических судна (Швеции и ФРГ), в основном с американскими пассажирами.

17 февраля корабли прибыли в порт Веллингтон (столица Новой Зеландии) и ошвартовались у центрального причала. В этом порту были оставлены больные и организован пятидневный отдых для участников экспедиции. Город всем понравился своей чистотой и красивыми пляжами. Состоялись встречи с руководством посольства нашего государства, а точнее, с временным поверенным В. И. Азарусикиным и первым советником посла С. С. Будниным, а также с консулом Н. Н. Паршенко. Кроме этого командование экспедиции встречалось с представителем Министерства Морского флота А. Б. Иванчишиным и с учеными Веллингтонского океанографического института. Во время беседы выяснилось, что основной проблемой ученых Новой Зеландии является защита окружающей среды. Они убеждены, что для небольшого островного государства может быть губительной даже незначительная эпидемия. В связи с этим в Новой Зеландии уделяется огромное внимание защитным мероприятиям. В частности, ограничен заход кораблей в их порты, а прибывающие подвергаются тщательному контролю.

Ученые и журналисты Новой Зеландии осмотрели лаборатории судов: океанографическую, синоптическую, приема спутниковой метеоинформации и другие. Кроме этого их ознакомили с материалами по изучению океанов в мирных целях.

По заявлению Министерства иностранных дел нашей страны заход кораблей экспедиции в порт Новой Зеландии был разрешен только потому, что они включены в состав 28-й САЭ, которая проводила научные исследования Южного океана. По оценке нашего посольства, новозеландские власти не афишировали заход «Адмирала Владимирского» и «Фаддея Беллинсгаузена» в Веллингтон, так как не желали негативной реакции со стороны своих военных союзников.

Участники экспедиции во время пребывания в столице Новой Зеландии узнали о высоких штрафах за малейшее загрязнение акватории и территории порта. Так, например, за огрызок яблока, выброшенный за борт корабля, штраф — 50 долларов. А штрафы за загрязнение моря нефтяными отходами измерялись четырехзначными цифрами, причем взимались они не с государственных организаций, а с конкретных виновников.

После захода в новозеландский порт корабли экспедиции снова направились к Антарктиде. Было решено вначале обследовать остров Петр I, открытый экспедицией Ф. Ф. Беллинсгаузена в 1820 году. Но подойти близко к острову не удалось из-за тяжелой ледовой обстановки. Остров небольшой, вулканического происхождения. Размеры по меридиану — 14 миль, а по параллели — 5 миль. Имеет гористую поверхность и весь покрыт ледником. Высота пика Лорса Кристенсена достигает 1260 метров. Глубины у берегов около 2500 метров. Его берег практически недоступен. Местоположение острова представляет

особый интерес для метеорологических наблюдений. Исследователями многих стран неоднократно предлагалось создать на этом острове полярную станцию. Но из-за малой вероятности найти подходящее место для расположения станции эти предложения не были реализованы.

7 марта на остров Петр I с «Адмирала Владимирского» был отправлен вертолет с мемориальной доской в честь открытия его русскими первопроходцами и капсулой с памятной запиской. Полет проходил при плохой видимости и низколежащих облаках. Управлял вертолетом В. И. Лебедь. Места для посадки вертолета и для установления памятного знака не нашли. Пришлось доску и капсулу сбросить на небольшую площадку, расположенную на берегу острова. Вскоре «Адмирал Владимирский» начал движение к станции Беллинсгаузен.

В северной части острова Смоленск «Фаддей Беллинсгаузен» заменил на складе хранения продовольствие, заложенное экспедицией торгового флота еще в 1960-х годах.

Корабли продолжили совместное плавание с расчетом прибыть на станцию Беллинсгаузен 11 марта. Эта станция была основана в 1968 году на острове Кинг-Джордж (остров вначале имел название Ватерлоо, данное ему Ф. Ф. Беллинсгаузену 25 января 1821 года, но позже этот остров получил название, данное англичанами). В точно заданное время оба корабля экспедиции прибыли на рейд станции. На берег моряки доставлялись вертолетом и катером. Начальник станции И. А. Корженецкий вместе со своими полярниками тепло встретил военных моряков. Небезынтересно заметить, что рядом с нашей станцией находится чилийская станция Пресиденте-Фрей, а немного дальше польская Арктовски и аргентинская Теньтене-Хубани.

Остров Кинг-Джордж является местом отдыха для многочисленных туристов из США и Европейских государств. В летний сезон у берегов этого острова можно встретить туристические суда из Англии, Франции, Норвегии, Швеции и других стран.

Группа моряков во главе с вице-адмиралом В. И. Акимовым посетила польскую и аргентинскую станции. Обменялись информацией и сувенирами. Так как планировался заход в Аргентину, В. И. Акимов предложил аргентинцам подготовить письма и передать их на «Адмирал Владимирский».

За время стоянки участниками экспедиции был выполнен ряд комплексных наблюдений и проведены некоторые работы на берегу острова. Полярники рассказали морякам, чем привлекает туристов многих стран этот район Антарктики. Оказывается, остров Кинг-Джордж очень богат птицами, пингвинами и тюленями. На острове водится пятнадцать видов птиц, половина из всех встречающихся в субантарктике, три вида пингинов, а в прилегающей водной среде пять видов тюленей.

Установив памятный знак в честь первой русской антарктической экспедиции, взяв на борт 15 полярников, строителей 27-й ОАЭ, и попрощавшись с русскими людьми, корабли направились к проливу Дрейка. «С первых дней плавания в высоких широтах у нас установились самые близкие научные связи с руководителями и специалистами отечественных антарктических экспедиций, — вспоминает вице-адмирал В. И. Акимов. — Личное общение с полярниками станций Молодежная, Мирный, Ленинградская, Беллинсгаузен, их богатый опыт, яркий пример служения науке и действенная помощь послужили мощным стимулом в работе. Мы в свою очередь старались не оказаться в долгу. Наши плавучие лаборатории насы-

щены высокоточной, дублированной многими образцами аппаратурой и по отдельным параметрам могут по праву считаться эталонами. Поэтому, по общему мнению наших коллег, помощь военных моряков в изучении Антарктического бассейна была заметной»¹.

Восьмибалльный шторм встретил корабли экспедиции в проливе Дрейка, расположенном между островами Огненная Земля и Антарктидой. К счастью, все обошлось благополучно. Люди работали уверенно и четко. Плавание в сложных условиях Антарктики хорошо закалило моряков. Они умело преодолели суровый пролив. В конце марта корабли экспедиции на несколько суток разошлись. «Фаддей Беллинсгаузен» продолжал следовать по маршруту русских первопроходцев и направился с деловым визитом в порт Рио-де-Жанейро (Бразилия), а «Адмирал Владимирский» следовал с официальным визитом в столицу Аргентины Буэнос-Айрес.

О визите в столицу Аргентины рассказал после плавания вице-адмирал В. И. Акимов: «Командование ВМС Аргентины отнеслось к нашему заходу очень сдержанно. В своих публичных выступлениях оно не высказывалось, что необходимо укреплять дружбу между нашими государствами и флотами. Первоначально хотели поставить „Адмирал Владимирский“ далеко от центра города, что ставило под угрозу срыва запланированную пресс-конференцию и визит к начальнику штаба военно-морских сил Аргентины. Сам начальник штаба ВМС с ответным визитом на наш корабль не прибыл. Кроме того, не был выполнен заказ выдачи валюты и личный состав остался без денег. Нашим морякам было стыдно заходить в магазины

¹ В. Акимов. Итоги антарктического плавания. // Морской сборник №12, 1983, с. 78.

города. Вероятнее всего, кто-то пытался препятствовать заходу русских моряков и встрече их с аргентинцами». Но несмотря на все это, жители Буэнос-Айреса очень дружелюбно отнеслись к нашим военным морякам. Только за два дня на корабле побывало свыше 25 000 аргентинцев, которые по несколько часов стояли у причала на тридцатиградусной жаре, чтобы посетить корабль. С большим восторгом они осматривали исследовательское судно и с огромным желанием фотографировались на память с моряками. Много теплых слов ими было высказано в адрес русских людей и особенно художника В. Яркина, который организовал выставку своих картин, написанных в антарктических водах.

Перед заходом «Фаддея Беллинсгаузена» в порт Рио-де-Жанейро командир корабля получил радиотелеграмму от начальника Главного штаба ВМФ адмирала В. Н. Чернавина, в которой сообщалось: «По имеющимся сведениям, в портах Бразилии неблагоприятная эпидемиологическая обстановка по чуме. В целях обеспечения защиты личного состава ограничить сход на берег и установить медицинский контроль за всеми лицами, подозреваемыми заболеванием...» Деловой заход «Фаддея Беллинсгаузена» прошел нормально. Заболеваний не было. Контр-адмирал Л. И. Митин сообщил, что во время делового захода замечаний по личному составу не было. Командование флота и жители порта дружелюбно отнеслись к участникам экспедиции.

Отряд кораблей после короткого отдыха в иностранных портах взял курс в сторону африканского побережья. Там корабли экспедиции совершили еще один, последний, заход в иностранный порт — Конакри (столица Гвинейской Республики). Пополнив запасы воды и продовольствия, корабли благополуч-

но вышли из порта и направились к родной базе. После завершения кругосветного плавания командование экспедиции каждого участника наградило грамотой.

27 апреля 1983 года жители Севастополя торжественно встретили кругосветную Антарктическую экспедицию. На митинге моряков-черноморцев и трудящихся города командующий флотом адмирал Н. И. Ховрин зачитал поздравительную телеграмму главнокомандующего ВМФ. В ней говорилось: «За время похода военные моряки продемонстрировали отличную морскую выучку, с честью пронесли флаг нашей Родины по маршруту Первой русской Антарктической экспедиции, провели большой объем океанографических исследований и получили ценные научные результаты».

Корабли экспедиции находились в походе 147 суток, ими пройдено около 35 тысяч миль, из них во льдах свыше 13,5 тысяч миль. Во время похода было установлено, что гидрографическая изученность Антарктики еще очень мала, а плавание в этой части Мирового океана сложно и опасно. По малоизученным районам вокруг Антарктиды собран большой научный материал. Проведено много уточнений, а именно: на карте уточнены местоположения островов Буве, Скотта, Петр I, Терра-Нова и другие.

Проведены радиолокационные и аэрофотосъемки районов Антарктики. По собранным материалам сделана корректура лоции. Исследованы особенности космического и радионавигационного обеспечения плавания в Южном океане.

В сложных погодных условиях, плавая среди айсбергов и во льдах, личный состав экспедиции проявил высокие моральные качества, чувство коллективизма и дружеской взаимопомощи, что обеспечило успешное

выполнение всех поставленных задач. Большую работу в период плавания провела группа сотрудников института радиоэлектроники Академии Наук УССР из Харькова. Начальником группы был начальник отдела института В. Н. Лановой. Эта научная группа на всем маршруте перехода проводила исследования по изучению распространения радиоволн на различных частотах над поверхностью океанов. Отряд кораблей достойно пронес военно-морской флаг Отечества через три океана и девятнадцать морей, посетил порты пяти иностранных государств. Поход научных кораблей «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен» значительно упрочил приоритет русских военных моряков в открытии и освоении Антарктиды. Встречи с полярниками многих наших станций вызывали у них чувство гордости за Военно-морской флот Родины, изучающий Антарктику. С новой силой зазвучали имена Беллинсгаузена и Лазарева. На наш взгляд, они достойны стоять в одном ряду с именами Колумба и Магеллана. После кругосветных плаваний военных кораблей их участники убедились, что в дальнейшем целесообразно продолжать и расширять научные исследования малоизученных районов морей и океанов, которые могут увеличить вклад Российского государства в освоение Мирового океана.

Часть вторая

ПЕРВОПРОХОДЦЫ НА АТОМОХОДАХ

Подводник новых поколений,
И у тебя нелегкий путь,
Но в вихре трудных погружений
Наказ отцовский не забудь!
Чтобы страна жила спокойно
И было море голубым,
Чтобы не бушевали больше войны,
Держи оружие сухим.

*Е. Жолковский — участник Великой
Отечественной войны, штурман
подводной лодки К-52
Краснознаменного Балтийского
флота*

ВСТУПЛЕНИЕ

В конце кругосветного плавания на военном корабле «Полюс» я (автор книги) поинтересовался у адмирала Л. А. Владимирского, почему он взял именно меня к себе первым заместителем. Ведь ему в кадрах ВМФ сообщили, что главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков снял меня с должности начальника штаба дивизии атомных подводных лодок. Лев Анатольевич на этот мой вопрос ответил так: «Главком ВМФ был против вашего назначения. Он не мог

простить ваш доклад А. Н. Косыгину¹ о том, что советские атомные подводные лодки первого поколения под водой ничего не слышат. Но мне в экспедиции нужен был помощник — специалист по вопросам, связанным с применением подводных лодок в удаленных районах океанов. Убедительно рекомендовал взять вас в экспедицию командующий Северным флотом адмирал С. М. Лобов. Он заявил, что вы являетесь одним из лучших специалистов-подводников на Северном флоте, а сняты с должности начальника штаба дивизии ошибочно».

Затем адмирал Владимирский попросил подробно рассказать ему о моей службе на атомных подводных лодках. Все то, что я ему изложил о своей служебной деятельности, будучи командиром атомохода, описываю в данной работе. Считаю, что основные события из этого рассказа могут заинтересовать читателя, так как они освещаются в прессе впервые.

Как известно, Вторая Мировая война, развязанная империалистическими агрессорами — Германией, Италией и милитаристской Японией — закончилась их полным разгромом. Решающий вклад в победу внес Советский Союз. Но почему-то после войны США, искренне считая себя единственными победителями, стали открыто претендовать на мировое господство. В середине 1940-х годов Соединенные Штаты Америки начали создавать атомные подводные лодки. Первая из них, имевшая название «Наутилус», вошла в состав ВМС в апреле 1955 года, а следовательно, американцы опередили нас на 4-5 лет. Руководство США стремилось установить контроль над жизненно важными районами планеты и считало, что военное превосходство на

¹ Председатель Совета Министров СССР. — *Авт.*

море для них жизненно необходимо. Именно они, по их мнению, должны были контролировать не только воздух и поверхность моря, но и подводное пространство Мирового океана. Правительство США в те годы провозгласило: «Кто владеет трезубцем Нептуна, тот владеет и миром». Именно в той политической ситуации, в обстановке «холодной войны», для нашей страны другого выбора не было. Необходимо было начинать создание атомных подводных кораблей. Первые атомоходы¹ строились у нас в очень сжатые сроки. А это в свою очередь не могло не сказаться на определенных конструкторских, технологических и организационных недостатках, а иногда и на серьезных просчетах и ошибках в период их создания.

В конце февраля 1949 года Совет Министров СССР принял постановление: «Признать необходимым и считать важнейшей нашей задачей создание скоростных подводных лодок на основе новых энергетических установок». Академик А. П. Александров (впоследствии президент Академии Наук), вспоминая о работах того времени в области атомной энергетики, отметил: «Сразу же после Отечественной войны мы в Институте Физических Проблем начали проектировать атомную энергетическую установку (АЭУ) для корабля.

Но по ряду причин это начинание в то время не получило своего развития. Практически работы по созданию корабельной АЭУ были развернуты только в 1952 году»².

В течение многих послевоенных лет наш народ очень мало знал об отечественных атомных подводных лодках, которые строились и осваивались при

¹ Термин «атомоход» применяется в отношении подводных лодок с ядерными энергетическими установками.

² Газета «Известия», № 205 от 23 августа 1988 года.

соблюдении строжайшей тайны и в обстановке, не допускающей никакой гласности. К сожалению, об истории создания атомных подводных кораблей первого поколения и героических подвигах их экипажей написано мало и к тому же очень поверхностно.

В своей книге главный конструктор первой атомной энергетической установки для подводных лодок академик Н. А. Доллежалъ пишет: «Мысли об использовании атомного реактора на подводном корабле возникли не только у нас, но и у сильных своими ядерными исследованиями американцев. Но, в отличие от нас, начавших с первой атомной электростанции, они свое реакторостроение начали именно с корабельной силовой установки. И с середины 1950-х годов, опять-таки в отличие от нас, делавших свое дело в обстановке строгой секретности, они стали рекламировать в печати строящийся атомный подводный корабль „Наутилус“. Мы, завершив в намеченные сроки расчеты и чертежи, перешли к экспериментированию. В частности, изготовили в натуральную величину деревянный макет силовой установки и корабельных помещений, в которых она располагалась. Затем в небольшом городке Обнинске Калужской области построили испытательный стенд, отражающий все ее особенности. Здесь она испытывалась, здесь можно было учиться управлять ею»¹.

В конце 1980-х годов академик А. П. Александров беседовал с главкомом Военно-морского флота адмиралом флота В. Н. Чернавиным об атомной энергетике. Они констатировали, что история создания атомного подводного флота в нашей стране мало кому известна, так как она была покрыта завесой строжайшей секретности. В. Н. Чернавин сказал, что история

¹ Н. А. Доллежалъ. У истоков рукотворного мира. М.: «Знание», 1989.

учит нас настоящему и будущему. Но для этого историю надо знать. А знают ли у нас историю зарождения атомной энергетики в нашей стране? Вряд ли она достаточно хорошо известна, тем более это можно сказать об истории освоения атомной энергетики Военно-морским флотом. А ведь это не только интересно, но и поучительно. Сегодня, скажем, атомной подводной лодкой никого не удивишь. Она воспринимается как естественная данность, а поэтому нередко к ней относятся упрощенно. Но ядерная энергетика никогда не позволит пренебрежительного отношения к себе. А вот если мы вспомним, как она создавалась, как осваивалась, это будет несомненно полезно и для тех, кто сегодня несет вахту у реакторов — на земле ли, в море, и для тех, кому еще предстоит связать свою жизнь и деятельность с атомной энергетикой.

В данном труде описывается создание и освоение атомных торпедных подводных лодок первого поколения.

1. СОЗДАНИЕ ПЕРВОЙ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

В сентябре 1952 года заместитель председателя Совета Министров, одновременно являвшийся и министром судостроительной промышленности, Вячеслав Александрович Малышев провел специальное совещание, на котором сообщил, что 9 сентября И. В. Сталин подписал решение о создании атомной подводной лодки. Вначале работы по атомным подводным кораблям возглавлялись ранее созданным правительством Учреждением по урановой проблеме, которым руководил Б. Л. Ванников. Среди членов научно-технического совета этого учреждения особо выделялись В. А. Малышев и И. В. Курчатов. Авторитет В. А. Малышева был

настолько велик, что его образно называли главным инженером Советского Союза. И. В. Курчатov являлся научным руководителем всех ядерных исследований, в том числе исследований по решению проблем создания первой атомной подводной лодки. В марте 1953 года для развертывания дальнейших работ по созданию атомоходов было перепрофилировано одно из конструкторских бюро, начальником его назначили инженер-капитана 1 ранга В. Н. Перегудова; он же стал и главным конструктором первой атомной подводной лодки 627 проекта. До этого Владимир Николаевич уже обладал огромным опытом конструкторской деятельности. Кроме того, он имел исключительно высокий авторитет в кораблестроительных кругах, так как непосредственно участвовал в разработке лучших дизельных подводных лодок типов «Декабрист», «Щука», «К» и других. Теперь ему предстояло решать новую, очень сложную задачу, и, как всегда, в короткие сроки. Подводная лодка и атомная энергетическая установка для нее вместе с соответствующим оборудованием и механизмами создавались впервые, проектирование практически началось, что называется, с чистого листа. Конечно же, В. Н. Перегудов работал не один. Бок о бок с ним трудились Г. А. Гасанов, Г. А. Воронич, В. П. Горячев, П. Д. Дектярев, Ю. К. Баев, А. Н. Губанов, В. Я. Степанов, В. П. Фунинин, Н. М. Быков, М. Г. Русанов, Г. Я. Светель, Г. И. Капырин, В. И. Кершин и многие другие.

О том, как началась эта работа, вспоминает в своей книге Н. А. Доллежалъ: «Мы засели втроем в комнате — я, Перегудов и Генрих Алиевич Гасанов — видный специалист по энергетике. Я до этого не имел никакого отношения к флоту, и все эти шпангоуты, стрингеры и другие термины, которыми сыпали в разговорах Перегудов и Гасанов, были для меня пока

буквально абракадаброй. Зато мои собеседники практически не имели представления о делах атомных. Так что учеба проходила обоюдная». Так работали они с утра до позднего вечера, закрывшись в кабинете и не отвечая на телефонные звонки. Нужно было определить для начала примерный вес и габариты энергетической установки, уточнить, как поведет себя реактор в условиях движения, качки и обжатия корпуса подводной лодки давлением воды, а также решить ряд других сложных проблем. Нужно сказать, что в процессе создания первой атомной подводной лодки принимали участие свыше двадцати конструкторских бюро, тридцать пять научно-исследовательских институтов, около девяноста промышленных предприятий, Академия Наук СССР и многие ученые других ведомств.

Руководителем секции научно-технического совета министерства среднего машиностроения по судовым энергетическим установкам был А. П. Александров, одновременно возглавлявший институт атомной энергетики им. И. В. Курчатова. В начале работ, по воспоминаниям А. П. Александрова, осенью 1946 года он вместе со своей лабораторией был переведен из Ленинграда в Москву и назначен директором Института Физических Проблем. Подобрался сильный коллектив ученых. Из него и сформировали группу, которая начала заниматься различными направлениями применения реакторов. О том, что американцы начали разработку реакторов для кораблей, мы в то время не знали. Ученые все время думали, что атомная энергия может быть использована не только в военных целях и считали, что возможно получить цепную реакцию не только на быстрых нейтронах, но и на медленных. А. П. Александров поручил своей группе рассмотреть, нельзя ли сделать подводную лодку

с ядерной энергетической установкой. Ученые провели физический анализ, определили, какие примерно размеры будет иметь ядерная установка. Полученные результаты показали И. В. Курчатову, который одобрил это направление.

В 1952 году на плечи А. П. Александрова возложили все работы, связанные с атомными подводными лодками. Справедливо и заслуженно военные моряки называли А. П. Александрова отцом отечественного атомного подводного флота. В выборе типа и конструкции корабельного реактора основная роль принадлежала А. П. Александрову и Н. А. Доллежалю. В конце 1953 года в нашей стране начали проектировать атомную энергетическую установку. Но прежде чем приступить к ее созданию для корабля, ученые пришли к выводу, что вначале следует заняться построением небольшой атомной электростанции. Это позволит, во-первых, убедиться, насколько реальна такая задача, во-вторых, выявить, какие трудности могут возникнуть при ее решении и в третьих, определить, какие перспективы она открывает, а также позволит ли она установить исходные позиции идеи мирного использования ядерной энергии.

Первые атомные установки представляли собой комплекс технических средств, предназначенных для преобразования энергии деления атомных ядер урана в механическую энергию движения корабля и электрическую энергию для приведения в действие оборудования и систем вспомогательного назначения. Всего было разработано пятнадцать вариантов реакторов для подводных кораблей. Предпочтение было отдано водо-водяному реактору на тепловых нейтронах с графитовым замедлителем. Подготовил свой проект и Физико-Энергетический институт, возглавляемый Д. И. Блохинцевым.

Руководил проектными работами А. И. Лейпунский. Он предложил использовать реакцию на промежуточных нейтронах с жидкометаллическим теплоносителем. На одном из совещаний высокого уровня было принято решение вести работы по этим двум проектам. Еще на стадии создания атомохода ученые предусмотрели полную безопасность персонала, которому придется на практике управлять процессами, подчиняющимися грозную, вероятно, еще не до конца познанную силу энергии ядерного распада. Тем более, если речь идет о море, о подводном корабле, сравнительно небольшом по размерам, с очень скученным расположением экипажа, техники и оружия. Морякам на лодках с атомными установками предстояло длительное время жить и трудиться в близком соседстве с реактором, от которого в случае аварии не убежишь и не спрячешься.

Эскизный проект атомной подводной лодки разрабатывался около двух лет (1952–1953 годы), на разработку рабочих чертежей ушло шестнадцать месяцев. Техническое задание на разработку было утверждено в апреле 1953 года, а монтаж наземного стенда ядерной установки предполагалось завершить в третьем квартале 1954 года из расчета, чтобы уже в октябре приступить к испытаниям. Интересно заметить, что этот проект лодки впервые был предъявлен Военно-морскому флоту уже в готовом виде, поэтому нет ничего удивительного в том, что боевое предназначение подводной лодки было определено неверно. Отсюда и ошибки, допущенные в проектировании вооружения: предполагалось, что атомный подводный корабль будет иметь на борту всего лишь одну крупногабаритную торпеду.

Ознакомившись с эскизным проектом, нарком ВМФ адмирал флота Н. Г. Кузнецов был вынужден

направить министру обороны СССР три доклада (в январе, феврале и мае 1954 года) с замечаниями по проекту и конкретными предложениями по их устранению. Одновременно была создана экспертная комиссия ВМФ во главе с начальником управления подводными силами Главного штаба ВМФ контр-адмиралом А. Е. Орлом. Тщательно изучив проект, комиссия отметила в нем ряд недостатков, существенно снижающих боевые возможности подводной лодки, а также надежность и обитаемость корабля. После длительных согласований большая часть замечаний моряков была принята судостроителями. Это потребовало значительной переделки проекта, а в последующем и полного перепроектирования первого (торпедного) отсека.

В том же 1954 году для наблюдения за проектированием подводных лодок с атомными энергетическими установками была создана группа военного представительства (около 30 человек) во главе с инженер-капитаном 1 ранга А. Ф. Жаровым. Районным инженером назначили инженер-капитана 1 ранга М. И. Коломийца, а главным наблюдающим за проектированием и изготовлением оборудования в конструкторских бюро, научно-исследовательских институтах и на предприятиях стал инженер-капитан 1 ранга И. Д. Дорофеев. Для первых атомных подводных кораблей создавалось самое современное вооружение. Проводились испытания новых образцов торпед, крылатых и баллистических ракет. Кроме этого, для них разрабатывались и более совершенные навигационные комплексы, а также ряд других современных систем и устройств. Отечественное атомное кораблестроение потребовало вложения колоссальных средств, новых идей, неординарных технических решений, огромных усилий ученых, конструкторов, машиностроителей и военных моряков.

Строительство первой атомной подводной лодки было поручено судостроительному заводу города Северодвинска. Коллектив завода, возглавляемый Е. П. Егоровым, приступил к строительству, не дожидаясь окончания разработки полного комплекта технической документации. Для строительства атомоходов перестроили цех, изготовлявший ранее башенные артиллерийские установки. Территория нового цеха отделялась от других цехов высоким забором. Для руководства постройкой и испытаниями был создан специальный отдел строителей во главе с В. И. Вашанцевым и особое конструкторское бюро во главе с В. Н. Козловым и В. П. Воверисом. Начальником этого цеха назначили П. В. Гололобова, а ответственным сдатчиком стал Н. И. Довгань.

Применение в строительстве высокопрочной стали аустенитного класса требовало новых конструкторских решений и серьезной реорганизации труда. С начала работ по корпусу на заводе находилась группа специалистов конструкторского бюро «Малахит», которая трудилась в тесном контакте с заводскими учеными. Проверку хода работ на заводе систематически осуществлял министр судостроительной промышленности Б. Е. Бутома — энтузиаст создания атомного подводного флота.

В августе 1955 года первая секция прочного корпуса была установлена на стапель. Первая атомная энергетическая установка была двухвальная и двухконтурной. Она представляла собой комплекс технических средств, предназначенных для преобразования энергии распада атомных ядер урана в механическую энергию.

Основную роль в улучшении условий обитаемости лодки сыграла эффективная система кондиционирования воздуха, которая впервые в истории отечественного подводного кораблестроения устанавливалась

на подводном корабле. Фактически впервые была решена проблема создания в отсеках подводной лодки микроклимата, обеспечивающего в течение длительного времени нормальную жизнедеятельность личного состава. Первый атомный подводной корабль был двухкорпусным, двухвальным с девятью отсеками. В сентябре 1956 года на подводной лодке установили два атомных реактора, а через год был произведен их первый физический пуск.

Еще в 1954 году в Военно-морском флоте начали формировать экипаж первого атомохода. Отбор офицеров, старшин и матросов производился очень тщательно, предпочтение отдавалось наиболее опытным и грамотным морякам дизельных подводных лодок. Нужно отметить, что главный конструктор атомной подводной лодки В. Н. Перегудов буквально с первых дней формирования экипажа работал с ним в самом тесном контакте. Об этом вспоминал старший помощник командира корабля К-3 Л. М. Жильцов: «Когда формировался экипаж, командир подводной лодки еще не был назначен. Из офицеров были только я и командир БЧ-5 Борис Петрович Акулов. Вдруг получаем приказание — выехать в другой город по вызову главного конструктора. Приезжаем. У здания КБ нас встретил секретарь с пропусками. В. Н. Перегудов предупредил нас: „Свободного времени у вас не будет. Вы мне очень нужны“. Мы спросили, зачем. „Пойдемте, увидите“, — ответил он. И привел нас в помещение, где располагался макет центрального поста подводной лодки, выполненный из дерева в натуральную величину. „Мне необходимо, — сказал Перегудов, — чтобы вы хорошенечко полазали по всем «деревяшкам» центрального поста и по макетам всех остальных отсеков. Изучайте, критикуйте, обижаться не станем, лишь бы пошло на пользу дела...“»

После формирования экипаж первого атомохода прошел обучение и спецподготовку в специально созданном в городе Обнинске учебном центре при первой в мире атомной электростанции. После сдачи экзаменов весь личный состав получил допуск к самостоятельному управлению материальной частью корабля и в марте 1957 года прибыл в Северодвинск на атомную подводную лодку, где приступил к изучению устройства корабля и разработке документации по организации службы. В этом ему помогали рабочие, инженеры, конструкторы и ученые. В свою очередь подводники помогали рабочим в устранении недоделок и неисправностей в механизмах и устройствах подводной лодки. В своих воспоминаниях академик А. П. Александров отметил, что военные моряки внесли большой вклад в общее дело создания первого атомохода.

Командиром первой атомной подводной лодки К-3 был назначен капитан 2 ранга Леонид Гаврилович Осипенко, старшим помощником командира — капитан 3 ранга Л. М. Жильцов, помощником командира — капитан-лейтенант В. А. Труханов, командиром БЧ-5 — Б. П. Акулов (впоследствии начальник управления эксплуатации и ремонта кораблей ВМФ, контр-адмирал). Боевыми частями и службами командовали: Е. П. Золотарев, М. Я. Лодяков, П. П. Бечик; командирами дивизионов БЧ-5 стали В. А. Рудаков (впоследствии начальник Главного управления кораблестроения ВМФ, вице-адмирал), В. К. Лучников и Р. А. Тимофеев (впоследствии командир БЧ-5 подводной лодки К-3, Герой Советского Союза).

О первом командире атомохода К-3, об этом замечательном человеке мне много рассказывали и его сослуживцы и те, кто его лично знал. Во время Великой Отечественной войны он служил на подводной лодке Щ-202 Черноморского флота в должности

командира торпедной боевой части (командиром лодки был М. В. Леонов). Особенно успешно действовала Щ-202 в 1944 году на морских коммуникациях противника в период освобождения Севастополя. Именно там она атаковала два транспорта противника, шедших рядом друг с другом. В результате четырехторпедного залпа один транспорт был потоплен, а второй поврежден. За этот бой командира боевой части Л. Г. Осипенко наградили орденом Красного Знамени. После войны он командовал средней, а затем и большой дизельными подводными лодками на Тихоокеанском флоте.

Очень подробно о Л. Г. Осипенко вспоминал старпом Л. М. Жильцов. В частности, он писал: «Леонида Гавриловича мы уважали как старшего товарища. Если мы допускали какие-то ошибки, свои замечания он высказывал всегда только в уважительной форме. Мы были за ним, как за каменной стеной. Однажды был такой случай, когда он взял на себя урегулирование решения вопроса, который не мог решить даже заместитель Министра обороны. Дело в том, что, в отличие от дизельных подводных лодок, где старпом и инженер-механик корабля получают одинаковое денежное содержание, на атомной лодке оклад командира БЧ-5 был на 200 рублей меньше, хотя все подводники прекрасно знают, что и нагрузка и ответственность у инженера-механика очень большие. Как мы ни пытались изменить это положение, у нас ничего не получалось. Тогда Л. Г. Осипенко предложил увеличить оклад командиру БЧ-5 за счет своего. Это решение удовлетворило всех и с тех пор главный механик атомохода, как ни странно, отчасти находился на содержании у командира корабля»¹.

¹ Атомная подводная эпопея. М., 1994, с. 110-111.

9 августа 1957 года в торжественной обстановке первый атомный корабль К-3 был спущен на воду, и начались швартовые испытания у причала завода. Во время испытаний межведомственная комиссия выявила много недостатков. В частности, в акте комиссии было порядка сотни замечаний и столько же предложений, направленных на улучшение качества работы механизмов и оборудования. В дальнейшем развернулась энергичная работа по устранению выявленных недостатков.

Для проведения государственных испытаний решением правительства была создана весьма представительная по своему составу государственная комиссия. Во главе ее стоял заместитель командующего ВМФ вице-адмирал В. Н. Иванов. Научным руководителем испытаний АЭУ назначили академика А. П. Александрова, а заместителями председателя комиссии были заместитель начальника Главного управления кораблестроения ВМФ вице-адмирал П. Г. Котов и командующий подводными силами Северного флота вице-адмирал А. Е. Орел. Кроме них в комиссию вошли многие видные ученые и специалисты.

В это же время вместе с атомоходом К-3 в постройке находились еще тринадцать атомных подводных лодок в различной степени готовности, из них пять с торпедным вооружением, восемь с баллистическими и одна с крылатыми ракетами. Все они имели водо-водяные реакторы, кроме К-27, которая была оснащена реактором на жидкометаллическом теплоносителе. Кроме этого, четыре подводные лодки с водо-водяными реакторами и крылатыми ракетами строились на Дальнем Востоке.

3 июля 1958 года К-3 была предъявлена комиссии для проведения ходовых государственных испытаний. На выходах в море планировалось провести

вывеску и дифферентовку лодки, кренование в подводном, позиционном и крейсерском положениях, а также проверить работу всех устройств, механизмов, приборов и систем. Кроме этого, атомная подводная лодка должна была совершить плавание в подводном положении, а также осуществить маневрирование на различных глубинах. В 3 часа 4 июля был проведен пуск атомной энергетической установки, а в 10 часов атомная подводная лодка впервые начала движение с помощью ядерной энергии. На борту лодки находились главком ВМФ адмирал С. Г. Горшков, министр судостроения Б. Е. Бутома, академик А. П. Александров, директор завода Е. П. Егоров и другие ученые и специалисты.

Все испытания в море производились с большой интенсивностью, круглосуточно, с использованием максимальных возможностей атомной установки. На первом же выходе (в течение трех суток) было выявлено множество неисправностей. В сжатые сроки все замечания были устранены заводом. В соответствии с программой ходовых испытаний в ноябре 1958 года было осуществлено глубоководное погружение на предельную глубину 300 метров. Основной задачей этих испытаний являлась проверка конструкции прочного корпуса и работоспособности механизмов, устройств и систем корабля на всех глубинах погружения. При визуальном наблюдении за корпусными конструкциями было установлено, что при обжатии прочного корпуса часть поперечных переборок легких выгородок и некоторых продольных листов теряла прочность. Внутренние сферические переборки в районе седьмого отсека частично деформировались. Эти неисправности могли быть устранены только путем внесения конструктивных изменений. Кроме того, в процессе ходовых испытаний выявилось, что многие основные меха-

низмы и приборы часто выходили из строя, главным образом из-за конструктивных недоработок и некачественного изготовления. В дальнейшем К-3 была вынуждена пять раз прерывать испытания. Особенно часто появлялись течи в первом контуре реактора левого борта, при чем создавалась неблагоприятная радиационная обстановка в отсеках. К недостаткам данного проекта относится и то, что плавание на перископной глубине было неустойчивым. Лодка имела тенденцию к всплытию. Были и другие замечания.

После проведения ходовых испытаний комиссия сделала выводы, что первая атомная подводная лодка К-3 показала хорошие маневренные качества. Энергетическая установка прошла проверку на основных ходовых режимах при тепловой мощности реакторов от 60% до полной. За время с 3 июля по 1 декабря 1958 года атомоход прошел 3804 мили, в том числе 2011 миль в подводном положении. Атомная установка отработала 400 часов, при этом бо́льшая часть основного оборудования паропроизводительной установки выработала свой ресурс. Во время этих плаваний была развита максимальная подводная скорость хода, которая равнялась тридцати узлам (американская атомная подводная лодка имела 24 узла). Для того времени К-3 стала самой быстроходной подводной лодкой в мире. В то же время было установлено, что гидроакустические средства корабля не позволяют надежно контролировать подводную обстановку из-за высокого уровня собственных помех своим акустическим станциям и не обеспечивается необходимая дальность обнаружения целей при выходе в торпедную атаку.

Однако полностью выполнить программу ходовых испытаний не представилось возможным. Комиссия предложила передать атомную подводную лодку К-3

в опытную эксплуатацию Северному флоту. С этого момента была законодательно оформлена новая страница в истории подводного флота нашей страны.

В 1958 году судостроительная промышленность приступила к серийному строительству атомных подводных кораблей. Были заложены подводные лодки трех проектов: торпедные, с баллистическими ракетами и с крылатыми ракетами. Серийные атомоходы первого поколения при их проектировании и строительстве сохранили почти все принципиальные решения, принятые для первой атомной подводной лодки К-3 (проекта 627).

Несмотря на значительное отставание в области строительства атомных подводных кораблей от США, К-3 намного превосходила американские подводные лодки в скорости хода. Заслуга в этом принадлежала прежде всего создателям лодки — ученым и строителям.

В 1950-х годах в нашей стране началась новая эпоха в истории подводного плавания. Установка на подводных лодках атомных реакторов позволила превратить их из «ныряющих» в настоящие подводные корабли, так как отпала необходимость частых всплытий для подзарядки аккумуляторных батарей. Подводные лодки с атомными энергетическими установками получили практически неограниченную дальность плавания и высокую подводную скорость хода, что в сочетании с мощным вооружением придавало им исключительно высокие боевые качества.

Атомоход К-3 в 1959 году сумел осуществить три выхода в море, правда, непродолжительные — 9, 22 и 14 суток. Походы прерывались главным образом из-за продолжавшихся поломок материальной части: течи первого контура реактора, выхода из строя аварийной защиты и ряда других неисправностей систем

и механизмов. Командир К-3 Л. Г. Осипенко вместе со своим дружным экипажем делали все возможное для скорейшего освоения первенца атомного подводного флота нашей страны. Во время походов подводники стремились как можно больше находиться в море, они успешно ходили подо льдами Арктики. Основная же задача экипажа была неизменной — испытание ядерной энергетической установки. Эту задачу личный состав выполнял уверенно, умело, смело и героически. После проведения испытаний первого атомохода руководство ВМФ и Министерство среднего машиностроения выступили с ходатайством о награждении государственными премиями и орденами ведущих ученых, конструкторов, строителей и моряков. Командир атомной подводной лодки К-3 Л. Г. Осипенко был удостоен звания Героя Советского Союза, а научный руководитель А. П. Александров и главный конструктор проекта В. П. Перегудов — звания Героя Социалистического Труда. Старший помощник командира Л. М. Жильцов и командир БЧ-5 Б. П. Акулов были награждены орденами Ленина, офицеры атомохода — орденами Красного Знамени, а старшины и матросы — медалями Ушакова.

В 1959 году в состав Северного флота вошли еще три атомные торпедные подводные лодки: К-5 (командир В. С. Салов), К-8 (командир В. П. Шумаков) и К-14 (командир Б. К. Маркин), которые были зачислены в отдельную бригаду атомных подводных лодок № 206. С прибытием в основной пункт базирования — Западную Лицу — экипажи подводных кораблей приступили к отработке задач боевой подготовки.

Первопроходцам всегда было тяжело. И освоение атомных подводных лодок не стало исключением. На К-5, К-8 и К-14 ядерные энергетические установки работали ненадежно. В процессе испытаний часто

выходили из строя парогенераторы, появлялись течи в первом контуре реактора, в результате чего создавалась неблагоприятная радиационная обстановка. Первые атомные подводные лодки совершили всего по 5-8 непродолжительных выходов в море. С лучшей стороны проявил себя экипаж К-14, успешно принявший участие во флотских учениях «Метеор». За один поход этот корабль прошел в подводном положении свыше шести тысяч миль. Кроме того, экипаж К-14 к 1960 году завоевал первое место по боевой подготовке на флоте.

27 декабря 1960 года в Западную Лицу прибыла атомная торпедная подводная лодка К-52 (командир В. П. Рыков). Офицерский состав корабля отличался высокими знаниями, и в дальнейшем многие офицеры этого экипажа стали заслуженными подводниками. Старший помощник командира Е. Н. Гринчик стал заместителем командира 3-й дивизии по боевой подготовке, замполит И. Ф. Аликов стал начальником полуправления флота, вице-адмиралом, штурман В. И. Заморев — контр-адмиралом, командиром дивизии атомных подводных лодок Тихоокеанского флота. Многие другие офицеры этого атомохода также быстро продвинулись по службе.

В январе 1961 года на Северном флоте была создана 1-я флотилия атомных подводных лодок (командующий — контр-адмирал А. И. Петелин). В составе флотилии находились две дивизии: 3-я дивизия атомных торпедных подводных лодок 627А проекта (командир капитан 1 ранга В. П. Маслов) и 31-я дивизия атомных ракетных подводных лодок 658 проекта (командир капитан 1 ранга А. И. Сорокин).

Начальником штаба 3-й дивизии был назначен капитан 1 ранга Н. Ф. Рензаев, а заместителем командира дивизии по боевой подготовке — капитан 2 ран-

га Н. В. Затеев (через год его сменил капитан 2 ранга В. П. Рыков). Заместителем командира дивизии по электромеханической части стал инженер-капитан 1 ранга М. М. Будаев.

Под командованием капитана 2 ранга В. П. Рыкова в 1961 году К-52 совершила подледное плавание до 52° северной широты. На борту атомохода находился командующий Северным флотом адмирал А. Т. Чабаненко. Эта атомная подводная лодка стала первой лодкой в ВМФ, начавшей осваивать плавание под льдами Арктики. Она несколько раз всплывала в полыньях. Затем К-52 участвовала во флотских учениях в Атлантическом океане, а всего в том году она находилась в море 276 суток. Экипаж лодки завоевал почетное звание «Отличный корабль».

В конце того же года судостроительные заводы Севера и Дальнего Востока сдали восемь атомных подводных кораблей: два торпедных (К-11 и К-21), два с баллистическими ракетами (К-16 и К-40) и четыре с крылатыми ракетами (К-45, К-59, К-66 и К-122).

В начале 1962 года в 3-ю дивизию прибыли лодки К-133 (командир Г. А. Слюсарев) и К-181 (командир Ю. А. Сысоев), которые активно включились в выполнение задач боевой подготовки. Этому способствовало прежде всего значительное повышение надежности работы ядерных реакторов и, конечно, личное мужество командиров и всего экипажа этих кораблей.

Атомная подводная лодка К-52 продолжала успешно нести службу во главе с новым командиром Е. Н. Гринчиком. В 1963 году экипаж этого атомохода завоевал приз главкома ВМФ по торпедной стрельбе.

В том же году на базу вернулись из ремонта К-5 (командир В. Д. Зерцалов), К-8 (командир А. П. Андросов) и К-21 (командир А. И. Павлов). В то же время после постройки прибыли к постоянному месту

базирования К-159 (командир Б. С. Синев) и К-42 (командир И. И. Панов). Во второй половине 1964 года в Западную Лицу прибыла К-50 (командир Г. Г. Костев), а из ремонта — К-14 (командир Д. Н. Голубев). Всего в 3-й дивизии атомных подводных лодок Северного флота находилось двенадцать атомоходов проекта 627А и один проекта 627, а командиров и членов экипажей этих лодок было гораздо больше из-за частой их смены.

С вводом в состав ВМФ трех головных проектов фактически завершился этап создания атомных подводных кораблей, названных впоследствии атомными подводными лодками первого поколения. К большому сожалению, у первопроходцев было немало неприятностей и в море, и на берегу. «Атомоходы первого поколения из-за конструктивных недостатков и малого моторесурса некоторых устройств не имели возможности уверенно осуществлять продолжительные плавания. Основной причиной аварий являлась неисправность парогенераторов, что часто вызывало повышение радиоактивности на подводных кораблях. Кроме того, крупным недостатком было и то, что на судостроительных заводах атомоходы строились крайне медленно, точнее, не спеша. Только к концу года все работы завершались в экстренном порядке, что, естественно, приводило к снижению качества выполняемых работ. Одновременно очень медленно решались вопросы быта подводников, обеспечения жильем семей офицеров и сверхсрочнослужащих. Только в 1962 году на Северном флоте имелось 1400 бесквартирных семей подводников»¹.

Тогда, в 1960-х годах, многие интересовались — что же из себя представляли эти современные атомные

¹ ЦВМА, ф. 2, л. 73, с. 254.

подводные корабли? Вот как их характеризовал один из заслуженных адмиралов, Г. М. Егоров: «В жизни каждого человека происходят события, которые не забываются никогда. Для меня таким событием явилось первое знакомство с атомной подводной лодкой, когда я был назначен начальником штаба Северного флота. На заре отечественного атомного подводного флота у всех моряков отношение к подводникам с атомоходов сложилось особенное, я бы сказал, благоговейное, а командиры подводных лодок были прямо-таки окружены легендами и пользовались колоссальным уважением. Поэтому можно понять мое состояние, когда впервые мне представилась возможность ознакоми́ться с атомным подводным кораблем. Я шел на атомоход так, как будто переходил из нашего века в век следующий... И вот, наконец, ступил на причал, у которого высился могучий корпус атомного корабля... Это был один из серии наших первенцев. Уже издали его корпус поражал новизной: овальные обтекаемые обводы, тупой каплевидный нос, сглаженная боевая рубка — все свидетельствовало о том, что мысль конструктора была направлена на то, чтобы конфигурация корабля была максимально обтекаемой и способствовала высокой подводной скорости. Спускаемся с командиром в центральный отсек. Он впечатляет своими размерами и значительно отличается от тех традиционных, к которым я привык¹. Множество новых приборов, пультов управления... Сердце корабля — реакторный отсек. Через смотровое окно видны сверкающие никелем приборы. Кажется, вижу что-то сверхъестественное. Да и сама мысль о том, что в столь небольшом объеме сосредоточена огромная мощь, кажется фантастической.

¹ Г. М. Егоров во время Великой Отечественной войны командовал дизельной подводной лодкой на Балтийском флоте. — *Авт.*

В посту управления энергетикой — сплошь молодые офицеры... Я всегда относился с большим уважением к инженерам-подводникам. Эти люди обладали уникальными знаниями и являлись, как говорится, профессорами своего дела... Позаботились конструкторы и о быте моряков. На атомных лодках для личного состава создан определенный комфорт... Разве можно было мечтать о таком на дизельных лодках?»¹

Полученный опыт эксплуатации первых атомных подводных лодок позволил начиная с 1962 года планировать походы и осуществлять плаванья в Северном Ледовитом океане, ранее недоступном для исследований. Сама история открытий и исследований полярных морей — это захватывающая эпопея, изобилующая бесчисленными примерами мужества, отваги и настойчивости. Успехами в изучении этого океана мы прежде всего обязаны первооткрывателям. Сложные задачи возникали перед многими людьми нашей планеты, в том числе и перед русскими, предпринимавшими рискованные путешествия в неведомые края, когда приходилось полагаться лишь на собственную выдержку и смекалку. Человечество никогда не забудет имен тех, кто своей дерзновенной энергией и гениальной прозорливостью прокладывал путь в неведомые земли.

Северный Ледовитый океан является частью Мирового океана и имеет важное стратегическое значение для нашей страны как открытый выход в Атлантический и Тихий океаны. Это обширный район площадью в 13,2 млн. кв. км. Около половины этой площади в течение круглого года покрыто паковым льдом. На большую часть океана никогда не ступала нога человека; тамошние аборигены — лишь тюлени, моржи да

¹ Г. М. Егоров. Фарватерами флотской службы. М.: Воениздат, 1985, с. 197–199.

белые медведи. С давних времен многие люди стремились достичь Северного полюса, но это никому не удавалось. Часто путь смельчаков бесследно обрывался среди бесконечных ледяных торосов, которые до сих пор хранят свои тайны.

Только с появлением атомных подводных кораблей начались активные плавания под льдами Арктического бассейна. Первыми начали ходить в Арктике американские подводники. Атомная торпедная подводная лодка «Наутилус» под командованием Уильяма Андерсона после четырех безуспешных попыток, сделанных в 1957–1958 годах, все же прошла через весь Северный Ледовитый океан с востока на запад.

Первую попытку «Наутилус» сделал в сентябре 1957 года. Атомоход имел задачу пройти из Атлантического океана в Арктику, затем дойти до Северного полюса и возвратиться обратно в Атлантику. Но при всплытии вблизи кромки пакового льда один из перископов был разбит. Пришлось уйти на глубину. Командир лодки принял решение всплыть еще раз, используя второй перископ, но затем почему-то передумал. Он увел подводную лодку к кромке пакового льда и всплыл там в надводное положение. При осмотре корабля обнаружилось, что вышли из строя оба перископа. Первый перископ был сильно поврежден, а второй — погнут. Но подводники сумели выпрямить его прямо в море. У. Андерсон решил продолжать выполнение задания. Он решил, что если все будет хорошо, то переход до полюса и обратно займет всего 4–5 суток. «Наутилус» продолжил поход к полюсу. Через два часа атомоход достиг 86-й параллели, и тут командиру поступил доклад, что оба гирокомпаса вышли из меридиана. В своих воспоминаниях У. Андерсон писал: «Было очень жаль, что мы не дошли до Северного полюса, но дальнейшее продвижение ставило под угрозу

подводную лодку и ее экипаж. Поэтому я приказал штурману проложить курс на юг к кромке льда»¹.

После суточного отдыха «Наутилус» попытался в третий раз совершить поход к полюсу. Но через два часа по приказанию командира атомоход лег на обратный курс и направился в сторону Англии.

Только на следующий год, после ремонта некоторых приборов и механизмов, «Наутилус» приступил к выполнению задачи: пройти к Северному полюсу со стороны Тихого океана через Берингов пролив. В июне 1958 года атомный подводный корабль с большим трудом пробирался через Чукотское море подо льдами толщиной порядка девятнадцати метров. У. Андерсон в своих воспоминаниях писал: «Мы прошли под огромной льдиной на расстоянии всего полутора метров от нее. Несколько секунд хватило мне для того, чтобы понять, что операция полностью и безоговорочно провалилась. О дальнейшем движении на север не могло быть и речи. Оставалось единственное решение — повернуть на обратный курс и следовать на базу в Перл-Харбор»².

Лишь через месяц «Наутилус» снова вышел в Арктический бассейн и сумел достичь Северного полюса. 3 августа 1958 года в 23 часа 15 минут по вашингтонскому времени атомная подводная лодка прошла полюс. В вахтенном журнале корабля сделана запись: «На полюсе температура забортной воды ноль градусов по Цельсию, глубина океана — 4087 метров и толщина льда — 7,6 метра».

Интересно заметить, что, будучи не уверенными в успехе намеченных мероприятий, военные руководители США проводили подготовку к ним в строжай-

¹ Э. Бич, Д. Стил и др. Вокруг света под водой. М.: Воениздат, 1965, с. 48–49.

² Там же, с. 76.

шей тайне. Но зато после того, как подводной лодке наконец-то удалось достичь полюса, в прессе поднялся невообразимый шум.

Второй американский атомоход, «Скейт», под командованием Джеймса Калверта достиг Северного полюса 11 августа 1958 года, но не смог отыскать там полынью или разводье, то есть пространство чистой воды среди льдов, для всплытия в надводное положение. Во втором походе подводная лодка «Скейт» обнаружила полынью недалеко от полюса и 19 марта 1959 года всплыла в ней. Основной же задачей этого атомохода была отработка методов всплытия в паковых льдах. В оперативном приказе на поход «Скейта» указывалось: «Использование Северного Ледовитого океана для боевых действий окажется возможным, если подводные лодки будут в состоянии всплывать на поверхность хотя бы периодически». Поход атомной подводной лодки «Скейт»¹ убедил многих руководителей ВМС США, что атомоходы способны действовать под арктическими льдами и всплывать в полыньях.

Изучая возможности применения атомных подводных кораблей в агрессивных военных действиях на различных морских театрах, командование Военно-морских сил США стало уделять большое внимание Арктическому бассейну. Северный Ледовитый океан с его мощными паковыми льдами — естественной защитой для плавающих под ними подводных лодок — давно привлекал американцев. С созданием атомоходов военные приготовления в Арктике заметно активизировались. Американские военные стали планировать превращение Северного Ледовитого

¹ Русский перевод книги Дж. Калверта «Под льдом к полюсу» выпущен «Воениздатом» в 1962 г.

океана в гигантскую стартовую позицию, в которой атомные подводные корабли-ракетоносцы, скрытые от противника паковыми льдами, в нужный момент сумеют всплыть и нанести ракетные удары по жизненно важным центрам Советского Союза.

В 1960 году американцы направили в Арктику две атомные подводные лодки — «Сарго» и «Сидрегон»¹. В 1962 году в этот район вновь отправились два атомохода, «Скейт» и «Сидрегон», которые должны были провести там плановые противолодочные учения в районе Северного полюса. Кроме того, военное руководство США стремилось создать рекламу американскому подводному флоту, то есть представить свои атомные подводные лодки, их техническую оснащенность, надежность корабельных механизмов и устройств в выгодном для них свете. Но, как известно, у американских подводных кораблей было много конструктивных недостатков и неисправностей. После гибели американской подводной лодки «Трешер» 10 апреля 1963 года во время проведения глубоководных испытаний в Атлантическом океане специальная комиссия провела расследование причин ее гибели. Она установила, что перед выходом в море ремонтные работы на подводной лодке были проведены крайне небрежно и некачественно. Руководитель работ по созданию атомного подводного флота США вице-адмирал Риквер заявил комиссии, что в американской технологии строительства новых кораблей имелись крупные недостатки.

В период создания и эксплуатации наших первых атомных подводных лодок для них создавались системы базирования, технического и тылового обеспе-

¹ Плавание последней описано в книге ее командира: Д. Стил. Морской дракон. Л.: Гидрометеоиздат, 1966.

чения, а также учебные базы для подготовки личного состава. В те годы был получен огромный ценнейший опыт, который позволил в дальнейшем создавать новые, более совершенные атомные подводные корабли. Эта колоссальная работа требовала больших усилий от всех, принимавших в ней участие.

Вот как об этом периоде вспоминал главный конструктор атомных ракетных подводных лодок С. Н. Ковалев: «Опыт эксплуатации первых атомоходов показал нам огромное значение береговых баз и их технического обеспечения. В пунктах базирования атомных подводных лодок все время находились представители судостроительного завода. Ужасное положение было у этих людей. Никакого обеспечения, никакой связи с заводом, отсутствовал даже транспорт... Одно время я был единственным главным конструктором, представителем судостроительной промышленности на флоте. Заместитель председателя Государственного комитета по судостроению товарищ Деревянко требовал от меня докладов о ресурсах главной энергетической установки на каждой подводной лодке. Естественно, знал я не все, и был вынужден идти и брать данные у командиров атомоходов и по их докладам выдавать векселя.

Для атомных подводных кораблей первого поколения на флоте организовали судоремонт. Но первые идеи судоремонта атомных подводных лодок были у нас очень наивными. Мы пытались проводить ремонт радиоактивного оборудования, но вскоре от этого отказались. Допускались вольные отношения и к самой радиоактивности. Например, самостоятельно вскрывали крышку реактора и выполняли ремонтные работы. Однажды аварийно всплыли с глубины 320 метров, как по пожарной тревоге: кому-то показалось, что люк в реакторном отсеке открывается.

Аварийно продули балласт и всплыли с дифферентом 20° на нос и креном более 60°. Кренометр при этом зашкалил. У меня было ощущение, что лодка уходит штопором на глубину. Такое же неблагоприятное положение было и на других атомных кораблях. На атомоходах не особенно обращали внимание на шум. Думали, что этот шум создаст главный редуктор, что неизбежно, но это было не так. Шумели и другие механизмы и многих шумов, пожалуй, можно было бы избежать. Так, например, вентиляторы охлаждения гидроакустической станции создавали такой шум, что в некоторых каютах невозможно было спать. Для того, чтобы реабилитировать надежность наших первых атомных лодок, был устроен так называемый адмиральский поход. На борту лодки находились адмиралы, представители центральных управлений ВМФ, руководители судостроительной промышленности. На вторые сутки похода потек холодильник циркуляционного насоса ядерной энергетической установки, а еще через сутки — второй холодильник. Мы вынуждены были возвращаться в базу под дизелями. Но вывод вышестоящим руководством был сделан однозначный: техника работает надежно»¹.

В 1990 году я присутствовал на научно-технической конференции в одном из конструкторских бюро ВМФ и внимательно слушал выступление бывшего командира К-19 капитана 1 ранга в отставке Н. В. За-теева, который первым среди подводников наших флотов приоткрыл занавес негативных действий руководства ВМФ и промышленности. Он, в частности, сказал, что атомные подводные лодки первого поко-

¹ Из выступления на научно-технической конференции, проведенной в марте 1990 года в конструкторском бюро «Малахит» Ленинград.

ления принимались Северным флотом от промышленности с большими дефектами. Во время заводских и государственных испытаний ядерной энергетической установки на К-19 были обнаружены существенные недостатки. Кроме этого Н. В. Затсева беспокоило и то, что ракетоносец имел большую шумность при движении в подводном положении, которая превышала все установленные нормы. Свои замечания командир К-19 сообщил главному конструктору корабля С. Н. Ковалеву, председателю государственной приемной комиссии контр-адмиралу В. А. Мазину и командиру бригады подводных лодок контр-адмиралу В. П. Цветко, а главное, он отказался подписывать приемный акт корабля о готовности к плаванию. Директор завода Е. П. Егоров был очень недоволен действиями командира атомохода и стал ему угрожать. Он заявил, что сообщит об этом С. Г. Горшкову, который снимет его с должности командира. Вскоре Н. В. Затеев был вызван на связь с командующим Северным флотом адмиралом А. Т. Чабаненко, который сообщил ему, что был звонок из Москвы с требованием немедленного подписания приемного акта от промышленности.

С такими же примерно неисправностями и дефектами были приняты от промышленности атомные подводные лодки К-3, К-5, К-8 и К-14. Напрашивается вопрос: почему главнокомандующий ВМФ и его приближенные шли на поводу у руководства промышленности? Для всех подводников в то время это было загадкой. Одно было ясно — что командование ВМФ находилось в зависимости от магнатов промышленности. Может быть не случаен тот факт, что С. Г. Горшков сумел получить в мирное время звание Героя Советского Союза дважды, в том числе и за освоение атомных кораблей.

Заметим, что в 1961 году адмирал А. Т. Чабаненко поделился своими переживаниями со своим одноклассником адмиралом В. А. Касатоновым: «В декабре 1959 года Северному флоту были сданы заводом три первые серийные атомные подлодки проекта 627. Ты понимаешь, конечно, что значит — в конце декабря, — говорил, волнуясь, Чабаненко. — Главком приказал принять по недоделкам и нашим претензиям с обязательствами промышленности, с указаниями сроков устранения. Им же акт приемки позарез нужен — для премий, лауреатства, орденов и звезд»¹.

В 1962 году на Северном и Тихоокеанском флотах начали интенсивную подготовку экипажей атомных подводных кораблей к выходу в море для выполнения специальных заданий. Эти задания были далеко не простыми. Они требовали от личного состава кораблей и командования соединений нестандартных решений, высокой дисциплины и организованности. Это был настоящий энтузиазм людей, захваченных делом. Перед ними стояли грандиозные и сложные задачи. В настоящее время, к сожалению, нет возможности назвать поименно всех, заслуживающих уважения и славы. Вспоминается, что в тот период Северный флот работал с особым напряжением и весь личный состав атомоходов принимал все необходимые меры для того, чтобы как можно лучше выполнить поставленные задачи.

2. ОСВОЕНИЕ ПЕРВЫХ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ

Путь, по которому шло освоение новейшей ядерной техники, установленной на атомных подводных лодках, оказался довольно тернистым. Причины для

¹ В. Касатонов. Флот выходит в океан. СПб., 1995, с. 247.

этого было более чем достаточно. Одна из них — конструктивные недостатки, выявленные в процессе эксплуатации. Большим достижением нового атомного флота было то, что в начале 1960-х годов подводные лодки стали совершать продолжительные походы в океан и осуществлять плавания к Северному полюсу. Вместе с тем они довольно успешно принимали участие во флотских учениях.

В целях накопления опыта и изучения условий подледного плавания в высоких широтах планеты командование Северным флотом еще в 1959 году приняло решение организовать поход одной из атомных подводных лодок в район Северного полюса. Для этого была выбрана атомная торпедная подводная лодка К-3. Перед походом ее поставили в заводские доки для переоборудования некоторых систем и устройств. Завершение работ планировалось на сентябрь 1960 года. Но, как выяснилось в дальнейшем, этот срок был нереальным. Только в июне 1961 года К-3 вышла из завода и начала непосредственную подготовку к походу на полюс.

Выбор именно этого корабля был не случайным. Личный состав атомохода отличался высокой выучкой и сплоченностью, кроме того, он имел опыт подледного плавания. Во главе его боевых частей и служб стояли высококвалифицированные специалисты. Командир лодки имел большую практику в управлении К-3.

Перед походом к полюсу атомная торпедная подводная лодка К-21 под командованием капитана 2 ранга В. Н. Чернавина (впоследствии главнокомандующий ВМФ, Герой Советского Союза) совершила продолжительное пятидесятисуточное плавание. В процессе плавания экипаж К-21 отработал методику маневрирования под паковым льдом и всплытия в полыньях (разводьях).

При непосредственной подготовке К-3 к походу все члены экипажа понимали, что плавание будет трудным. Вспоминались слова русского адмирала П. С. Нахимова: «У моряков нет трудного или легкого пути, а есть один — славный путь». Перед походом подводники К-3 изложили свои мысли в письме, в котором есть такие строки: «Это письмо мы шлем тебе, наш брат и друг... Мы в ответе за все, что отцами завещано, матерями заказано. Мы ничего не забыли... Свое мужество, свое боевое мастерство мы хотим мерить суровой меркой военных лет. Мы призываем тебя: становись в ряды участников эстафеты боевой славы! Будь достойным наследником боевых традиций наших отцов и старших братьев! Будь всегда готов к подвигу во славу Родины!»

В июле 1962 года атомная подводная лодка К-3 под командованием капитана 2 ранга Л. М. Жильцова (бывший старпом командира этой же лодки) вышла в море для выполнения поставленной задачи. На корабле находился командующий 1-й флотилией атомных подводных лодок контр-адмирал А. И. Петелин.

Поход к Северному полюсу продолжался десять суток (с 11 по 21 июля 1962 года). Экипаж подводного корабля в сложных условиях плавания успешно прошел под толщей льда Арктики. Впоследствии командир К-3 Л. М. Жильцов рассказывал о походе: «Вот наконец отдали швартовы и атомоход отошел от стенки завода. Корабль набирает ход. Задолго до похода к полюсу К-3 побывала под арктическим льдом во многих районах океана. Во время этих полярных походов, разных по продолжительности, экипаж получил, так сказать, подледную практику. Мы встречались с небольшими арктическими айсбергами, изучали приборами паковый лед, искали полыньи и разводья, проверяли работу механизмов и устройств

корабля. Частенько опыт доставался нам немалой ценой. Помню приход в базу из первого подледного плавания. Мы с офицерами стояли на пирсе и с огорчением смотрели на выгруженный из лодки перископ. Он был погнут при всплытии во льдах. Наш командир, Герой Советского Союза Леонид Гаврилович Осипенко, окинул взглядом его изогнутое тело и сказал: „Приборы надо проверять заранее и верить им, как своим глазам“. Как пригодились дружеские советы нашего командира потом, когда мне доверили командовать этой лодкой! И конечно, не только я, но и все тогда еще молодые, а теперь убеленные сединами подводники с теплым чувством вспоминают своего первого командира, учителя и большого друга Л. Г. Осипенко. На его плечи легли многие заботы, связанные со спецификой плавания атомных подводных кораблей. Но под его руководством экипаж успешно преодолевал их.

В назначенное время лодка подошла к кромке льда. И вот на экранах телевизоров сначала появились отдельные льдины, словно облака, стремительно пролетающие над подводной лодкой. Потом потянулись сплошные ледяные поля, изредка расколотые узкими трещинами и небольшими разводьями. Особенно запомнился момент всплытия. Как сейчас вижу цепь ослепительно белых торосов с остроконечными вершинами — словно строй застывших воинов в белых масках-халатах. И удивительная первозданная тишина...»

17 июля 1962 года в 6 часов 50 минут атомная подводная лодка К-3 достигла вершины планеты. Атомход прошел по счислению Северный полюс. Глубина места — 4115 метров. Толщина льда — 4,5 метра. Температура заборной воды — минус 2° по Цельсию. После полюса К-3 прошла вперед еще полтора часа, затем осуществила поворот на обратный курс. Штурман

корабля капитан-лейтенант Е. П. Золотарев (впоследствии командир атомной подводной лодки, позже продолжительное время возглавлял учебный центр подготовки экипажей атомных подводных лодок в городе Обнинске) в момент прохождения Северного полюса доложил: «Проходим полюс!» По корабельной трансляции Л. М. Жильцов от имени руководителя похода и командования подводной лодки поздравил экипаж с выполнением поставленной задачи. К большому огорчению, на полюсе не оказалось ни полыньи, ни разводья. Пришлось искать их поблизости. Вскоре эхолодомеры все же нащупали небольшое разводье. Корабль с большим трудом втиснулся в него. Всплывали без подъема перископа. Он был поднят только после всплытия. Первым на мостик поднялся командир, который увидел, что более трети кормовой надстройки находится подо льдом, а носовая часть корабля — рядом с кромкой льда. После всплытия моряки группами сходили на лед. Четыре часа продолжалось знакомство с Арктикой. Достижение Северного полюса было торжественно отмечено: на льду был установлен государственный флаг СССР, на фоне которого подводники сфотографировались. Все испытывали большую радость — ведь свершилась давняя мечта наших людей.

В связи с тем, что в это время на Северный флот должны были прибыть члены правительства нашего государства, командование флота послало на атомную подводную лодку К-3 приказание: «Прибыть в базу 21 июля». Наверное, руководству Военно-морского флота очень хотелось отчитаться на высшем уровне о достигнутых результатах боевой выучки моряков и овладении ими новой сложнейшей боевой техники.

Пришлось погрузиться и полным ходом следовать к родным берегам. К-3 прибыла в указанную базу вовремя. Встреча с руководителями государства со-

стоялась. Часть личного состава лодки во главе с командованием была доставлена в большой спортивный зал гарнизона (военная база Гремиха). В торжественной обстановке был зачитан Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении подводников К-3. Руководителю похода, командующему флотлией контр-адмиралу Александру Ивановичу Петелину, командиру К-3 капитану 2 ранга Льву Михайловичу Жильцову и командиру БЧ-5 подводной лодки инженеру-механику капитану 2 ранга Рюрику Александровичу Тимофееву были вручены Золотые Звезды Героя Советского Союза. Остальных членов экипажа наградили орденами и медалями.

То, что именно А. И. Петелину доверили возглавить первый поход к Северному полюсу, было справедливым и естественным. К тому времени он прослужил в Военно-морском флоте более сорока лет. Службу он начал в 1932 году. Перед великой Отечественной войной командовал подводной лодкой типа «М», а затем «Щукой». Двадцать лет прослужил он в должности командира на дизельных подводных лодках. После окончания Военно-морской академии А. И. Петелин прошел по служебной лестнице от командира соединения подводных лодок до первого заместителя командующего Северным флотом. Весь личный состав флота уважал его за простоту, скромность, стремление не только учить, но и самому учиться у подчиненных. Много тысяч миль отсчитали лаги на пути вице-адмирала А. И. Петелина. На его счету множество ответственных заданий, походов, неизведанных маршрутов, и всегда, во всех делах ему помогали личные качества: воля, выдержка, самообладание. Родина отметила его заслуги многими боевыми наградами. Имя А. И. Петелина неотделимо от истории становления нашего атомного подводного флота.

Во время похода было установлено, что на широтах выше 86° компасы перестали показывать курс корабля. В этих широтах значительно возрастали погрешности гирокомпасов и увеличивалось склонение магнитных компасов. Кроме этого экипаж беспокоило и то, что заканчивалось ядерное топливо. Моряки всерьез опасались, хватит ли им топлива, чтобы вернуться на базу. Были и другие причины для беспокойства, связанные с неисправностями некоторых механизмов корабля, в том числе и ядерной энергетической установки.

Специально созданная штурманская группа, принимавшая участие в походе к полюсу, сделала следующие выводы: для обеспечения надежной работы системы курсоуказания на атомных подводных лодках необходимо иметь не менее трех гирокомпасов, при плавании в широтах более 86° работа гирокомпасов должна осуществляться от системы гироазимутов. Опыт подледных арктических походов показал, что ошибки в определении местонахождения лодки, вызванные погрешностями в элементах учитываемого течения, составили до двенадцати миль за сутки плавания по счислению. К-3 во время плавания под паковыми льдами трижды всплывала в надводное положение в полыньях, но ни разу не имела возможности уточнить свои координаты по небесным светилам и сделать поправку курсоуказания из-за облачной погоды. Кроме того, специалисты сделали заключение, что корабельные навигационные комплексы «Сила» и «Плутон» позволяют кораблю уверенно плавать только до 86-й широты. В случае оборудования корабля новым специально разработанным комплексом «Сигма» имеется возможность осуществлять уверенное плавание с маневрированием в широтах выше 86-й, вплоть до самого полюса.

3. ПОХОДЫ АТОМОХОДОВ И ВЫПОЛНЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗАДАНИЙ

Первый поход атомной подводной лодки К-3 на Северный полюс показал, что даже для корабля с ядерной энергетической установкой плавание оказалось сложным. В 1963 году перед подводниками Северного флота были поставлены новые ответственные задачи. Четырём атомным подводным кораблям первого поколения предстояло:

— К-133 — совершить поход в Атлантический океан;

— К-115 и К-178 — пройти подо льдами Северного Ледовитого океана на Дальний Восток;

— К-181 — провести испытания нового штурманского оборудования в районе Северного полюса и всплыть на полюсе.

Первой приступила к выполнению поставленной задачи атомная подводная лодка К-133 под командованием капитана 2 ранга Г. А. Слюсарева (на борту корабля находились командир 3-й дивизии капитан 1 ранга В. П. Маслов и заместитель командира дивизии по электромеханической части инженер-капитан 2 ранга В. Л. Зарембовский). Атомоход вышел из базы в начале июля 1963 года. Перед экипажем стояла задача: проверить работу технических средств корабля в различных климатических условиях и выполнить задание по обеспечению исследовательских работ океанографической экспедиции на экваторе. Маршрут похода К-133 проходил по середине Атлантического океана.

Плавание осуществлялось на глубинах от перископной (8 метров) до предельной (300 метров) при скорости подводного хода до 25 узлов. Во время

выполнения поставленных задач в Атлантике в районе экватора 9 августа 1963 года личный состав шестого отсека (турбинного) обнаружил резкое повышение газовой радиоактивности и включился в индивидуальные средства защиты. Обстановка на атомоходе складывалась тяжелой. По команде центрального поста (ЦП) всем подводникам было запрещено проходить через турбинный отсек. С ростом газовой радиоактивности до четырех предельно-допустимых концентраций (ПДК) моряки из шестого отсека были выведены в смежные помещения. Радиоактивность в аварийном отсеке продолжала повышаться и очень скоро достигла 15 ПДК. Экипаж К-133 продолжал принимать необходимые меры по локализации утечки радиоактивного газа и недопущению его распространения по отсекам. Через некоторое время по предложению специалистов начали снижать радиоактивность за счет откачки воздуха компрессором в особую группу воздуха высокого давления. Начальник химической службы старший лейтенант Э. А. Жунда быстро определил текущую камеру парогенераторов и доложил на центральный пост. По команде ЦП на пульте управления атомным реактором была отсечена текущая секция. Установили, что потекла одна из секций парогенераторов правого борта. В дальнейшем рост газовой радиоактивности стал резко повышаться, что могло привести к облучению личного состава. В связи с этим командование лодки решило сделать донесение об аварии на командный пункт (КП) Северного флота. Об этом было доложено командующему Северным флотом. Адмирал В. А. Касатонов приказал послать на крейсере подготовленный второй экипаж для замены в море основного.

В экстренном порядке в ночное время 15-й экипаж под командованием автора книги, усиленный опытно-

ми специалистами дивизии, был доставлен на крейсер «Мурманск». Старшим на походе среди подводников был один из самых грамотных и уважаемых командиров дивизии атомных подводных кораблей Северного флота капитан 1 ранга В. С. Шаповалов (впоследствии командующий флотилией атомных подводных лодок, вице-адмирал); старшим помощником командира 15-го экипажа был прикомандирован капитан 3 ранга Л. А. Столяров. Крейсер «Мурманск» следовал в район встречи с К-133 на предельной скорости. Все горели желанием как можно быстрее оказать помощь своим друзьям.

Встреча с аварийной подводной лодкой произошла в центральной части Атлантического океана. К-133 находилась в надводном положении, но пересадить на нее второй экипаж не представилось возможным. Был шторм, и к тому же основной экипаж категорически отказался покинуть свой корабль и заявил, что сумеет дойти до базы без посторонней помощи. Командование атомохода заявило, что на лодке обстановка улучшается, радиоактивность в турбинном отсеке понижается и экипаж способен самостоятельно довести корабль до базы. Крейсер стал сопровождать лодку. Только на базе часть специалистов из состава 15-го экипажа под моим командованием перешла на аварийную лодку.

Через несколько суток после первой аварии снова появилась радиоактивность в турбинном отсеке, но разрыв произошел уже в первом контуре парогенератора на левом борту, что привело к резкому ухудшению радиационной обстановки в турбинном и смежных отсеках. Сразу же был остановлен реактор аварийного борта и личный состав приступил к ускоренному его расхолаживанию. По кораблю была объявлена тревога «Радиационная опасность». Реакторный и турбинный

отсеки были объявлены зоной строгого режима. Проход по этим отсекам был запрещен. По приказанию ЦП личный состав покинул аварийный отсек. Командир лодки Г. А. Слюсарев, посоветовавшись с инженер-механиком капитаном 3 ранга И. Ф. Морозовым и заместителем командира дивизии по электромеханической части инженер-капитаном 2 ранга В. Л. Зарембовским, принял решение после расхолаживания реактора отключить аварийную секцию парогенератора и только после этого начать подготовку реактора снова к пуску, что и было выполнено. С возвращением 16 сентября 1963 года на базу экипаж К-133 в третий раз обнаружил повышение радиоактивности в турбинном отсеке. Течь парогенератора появилась повторно на правом борту. Концентрация газовой радиоактивности за короткое время превысила 3 ПДК. Личный состав сумел локализовать и эту утечку. После похода специальная комиссия, назначенная командиром дивизии, сделала заключение, что при течи любой из секций парогенераторов, но при условии надежной работы гидрозатворов возможна дальнейшая работа главной энергетической установки.

За пятьдесят одни сутки похода К-133 прошла 15 000 миль, из них 14 722 мили в подводном положении. Такой поход атомохода, охватывающий полярный и тропический районы, был проведен в нашей стране впервые. Командир лодки Г. А. Слюсарев и инженер-механик И. Ф. Морозов проявили в этом походе большую выдержку, смелость и отличное знание ядерной энергетической установки. Они своевременно и правильно принимали решение в сложных аварийных ситуациях. Весь личный состав корабля действовал мужественно. Только сообща, единой семьей, экипаж К-133 в сложной аварийной обстановке сумел выйти победителем. В этом походе все члены экипажа

проявили большую выдержку и отличное знание своей специальности. Особенно умело, смело и мужественно действовали командир подводной лодки Г. А. Слюсарев, командир БЧ-5 И. Ф. Морозов и заместитель командира дивизии В. Л. Зарембовский (впоследствии начальник института, контр-адмирал). Отлично выполняли свои обязанности помощник командира корабля В. Б. Бессонов¹, командир дивизиона энергетической установки Г. М. Мироненко (впоследствии начальник Высшего Военно-морского инженерного училища, доктор наук, профессор, контр-адмирал), командир дивизиона движения А. Харькин, начальник химической службы Э. А. Жунда и многие другие.

В дальнейшем в 1966 году К-133 с обновленным экипажем участвовала в трансокеанском переходе. Отряд кораблей в составе двух атомных подводных лодок первого поколения К-133 под командованием капитана 2 ранга Л. А. Столярова и К-116 (ракетная) под командованием капитана 2 ранга В. Т. Виноградова со 2 февраля по 26 марта 1966 года совершили переход по маршруту: Баренцево море — Атлантический океан — пролив Дрейка — Тихий океан — Авачинская губа (Камчатка). Подводники атомоходов прошли без всплытия на поверхность моря 25 000 миль. Походный штаб отряда во главе с командиром А. И. Сорокиным находился на ракетоносце. В состав штаба входили: В. В. Владимиров — начальник штаба, Д. Э. Эрдман — флагманский штурман, Е. Г. Батюшков — флагманский связист, В. С. Веселов — флагманский инженер-механик, В. А. Каневский — представитель

¹ Впоследствии командир атомной подводной лодки К-8, которая в 1970 году в результате пожара, возникшего одновременно в двух отсеках, потеряла продольную устойчивость и плавучесть и затонула в Атлантическом океане. Погибло 52 человека, в том числе и командир корабля. Спасено было 73 человека. Капитану 2 ранга Всеволоду Борисовичу Бессонову было присвоено посмертно звание Героя Советского Союза.

Генерального штаба Вооруженных сил СССР, И. В. Громов — представитель Главного политуправления СА и ВМФ.

Атомные подводные лодки шли по одному маршруту, но различными глубинами погружения. Командование флота и экипажи подводных лодок особенно беспокоила возможность встречи с айсбергами, постоянно дрейфующими в проливе Дрейка. Искусно маневрируя, экипажи атомных подводных кораблей сумели обойти все препятствия. Подводники в этом походе продемонстрировали высокую смелость и хорошие моральные качества. Правительство высоко оценило подвиг участников этого похода. Героями Советского Союза стали контр-адмирал А. И. Сорокин, капитан 2 ранга Л. Н. Столяров, капитан 2 ранга В. Т. Виноградов, инженер-механики капитан 2 ранга И. Ф. Морозов и капитан 3 ранга С. П. Самсонов, заместитель командира по политчасти капитан 2 ранга Н. В. Усенко. Многие моряки были награждены орденами и медалями.

В 1963 году командующий Северным флотом адмирал В. А. Касатонов предложил главному ВМФ провести арктические переходы двух атомных подводных лодок в пункт постоянного базирования на Тихоокеанский флот с проходом через Северный полюс. Но гидрографическая служба ВМФ имела свои соображения по этому вопросу. Она предложила расположить маршруты подводных лодок в более изученных районах, а именно, южнее 85-й параллели. В плане мероприятий по подготовке перехода атомных кораблей на Дальний Восток предусматривались мероприятия по его навигационному обеспечению. В частности, были задействованы две полярные станции «Северный полюс» — СП-10 и СП-12, которые в своих районах при подходе атомоходов должны были подавать специальные шумящие сигналы.

Основными задачами этих кораблей были приобретение опыта подледного плавания в Северном Ледовитом океане и проверка надежности работы ядерных энергетических установок в условиях низких температур заборной воды, а для ракетносца, кроме того, еще и отработка маневра всплытия во льдах с целью определения возможности применения ракетного оружия.

Для выполнения этой довольно сложной задачи были выделены две атомные подводные лодки: К-115 (торпедная) под командованием капитана 2 ранга И. Р. Дубяги и К-178 (ракетная) под командованием капитана 1 ранга А. П. Михайловского. Был установлен следующий порядок их движения. Первым из базы вышел атомоход К-115, а через десять суток после него — К-178. Переход они осуществляли самостоятельно. Утром 3 сентября 1963 года К-115 (на борту лодки находился начальник штаба 1-й флотилии атомных подводных лодок капитан 1 ранга В. Г. Кичев) отошла от причала и начала движение по плану. Экипаж корабля был сформирован из подводников Тихоокеанского флота. С выходом в море командир корабля выступил по трансляции с обращением к личному составу. Он сказал, что воспитанникам Тихоокеанского флота выпала неопределимая честь осуществить подледное плавание в Арктическом бассейне и возвратиться в свои родные края. Он выразил благодарность Северному флоту, оказавшему им большую помощь в овладении новой боевой техникой. Экипаж К-115 увозил с собой теплые воспоминания о подводниках Северного флота, о тех, кто помогал им, учил и проявлял о них отеческую заботу.

Плавание под арктическим льдом проходило, в основном, на глубинах от 40 до 100 метров, в зависимости от ледовой обстановки по курсу лодки, и на

скоростях хода от 12 до 15 узлов. Перед походом командиры кораблей получили ряд указаний и рекомендаций. Например, им рекомендовалось в случае обнаружения неисправности атомной энергетической установки принимать все меры по ее ремонту, а при необходимости и при неблагоприятной радиационной обстановке следовать к кромке льда или с обнаружением полыньи всплывать и немедленно докладывать о происшествии на командный пункт флота. Для прослушивания длинноволновых передающих радиостанций периодически подвсплывать на сеанс связи (способом приледнения). Кроме того, подводные лодки должны были по возможности всплывать в районе станций СП-10 и СП-12. На переходе моряки К-115 проверяли надежность работы энергетической установки в условиях низких температур забортной воды, изучали навигационно-гидрографические условия плавания и проводили промеры глубин по маршруту следования.

9 сентября акустики подводной лодки обнаружили сигналы со станции СП-12 и полынью неподалеку от нее. Атомоход быстро всплыл в полынье. У станции СП-10 обнаружить полынью не удалось. После всплытия подводники увидели, что на мостике раздавлено стекло и имеется трещина на защитном стекле перископа. Перископ был залит водой и вышел из строя. Атомоход выглядел со стороны как исполин, поднявший метровые толщи льда, лежавшие пластами на верхней палубе. Моряки воочию увидели, что такое победа человека над силами природы. В глазах людей сияли радость и ликование. Командир корабля разрешил любителям футбола погонять мяч на льду. Вскоре подводники обнаружили небольшой поселок. Это была станция СП-12. На нее отправили группу моряков из семи человек. Возглавил группу командир лодки И. Р. Дубяга. На подводной лодке остался за старшего

начальник штаба объединения В. Г. Кичев. Около трех часов подводники находились в гостях у полярников. Мужественные исследователи полярной станции во главе с начальником Беляковым были очень рады встрече со своими соотечественниками и первым знакомством с атомным подводным кораблем. В беседе с моряками полярники говорили, что были очень удивлены тем, что такой огромный подводный корабль всплыл рядом с их станцией. Подводники вручили полярникам на память военно-морской флаг, небольшую художественную библиотеку и поделились с ними свежими продуктами, овощами и фруктами. Попрощавшись с новыми друзьями, подводники погрузились и продолжили движение в направлении Чукотского моря, расположенного в восточной части Северного Ледовитого океана.

Через восемь суток К-115 всплыла в надводное положение в Чукотском море. Состоялась встреча с ледоколом «Пересвет». На атомоход прибыл заместитель командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирал Г. В. Васильев. Затем атомоход взял курс на Берингов пролив. 17 сентября 1963 года подводная лодка ошвартовалась в новом пункте базирования. Тихоокеанцы торжественно встретили своих товарищей по службе. Экипаж К-115 отлично выполнил поставленную задачу. Быстро и точно работала штурманская боевая часть. Большая заслуга в этом принадлежала флагманскому штурману 3-й дивизии атомных подводных лодок капитану 2 ранга Л. М. Кудину. Уверенно действовали специалисты механической боевой части, возглавляемой инженером-капитаном 3 ранга В. С. Гапешко. Во время похода обнаружилась повышенная радиоактивность в турбинном отсеке. Личный состав отсека сумел быстро локализовать все неисправности. Очень грамотно действовали на пульте управления

реакторами капитан-лейтенанты Баклашев и Окунь. Никто из членов экипажа не переоблучился.

14 сентября 1963 года из базы Северного флота вышла атомная ракетная подводная лодка К-178, на борту которой находился начальник штаба дивизии капитан 1 ранга Н. К. Игнатов. Помимо задач, поставленных торпедной подводной лодке, ракетносец имел еще дополнительные: отработать маневр всплытия во льдах для определения возможности применения ракетного оружия, а после похода — провести практическую стрельбу баллистической ракетой по наземной цели. Трое суток ракетносец следовал до ледовой кромки в подводном положении. Вскоре подводники обнаружили полынью и начали медленно всплывать. На глубине 8 метров был поднят перископ и в это же время дифферент резко пошел на нос. Вероятнее всего, носовую часть корабля удерживал толстый лед. После разворота моторами лодка вышла на чистую воду и всплыла. Командир корабля поднялся на мостик и осмотрел корпус лодки. Никаких заметных повреждений он не обнаружил. Лишь позже, в базе, были найдены следы этого происшествия: ледовой кромкой срезало топовый и кормовой якорные огни. После краткого отдыха лодка погрузилась и направилась в сторону полярной станции СП-10. 20 сентября акустики доложили, что обнаружили работу широкополостного шумящего излучения. Это были сигналы станции. Но фортуна отвернулась от подводников. Они никак не могли найти полынью. Пришлось отойти в сторону от станции на расстояние около пяти километров, и лишь через час была обнаружена небольшая полынья, но всплыть в ней не удалось. При дальнейшем поиске в перископ (вели наблюдение из трюма) наконец-то обнаружили большую полынью размером примерно 800 на 200 метров. Всплыли под перископ, но никакой

станции вблизи не увидели. Обзор застилала снежная пурга. Когда пурга уменьшилась, А. П. Михайловский увидел на большом удалении домики станции. Командир корабля принял решение погрузиться и следовать к станции СП-12. Ракетносец трижды всплывал в полыньях, но обнаружить полярную станцию так и не сумел. Через сутки лодка К-178 всплыла в Чукотском море. Состоялась встреча с ледоколом «Пересвет». Связисты получили радиограмму от заместителя командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирала Г. В. Васильева, в которой он поздравил экипаж ракетносеца. Вскоре пришло поздравление и от главкома ВМФ: «Гордимся высокой выучкой и мужеством славных подводников, проложивших подводные пути под ледяным панцирем Арктики. Желаем доброго здоровья и благополучия. Горшков».

Ракетная подводная лодка в сопровождении двух ледоколов, «Пересвет» и «Адмирал Макаров», продолжила следование в новую базу Тихоокеанского флота. После шестнадцатисуточного перехода К-178 вошла в Авачинский залив. На всех кораблях были подняты флаги расцвечивания в честь прибытия на Тихоокеанский флот подводного ракетносеца. Военный оркестр исполнял «Встречный марш». На причале лодку встречали заслуженные адмиралы А. Т. Чабаненко и В. А. Андреев.

За время похода К-178 восемь раз всплывала в полыньях, два раза успешно выполнила маневр приледнения. Правительство высоко оценило отвагу экипажей атомных подводных лодок К-115 и К-178. Многие подводники были награждены орденами и медалями, а командиры атомоходов И. Р. Дубяга и А. П. Михайловский были удостоены званий Героя Советского Союза.

В представлении на командира ракетносеца А. П. Михайловского к званию Героя Советского

Союза написано: «Впервые в мире трансарктический переход совершил атомный ракетный подводный корабль, имеющий на борту баллистическую ракету. Малая изученность условий подводного плавания в районах центральной Арктики требовала от командира корабля и всего экипажа высокой выучки, железной дисциплинированности, беспредельной преданности своей Родине, личного мужества и отваги. Личная смелость, выносливость и мужество А. П. Михайловского обеспечили выполнение поставленной сложной задачи».

После похода К-178 на Тихоокеанский флот А. П. Михайловский участвовал во втором переходе под льдами Арктики, состоявшемся в 1968 году, на атомной торпедной подводной лодке К-42, уже в должности командира 3-й дивизии. Командиром атомохода был молодой, но очень грамотный, толковый и инициативный офицер В. И. Заморев. На борту лодки находились член Военного совета 1-й флотилии контр-адмирал С. С. Бевз и заместитель начальника электромеханической службы 1-й флотилии инженер-капитан 1 ранга А. В. Круглов. Очень подробно описал этот поход А. П. Михайловский в своей книге «Вертикальное всплытие». Вот некоторые эпизоды этого похода.

20 августа 1968 года К-42 отошла от пирса и приступила к выполнению поставленной задачи. Выполнение ее оказалось не простым. Уже на второй день случилось что-то странное. Лодка начала резко погружаться с дифферентом на нос. Боцман, находящийся на горизонтальных рулях, не смог удержать лодку. Погружение остановили своевременным выполнением реверса и продуванием средней группы цистерн главного балласта. На третьи сутки от командующего Северным флотом адмирала С. М. Лобова было получено

разрешение следовать далее по плану. К-42 погрузилась на глубину 100 метров и начала передвижение под льдами Арктики. Через три часа в перископ (не поднимая его) обнаружили ярко-зеленое пятно. Это была полынья, но всплыть в ней не удалось. Помешал лед. Застрявшая во льду атомная лодка начала дрейфовать. Пришлось погрузиться. Вторично обнаружили полынью приблизительно через три часа. На этот раз в трюме находился сам комдив. По приказанию А. П. Михайловского лодка начала медленно всплывать. На глубине девяти метров ее сильно затрясло. Атомоход всплыл с дифферентом на корму. Из кормовых отсеков начали поступать доклады: «По правому борту сильные удары по корпусу и скрежет». Погружаться было поздно, да и практически невозможно. На четырехметровой глубине К-42 остановилась с дифферентом 13° на корму. В перископ было видно, что лодка всплыла в разводье, в очень узкую извилистую трещину и расположилась поперек этой трещины. Корма подводной лодки находилась подо льдом. Нужно было обязательно всплыть, чтобы отправить донесение командующему флотом. Наконец уже в вечернее время подводникам улыбнулась удача. Они обнаружили подходящую полынью и быстро всплыли в ней. После тщательного осмотра верхней надстройки атомохода комдив обнаружил вмятину размером 2 на 2,5 метра в легком корпусе кормовой части лодки и рваное отверстие (была испорчена пятимиллиметровая сталь). Сквозь пробоину были видны сплетения трубопроводов высокого давления.

После донесения, отправленного на имя командующего флотом, подводники получили разрешение на дальнейшее плавание. К-42 погрузилась и продолжила выполнение поставленной задачи. Дальнейший курс был проложен в сторону станции СП-16. Во

время поиска полыньи на борту лодки впервые был проведен корабельный праздник, подобный празднику морского бога Нептуна, который отмечают моряки всех стран при пересечении экватора. После походов под льдами Северного Ледовитого океана наши подводники стали поговаривать, что арктический подледный переход — событие куда более значительное для любого моряка, чем переход экватора, поэтому его нужно обязательно торжественно отмечать.

Праздник Нептуна получился веселым и интересным, и всему экипажу К-42 очень понравился. На празднике был царь морской Нептун и его свита со Снегурочкой-русалочкой. Этот праздник отличался от традиционного только тем, что вместо рюмки рома Нептун угощал всех присутствующих стопкой чистой соленой воды. В конце торжества царь морей вручил подводникам дипломы, свидетельствующие о прохождении Северного Ледовитого океана. В дипломе, врученном командиру 3-й дивизии А. П. Михайловскому, было написано: «Перед людьми и прочими жителями суши удостоверяю, что мореход Аркадий Петрович прошел подо льдами Северного Ледовитого океана на борту атомной подводной лодки К-42 и 24 августа 1968 года всплыл в своей тринадцатой полынье. Он зачислен Почетным жителем Арктики. В моих владениях Вам всегда будет чистая вода. Нептун».

27 августа К-42 подошла к полярной дрейфующей станции СП-16. В 15 часов 30 минут моряки лодки услышали работу подводной «шумелки». Это означало, что рядом находится наша полярная станция. Начали тщательный поиск полыньи. Но тут корабельный врач майор Станислав Глухов доложил командованию, что у старшего лейтенанта Гордиенко острый приступ аппендицита, и необходима срочная операция. Комдив приказал готовиться к операции и одновременно про-

должать поиск полыньи. Вскоре старший помощник командира корабля Александр Мокиенко, находившийся в трюме, обнаружил в перископ огромную полынью. А. П. Михайловский сказал командиру: «Всплывать будем только после окончания операции». После успешного проведения операции подводная лодка всплыла в полынье в четырех километрах от СП-16. Вскоре моряки увидели, что к подводной лодке идет небольшая группа людей, но почему-то очень медленно. В дальнейшем было установлено, что множество трещин во льдах не позволяло полярникам ускорить ход. Во главе группы шел молодой стройный парень, который, подойдя к подводной лодке, представился: «Начальник группы обеспечения станции „Северный полюс-16“ старший лейтенант Макаров!» Затем последовали крепкие рукопожатия и бурные возгласы восторга. Позже подошла вторая, основная группа полярников во главе с начальником дрейфующей научно-исследовательской станции Константиновым. В лагере находилось всего 29 человек, из которых 24 являлись сотрудниками Арктического и Антарктического научно-исследовательского института, а остальные пять — военными гидрографами.

Подводники передали для полярников в специальных пластиковых мешках свежий картофель, помидоры, огурцы, яблоки, лук, чеснок, а также горшки с комнатными растениями, небольшую библиотеку из ста тридцати книг и огромную картонную коробку, в которой находился великолепный торт, испеченный коками атомохода. Начальник СП-16 пригласил моряков к себе в гости. На эту встречу была выделена небольшая группа подводников — контр-адмирал С. С. Бевз, замполит капитан 2 ранга В. Постников, врач майор Глухов, мичман Козлюк, старшина 1 статьи Рожков и сигнальщик старший матрос Петренко.

Возглавлял группу командир дивизии А. П. Михайловский.

Путь к станции оказался не из легких. Было обнаружено много небольших трещин во льдах (озерки талой летней воды, покрытые тонким льдом). Полярники ласково называли их снежинцами. Глубина в снежинцах доходила до полутора метров. Многие проваливались в них, но всем удавалось выползти на лед. Провалялся и контр-адмирал С. С. Бевз. Лбом он разбил тонкую ледовую корку, руки его ушли на глубину, а затем голова и плечи скрылись под водой, на поверхности остались только ноги. При помощи поданного ему длинного шеста он все-таки выбрался на поверхность льда.

Подводники с большим интересом осмотрели оборудование лагеря. Затем они были приглашены в кают-компанию. На столах моряки увидели вкусную закуску и экспортную водку. Первый тост хозяин лагеря поднял за гостей, а второй, ответный, произнес заместитель командира подводной лодки Василий Постников. Он зачитал заранее подготовленный памятный адрес, в котором было сказано:

«Славным полярникам от моряков-подводников в день знаменательной встречи в суровых льдах Арктики.

Дорогие друзья! Ваше мужество и бесстрашие, ваша трудная и героическая работа наполняют наши сердца радостью и гордостью за свою Родину, за героизм ее замечательных людей. Пусть факел дружбы, зажженный встречей в этом безмолвном ледовом краю, будет символом верности, символом нашего воинского и гражданского долга Отечеству. Желаем вам, бесстрашные наши полярники, больших успехов в труде, личного счастья и крепкого здоровья!

Экипаж атомной подводной лодки К-42.

Северный Ледовитый океан.

27 августа 1968 года».

Обратный путь к кораблю прошел без особых приключений. После прощальных слов моряков и полярников атомоход погрузился и лег на курс в сторону Чукотского моря. Через двое суток К-42 всплыла вблизи плавбазы ПБ-3, на борту которой находился командир 45-й дивизии атомных подводных лодок Тихоокеанского флота контр-адмирал Н. Б. Чистяков. Вскоре были получены поздравительные радиотелеграммы от командующего Северный флотом, от главнокомандующего ВМФ и — впервые — от министра обороны. В телеграмме министра было написано: «Командиру 3-й дивизии подводных лодок капитану 1 ранга Михайловскому А. П. Командиру К-42 капитану 2 ранга Замореву В. И. Поздравляю Вас и весь личный состав подводной лодки с успешным завершением ответственного задания командования — переводом подводной лодки из Баренцева моря на Дальний Восток под льдами Арктики. Вписана еще одна славная страница в историю Советского Военно-морского флота. Объявляю благодарность всем участникам перехода. Желаю дальнейших успехов в боевой службе на благо Родины. Гречко».

57 подводников, совершивших в 1968 году трансарктический поход на борту атомохода К-42, были удостоены высоких государственных наград. Командир К-42 В. И. Заморев был награжден орденом Ленина, замполит В. Постников, старпом А. Мокиенко и инженер-механик В. Хнычкин — орденами Красного Знамени, а член Военного Совета 1-й флотилии атомных подводных лодок С. С. Бевз — орденом Красной Звезды.

В сентябре 1968 года К-42 вошла в состав 45-й дивизии Тихоокеанского флота. Вячеслав Иванович Заморев в 1971 году стал заместителем командира 45-й дивизии атомных подводных лодок, а после окончания Военной академии Генерального штаба ВС в 1975 году

вступил в командование 45-й дивизией. В дальнейшем он был первым заместителем командующего Приморской флотилией разнородных сил Тихоокеанского флота, а затем, в звании контр-адмирала, — старшим преподавателем кафедры Военно-морского флота Военной академии Генерального штаба ВС.

В 1960-х годах атомные торпедные лодки первого поколения помимо несения боевой службы в удаленных районах Мирового океана выполняли специальные очень ответственные задания. Так, в конце сентября 1963 года экипаж атомной торпедной подводной лодки К-181 под командованием капитана 2 ранга Ю. А. Сысоева (на корабле находился командующий Северным флотом адмирал В. А. Касатонов) успешно совершил поход к Северному полюсу, который продолжался десять суток — с 25 сентября по 4 октября. Экипаж атомохода выполнил следующие задачи: завершил испытание нового навигационного комплекса «Сигма» в районе Северного полюса, проверил особенности эксплуатации вооружения, технических средств и оружия, а также осуществил всплытие на полюсе. Подробности похода К-181 я узнал непосредственно от самих его участников. В то время мне пришлось временно исполнять обязанности командира дивизии атомных торпедных подводных лодок и организовывать торжественную встречу экипажу К-181, которая состоялась 4 октября 1963 года. При встрече Ю. А. Сысоев рассказал мне о походе в подробностях и поделился своими впечатлениями. Вот что я запомнил из его рассказа: «От Северного полюса нас отделяло более тысячи миль, а время перехода по плану — всего несколько суток. И как тут не вспомнить американца Роберта Пири, который затратил двадцать три года на то, чтобы достигнуть этой своей заветной мечты и только в 1909 году добился цели! Однако до сих пор полярники, историки

и журналисты даже в самой Америке не пришли к единому мнению насчет того, побывал ли Пири действительно на полюсе, принадлежит ли ему роль первооткрывателя. Мы отдавали должное мужеству, энтузиазму, настойчивости Андрэ, Пири, Кука, Нансена, Амундсена, Нобиле и других полярных исследователей. Но особенно близки нашему сердцу были соотечественники, и среди них Георгий Седов, последним предпринявший отчаянную попытку добраться до Северного полюса по льду с помощью собак. Как созвучны были нашим мыслям и переживаниям слова Седова, записанные в его последнем приказе: „...итак, в сегодняшней день мы выступаем к полюсу. Это событие для нас и для нашей Родины“».

И далее Ю. Сысоев продолжал: «В точно определенное планом похода время К-181 вышла на подступы к Северному полюсу. На календаре — 29 сентября 1963 года. Стрелки часов приближаются к шести. Штурман В. Храмцов докладывает: „До полюса — одна миля. Полюс! Проходим полюс!!!“ Восторг штурмана можно понять. Такие же чувства испытывали все, кто находился на борту атомохода. Подхожу к микрофону, информирую личный состав, что первая задача похода выполнена, зачитываю поздравление командующего флотом В. А. Касатонова. Здесь нужно сказать, что перед самым полюсом приборы обнаружили затянутую льдом небольшую полынью. Нам повезло. Никому из подводников пока еще не удавалось всплыть точно на полюсе. Получаю разрешение от адмирала Касатонова на всплытие. Теперь надо найти полынью. Дело это не простое, особенно если учесть, что лед находится в постоянном движении¹. Маневрирование произвожу с помощью приборов и планшета. И вот,

¹ Замечу, что именно подвижка льда создаст полыньи и разводья. — *Авт.*

наконец, она — полынья! Эхоледомеры фиксируют ее положение. Гашу инерцию. И, убедившись в том, что лодка встала правильно относительно полыньи, начинаю маневр всплытия.

Приледнение проходит спокойно, неощутимо, без толчков. Лишь в центральном посту слышен шелест продавливаемого боевой рубкой тонкого льда, которым была затянута полынья (потом оказалось, что его толщина — 30 сантиметров). Стрелка глубиномера зафиксировала позиционное положение подводной лодки. Быстро поднимаюсь к верхнему рубочному люку, отдраиваю его и выхожу на мостик. Это прерогатива и обязанность командира корабля. А в результате я становлюсь первым в мировой истории подводником, вышедшим наружу за пределы корпуса подводного корабля строго в географической точке Северного полюса. За мной поднялся командующий флотом. Специально сформированная команда из лучших моряков корабля водрузила на льду государственный и военно-морской флаги. Сфотографировались на память.

После краткого пребывания на полюсе атомоход погрузился и продолжил плавание. В дальнейшем мы провели испытания нового навигационного комплекса „Сигма“ и проверили особенности эксплуатации вооружения и ядерной энергетической установки в условиях Арктики».

В 1964 году, после ухода Ю. А. Сысоева на учебу в Военную академию Генерального штаба, командиром К-181 назначили меня, автора этой книги. До этого назначения я проходил службу на дизельных подводных лодках Тихоокеанского и Балтийского флотов. На атомную лодку я попал, можно сказать случайно. После окончания в 1962 году Военно-морской академии меня назначили на Северный флот ко-

мандиром несуществующей крейсерской дизельной подводной лодки с ракетным вооружением. Но так как на Севере ее не было, а промышленность строить больше не собиралась, командующий флотилией атомных подводных лодок контр-адмирал А. И. Петелин предложил мне вступить в командование 15-м экипажем (всего в дивизии их было два), и мне ничего не оставалось, кроме как согласиться. В то время подводники дизельных лодок очень мало знали об атомных подводных кораблях. С прибытием в гарнизон атомных подводных лодок мне очень хотелось как можно быстрее увидеть их. На второй день перед моим взором предстали огромные подводные корабли с атомными электростанциями. Внешне они чем то напоминали китов. Это были поистине фантастические подводные лодки с мощным вооружением. На всю жизнь у меня осталось от них неизгладимое впечатление. В то время я переживал радость и восторг, удивление и гордость. Именно гордость за то, что наша страна сумела создать такие великолепные современные лодки, которые были самыми быстроходными в мире. В то время на Северном флоте шла активная боевая подготовка, осваивались многоцелевые торпедные атомные подводные лодки первого поколения. Они стали систематически выходить в Атлантический океан для несения боевой службы. Командовать такими современными подводными лодками было почетно и очень ответственно.

Для того, чтобы управлять этими атомоходами, их экипажи обязательно должны были проходить обучение в специальном учебном центре в городе Обнинске Калужской области. В учебном центре моряки в течение семи месяцев изучали, в основном, устройство атомного корабля, энергетическую установку и проходили практику в управлении ядерным реакто-

ром. Мне не предоставилась возможность пройти обучение со своим экипажем по полной программе, так как 15-й экипаж уже обучался в учебном центре с другим командиром. После окончания трехмесячных курсов в Обнинске я со своим 15-м экипажем отрабатывал курсовые задачи боевой подготовки на атомной подводной лодке К-133. Командовал тогда этой лодкой один из опытнейших и грамотнейших подводников Северного флота капитан 2 ранга Г. А. Слюсарев.

Об атомоходе К-181 мне хотелось бы рассказать более подробно, так как этим кораблем я командовал сравнительно продолжительное время — с ноября 1964 по июль 1967 года. Его экипаж — крепко спаянный, дружный коллектив, прошедший большую практику непосредственно в море. Особенно отлично знали свою специальность старший помощник командира В. Борисенко (впоследствии командир атомной подводной лодки), помощник командира Л. Жданов (впоследствии командир атомной подводной лодки, начальник Высшего Военно-морского училища, вице-адмирал), штурман В. Храмцов (впоследствии командующий флотилией атомных подводных лодок, вице-адмирал), командир БЧ-5 В. И. Борисов (впоследствии заместитель командира дивизии по электромеханической части) и многие другие.

Замечу кстати, что именно эта лодка на Северном флоте была самой счастливой, так как на ней ни разу не было крупной аварии, а главное — гибели людей. К-181 с новыми командирами и экипажами совершила много походов, которые продолжали развивать славные традиции североморских первопроходцев. Эта подводная лодка — единственная в Военно-морском флоте, ставшая в мирное время орденосной. Экипаж К-181 много раз побывал в океанских походах, участвовал во всех флотских учениях и всегда

успешно выполнял поставленные задачи. В 1978 году в своих воспоминаниях первый командир К-181 адмирал Ю. А. Сысоев говорил: «Я внимательно слежу за делами „своего“ атомохода. Не скрою, что чувство большой радости охватило меня, когда я узнал о награждении корабля орденом Красного Знамени. Наверно и тот памятный Арктический поход к Северному полюсу, которому в эти дни исполнилось 15 лет, был весомой частью этого вклада».

Вручение экипажу К-181 ордена происходило в родной базе 11 марта 1968 года. Подводники выстроились на причале, где была ошвартована лодка. Все волновались — приближались очень торжественные минуты! И конечно, всплывали в памяти прошедшие походы, трудные вахты, напряженные занятия, тренировки, тренировки и тренировки. Силу воли, умение, физическую выносливость многих из тех, кто стоял в строю, неоднократно проверил океан в самой сложной обстановке.

Для вручения атомной лодке высокой награды во флотилию прибыл начальник штаба Северного флота контр-адмирал Н. М. Баранов. Перед строем он зачитал Указ и Грамоту Президиума Верховного Совета СССР и вручил командиру лодки капитану 2 ранга Н. В. Соколову орден Красного Знамени и Краснознаменный Военно-морской флаг. Начальник штаба флота поздравил экипаж К-181 с большой наградой и пожелал подводникам дальнейших успехов в службе. «Мы рады, что наш труд так высоко оценен Правительством, — говорил командир Н. В. Соколов, — орден Красного Знамени всегда будет напоминать нам о необходимости постоянно повышать свои знания и быть всегда готовыми выполнить приказ Родины наилучшим образом».

В 1965 году К-181 выполнила специальное задание командования Военно-морского флота по вскрытию противолодочной обороны восточного побережья США. Перед экипажем атомохода стояла задача пройти над всеми сорока шестью гидрофонами системы «Артемис-Цезарь», установленными на грунте Саргассова моря (вне территориальных вод США) и проверить, как эти гидрофоны срабатывают. В этом походе на борту корабля находился командир 3-й дивизии капитан 1 ранга Н. К. Игнатов (впоследствии Герой Советского Союза, контр-адмирал).

При выполнении этого задания весь личный состав К-181 в течение многих суток находился на своих боевых постах по готовности № 1. Жалоб никаких не было. Правда, в конце прохождения всех гидрофонов ко мне обратились два мичмана с просьбой всплыть в надводное положение и дать им возможность перекурить, поскольку они больше не могут терпеть. В то время атомные подводные лодки не имели специальных кают для курения. Их желание было для меня не понятным, так как сам я никогда не курил, но их просьбу я выполнил. С разрешения комдива лодка ночью всплыла в надводное положение, и я отдраил верхний рубочный люк. Меня поразили резкий неприятный запах Саргассова моря — запах гнилых водорослей, который проник и в центральный отсек атомохода.

Наш поход очень долгое время держался в тайне, и о результатах похода мне как командиру корабля никто ничего не сообщил. После похода командующий Северным флотом адмирал С. М. Лобов поблагодарил экипаж за выполнение поставленной задачи и сказал, что мы действовали грамотно и скрытно. Он был доволен нашей инициативой — тем, что мы не только сумели пройти над всеми гидрофонами, но

и по несколько раз совершали циркуляцию на различных глубинах в районе их установки.

В 1966 году К-181 участвовала во флотских учениях в Норвежском море, где выполняла задачу по длительному слежению за отрядом боевых кораблей (ОБК) Северного флота. На этих учениях экипаж атомохода завоевал приз главнокомандующего ВМФ по торпедной стрельбе. В конце 1966 года личный состав подводной лодки выполнил особо важную задачу, отмеченную в некоторой, в том числе и специальной литературе как первый удачный поиск и слежение за авианосцем в течение четырех суток в Атлантике¹.

Осенью 1966 года, по распоряжению командующего СФ и после проведенных подготовительных мероприятий, атомоход К-181 направился в Атлантический океан. Я обратился к начальнику штаба Северного флота вице-адмиралу Г. М. Егорову и попросил, чтобы никого на лодку не подсаживали. Мне не хотелось, чтобы в походе был кто-то старшим. Командующий флотом адмирал С. М. Лобов разрешил мне следовать в океан самостоятельно. Это, пожалуй, был первый случай в то время, когда командиру доверили управлять подводной лодкой самостоятельно.

К-181 находилась на боевой службе в центральной части Атлантического океана, когда мы получили радиограмму: «С обнаружением авианосца США осуществить за ним слежение». Задача была непростой. Сложность заключалась в том, что, прежде чем обнаружить авианосец, подводную лодку нужно было кому-то навести на цель. Кто наведет лодку на маршрут следования авианосца? Пройдет ли он через указанный нам район? Надежды, откровенно говоря, у меня на это было мало. Несколько суток атомоход

¹ И. Касатонов. Флот выходит в океан. СПб., 1995, с. 58.

маневрировал в районе поиска, не получая никакой информации. Наконец получено известие: «Занять район поиска в северо-западной части Атлантического океана». Даю приказание штурману капитан-лейтенанту Д. С. Каспер-Юсту проложить курс в заданный район. Следуем туда полным ходом. Через сутки поступило новое приказание: «Следовать в район на подходах к Карибскому морю, где ожидается выход в Атлантический океан авианосца „Америка“». Пришлось ложиться на обратный курс и самым полным ходом следовать на юг. И наконец, получили четвертое приказание, оно было более конкретным: «Ожидается выход авианосно-ударной группы ВМС США из Средиземного моря. Следовать к Гибралтарскому проливу, войти в контакт с авианосцем и осуществить за ним длительное слежение. Командующий С. М. Лобов».

Гибралтарский пролив располагался от нас на противоположной части океана. Но так как задачу надо было выполнять, я приказал лечь на курс в сторону Средиземного моря и идти самым полным ходом. В то время К-181 находилась на расстоянии в 2400 миль от предполагаемого района встречи и меня беспокоило, успеем ли мы перехватить АУГ на выходе из Гибралтарского пролива. Необходимо было пройти весь океан на максимальной скорости хода, на что потребуется минимум четверо суток.

Для увеличения хода лодки без повышения мощности реактора я приказал завалить носовые горизонтальные рули (для уменьшения сопротивления воды), на радиосвязь с командным пунктом флота выходить только раз в сутки (при восьмичасовом сеансе связи), на переданное радио квитанцию не ожидать (по инструкции нужно было обязательно ожидать квитанцию, т. е. подтверждение о получении от нас радио штабом флота), прекратить подавать пар на

камбуз для приготовления горячей пищи (весь пар подавать на турбину). Приняли и еще ряд других мер. В результате подводная лодка развила скорость хода около 27 узлов при мощности реактора 60%. Повышать мощность реактора я не стал, что бы не рисковать облучением людей. Решение я принимал, посоветовавшись со старпомом капитаном 2 ранга В. Д. Борисенко, помощником командира капитан-лейтенантом Л. И. Ждановым, а также с заместителем командира дивизии по электромеханической части инженер-капитаном 2 ранга В. Л. Зарембовским.

По истечении трех суток получили информацию с командного пункта флота: авианосец с шестью кораблями охранения вышел из Средиземного моря и следует в Атлантическом океане со скоростью 22 узла. Направление АУГ в океане не было указано. К-181 к этому времени прошла только 2000 миль. Возник вопрос, куда идти нам дальше. АУГ могла следовать на север, либо на юг, а может быть, прямо на запад. В дальнейшем мы узнали, что командование Северным флотом приняло решение для оказания нам помощи послать в район восточнее Азорских островов самолет-разведчик. Но из-за плохой погоды он не смог вылететь. В район нахождения АУГ самолет прилетел только через сутки, т. е. тогда, когда лодка уже осуществляла слежение за авианосцем.

Выручило везение и принятое решение — следовать прежним курсом. Нам повезло и в том, что гидроакустические станции кораблей охранения авианосца работали в активном режиме поиска. С наступлением темноты акустики обнаружили работу низкочастотных станций кораблей охранения авианосца. Вероятнее всего, расстояние до корабельной группы было еще очень большим. Через несколько часов мы сблизились с ними. Я решил скрытно пройти между ними

в середину ордера АУГ, а с рассветом всплыть на перископную глубину для уточнения состава, построения ордера и названия авианосца.

В ночное время сблизилась с авианосно-ударной группой. Уменьшив ход до самого малого, атомная подводная лодка на большой глубине проникла в середину ордера, между двумя кораблями охранения. До утра К-181 следовала под авианосцем, контролируя шумы его турбин на различных глубинах и определяя расположение кораблей в ордере. Утром подвсплыли на перископную глубину для уточнения ордера и состава авианосной группы. Установили, что кроме авианосца «Саратога»¹ в ордере находились крейсер «Кливленд» и пять фрегатов. В дальнейшем мы наблюдали организацию дозаправки кораблей охранения непосредственно с авианосца при маскировке дымовой завесой. К концу дня крейсер и один фрегат ушли в северо-западном направлении, а авианосец «Саратога» с четырьмя фрегатами пошел на полной скорости на юг, в сторону Азорских островов.

Для первого донесения об обнаружении АУГ в соответствии с действующим наставлением К-181 отошла на значительное удаление от корабельной группы в ее кормовой сектор и передала радио, в котором было сказано, что лодка ведет слежение за авианосцем «Саратога». Пока мы всплывали, передавали радио и ожидали квитанцию на переданное донесение, корабельная группа ушла за горизонт. Для восстановления контакта с АУГ пришлось снова следовать самым полным ходом и заново осуществлять ее поиск. Догоняли более суток, так как нужно было обходить Азорские

¹ Авианосец «Саратога» — один из крупнейших авианосцев США 1960-х годов. Краткие ТТД: водоизмещение — 78 000 т, максимальная скорость хода — 33 узла, дальность плавания — 12 000 миль, мощность двигателей — 270 000 л.с. На борту находилось 74 самолета. Экипаж — 5000 человек.

острова, чтобы не войти в территориальные воды Португалии. С восстановлением контакта снова осуществляли слежение за авианосцем, находясь постоянно в середине ордера АУГ, маскируясь за шумами кораблей охранения. Отправку донесений и фотографирование авианосца проводили вблизи его с большим риском. Даже радиограммы умудрялись передавать вблизи авианосца. Правда, перед всплытием под перископ, чтобы не столкнуться с авианосцем, мы всегда приводили его на кормовые углы атомохода. Одновременно с передачей радио вели наблюдение в перископ за обстановкой. Радиолокатором пользовались во время всплытия на перископную глубину только при работающих радиолокационных станциях кораблей АУГ и в однообзорном режиме. Во время передачи радиодонесений вели визуальное наблюдение через перископ за действиями кораблей охранения и авианосца. Иногда через перископ осуществляли и фотографирование авианосца. Находиться внутри ордера АУГ мы были вынуждены еще и потому, что боялись потерять контакт с авианосцем. Нами было установлено, что на расстоянии от авианосца в 20 кабельтовых он не прослушивался лодочными гидроакустическими станциями (атомная торпедная подводная лодка первого поколения вообще из-за своей большой шумности под водой была практически глухой). Интересно заметить, что об этом знали все подводники атомных кораблей. Не знал или не хотел знать об этом только главнокомандующий ВМФ адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков. Так, в дальнейшем, когда я уже был начальником штаба дивизии атомных торпедных подводных лодок и одна из лодок нашей дивизии в Тунисском проливе Средиземного моря ударила в подводном положении американскую атомную подводную лодку, Председатель Совета Министров СССР

А. Н. Косыгин решил узнать истинную причину их столкновения. Мне пришлось по его указанию доложить правду, что если наша атомная подводная лодка шла со скоростью хода свыше 12 узлов, то она ничего и никого не слышала. А. Н. Косыгин был очень удивлен, так как С. Г. Горшков докладывал ему совсем противоположное.

К сведению, советские атомные подводные лодки первого поколения имели шумность в 100 раз больше, чем американские. А как известно, более шумная подводная лодка не только раньше раскрывает себя, но и вносит большие помехи в работу собственных гидроакустических средств; фактически она ничего не слышит. Только в последние годы наши конструкторы добились значительного улучшения скрытности атомных подводных лодок. Специалисты США в 1990-х годах считали, что лучшие российские подводные лодки гораздо бесшумнее, чем лучшие американские.

После прохода Бермудских островов мы наблюдали в перископ подъем самолетов с авианосца. К-181 оказалась в центре проводимых учений «Фолекс-66». Атомоход при этом маневрировал с таким расчетом, чтобы не войти в территориальные воды США. По ходу учений небольшая группа самолетов начала сбрасывать осветительные буи, которые на поверхности воды оставляли огромные пятна ярко-оранжевого цвета, создающие впечатление горящего моря. Часть буев упала рядом с подводной лодкой. Наблюдая это, я подумал, что американцы нас обнаружили и обо всем обнаруженном сообщили на КП флота. Вскоре мы получили приказание командующего флотом: «Прекратить слежение за авианосцем и следовать в базу». К-181 легла на курс в сторону Норвежского моря.

Так как в радиограмме не были указаны ни маршрут возвращения в базу, ни скорость хода на переходе, мы со штурманом произвели расчет перехода и сообщили КП флота дату и время возвращения. При этом пришлось следовать максимальной скоростью и, вероятнее всего, сквозь районы боевой подготовки американских подводных лодок. При проходе Исландско-Фарерского рубежа атомоход попал в сеть (может быть, даже противолодочную) и намотал стальной трос на правый винт. В дальнейшем пришлось продолжать движение «на одной ноге». Скорость хода уменьшилась до 16 узлов. Но несмотря на это, К-181 прибыла в базу на сутки раньше, чем ожидалось в штабе флота. Перед входом в родную базу всплыли в надводное положение. Был праздничный день — 7 ноября 1966 года. Погода стояла ужасная: туман, пурга и сильный мороз. С большим трудом атомоход вошел в Западную Лицу и ошвартовался к пирсу № 1 Большой Лопатки. Нас встречали по всем правилам флотских традиций военного времени. На пирсе оркестр играл «Встречный марш». С мостика лодки было видно, что на причале вместе с командованием флотилии находился начальник штаба Северного флота вице-адмирал Г. М. Егоров. Сошел я с лодки весь обледеневший и, с трудом выговаривая слова замерзшими губами, доложил начальнику штаба флота о выполнении задания. Г. М. Егоров приказал мне немедленно идти под горячий душ. Только через полчаса я сделал подробный доклад об итогах похода.

За время слежения за АУГ США атомная подводная лодка К-181 выполнила (условно) девять торпедных атак по авианосцу «Саратога» с различных направлений и дистанций. Экипаж сумел передать в штаб флота двадцать радиограмм с докладами о действиях

кораблей авианосной группы. Записаны на пленку шумы турбин авианосца на различных удалениях от него, установлены состав и построение ордера АУГ и выявлен ряд действий кораблей группы на переходе в океане. Непрерывное слежение за авианосцем продолжалось около четырех суток. После похода командование дивизии атомных подводных лодок сделало следующее заключение: «Экипаж атомной подводной лодки К-181 при слежении за авианосцем „Саратога“ правильно учитывал гидрологию моря, маневрировал на оптимальных глубинах, действовал скрытно и смело».

Очень высокую оценку дал экипажу К-181 в 1967 году адмирал Г. М. Егоров — в то время уже заместитель главнокомандующего ВМФ по боевой подготовке. Он, в частности, сказал: «Опыт походов в удаленных районах и выполнение сложных учебных задач за последние годы наглядно показывают, что лучших результатов добиваются те корабли и части, где более сколочены экипажи, где учеба проводится целеустремленно. Атомная подводная лодка К-181 — одна из лучших на Северном флоте, и это звание она удерживает уже несколько лет. Ее экипаж — крепко спаянный, дружный коллектив. В 1963 году эта подводная лодка успешно выполняла ответственную задачу — совершила поход на Северный полюс, за что весь экипаж был удостоен наград Родины, а командир, капитан 2 ранга Ю. А. Сысоев, — высокого звания Героя Советского Союза. Как и Ю. А. Сысоев, сменивший его капитан 1 ранга В. С. Борисов — опытный моряк... Надежным помощником командира в организации боевой учебы и воспитании моряков является капитан 2 ранга Г. И. Юферов. В течение 1965–1966 годов эта подводная лодка совершила два специальных больших похода в океан и оба раза экипаж хорошо справился с поставленными задачами.

Успех решила тщательная подготовка к выполнению задания каждого матроса, старшины и офицера. Особенно большой похвалы заслуживает экипаж этой атомной подводной лодки при выполнении особого задания в 1966 году (длительное слежение за авианосцем „Саратога“)»¹.

В честь успешного выполнения задания для экипажа К-181 был устроен торжественный обед с жареными молочными поросятами. Этот поход стал событием. В 1967 году на базу атомных подводных лодок в Западную Лицу прибыл Генеральный Секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев вместе с министром обороны и главнокомандующим ВМФ. Командующий Северным флотом адмирал С. М. Лобов очень подробно доложил им о действиях экипажа атомохода К-181. После доклада для приглашенных был организован шикарный банкет. Меня посадили за столом напротив Л. И. Брежнева на тот случай, если он захочет подробнее расспросить о походе. Но, к сожалению, никаких вопросов задано не было. Позже командующий флотом адмирал С. М. Лобов в приватной беседе сказал мне, что за этот поход членов экипажа К-181 предполагали представить к наградам, но Л. И. Брежнев заявил, что, поскольку это связано с Америкой, лучше наградить корабль орденом Красного Знамени. Итак, К-181 стала первой и единственной в мирное время Краснознаменной подводной лодкой. Все члены экипажа К-181 в разное время очень добросовестно выполняли свой воинский долг. Среди них хочется отметить таких офицеров, как В. Борисенко, Р. Болотов, Н. Соколов, Л. Жданов, В. Храмцов, Д. Каспер-Юост, которые в последующем стали грамотными

¹ Г. М. Егоров. Командир — воспитатель высоких морально-боевых качеств у подчиненных. // Морской сборник, 1967, № 2 — сборник статей.

и смелыми командирами атомных подводных кораблей. Отлично служили своему Отечеству опытные специалисты своего дела офицеры и старшины Краснознаменной атомной подводной лодки, и прежде всего такие, как В. Баршнов, А. Копычев, В. Хнычкин, И. Емельянов, А. Кутка.

Несколько лет спустя я узнал, что американское командование по указанию Президента США в 1967 году предприняло меры по обеспечению безопасности действий авианосно-ударных групп, вплоть до уничтожения иностранных подводных лодок в мирное время, если они по вызову не всплывают на поверхность и приближаются к авианосцу ближе, чем на 100 миль. А в 1968 году Верховное Главнокомандование НАТО утвердило «Положение о вступлении в бой». Оно предусматривало в случае обнаружения неопознанных подводных лодок в радиусе 100 миль от авианосно-ударного соединения (АУС) или отряда боевых кораблей (ОБК) применять предварительные сигнальные взрывы. Если подводная лодка при этом не даст о себе знать, то она должна быть атакована. После выхода в свет этого «Положения» руководство нашего Военно-морского флота сделало доклад правительству, в котором было сказано, что эти действия предусматривались после объявления в Вооруженных Силах НАТО «простой тревоги», т. е. в мирное время. Это шло вразрез с Женевской конвенцией 1958 года, предоставлявшей равную свободу плавания в любом районе открытого моря, и никто не мог вмешиваться в их действия или требовать каких-то ответов на незаконные вопросы¹.

Читателю может заинтересовать вопрос — а зачем нам нужно было осуществлять слежение за американ-

¹ Переписка главнокомандующего ВМФ с правительством и министерством обороны страны. ЦГА ВМФ. Ф. 2, оп. 307 сс, д. 338. и ф. 14, оп. 76 сс, д. 77.

ским авианосцем? Ответ очень простой. Подводные лодки США в течение многих лет вели слежение за нашими атомными подводными лодками от пунктов базирования во время всего их плавания. Советскому командованию нужно было предпринять какие то ответные меры. Так как в тот период советские атомные подводные лодки не были способны следить за американскими (из-за их большой шумности), руководство флота решило проверить, сумеют ли наши атомоходы осуществлять длительное слежение за надводными кораблями и, в частности, за авианосцами.

В июле 1967 года меня назначили начальником штаба 3-й дивизии атомных подводных лодок, а в командование К-181 вступил опытный офицер-атомщик капитан 2 ранга Н. В. Соколов, который еще в 1963 году в должности помощника командира атомохода К-3 участвовал в походе к Северному полюсу. 23 февраля 1968 года, в день 50-летия Вооруженных Сил, среди лучших на Северном флоте была названа атомная подводная лодка К-181. Она была награждена орденом Красного Знамени за большой вклад в дело укрепления оборонной мощи страны. Вручение экипажу К-181 боевого ордена проходило в базе — Западной Лице — 7 марта 1968 года. Подводники дивизии были выстроены на причале, где стоял атомоход. Все члены экипажа корабля волновались — приближались очень торжественные минуты! И, конечно, всплывали в памяти прошедшие дальние океанские походы, боевые вахты, напряженные занятия, корабельные учения и ежедневные тренировки. Силу воли, умение, физическую выносливость многих из тех, кто стоял в строю, неоднократно проверил океан в самой сложной обстановке.

Для вручения атомоходу высокой награды Родины в 1-ю флотилию атомных подводных лодок прибыл вновь назначенный начальник штаба Северного флота

контр-адмирал Н. М. Баранов. Перед строем дивизии он зачитал Указ и Грамоту Президиума Верховного Совета СССР и вручил командиру подводной лодки капитану 2 ранга Н. В. Соколову орден Красного Знамени и Краснознаменный Военно-морской флаг. Начальник штаба флота поздравил экипаж К-181 с большой государственной наградой и пожелал подводникам дальнейших успехов в службе.

Успешно действовал экипаж Краснознаменной атомной подводной лодки К-181 под командованием Н. В. Соколова в декабре 1968 — январе 1969 годов при выполнении ответственного задания в Средиземном море. Впервые атомная подводная лодка нашей страны осуществила заход в иностранный порт. Выполнение этого задания подробно описал Герой Советского Союза адмирал Аркадий Петрович Михайловский, который находился на подводной лодке, будучи командиром 3-й дивизии, в своей книге «Вертикальное всплытие». Во время беседы с главнокомандующим ВМФ С. Г. Горшковым А. П. Михайловский ознакомился с его мыслями по поводу создания на Средиземном море постоянной крупной оперативной морской группировки сил. Аркадий Петрович в своей книге приводит высказывание главкома: «Американцы имеют пункты базирования в странах союзников, а мы довольствуемся якорными стоянками на открытых рейдах. Это недопустимо, особенно для атомных подводных кораблей. Необходимо создать прецедент пребывания нашего атомохода в иностранном порту. Ну, предположим, в Александрии (Египет). Как вы на это смотрите?»

А. П. Михайловский ответил: «Положительно!» С. Г. Горшков продолжил: «Тогда подумайте, который из ваших кораблей смог бы совершить подобный заход, разумеется, совмещенный с боевой службой». Командир 3-й дивизии, быстро перебрав в уме подводные

лодки соединения, ответил: «Без колебания я назвал К-181 — ту самую, что в 1963 году под командой Юрия Сысоева совершила поход к Северному полюсу, а в 1966 под командой Владимира Борисова осуществила длительное слежение за ударным соединением во главе с авианосцем „Саратога“, провожая его через всю Атлантику от Гибралтара до побережья Соединенных Штатов... К тому же Соколов готовился согласно плану к концу года выйти на боевую службу».

«Вот вы и возглавите этот поход», — сказал главнокомандующий, и принялся излагать замысел предстоящей дипломатической миссии. Затем, как вспоминал А. П. Михайловский, Горшков высказал мысль о том, что находиться на борту К-181 в течение всего похода нет необходимости. Достаточно привести подводную лодку в Александрию, по пути допустить командира лодки к самостоятельному несению боевой службы и, выполнив дипломатическую миссию, возвратиться домой.

1 декабря 1968 года тщательно подготовленная, укомплектованная и снабженная всем необходимым К-181 стояла в полной готовности у своего причала в Большой Лопатке, а весь личный состав флотилии ожидал прибытия главкома ВМФ. Прибыв на базу, С. Г. Горшков объявил: «Приказываю войти в Александрию 27 декабря и выйти из нее 3 января 1969 года, затем подводной лодке продолжать несение боевой службы в Средиземном море, а командиру дивизии с походным штабом разрешаю возвратиться на плавбазе в Севастополь». После краткого митинга на причале К-181 под звуки духового оркестра вышла из базы и направилась в Средиземное море.

27 декабря атомоход вместе с кораблями отряда (плавбаза «Волга», две дизельные подводные лодки — Б-6 и Б-49) вошел в порт Александрия. Навстречу атомной подводной лодке быстро приближался небольшой

буксир под флагом Соединенных Штатов Америки. На его палубе толпились репортеры и фотографы. Плавбаза «Волга» ошвартовалась у причала порта, атомоход К-181 встал рядом с ней. При подходе к причалу швартовые команды находились в парадной форме. Встречал отряд кораблей вице-адмирал Б. В. Сутягин — старший военный советник советского посольства в Египте. Через час на плавбазу «Волга» прибыл Чрезвычайный и Полномочный посол СССР С. А. Виноградов, который передал командиру отряда кораблей А. П. Михайловскому добрые пожелания от президента ОАР Гамала Абдула Насера и сожаление о том, что состояние здоровья не позволяет ему посетить атомную подводную лодку. Кроме этого посол сообщил, что завтра гостями на атомной подводной лодке будут министр обороны Объединенной Арабской Республики, начальник генерального штаба и командующий военно-морских сил с группой генералов, адмиралов и офицеров. После ознакомления с атомоходом министр обороны планирует устроить прием в честь командира отряда советских кораблей в отеле «Сан-Стефано». Посол С. А. Виноградов предложил А. П. Михайловскому провести ответное мероприятие. Все предложения посла в дальнейшем были выполнены.

На следующий день министр обороны ОАР был встречен почетным караулом на плавбазе «Волга». Всем прибывшим на подводную лодку выдали белые перчатки. Затем гости спустились внутрь лодки через носовой люк и прошли по отсекам. Весь личный состав атомохода был одет в парадно-выходную форму: офицеры в тужурках с золотыми погонами и в белоснежных рубашках, а старшины и матросы в суконовых форменках с синими воротничками. Все выглядели великолепно. Осмотр подводного корабля продолжался около двух часов.

Новый 1969 год свободные от вахты офицеры К-181 встречали в кругу соотечественников в том же прекрасном отеле «Сан-Стефано», где был накануне организован прием, и в котором красовалась настоящая зеленая елка из России.

3 января 1969 года командир 3-й дивизии поблагодарил личный состав атомной подводной лодки за успешно выполненную поставленную задачу, дружелюбно попрощавшись, сошел с корабля, а К-181 отошла от плавбазы, развернулась в гавани и устремилась в просторы Средиземного моря.

Конечно, если судьбы людей формируют их характер, то судьбу Краснознаменной атомной подводной лодки К-181 определяли моряки, несшие на ней службу — несколько поколений замечательных подводников, каждый из которых отдал родному кораблю лучшее, что у него было: сердце, ум, мастерство и талант, а главное — любовь и преданность Отечеству. Ее экипажи запомнили те дни и даже часы, когда атомоход шел под тяжелым арктическим льдом к Северному полюсу, когда учебные торпеды выпускались по боевым кораблям во время призовых стрельб, когда осуществлялось длительное слежение за американским авианосцем, когда подводный корабль заходил в иностранный порт и когда решались многие другие задачи в удаленных районах Мирового океана.

К первопроходцам относятся также экипажи двух уникальных атомных подводных кораблей: К-27 (проект 645) с двумя реакторами на промежуточных нейтронах с жидкометаллическим теплоносителем и К-162 (проект 661) — корпус которой впервые был выполнен из титанового сплава. Она являлась на тот момент самой быстроходной подводной лодкой в мире.

В 1963 году К-27 закончила заводские испытания и перешла к постоянному месту базирования на базу

Северного флота Грениху. Первым ее командиром был капитан 2 ранга И. И. Гуляев, командиром БЧ-5 — инженер-капитан 2 ранга О. Л. Нагорский, а вторым командиром — капитан 2 ранга П. Ф. Леонов, командиром БЧ-5 при нем стал А. А. Иванов.

Научным руководителем проекта корабля являлся контр-адмирал Дорофеев, он же был заместителем председателя государственной комиссии, главным конструктором — А. Назаров, а ответственный судачиком — А. Овчинников. Основным недостатком реактора, установленного на К-27, являлась угроза замерзания сплава при понижении температуры первого контура ниже температуры плавления. Кроме этого, при стоянке корабля в базе необходимо было постоянно поддерживать работу реактора на мощности 1,5–2% для обогрева сплава, а это в свою очередь требовало постоянного берегового обеспечения.

Атомоход К-27 под командованием И. И. Гуляева (на борту находился председатель государственной комиссии вице-адмирал Г. Н. Холостяков) успешно совершил продолжительное плавание в Атлантическом океане. За весь период испытаний атомная энергетическая установка работала устойчиво при благоприятной радиационной обстановке на всех режимах. Во время шестидесятисуточного похода материальная часть, в том числе и реакторы, работала надежно. Экипаж атомохода задание выполнил успешно. Вице-адмирал Г. Н. Холостяков и командир К-27 капитан 2 ранга И. И. Гуляев были удостоены звания Героя Советского Союза. Командир БЧ-5 инженер-капитан 2 ранга (впоследствии контр-адмирал) О. Л. Нагорский награжден орденом.

В 1965 году во время второго похода в Средиземное море на К-27 имели место большие неприятности: происшествия происходили одно за другим. Подвод-

ным кораблем командовал капитан 2 ранга П. Ф. Леонов. На борту находился начальник штаба 2-й дивизии атомных ракетных подводных лодок капитан 1 ранга А. П. Михайловский. Впервые перед экипажем были поставлены ответственные задачи: осуществлять разведку американских атомных подводных лодок, выявлять маршруты и районы их патрулирования, а главное — вести наблюдение за действиями ударных и противолодочных авианосцев США. Обо всех происшествиях и тяжелейших событиях, происшедших на атомоходе во время похода, подробно и открыто рассказал в своей книге Аркадий Петрович Михайловский.

Экипажу К-27 в начале выполнения задач в Средиземном море не повезло. 29 июля 1965 года, при первом же обнаружении американской подводной лодки на глубине 100 метров, гидроакустик доложил: «Шум винтов по пеленгу 158 приближается. Работает турбина!» Эту турбину, как рассуждал А. П. Михайловский, подводники ждали давно. Неужели это американская подводная лодка? Подводники уменьшили свою скорость хода, чтобы лучше прослушивался шум. Для окончательно убеждения в своих предположениях всплыли под перископ. При проходе глубины 30 метров интенсивность шумов резко упала, а на глубине 9 метров контакт с подводной лодкой был потерян. Это подтверждало, что была обнаружена атомная подводная лодка, идущая в подводном положении со скоростью хода порядка 11 узлов. Но, к большому сожалению, восстановить контакт не удалось, лодка уходила все дальше и вскоре скрылась.

Следующая большая неприятность на К-27 произошла 31 июля. Возник пожар в отсеке, рядом с каютой начальника штаба дивизии. Весь отсек был заполнен пламенем. Все подводники отсека включились

в изолирующие противогазы. Вскоре огонь сумели потушить, но дыма в отсеке было много. В дальнейшем было установлено, что пожар возник по вине старшины Гунченко, который в нарушение всех инструкций решил использовать для помывки палубы регенеративные пластины. Всем известно, что при соприкосновении этих пластин с промасленной ветошью мгновенно вспыхивает огонь. Больше всех пострадал сам старшина Гунченко. Он получил сильные ожоги обеих ступней, левой кисти, правой голени и бедра. Штаны сгорели, кожа на ноге висела клочьями.

На четвертые сутки произошло еще одно малопривлекательное событие. Во время обнаружения американской дизельной подводной лодки, шедшей в надводном положении, врач Б. Ефремов проводил операцию аппендицита у главного старшины Гапжа.

На двадцатые сутки похода К-27 обнаружила американский авианосец. Об этом А. П. Михайловский в своей книге написал так: «Сегодня, пожалуй, самый интересный день. Мы наконец нащупали авианосец „Рэндолф“ — и не только его, но и всю авианосную поисково-ударную группу „Альфа“. Вышли на контакт с ней, выполнили условную торпедную атаку по авианосцу и благополучно оторвались, так и не осуществив слежение»¹.

И снова на атомоходе К-27 возникла беда. Произошел пожар в седьмом отсеке. Загорелась станция первого гребного электродвигателя, но мужественные подводники отсека сумели потушить огонь.

На сороковые сутки похода произошло очередное происшествие. Резко подскочила газовая и аэрозольная радиоактивность в реакторном и смежных отсеках. Концентрация радиоактивных газов в реакторном от-

¹ А. П. Михайловский. Вертикальное всплытие. с. 439.

секе в пять раз превышала предельно допустимый уровень. На лодке было объявлено, что проход через реакторный отсек запрещен. В дальнейшем контрольные замеры показали, что обстановка улучшается. Это был газовый выброс. И, как следствие, позже уникальные реакторы, запущенные пять лет назад, не могли быть остановлены. Ядерное топливо выгорело почти полностью. Запас реактивности левого реактора иссяк. Правый реактор еще мог работать не более пяти-шести суток. Пришлось снижать мощность реактора, а следовательно, уменьшать скорость хода. Все же до базы лодка добралась. Радость возвращения в Западную Лицу омрачило то обстоятельство, что судно никто не встречал — по-видимому, его прибытия и не ожидали. Через двое суток К-27 ушла в свою родную базу — Грениху. За этот тяжелейший поход командир П. Ф. Леонов был награжден орденом Ленина, а старпом Г. Умрихин, замполит В. Анисов и командир БЧ-5 А. Иванов — орденами Красного Знамени.

Атомная подводная лодка К-162 впервые в мире во время опытной эксплуатации в 1970 году на мерной миле показала скорость 44,7 узла (83 км/ч). Режим максимальной скорости длился непрерывно 12 часов. Первым командиром этого атомохода был капитан 1 ранга Ю. Ф. Голубков, командиром БЧ-5 инженер-капитан 2 ранга В. Н. Самохин. Главным конструктором проекта был Н. Н. Исанин, а главным конструктором атомной энергетической установки Н. А. Доллежалъ. Ответственным строителем был П. В. Толстолобов. Десять лет ушло на проектирование, строительство и испытание этого уникального подводного корабля. Корпус К-162 был выполнен из титанового сплава, лодка имела на борту ракетное вооружение (десять противокорабельных крылатых ракет «Аметист») с подводным стартом. Эта атомная

подводная лодка совершила несколько морских походов, в которых обнаружился ряд технических недостатков. Кроме того, из-за длительного срока строительства ее оборудование устарело, поэтому в серию этот проект не пошел.

Что же представляли из себя подводники, служившие на атомных подводных кораблях? Прежде всего, все они были квалифицированными военными специалистами. В их облике были воплощены те высокие моральные и боевые качества, которые в большой мере присущи всему нашему народу. Советский подводник был человеком высокой культуры, обладающим высоким профессиональным мастерством. Более половины офицеров-подводников имели инженерное образование. Почти все командиры атомных подводных лодок окончили Военно-морскую академию. Абсолютное большинство старшин и матросов имели среднее образование. Кроме того, воинский труд подводников всегда являлся примером, достойным подражания. Не напрасно подвиги подводников послевоенного периода приравнивались к подвигам первых космонавтов. Во время своего пребывания на базе в Западной Лице первый космонавт планеты Юрий Гагарин сказал: «Мне кажется, что профессии у нас с вами, у космонавтов и подводников, родственные — обе они требуют мужества и отваги». И наконец, в конце Великой Отечественной войны в нашей стране было 27 подводников — Героев Советского Союза. В послевоенное время среди подводников число Героев Советского Союза и Героев России увеличилось на 77. Это красноречиво говорит о том, что сила подводного флота нашего государства была и есть не только в грозной боевой технике, но и, прежде всего, в людях, освоивших эту технику и поставивших ее на службу интересам безопасности Отечества.

Но, несмотря на успехи в боевой подготовке, при освоении атомных подводных лодок и при решении боевых задач имело место, к большому сожалению, множество тяжелейших несчастных случаев с кораблями и личным составом, иными словами, множество было аварий и катастроф. С 1960 по 1991 год на двенадцати атомных подводных лодках произошли катастрофы, в шести случаях атомоходы затонули. При этом погибло много людей.

Описать все аварии на атомных подводных лодках практически не представляется возможным, прежде всего из-за отсутствия документальных материалов даже в архивах. Автор ограничился кратким описанием катастроф на атомных торпедных и нескольких ракетных подводных лодках.

Одна из крупнейших катастроф произошла на первой ракетной атомной подводной лодке К-19 (командир — капитан 2 ранга Н. В. Затесв). 4 июля 1961 года атомоход находился в северной части Атлантики на флотских учениях. Произошла авария ядерной энергетической установки с гибелью и переоблучением личного состава. Произошла течь первого контура реактора. Для того, чтобы активная зона не сгорела, нужно было снимать остаточное тепловыделение путем подачи в реактор холодной воды. Повреждение тепловыделяющих элементов (ТВЭлов) реактора, в которых находилось ядерное топливо (уран), привело бы к опасному уровню радиоактивности и угрозе жизни моряков. Было принято решение смонтировать нештатную систему для охлаждения реактора. Но эта работа требовала длительного нахождения специалистов в необитаемом помещении реакторного отсека, в зоне воздействия радиации. Задача была выполнена ценой жизни командира дивизиона движения капитан-лейтенанта Ю. Повстьева, командира группы автоматки лейтенанта

Б. Корчилова, старшины 1 статьи Ю. Ордочкина, старшины 2 статьи Е. Кашенкова, матроса С. Пенькова, матроса Н. Савкина, матроса В. Харитонова, главного старшины В. Рыжкова. Большие дозы облучения получили командир БЧ-5 капитан 3 ранга А. Козырев, капитан-лейтенант В. Енин, старший лейтенант М. Красичков, главный старшина И. Куланов.

То, что произошло в море 3 июля 1961 года на атомной ракетной подводной лодке К-19, ни с чем не сравнимо. Руководство ВМФ считало, что на К-19 была авария. Но все моряки знают, что авария на корабле — это происшествие без гибели людей, а с гибелью людей — катастрофа, то есть крупное бедствие с трагическими последствиями и разрушением или гибелью корабля. Фактически на К-19 было чрезвычайное происшествие в Военно-морском флоте в мирное время. Катастрофа на ракетноносце была первой не только в истории советского атомного подводного флота, но и в мире. Уровень радиации в реакторном отсеке лодки достиг 1000 ренген в час, а в смежных отсеках — до 100. Это в несколько сот раз больше всех допустимых норм. В этот период очень мужественно действовал весь личный состав корабля. Особенно героически проявил себя командир ракетноносца капитан 2 ранга Н. В. Затеев, который в тяжелейшей обстановке не растерялся и сумел спасти многих моряков от неминуемой смерти. Он без разрешения командования флотом (на его запрос, что делать — люди умирают, командование медлило с ответом) принял смелое и единственно верное решение: пересадить экипаж на подошедшие к месту катастрофы дизельные подводные корабли С-270 (командир Ж. Свербилов) и С-159 (командир Г. Вассер). Н. В. Затеев ушел с корабля последним. Все подводники получили сильное облучение. Весь личный состав был доставлен в госпиталь, а

К-19 на буксире спасательного судна «Алдан» — в базу. Подводники окрестили этот атомоход «Хиросимой». На К-19 погибло 8 моряков, их имена высечены на мраморной доске, установленной в Никольском (морском) соборе Санкт-Петербурга. Командир БЧ-5А. Козырев умер летом 1970 года. Врачи сделали заключение, что его кровеносная система была практически полностью разрушена. Он похоронен в Севастополе на Аллее Героев. Несколько лет назад умер честный и смелый Н. В. Затеев. В настоящее время из экипажа К-19 в живых осталось 25 подводников.

10 февраля 1965 года на судостроительном заводе в Северодвинске на атомной торпедной подводной лодке К-11 (командир — капитан 2 ранга Ю. Н. Калашников) во время перезарядки реактора произошла авария. Вместе с подъемом крышки реактора поднялась компенсирующая решетка. Блеснула молния, вырвался активный пар и газ, реактор заглох. Крановщик оставил пульт управления, крышка упала на реактор и в реакторном отсеке возник пожар. Радиационная обстановка на подводной лодке резко ухудшилась, личный состав из отсека был срочно удален. Пожар тушили забортной водой. В отсек залили 250 тонн воды. Атомоход был оставлен в заводе на длительный срок. Переоблучилось семь человек.

В сентябре 1967 года в Норвежском море произошла катастрофа на первенце атомного подводного флота К-3 (командир — капитан 3 ранга Ю. Ф. Степанов). Пожар возник в трюме первого отсека. В дальнейшем было установлено, что возгорание произошло в результате воспламенения масла в системе гидравлики. Пламя мгновенно охватило весь отсек, где находилось двадцать восемь человек. Командир отсека успел только доложить, что трюм охвачен огнем. При отдраивании переборочной двери во второй отсек, где находилось

десять моряков, пламя перешло и туда. Пожар во втором отсеке продолжался около двух минут. Погибло тридцать восемь подводников. По приказанию командира корабля была сделана попытка войти во второй отсек для оказания помощи своим товарищам, но попытка не удалась. В центральный, третий отсек при незначительном отдраивании двери быстро проникло большое количество угарного газа. Весь личный состав третьего отсека, кроме боцмана Луны, потерял сознание. Лунь сумел продуть цистерны главного балласта, и атомоход всплыл в надводное положение. В полуобморочном состоянии боцман с большим трудом сумел отдрать рубочные люки, вынес командира лодки на мостик и привел его в чувство. Затем по приказанию командира передали радиограмму об аварии. В центральном посту четырнадцать подводников получили отравление, один из них смертельное.

Через 15 минут оперативный дежурный Северного флота получил от К-3 донесение об аварии. Для оказания помощи были направлены четыре подводные лодки, четыре гидрографических судна, спасательное судно «Бештау», морской буксир МБ-52. Из Североморска вышли большой противолодочный корабль «Стройный» и крейсер «Железняков». На борту крейсера находились командир 3-й дивизии контр-адмирал Н. К. Игнатов, начальник штаба 3-й дивизии капитан 1 ранга В. С. Борисов (автор этой книги) и второй экипаж атомной подводной лодки. Был шторм. С большим трудом командир дивизии перебрался на аварийную подводную лодку. Вскоре на КП флота было передано подробное донесение: «На К-3 погибло 39 моряков, 24 человека нуждаются в срочной медицинской помощи. Подводная лодка способна самостоятельно следовать в базу в надводном положении со скоростью хода не более 12 узлов. Командир 3-й ди-

визии». Аварийную атомную подводную лодку до базы сопровождал крейсер «Железняков». Все погибшие на К-3 были похоронены в братской могиле в военном городке Заозерный (Западная Лица).

24 мая 1968 года произошла катастрофа на уникальной атомной подводной лодке К-27 (командир — капитан 1 ранга П. Ф. Леонов). Экипаж корабля проводил проверку и фиксацию параметров главной энергетической установки в режиме самого полного хода. Вдруг автоматический регулятор мощности реактора левого борта самопроизвольно вышел в крайнее верхнее положение, затем мощность резко упала с максимальной до 7–8%. Настойчивые попытки поднять мощность оказались безуспешными. Причину этого хорошо понимал командир БЧ-5 капитан 2 ранга О. Л. Нагорский. Он записал в вахтенном журнале корабля: «Боевая часть 5 к выходу в море не готова из-за непроведенной температурной регенерации сплава». Но несмотря на это сверху было оказано сильное давление, и атомоход вышел в море. В дальнейшем в результате течи парогенераторов последовал перегрев реактора и разрушение не менее 20% тепловыделяющих элементов. В реакторном отсеке резко возросла гамма-активность с выбросом радиоактивных газов, которые распространились по другим отсекам лодки. Атомоход был вынужден возвратиться в базу. Сто двадцать четыре члена экипажа (из них 27 офицеров) были переоблучены. Двадцать моряков получили большие дозы облучения. Весь экипаж К-27 был отправлен в госпиталь. На корабль прибыл второй экипаж. В процессе борьбы за живучесть подводной лодки задохнулся в противогазе один из матросов, а в госпитале умер дозиметрист, первым зашедший в аварийный отсек. Не смогли спасти мичмана Петрова и старшего матроса Сергиенко. Погиб и штурманский электрик мичман Воевода, который находился

на посту за гирокомпасом, не подозревая, что радиация уже поразила его. Значительную дозу получил мичман Логунов, который провел много времени в аварийном отсеке, остался жив, но потерял обе ноги. Очень обидно за всех мужественных подводников К-27. Никто из них до сих пор не получил документов, подтверждающих их участие в ликвидации аварии, и не пользуется никакими льготами.

Крупная трагедия произошла с атомной торпедной подводной лодкой К-8 (командир — капитан 2 ранга В. Б. Бессонов). В апреле 1970 года атомоход следовал в Бискайском заливе (Атлантический океан) на глубине 140 метров в базу после боевой службы. Старшим на борту находился заместитель командира 3-й дивизии капитан 1 ранга В. А. Каширский. В 22 часа 30 минут 8 апреля К-8 всплыла на очередной сеанс связи. В это время почти одновременно в третьем и седьмом отсеках возникли пожары. По приказанию командира корабля был выведен на мостик лодки личный состав третьего отсека (центрального), так как быстро увеличивалась концентрация окиси углерода. Кроме этого, было установлено, что корабельная радиоаппаратура выведена из строя. Командир боевой части связи старший лейтенант М. Б. Гусев погиб. Пожар в седьмом отсеке усиливался. Личный состав отсека был переведен в восьмой. Часть подводников включилась в индивидуальные дыхательные аппараты, а пятнадцать человек не смогли добраться до своих индивидуальных спасательных средств и находились в бессознательном состоянии. Их вынесли на верхнюю палубу, но спасти никого не удалось. Четыре моряка из восьмого отсека были тоже выведены на палубу. Все они остались в живых. Среди них был и старшина первой статьи Ильченко, лежавший в лазарете после операции. Старшину спас корабельный врач А. М. Со-

ловей, который отдал больному свой индивидуальный дыхательный аппарат. Но так как в отсеке больше аппаратов не было, Арсений Мефодьевич Соловей погиб на своем боевом посту.

Последующие трое суток К-8 находилась в надводном положении без хода, без электроэнергии и без связи. Передать по радио об аварии корабля подводники не имели возможности. Атомоход медленно погружался с одновременным увеличением дифферента на корму. Вода поступала вовнутрь лодки. Утром 10 апреля подводники увидели проходящее неподалеку судно и дали ракетами сигнал бедствия. Болгарский транспорт «Авиор» под командованием русского капитана Смирнова сблизился с атомоходом на расстояние голосовой связи. Командир В. Б. Бессонов передал через транспорт в Москву донесение об аварии на К-8 и координаты. Кроме этого он принял решение пересадить на транспорт 43 подводника. Среди них был и заместитель командира 3-й дивизии В. А. Каширский, который должен был подробно доложить главному ВМФ о катастрофе. Вскоре командир аварийной подводной лодки получил от командного пункта ВМФ информацию о том, что в район аварии К-8 направляются крейсер «Мурманск», 10 надводных кораблей, 3 подводные лодки и 3 транспорта министерства морского флота. Среди них была плавбаза «Волга», на которой находился начальник штаба 1-й флотилии атомных подводных лодок контр-адмирал А. П. Михайловский и второй экипаж для замены основного.

На третьи сутки весь запас воздуха высокого давления на лодке был израсходован, и подводники лишились возможности продолжать продувание кормовой группы цистерн главного балласта, чтобы не дать ей утонуть. Атомоход продолжал медленно погружаться. Шторм усилился до 8 баллов. Все попытки экипажей

транспортов взять подводную лодку на буксир были безуспешными. В 22 часа 11 апреля транспорт «Касимов» с большим трудом сумел принять с лодки еще 30 моряков. В 6 часов утра 12 апреля 1970 года атомоход К-8 навечно погрузился на глубину 4125 метров. Вместе с ним ушли на дно океана 22 подводника, в том числе и командир атомного подводного корабля Всеволод Борисович Бессонов и старший помощник командира капитан 2 ранга В. А. Ткачев, который отказался покинуть родную лодку несмотря на приказание командира.

Сразу же после гибели атомохода экспедиционное океанографическое судно «Харитон Лаптев» приступило к поиску членов экипажа на поверхности моря. Были обнаружены тела четырех подводников, в том числе командира лодки, командира дивизиона живучести и двух неопознанных моряков. Поднять удалось только командира дивизиона живучести капитана 3 ранга В. П. Рубенко. Всего на К-8 погибло 52 человека. Вот что о катастрофе писала в то время иностранная пресса: «12 апреля советская атомная подводная лодка класса „Ноябрь“ (наименование по кодовой системе НАТО „Джейн“) затонула в Атлантическом океане в 300 милях к северо-западу от Испании. 11 апреля она была замечена в море неподвижной, команда пыталась подать и закрепить буксирные тросы к двум сопровождавшим лодку советским судам. Утром 12 апреля патрульным самолетом П-3 американских ВМС удалось обнаружить на том месте, где была лодка, только два нефтяных пятна, лодка считается затонувшей... Советские патрульные корабли охраняли район гибели непрерывно в течение шести месяцев».

В июле 1970 года Указом Президиума Верховного Совета СССР все члены экипажа К-8 за мужество и отвагу, проявленные в борьбе за живучесть корабля, были награждены орденами и медалями, а командиру

атомохода В. Б. Бессонову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. В далеком заполярном поселке Гремиха именами командира лодки Бессонова и корабельного врача Соловья названы улицы.

10 августа 1985 года произошла ядерная катастрофа на атомной ракетной подводной лодке К-431, на которой проводили перезарядку ядерного топлива, на судостроительном заводе (СРЗ-30) в бухте Чажма Приморского края (Дальний Восток). Фактически произошел взрыв реактора, об этом взрыве и масштабах катастрофы, повлекшей за собой человеческие жертвы и радиоактивное загрязнение акватории, ранее нигде не сообщалось.

Впервые в прессе об этой трагедии год назад подробно рассказал вице-адмирал запаса Виктор Михайлович Храмцов, бывший командующий 4-й флотилии атомных подводных лодок Тихоокеанского флота. Он, в частности, пишет: «Атомная подводная лодка К-0431 стояла в ремонте на СРЗ-30, на ней по плану проводились работы по замене активных зон двух реакторов. Над реакторным отсеком были вырезаны и сняты легкий и прочный корпуса... К подводной лодке была пришвартована плавмастерская ПМ-133, специально оборудованная для обеспечения работ по перегрузке активных зон реакторов. Перегрузку выполняли специалисты высокой квалификации... 11 офицеров перегрузочной команды сняли крепления с крышки реактора, а кран плавучей мастерской начал поднимать ее. Рассчитав расстояние, на которое кран мог поднять крышку так, чтобы не началась цепная реакция, специалисты не могли предусмотреть того, что вместе с крышкой вверх поднялась компенсирующая решетка. Создалась критическая ситуация, дальнейший ход событий зависел от малейшей случайности. И она произошла.

Крышка с компенсирующей решеткой висела на кране, а кран стоял на плавмастерской, которая могла

качнуться и еще выше поднять крышку на пусковой уровень реактора. Как раз в этот момент по бухте прошел катер, от которого поднялась волна. В результате крышка реактора поднялась еще выше, и произошла цепная реакция. Выделилось огромное количество энергии и произошел выброс содержимого из реактора. В этой вспышке сгорели офицеры-перегрузчики. Кран плавмастерской выбросило в бухту, а крышка реактора весом в 12 тонн взлетела на высоту нескольких сот метров. Потом она ударила в борт подводной лодки ниже ватерлинии, и забортная вода хлынула в реакторный отсек. Все, что было выброшено из лодки, легло на стоящие рядом корабли, суда, а также акваторию бухты, завод, поселок и территорию вокруг бухты — все стало радиоактивным. Уровни гамма-излучения в сотни раз превышали допустимые нормы...»

Прибывший на судоремонтный завод главнокомандующий флотилией В. М. Храмцов увидел, что К-431 тонет. Он принял единственно верное решение — перетащить аварийную лодку на отмель, чтобы она не утонула. Но для этого необходимо было, в первую очередь, убрать стоящие рядом суда и освободить аварийный подводный корабль от многих концов: швартовов, электрокабелей и т. п. Но одному выполнить это было невозможно. Вокруг никого не было. На помощь прибыл дежурный офицер с атомной подводной лодки К-42, стоявшей на заводе. Они вдвоем стали освобождать тонущую подводную лодку, а затем морской буксир оттащил ее на отмель. И далее В. М. Храмцов пишет: «Тихоокеанский Чернобыль был скрыт от общественности страны, и о нем не узнала планета. Материалы расследования спрятали в архиве Главного технического управления ВМФ, главного виновника аварии прикрыли с согласия начальника Главного штаба Военно-морского флота адмирала В. Н. Чернавина,

а командующий Тихоокеанским флотом адмирал Сидоров даже не спросил начальника технического управления Тихоокеанского флота контр-адмирала Горбарца, почему ни он, ни офицеры отдела по ремонту и перезарядке активных зон реакторов не присутствовали при перегрузочных работах. Почему такие принципиально важные и опасные работы оставались без контроля Технического управления флота?»

Об этой катастрофе, правда, очень кратко, написал в своей книге бывший начальник Технического управления Северного флота контр-адмирал Н. Г. Мормуль. «...Крышку реактора поднимали осторожно, миллиметр за миллиметром, строго горизонтально, следя за тем, чтобы вместе с крышкой не поднять и компенсирующие элементы. Вдруг перекос... и завод потряс мощный взрыв. Клубы бурого дыма и огня стояли над лодкой, в воздухе запахло озоном. Часа через два пожар потушили. И тогда поняли, что это — не простой взрыв и не простой пожар: произошел выброс радиоактивного топлива... Одиннадцать человек, работавших в реакторном отсеке, исчезли. И только на следующий день в заливе обнаружили останки человеческих тел... Во время аварии излучение достигло 90 000 Р/час. Для ликвидации последствий приехало много начальников, которые приняли „первоочередные меры“ — срочно взяли подписки о неразглашении государственной тайны у участников и свидетелей аварии. Кроме этого, был „компенсирован“ нанесенный ущерб в виде выдачи справок на получение впоследствии новой одежды вместо зараженной. Об ущербе здоровью и компенсации за это даже речи не велось. Главное — замять дело. Останки погибших захоронили. Впоследствии специалисты сделали вывод, что происшествие в бухте Чажма — крупнейшее в военно-морском флоте за последние три десятилетия.

Экипаж К-431 не обследовался, в медицинских документах и военных билетах ничего не фиксировалось. Авария в Чажме явилась прелюдией к Чернобылю, однако ее горькие уроки на пользу не пошли».

3 октября 1986 года на атомной ракетной подводной лодке К-219 с баллистическими ракетами на борту в районе примерно на 1000 км северо-восточнее Бермудских островов (Атлантический океан) возник пожар в четвертом отсеке. Трое подводников — капитан 3 ранга А. Петрачков, матросы Смогляк и Харченко — отравились парами топлива и продуктами горения. Вскоре они скончались. Подводный ракетносец всплыл в надводное положение. На лодке произошло короткое замыкание и сработала аварийная защита реактора правого борта. Было обнаружено, что компенсирующие решетки не дошли до нижнего положения (автоматическое управление реактором было нарушено). Нужно было во что бы то ни стало опустить решетки вручную, чтобы не допустить нового Чернобыля. Опытный трюмный матрос Сергей Анатольевич Преминин сумел специальным ключом выполнить эту работу, но сам остался в отсеке, так как из-за повышенного давления в отсеке люки не отдраились.

Подводная лодка продолжала медленно погружаться на ровном киле. Экипаж был эвакуирован на подошедшие на помощь суда. Командир лодки капитан 2 ранга И. П. Британов оставался в рубке вместе с девятью моряками. Когда в рубку стала поступать вода, подводники были вынуждены покинуть ее. В реакторном отсеке остался один моряк — Сергей Преминин. Что испытывал этот здоровый русский парень, пожертвовавший собой, чтобы не допустить цепной реакции? Никому не известно. Осталось в тайне и то, что испытывал командир корабля, уходя с погибающей подводной лодки, зная, что покидает ее не по-

следним. Известно только то, что после возвращения на базу командир лодки капитан 2 ранга И. П. Британов и командир БЧ-5 капитан 2 ранга И. А. Красильников были сняты с должности и уволены из рядов военно-морского флота.

Интересен и международный аспект драматических событий у берегов Америки. Гибель К-219 стала первой военной катастрофой эпохи перестройки, однако уроки Чернобыля руководителями страны были уже усвоены. Москва незамедлительно поставила в известность о произошедшем Вашингтон, что произвело благоприятное впечатление за океаном. «Если бы Горбачев сохранил стандартную для Советского Союза секретность и опровергал все перед лицом катастрофы, он, возможно, породил бы недоверие к встрече в верхах» (речь идет о встрече в Рейкьявике 11 октября 1986 г.), — писала в те дни газета «Нью-Йорк Таймс».

Еще одно сообщение из американской прессы дает основания для построения гипотезы о причине гибели подводной лодки. 5 октября 1986 г. газета «Вашингтон Пост» сообщила: «Американские специалисты-подводники подтвердили, что еще до того, как Горбачев известил Рейгана о случившемся, США уже знали о происшедшем на русской подводной лодке, хотя они и не пожелали раскрыть детали относительно того, кто первым передал сообщение об аварии; вероятно, оно поступило от американской подводной лодки, осуществлявшей слежение за советской подводной лодкой. Такое слежение — обычная практика». Позднее в американских газетах появилось сообщение о том, что в первой половине октября 1986 г. «...атомная подводная лодка ВМС США в ходе патрулирования в Атлантическом океане получила повреждение корпуса в результате столкновения с подводным объектом и прибыла в порт приписки Нью-Лондон для

проведения ремонтных работ в сухом доке». В статье уточнялось, что выявленные повреждения касались носовой донной части корпуса и обтекателя гидроакустической станции. Странные повреждения обнаружены и на корпусе К-219. После всплытия подводной лодки старший помощник командира капитан 3 ранга С. Владимиров и штурман Е. Ознобаев заметили вдоль левого борта — от аварийной шахты в сторону кормы — двойную борозду, отливавшую металлическим блеском. Не исключено, что ее оставила иностранная подводная лодка. Газета «Вашингтон Пост», публикуя мнение американских подводников, писала: «Специалисты Военно-морских сил США пришли к заключению, что командир и экипаж подводной лодки заслуживают высокой оценки за то, что сумели быстро всплыть; а также за действия по борьбе с огнем»¹.

В те октябрьские дни произошел самый трагический эпизод в мировой морской истории — катастрофа с подводной лодкой, которая могла привести к ядерной катастрофе. Ценой своей жизни матрос С. А. Преминин заглушил атомный реактор. Героем России он стал только через 10 лет.

На самых современных и уникальных атомоходах продолжали происходить аварии и катастрофы. За пять лет (с 1987 по 1991 год) произошло двадцать семь крупных аварий на подводных лодках². Крупная катастрофа произошла в 1989 году на глубоководной уникальной атомной ракетной подводной лодке К-278 «Комсомолец» с титановым корпусом (командир — капитан 1 ранга Е. А. Ванин, командир БЧ-5 — инженер-капитан 2 ранга В. И. Бабенко).

¹ Л. Осипенко, Л. Жильцов, Н. Мормуль. Атомная подводная эпопея. М., 1994, с. 229–231.

² «Морской сборник» № 10 за 1992 г. и «Российская газета» за 21 и 22 мая 1992 г.



Иван Федорович Крузенштерн.
В 1802 году был назначен начальником
первой русской кругосветной
экспедиции
(командовал шлюпом «Надежда»)



Юрий Федорович Лисянский.
С 1803 по 1806 год командовал шлюпом
«Нева» в первом русском кругосветном
плавании



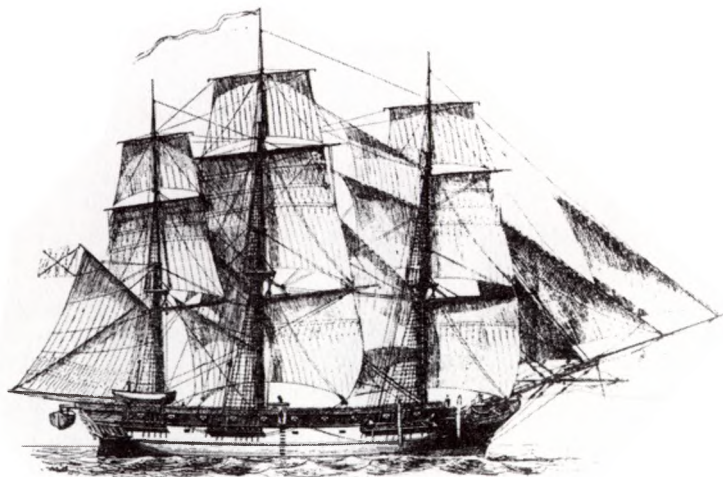
Шлюп «Надежда»



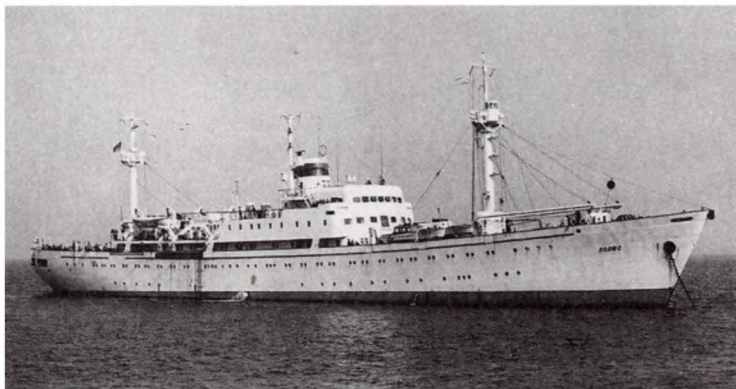
Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен.
В 1819–1821 гг. возглавлял кругосветную экспедицию вокруг Антарктиды (командовал шлюпом «Восток»)



Михаил Петрович Лазарев.
В 1819–1821 гг. командовал шлюпом «Мирный» в кругосветном плавании вокруг Антарктиды



Шлюп «Мирный»



Военное экспедиционное океанографическое судно «Полюс»



Карта кругосветного плавания ЭОС «Полюс»



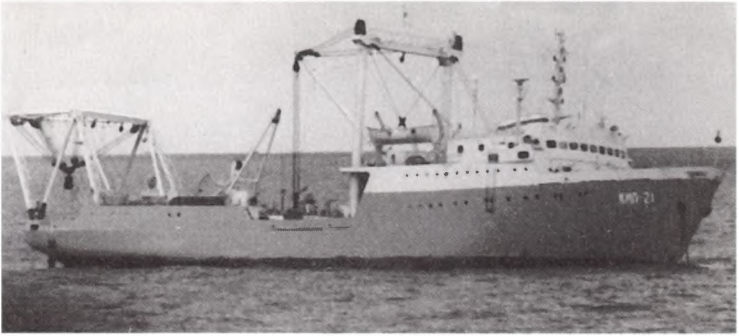
Адмирал Л. А. Владимирский –
начальник экспедиции особого
назначения «Прилив-2», 1969 г.



Начальник штаба экспедиции «Прилив-
2» капитана 1 ранга В.С. Борисов



Дизельная подводная лодка из состава экспедиции «Прилив-2»



Киллаторное судно из состава экспедиции «Прилив-2»



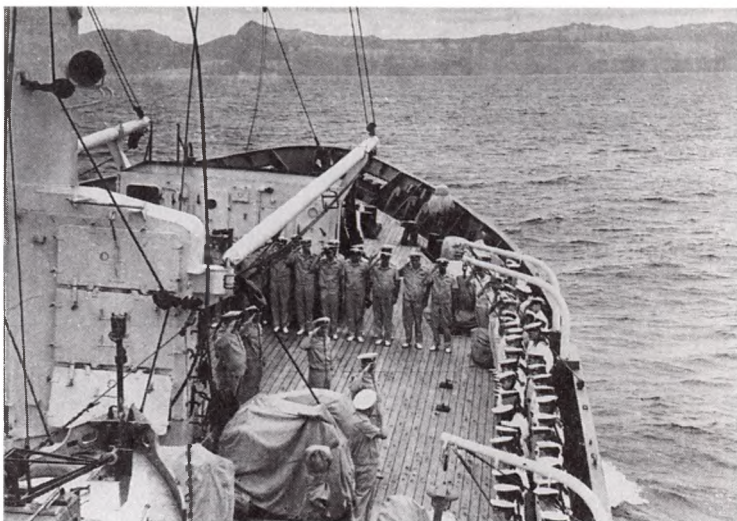
Эсминец «Гневный» из состава экспедиции «Прилив-2»



Американский самолет «Орион» (№ 152428), сопровождавший ЭОС «Полюс» в Атлантическом и Индийском океанах



Экипаж ЭОС «Полюс» с начальником экспедиции «Прилив-2» адмиралом Л.А. Владимирским во время кругосветного плавания, 1968 г.



Офицеры штаба экспедиции и экипаж корабля построены на верхней палубе у острова Святой Елены. Атлантический океан, 7 ноября 1968 г.



«Свита Нептуна» вместе с адмиралом Л.А. Владимирским и командиром «Полюса» капитаном 2 ранга Г.А. Образцовым (справа от адмирала), 1 ноября 1968 г.



Адмирал Л.А. Владимирский поздравляет личный состав с Днем Советской Армии и Военно-Морского Флота, 23 февраля 1969 г.



Командование экспедиции с командиром 8-ой эскадры ВМФ капитаном I ранга А.А. Трофимовым (в центре) на мостике «Полюса». Индийский океан, 1968 г.



Встреча с командованием отряда подводных лодок на плавбазе «Иван Кучеренко» (слева направо) первый ряд: капитан 1 ранга А.М. Шишкин, адмирал Л.А. Владимирский, капитан 1 ранга В.С. Борисов, капитан 2 ранга В. Н. Краковский (начальник штаба отряда). Второй ряд: капитан 2 ранга А.С. Андриясов, капитан 2 ранга В.К. Концов, капитан 1 ранга В.А. Мерзляков (командир отряда)



Участники 1-ой научно-технической конференции инженер-механиков экспедиции «Прилив-2». В центре 2-го ряда стоит командир отряда подводных лодок капитан 1 ранга В.Д. Мерзляков, справа от него в 3 ряду – капитан 2 ранга В.Н. Жураковский. Февраль 1969 г.



Одна из главных улиц города Карачи, 1969 г.



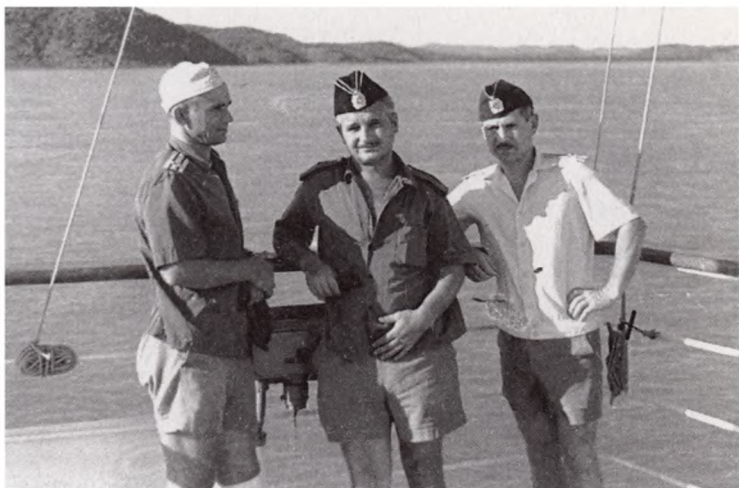
Командование экспедиции вместе с генеральным консулом В.Ф. Стукалиным на катере командующего флотом Пакистана



Генеральный консул СССР в Карачи В.Ф. Стукалин на борту «Полюса»
перед выходом в море



Вид порта Коломбо со стороны входа в гавань, 1969 г.



Андриясов, Беляев и Борисов (слева направо) на фоне австралийского берега,
9 мая 1969 г.



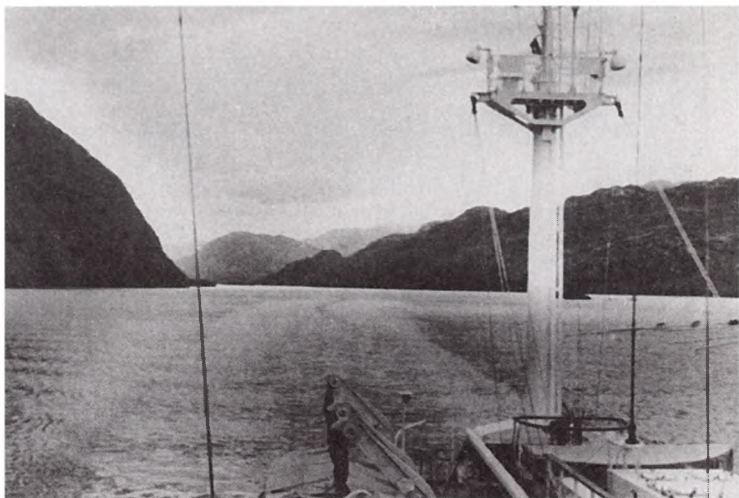
Молодые железнодорожники из Вальпараисо у советских моряков



Офицеры 3-й Военно-морской зоны флота Чили со своим командующим контр-адмиралом Гильермо Барросом и его супругой (в центре) на борту ЭОС «Полюс». Июнь 1969 г.



Начальник штаба экспедиции доводит до сведения офицеров замечание адмирала — первое за семь месяцев плавания, 2 июня 1969 г.



ЭОС «Полюс» следует в Магелланов пролив внутренними водами Чили



Адмирал Л.А. Владимирский со своими помощниками после выхода из Вальпараисо

Командование экспедиции
с лоцманом чилийского
флота Джеральдом Нейманом
у памятника Магеллану
в порту Пунта-Аренас.



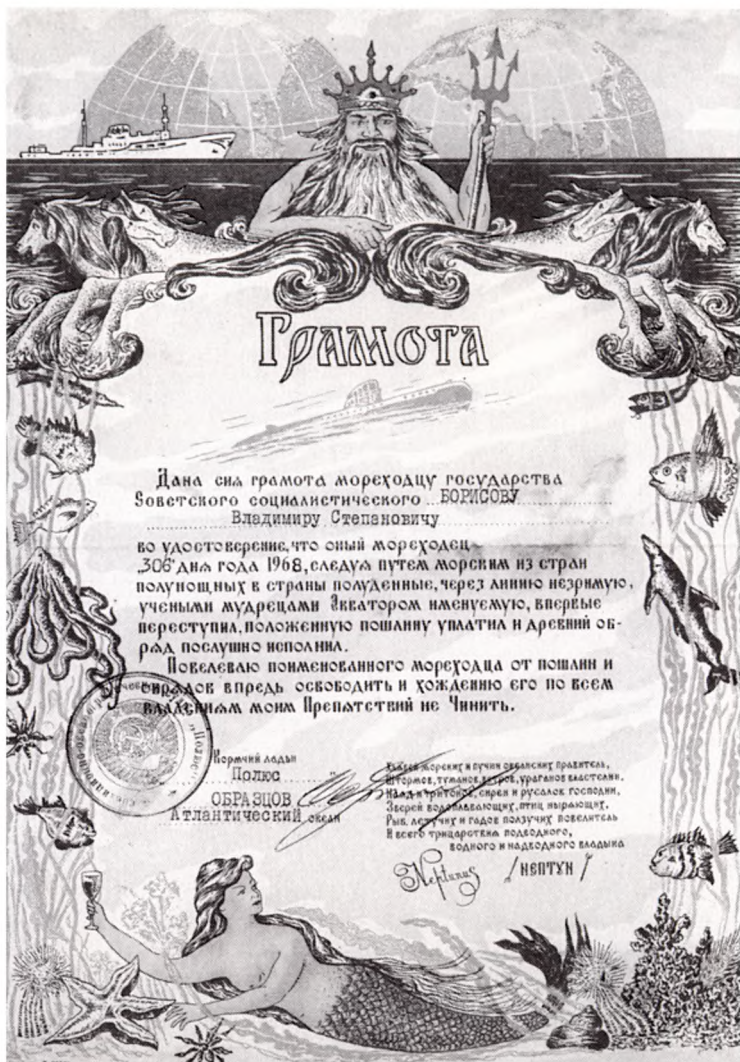
Пролетающий на малой высоте «Орион» мешает старшему помощнику ЭОС
«Полюс» капитану 3-го ранга А.Г. Хазову зачитать приказ о поощрении матроса



Офицеры штаба экспедиции «Прилив-2» после завершения кругосветного плавания



Командир Ленинградского Военно-морского района адмирал И.И. Байков со своим штабом на палубе ЭОС «Полюс», 14 июля 1969 г., Ленинград



Грамота участнику плавания на военном судне «Полюс», вручалась при пересечении экватора



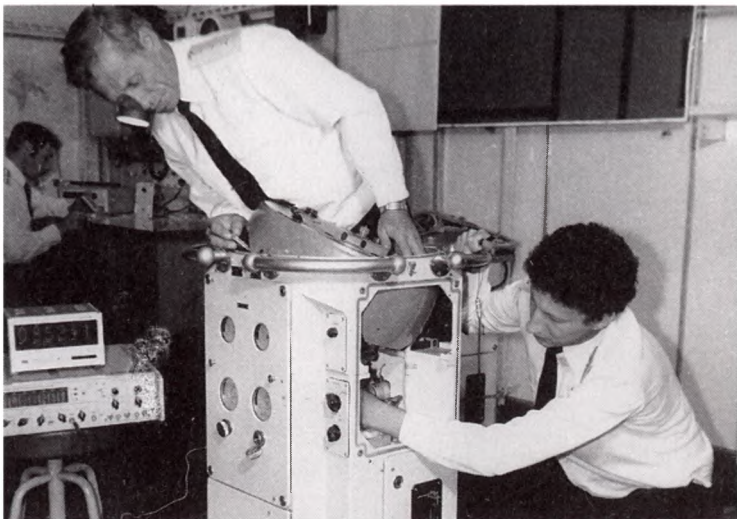
ОИС «Адмирал Владимирский» и его командир капитан 2 ранга Р. П. Панченко.



ОИС «Фаддей Беллинсгаузен» и его командир капитан 3 ранга Н. И. Ерин



Вице-адмирал
В.Л. Акимов —
начальник кругосветной
Антарктической
экспедиции ВМФ



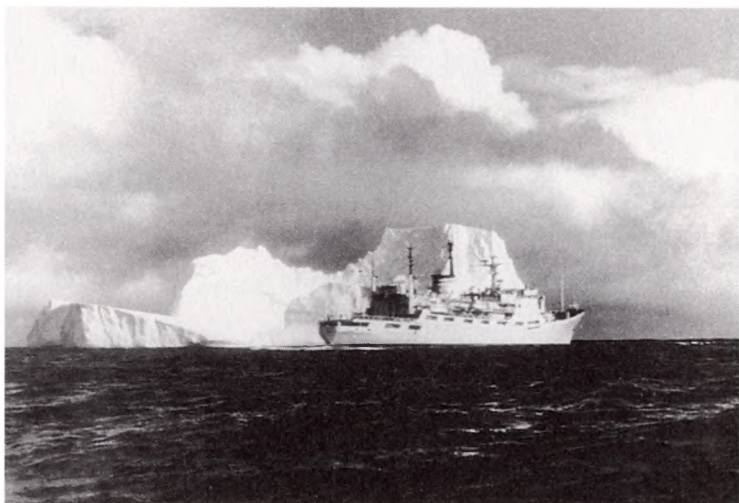
Старший мичман А.П. Негуляев (в центре) и мичман В.А. Каминский из геофизической группы готовят к работе морской магнитометр



Проводится полевой анализ результатов съемки дна моря.
ОИС «Фаддей Беллинсгаузен»



Проведение магнитометрических работ у станции Мирный с использоанием полимарана



ОИС «Адмирал Владимирский» у первого обнаруженного айсберга в районе Антарктиды. Январь 1983 г.



Жители Буэнос-Айреса на палубе ОИС «Адмирал Владимирский»



Диплом пересекшего экватор
в кругосветной Антарктической
экспедиции 1982 – 1983 гг.

Грамота

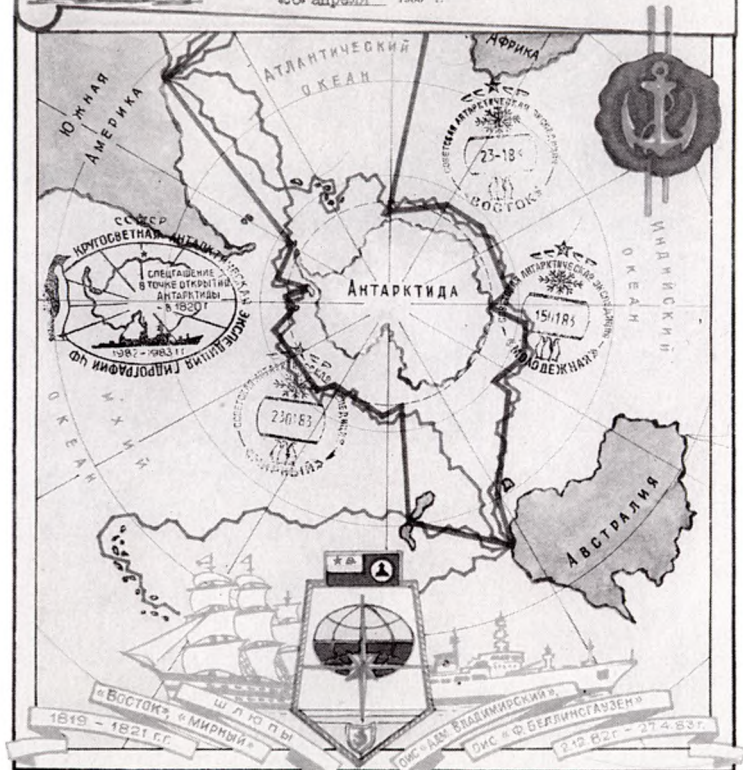
НАГРАЖДАЕТСЯ

капитан I ранга **Б.И. Родионов**

за участие в кругосветной Антарктической экспедиции 1982 — 1983 годов на оис «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен», повторившей маршрут первой русской Антарктической экспедиции 1819 — 1821 годов на шлюпах «Восток» и «Мирный», и отличное выполнение своего служебного долга.

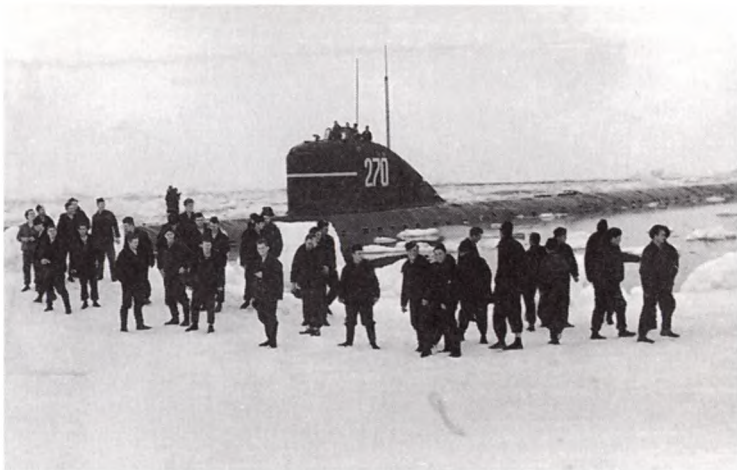
Начальник Антарктической экспедиции — *В. Акимов*
командир отряда судов
вице-адмирал **В. АКИМОВ**

26 апреля 1983 г.



ЦКФВФ Зак. 6025 1982г.

Грамота за участие в кругосветной Антарктической экспедиции 1982 — 1983 гг.



К-3 на полюсе, 1962 г.



Командующий 1-ой флотилией атомных подводных лодок контр-адмирал А.И. Петелин (в центре) с офицерами штаба на Северном полюсе, 1962 г.



Герои Советского Союза контр-адмирал А.И. Петелин, капитан 2 ранга П.М. Жильцов и инженер-капитан 2 ранга Р.А. Тимофеев, 1962 г.



Герой Советского Союза
капитан 2 ранга И.Ф. Морозов. 1966 г.



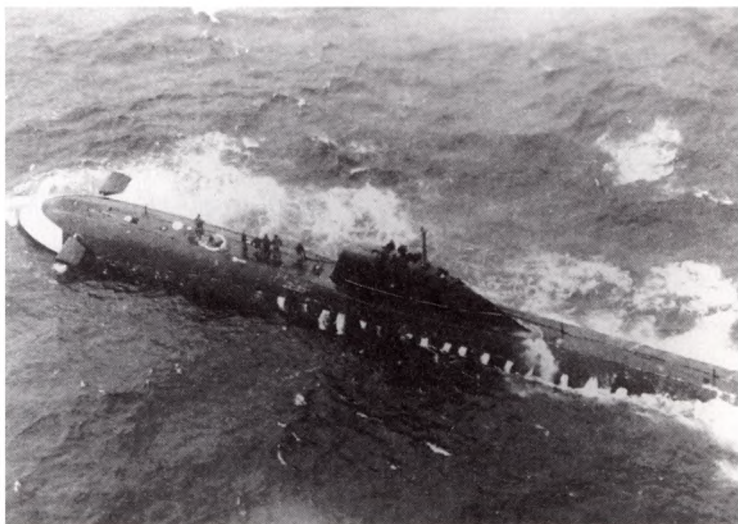
Командир К-178 Герой Советского
Союза А.П. Михайловский, 1963 г.



Командир К-115, Герой Советского Союза капитан 2 ранга И.Р. Дубяга, 1963 г.



Первый командир К-181, Герой Советского Союза капитан 2 ранга Ю.А. Сысоев, 1964 г.



К-181 выходит в океан, 1964 г.



Командир К-181 капитан 1 ранга В.С. Борисов со своим заместителем Г.И. Юферовым и семьями офицеров в военном городке Западная Лица, 1967 г.



Начальник штаба 3 дивизии атомных подводных лодок, капитан 1 ранга В.С. Борисов и командир торпедной АПЛ К-181, капитан 2 ранга Н.В. Соколов проходят перед строем экипажа атомохода, 7 марта 1968 г.



Командир Краснознаменной К-181
капитан 2 ранга Н.В. Соколов, 1969 г.



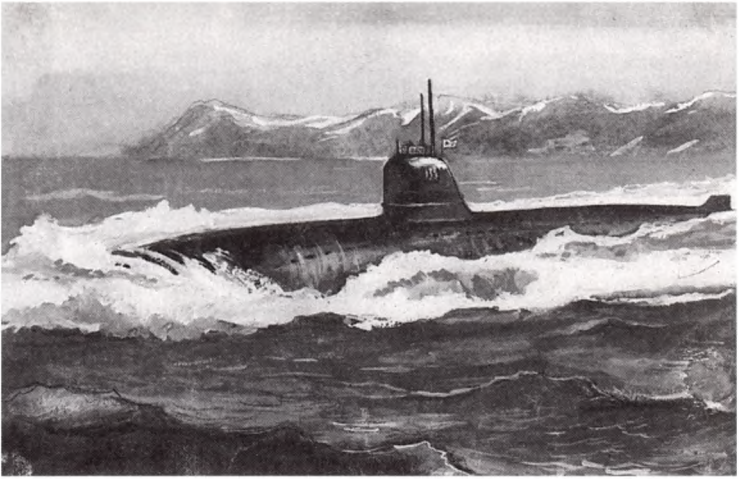
Командир 3-й дивизии атомных подводных лодок, Герой Советского Союза
капитан 1 ранга А.П. Михайловский и командир К-181 капитан 2 ранга
Н.В. Соколов в порту Александрия, 2 января 1969 г.



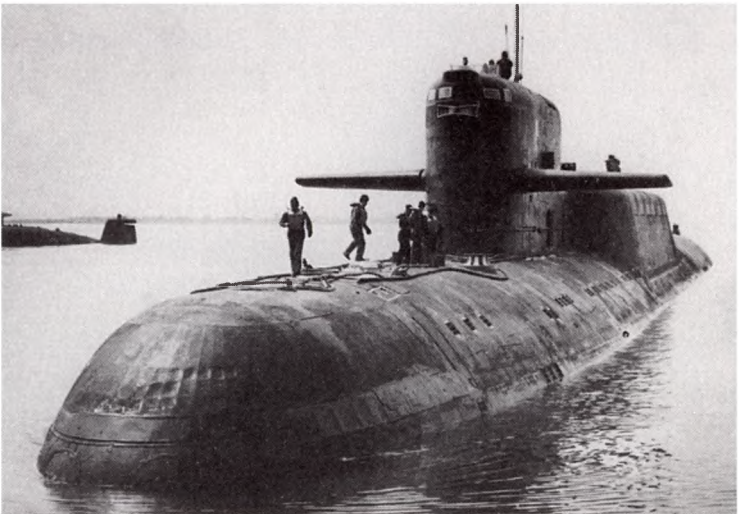
Профессорско-преподавательский состав кафедры «Оперативное искусство ВМФ» Военно-Морской академии. Большинство из них было командирами современных атомных подводных лодок



Ветераны-подводники в «Музее подводных сил России имени А.И. Маринеско»



Атомная подводная лодка проекта 627



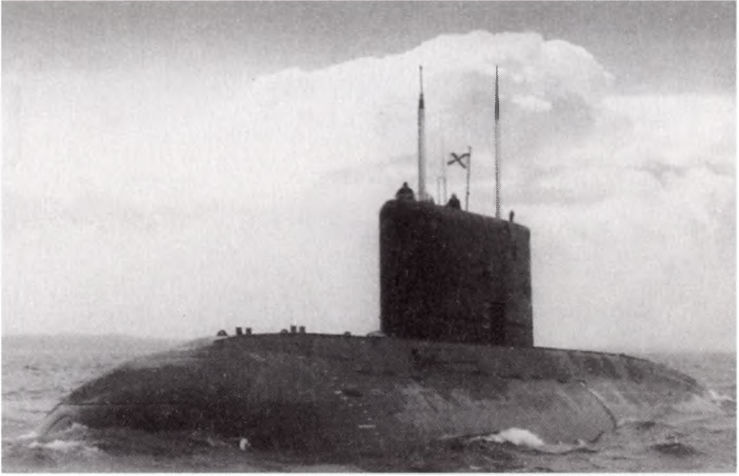
Атомная подводная лодка проекта 667Б



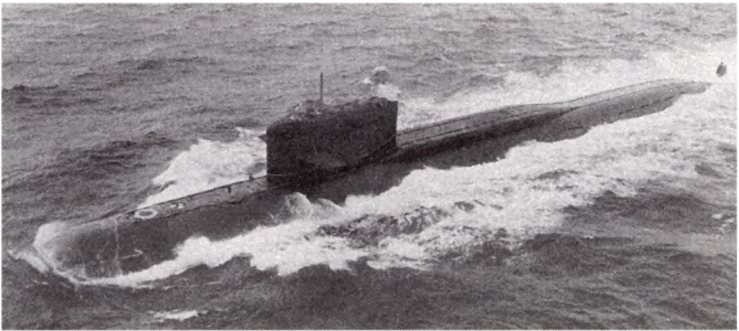
Атомная подводная лодка проекта 949А



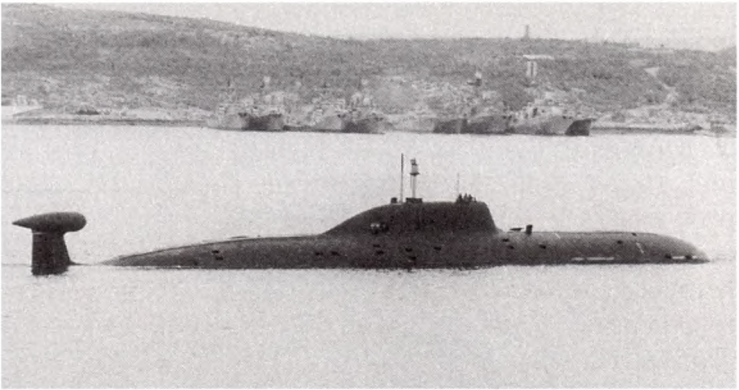
Атомная подводная лодка проекта 941



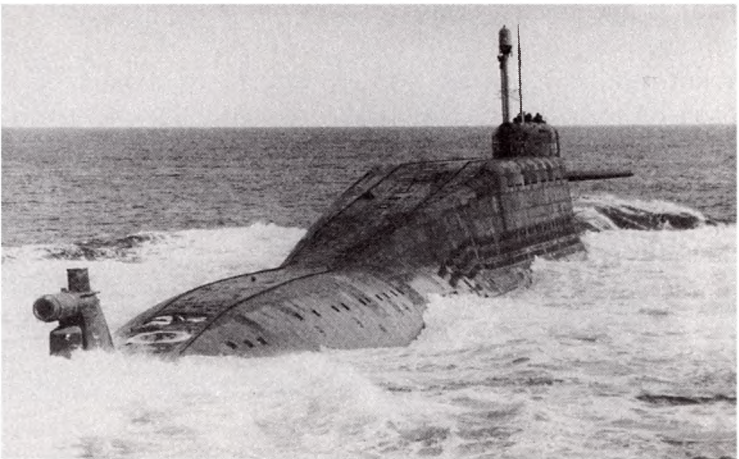
Дизельная подводная лодка проекта 636



Атомная подводная лодка проекта 667А



Атомная подводная лодка проекта 971



Атомная подводная лодка проекта 667БДР

Эта подводная лодка могла погружаться на глубину до 1000 метров.

Атомоход возвращался в базу из автономного плавания. На борту его находился второй экипаж. 7 апреля в 11 часов 03 минуты в Норвежском море, в 180 км от острова Медвежий, возник пожар в седьмом отсеке. Ракетносец всплыл в надводное положение. Огонь быстро перешел в шестой и пятый отсеки, а затем и в четвертый. На подводниках горела одежда, волосы и руки. У капитан-лейтенанта Н. А. Волкова расплавилась маска дыхательного аппарата. Четыре отсека их семи были охвачены огнем. Связь с ними отсутствовала. Ушел почти весь запас воздуха высокого давления.

Атомоход медленно погружался. Рос дифферент на корму. Аварийную подводную лодку можно было покинуть единственным способом — во всплывающей спасательной камере (ВСК). Если бы командир корабля досконально знал обстановку на подводной лодке, он, возможно, послал бы в эфир открытым текстом сигнал SOS, и тогда даже тихоходная плавбаза «Алексей Хлобыстов» успела бы прибыть к месту аварии лодки до ее гибели. Первое донесение об аварии и необходимости эвакуации экипажа было отправлено с лодки на КП флота только через 5 часов 30 минут, что для командующего Северным флотом явилось полной неожиданностью.

За шестнадцать минут до гибели «Комсомольца» было отправлено последнее донесение: «Дифферент резко нарастает. Личный состав находится на верхней палубе лодки». Атомоход быстро погружался с дифферентом около 80° на корму. Наконец из КП флота поступило приказание о приготовлении ВСК и разрешение на ее отделение от корабля. По стечению обстоятельств, в камере оставалось всего пять подводников: командир капитан 1 ранга Ванин, капита

3 ранга Юдин, мичманы Слюсаренко, Черников и Краснобаев. Из них в живых остался только Слюсаренко, которого выбросило из камеры избыточным давлением после того, как у камеры, всплывшей на поверхность моря, самопроизвольно отдраился люк. В дальнейшем мичман Слюсаренко рассказывал комиссии следующее: «Командир корабля приказал отдать быстрее камеру. Слышно было, как трескались переборки лодки. Я спросил, какая под нами глубина моря. Мне ответили: 1500 метров. Глубиномер показывал 400 метров (в камере) и стрелку зашкаливало. Командир сказал, что если мы дойдем до дна, то камеру раздавит. Вдруг под нами раздался сильный удар, словно взрыв бомбы, и появилась сильная вибрация. Кто-то крикнул: „Включиться в ИДА!“¹ Включились я и Черников, остальные не успели. Командир дивизиона живучести Юдин потерял сознание и хрипел. Командир лодки с верхнего яруса камеры приказал включить Юдина в ИДА. Я и Черников сделали это. Командир замолчал. Я полез наверх посмотреть, что с ним. Он сидел на скамейке и хрипел, свесив голову, возле его ног лежал ИДА. Краснобаев лежал на боку и не подавал признаков жизни. В течение одной-двух минут камера всплыла на поверхность моря. Черников сумел подняться только на половину камеры, затем избыточным давлением сорвало в защелки верхний люк ВСК и меня вместе с Черниковым пробкой выбросило из камеры. В открытый люк хлынула вода, и камера ушла на дно. Я остался на поверхности моря»². В дальнейшем было установлено, что командир лодки, опасаясь последствий пожара, принял решение заглушить реактор.

¹ Индивидуальные дыхательные аппараты.

² Л. Осипенко, Л. Жильцов, Н. Мормуль. Атомная подводная эпонса. М., 1994, с. 240.

Подошедшая плавбаза «Алексей Хлобыстов» подняла на борт тридцать оставшихся в живых подводников. Трое из них умерли от переохлаждения во время перехода в Североморск. Из шестидесяти девяти членов экипажа сорок два человека погибло.

Нужно признаться, что причины гибели «Комсомольца» до сих пор точно не установлены. Многие эксперты делали совершенно разные выводы. Можно согласиться с выводами, сделанными вице-адмиралом Е. Д. Черновым (бывшим командующим флотилии подводных лодок), который был руководителем первого погружения К-278 на глубину 1000 метров, а после ее гибели с группой независимых экспертов занимался расследованием причин. По его словам, экипаж «Комсомольца» был «приговорен» еще в 1986 году, за три года до гибели лодки. Именно тогда заместитель начальника управления кораблестроения и вооружения Военно-морского флота подписал совместное решение ВМФ и Минсудпрома о принятии подводной лодки в эксплуатацию с устранением «отдельных конструктивных недоработок» при очередном ремонте, проводящемся через 8–10 лет. В частности, речь шла об аварийно-спасательной камере, которая отняла жизнь у четырех моряков, включая командира корабля. О принятии в эксплуатацию неисправного атомхода прекрасно знал главком ВМФ В. Н. Чернавин, который с момента своего вступления в должность в январе 1986 года включил в боевой состав флота десятки кораблей с крупными конструктивными недоработками. Более того, спустя три года после катастрофы «Комсомольца» на боевую службу выходили атомные подводные лодки с точно такими же всплывающими спасательными камерами. Ситуация, аналогичная той, как если бы главнокомандующий Военно-воздушными силами приказывал летчикам выходить

на боевые вылеты с парашютами, которые не раскрываются!

Основная часть личного состава подводной лодки К-278 погибла от переохлаждения в воде. Спасательной операцией — в дневное время — руководил из Москвы лично главком В. Н. Чернавин. По его признанию в одном из интервью, уже из первых донесений ему стало ясно, что экипаж физически не сможет справиться с пожаром самостоятельно. Ему достаточно было сообщить об аварии норвежским спасательным службам, чтобы практически весь экипаж был спасен. Зная, что эти жертвы целиком на его совести, В. Чернавин продолжает повторять заведомую ложь о том, что якобы никто не мог подойти к месту аварии быстрее, чем тихоходная плавбаза «Алексей Хлобыстов».

Однако существует еще одна существенная причина гибели «Комсомольца». Мне нелегко говорить на эту тему, потому что анализ причин гибели подводной лодки может бросить тень на погибших моряков. Сразу хочу оговориться, что все члены экипажа в аварийной ситуации действовали мужественно, не было проявлений трусости или неисполнения приказов. Подводники держались до последнего и погибли с достоинством людей, честно выполнивших свой долг.

Трагедия состоит в том, что личное мужество и стойкость не заменяют знаний и мастерства подводников. Потерпевший бедствие на атомоходе экипаж не был, в отличие от первого, основного, по-настоящему обучен действовать в сложной обстановке, тем более на экспериментальной лодке. Конструктивные недостатки, к сожалению, встречаются и на других атомных подводных кораблях, «Комсомолец» здесь, увы, не оригинален. Пожары на них тоже не такая уж большая редкость, но, как правило, их удается локализовать и потушить

еще в начальной стадии штатными средствами. На «Комсомольце» этого сделать не удалось. Почему?

В анализе нашей экспертной группы, представленном руководству ВМФ и правительственной комиссии, ответ на этот вопрос однозначен. Возгорание на К-278 переросло в пожар высокой интенсивности, похожий на пламя в кузнечном горне, не из-за несовершенства техники, а вследствие ошибок в действиях личного состава атомохода. Моряки отступили от предусмотренных в подобных случаях приемов и правил и не использовали имеющиеся на корабле возможности в борьбе за его живучесть. Обычный пожар не должен был привести к потере герметичности прочного, тем более титанового корпуса, как это произошло в результате подачи в горящий кормовой отсек практически всего запаса воздуха высокого давления, которым огонь только раздуло, словно в кузнечном горне.

Таким образом, причин катастрофы, на наш взгляд, несколько. Во-первых, экипажу не хватило знаний и отработанных навыков по ликвидации аварии. Во-вторых, не было отлаженного взаимодействия главного командного пункта лодки с аварийными группами отсеков. И наконец, подводники не усвоили в достаточной степени опыт аварий на других атомоходах. Хочу подчеркнуть, что это не вина, а беда экипажа. Истинные виновники трагедии в Норвежском море — руководители соединения подводных лодок, в которое входила атомная ракетная подводная лодка К-278. Это они обязаны были обеспечить подготовку второго экипажа к несению боевой службы в океане, проверить ее качество и убедиться в абсолютной готовности каждого подводника к действиям в экстремальной ситуации¹.

¹ См.: Л. Осипенко, Л. Жильцов, Н. Мормуль. Атомная подводная эпопея. М., 1994, с. 258–260.

Самая крупная катастрофа на Северном флоте произошла в конце XX века, 12 августа 2000 года. Атомная ракетная подводная лодка «Курск» погибла в Баренцевом море, вблизи своих берегов, со всем экипажем. Эта трагедия всколыхнула не только подводников России, но и многих людей на всей планете. При расследовании причин гибели атомохода было сделано, на мой взгляд, несколько непоправимых промахов государственной комиссией и нашей прессой. Они занимались, в основном, поиском виновных на основе мнимых версий, а не выявлением фактов и истинных причин. Поэтому до сих пор (больше года спустя) причины гибели «Курска» не раскрыты. Остановлюсь только на тех версиях гибели «Курска», о которых говорили и продолжают говорить опытные подводники-атомщики. Мне запомнились слова, сказанные по телевидению сразу же после катастрофы атомохода Героем Советского Союза вице-адмиралом Е. А. Томко (бывшим командующим флотилией атомных подводных лодок Северного флота). В частности, он сказал, что, по его предположениям, произошел взрыв боевых торпед, находившихся в первом отсеке, вследствие детонации от опытной испытываемой торпеды.

Свое мнение о гибели «Курска» успел высказать капитан 1 ранга в отставке Ф. Е. Крючков, бывший командир атомной ракетной подводной лодки 658 проекта (к большому сожалению, 20 октября 2000 года перестало биться сердце этого умного человека и прекрасного моряка).

Он подробно описал свои предположения, которые, мне кажется, близки к истине. В частности, он сказал, что не исключено возможное столкновение «Курска» с иностранной подводной лодкой. «Если все-таки было столкновение, — сказал Ф. Е. Крючков, — то надо заводить уголовное дело. И ответчиками по нему

должны стать командовавшие этими учениями. Почему они не обеспечили безопасность проведения учений в данном районе? Почему допустили присутствие иностранной подводной лодки? Разведка знала, что в районе учений находятся три подводных лодки и норвежский разведывательный корабль. Почему же не были приняты меры, вплоть до бомбометания глубинными бомбами, чтобы выгнать их с наших полигонов боевой подготовки? На совести руководства Северного флота не только это. Как можно атомному подводному крейсеру с таким большим водоизмещением (около 24 000 тонн), с такой длиной корпуса (154 метра) выделять для подводной стрельбы торпедой район с глубинами не более 100 метров?¹ Перед аварией командир „Курска“ получил приказ — стрелять торпедой на перископной глубине. Оправдание такому приказу может быть только одно — боязнь потерять уникальную торпеду. Ведь со стометровой глубины торпеду в случае затопления поднять легче, чем, скажем, с трехсотметровой. Итак, вина командования флота очевидна — проведение стрельб на недопустимой глубине и при присутствии чужих подводных лодок. Иностранных наблюдателей там не должно было быть, ведь это не одиночное плавание, а флотское учение, в котором принимали участие наши крупнейшие надводные корабли — „Петр Великий“ и „Адмирал Кузнецов“ со своим охранением. Почему же не вмешались силы охраны водного района и противолодочная авиация? А может быть, их в районе вовсе не было из-за недостатка топлива и средств? На нищету, конечно, многое можно свалить. Но организация все равно должна быть соответствующей».

¹ В 1960-х годах атомные подводные лодки первого поколения, имевшие размеры почти в половину меньше, нежели «Курск», на этот полигон не допускались. — *Авт.*

Далее Ф. Е. Крючков по поводу гибели «Курска» заявил следующее: «Мне кажется, и это моя версия, что на подводной лодке произошел взрыв торпеды. Причем не боеголовки, а ее топлива. Какими торпедами был вооружен „Курск“, сейчас скрывают, но думаю, что это было новейшее усовершенствованное оружие. Такие торпеды развивают под водой сумасшедшую скорость — более 300 км/ч. В плотной среде ни одна аккумуляторная батарея не позволит набрать такой разгон. Следовательно, в новых торпедах используется ракетное топливо, такое же, как в баллистических и крылатых ракетах, состоящее из горючего и окислителя. В результате неисправности торпеды или неумелого ее обслуживания в процессе подготовки к стрельбе, возможно, и произошли возгорание и взрыв топлива. Смесь горючего и окислителя — страшная штука! В корпусе торпеды они расположены в разных баллонах. В момент запуска перемычка между ними взрывается и происходит реакция. Взрыв топлива мог повлечь за собой детонацию боезапаса, который находился рядом, ведь носовой отсек подводной лодки по сути является торпедным складом»¹.

4. НУЖЕН ЛИ РОССИИ АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ?

Сразу же после гибели атомного подводного ракетного крейсера «Курск» многие газеты начали публиковать статьи с вопросами: «Нужны ли нам такие большие атомоходы? Нужен ли нам вообще такой флот?» — и т. п. В этих статьях авторы высказывали свои соображения по поводу атомных подводных ко-

¹ Ф. Е. Крючков. Почему погибла лучшая в мире подводная лодка? Интервью с А. С. Николя. Газета «Морская столица», № 2. Сентябрь–октябрь 2000 г.

раблей флота. Они писали: «У России выходы в Тихий, Атлантический и Индийский океаны идут в основном через узкие проливные зоны, которые могут легко блокироваться флотами НАТО. Остается Северный Ледовитый океан, но его воды большую часть года покрыты льдами, что затрудняет мореплавание и делает маршруты кораблей флота ненадежными с любой точки зрения. Содержание океанских атомных подводных лодок приведет к большому расходу денежных средств. Промежуточных баз у нас больше не осталось, паритета с НАТО никогда не было, и никакого смысла в дальних океанских походах тоже нет. Исход глобального конфликта решают баллистические ракеты, а не морские сражения. Мы строим океанские подводные корабли, и теряем их у своих берегов. Исходя из здравого смысла, России требуется небольшой каботажный флот, состоящий из небольших дизельных лодок-убийц и современных противолодочных кораблей. Никаких авианосцев и прочих бесполезных громадин нам не надо. Все подобные корабли и огромные подводные лодки необходимо привести в порты и перестать финансировать дальние походы, то есть необходимо в корне изменить военно-морскую стратегию страны».

Другие авторы выступали против строительства крупных атомных подводных кораблей и высказывали свои мнения о катастрофе «Курска». Они, в частности, заявляли, что «бессмысленно строить подводные лодки огромных размеров. Маловероятно, чтобы подводные ракетные корабли когда-нибудь смогли применить свое оружие (разве что стреляя от причалов своих баз). Дело в том, что для атаки американского авианосного соединения одного желания мало. Нужно, чтобы это соединение как минимум позволило приблизиться к себе на дальность применения

оружия. Это вызывает большое сомнение. Такие атомные подводные лодки очень быстро превращаются из субъекта в объект слежения, т. е. из охотников в дичь». И далее этот автор продолжает: «Ведь даже для таких огромных кораблей у нас нет подходящих пунктов базирования. Сейчас демократы уничтожили большую часть нашего флота, и что получится, если он будет возрожден хотя бы в количественном уровне 1960-х годов? В Севастополе в свое время в скалах были построены специальные шахты для скрытого базирования, судоремонта и выхода в море подводных лодок, а сейчас у нас ничего подобного нет».

Еще в 1996 году вышла статья «Какой флот нужен сегодня России?» Ее автор, бывший командир атомной подводной лодки, доктор наук, профессор, академик, контр-адмирал В. Н. Щербаков писал в ней: «Крайне бедственное состояние российского Военно-морского флота по своей сути, характеру и масштабам подвигает нас к утрате государством реальной морской мощи, утрате Россией статуса морской державы. Не касаясь проблем общеэкономического и политического статуса страны, можно с уверенностью утверждать, что одной из основных причин бедственного положения нашего флота является отсутствие строго выверенной концепции национальной безопасности Российской Федерации и вытекающей из нее научно обоснованной военной доктрины. Не имея этих двух важнейших документов, не представляется возможным определить задачи каждому виду Вооруженных сил, в том числе и Военно-морскому флоту, разработать долговременную государственную программу военного судостроения, перспективу создания и производства вооружения и военной техники. Следует с горечью отметить, что действительного состояния ВМФ не знают даже те высокие руководители, кото-

рым надлежит об этом не только знать, но и отвечать за это перед государством и историей. Уже в течение ближайших двух-трех лет мы полностью лишимся наиболее высокотехнологической части судостроительной промышленности, а через 5–6 лет и самого флота. Очевидно, что в условиях труднейшего экономического положения, в котором находится Россия, многих привлекает идея „сэкономить“ за счет флота. Такой подход нам усиленно навязывают те, кого беспокоит, а откровенно говоря, просто пугает морская мощь России. Они постоянно твердят о гигантских масштабах нашей континентальной территории, стыдливо умалчивая о том, что Россия омывается водами трех океанов, имеет свой берег на тринадцати морях, а протяженность ее морских границ составляет около 40 тысяч километров»¹.

Приведу еще одну цитату:

«Петр I не только вывел Россию на побережье морей, но и закрепил этот выход созданием своего регулярного военного флота, чем и предопределил ей статус морской державы. К сожалению, во время так называемых „перестройки“ и „демреформ“ наши военные руководители не пожелали должным образом разобраться, как Соединенные Штаты Америки защищают свои национальные и иные интересы и какая роль в этом отводится Военно-морским силам.

Мировой океан стал главной ареной, где напрямую столкнулись интересы СССР и США. Военно-морской флот нашей Родины взял в то время на себя невиданную нагрузку обеспечения безопасности страны с морских направлений. Более 20 лет наши подводные лодки и надводные корабли несли боевую службу в районах, удаленных от своих баз обеспечения. Только за

¹ Газета «Новый Петербург», № 16, май 1996 г.

10 лет (1978–1988 гг.) подводные лодки совершили около 1900 боевых походов, а надводные корабли — свыше 300. Кроме этого, корабли флота сделали 1000 деловых заходов во многие страны мира. Силы Военно-морского флота участвовали в двадцати одном послевоенном вооруженном конфликте, где выполняли роль сдерживающего фактора, и даже участвовали непосредственно в боевых действиях. Моряки нашего флота неоднократно защищали торговые и промысловые суда от пиратства и разбоя.

С развалом же Советского Союза и утратой былой морской силы наши гражданские суда, как известно, постоянно подвергаются пиратским акциям, особенно в водах юго-восточной Азии. По мере роста численности населения Земли человечеству, чтобы выжить, необходимо будет обращаться к океану, к его биологическим и минеральным ресурсам. Это может произойти уже в XXI веке, а поэтому в дальнейшем будут усложняться задачи и масштабы деятельности Военно-морского флота по защите интересов и национальной безопасности России. Это надо бы понимать тем, кто так усиленно ратует за континентальную особенность нашей страны и вновь ставит вопрос — а нужен ли нам океанский подводный флот?»¹

Исторический опыт жизни в нашей стране подсказывает нам, что великая держава Россия должна иметь подобающий ей современный флот. Пожалуй, сейчас каждому здравомыслящему человеку понятно, что современный Военно-морской флот не может быть без атомных подводных кораблей. Именно с морских направлений можно ожидать смертельных ударов по нашему Отечеству. Известно, что атомные подводные

¹ Газета «Ветеран-подводник», № 3, июль 1998 г. (статья «Угроза России придет с моря», автор — кандидат военных наук, контр-адмирал В. Г. Лебедько — бывший командир атомной подводной лодки).

лодки иностранных государств, особенно в последние годы, продолжают патрулирование в океанах и морях, прилегающих к нашей территории, а с ними могут вести борьбу в основном только атомные подводные корабли. Поэтому ВМФ России должен быть всегда готовым отразить нападение любого агрессора с любого морского направления.

С приходом в 1985 году к власти М. С. Горбачева началось одностороннее разоружение страны. В условиях нового политического мышления при проведении внешней политики, когда «размывается» образ врага, когда государством принята военная доктрина сугубо оборонительной направленности, у нашего народа может возникнуть вопрос — а нужны ли нам вообще атомные подводные лодки? Абсолютное большинство ученых, военных и многих людей России убеждены, что для нашей Родины эти силы как никогда необходимы.

Нельзя не забывать, что военно-политическая обстановка в мире за последнее время резко изменилась, уменьшилось противостояние, и «холодной войны», по сути, нет. Нет пока и непосредственной угрозы для России. Но все же военная опасность по-прежнему сохраняется. Еще продолжается гонка вооружений на основе новейших технологий, еще сохраняются многочисленные «горячие» районы в мире и еще свежи в памяти события в Персидском заливе. Кроме этого, еще вспыхивают военные конфликты то в бывшей Югославии, то в Таджикистане, то у нас в Чечне. И — удивительное дело — всякий раз России приходится применять военное решение проблемы.

В последние годы идет процесс глубокого «реформирования» военно-морского флота. Меняются его облик, количественные и качественные характеристики,

а также боевые возможности. За это время корабельный состав флота сократился более чем наполовину, значительно уменьшились количество соединений и численность личного состава. Большие изменения (в худшую сторону) претерпела система базирования сил флота. Фактически военно-морской флот в настоящее время находится «на грани выживания». Кроме этого, усиливается недовольство офицеров тяжелым материальным положением и социальной незащищенностью. Сейчас все чаще приходится говорить не об успехах и достижениях, а о проблемах и недостатках. Состояние наших Военно-морских сил и, прежде всего, атомного подводного флота, вызывает большую тревогу. По техническому состоянию более половины кораблей требует капитального заводского ремонта. Следует ожидать дальнейшего сокращения численности корабельного состава. С 1991 года на судовой поверхности страны для флота не было заложено ни одного боевого корабля. Единственным исключением явилась закладка в 1993 году атомной подводной лодки «Северодвинск». Крупной проблемой общегосударственного значения стала утилизация атомных подводных лодок, выведенных из состава флота. В 1995 году в пунктах базирования флота, на заводах их насчитывалось более 130, а еще около сотни лодок содержалось на плаву в неудовлетворительном состоянии, со значительно сокращенными экипажами. Идет дальнейшее сокращение числа выходов кораблей в море практических стрельб, а это ведет к утрате опыта, накопленного за многие годы.

В 1995 году главнокомандующий ВМФ адмирал Ф. Н. Громов выступил с обращением к ученым, военным и общественности, в котором говорилось: «Наличие Военно-морского флота у России — неоднократно подтвержденная историей необходимость, одно из не-

пременных условий ее безопасности, экономического и культурного развития. Три последних столетия отечественной истории дают множество примеров, свидетельствующих об исключительно весомой роли, которую играет ВМФ в защите российских общенациональных интересов, обороне страны, становлении России как великой державы, укреплении ее военной и экономической мощи, а также международного влияния и авторитета. Осознание того, что без сильного военного флота Россия не сможет стать могучей, пришло еще в петровские времена. Именно выход на морские просторы способствовал признанию России в качестве великой мировой державы. На протяжении всей истории флот был мощным и гибким инструментом внешней политики государства. Рост боевых возможностей российского флота всегда беспокоил наших близких и дальних соседей, невольно заставлял их с уважением относиться к позиции России, учитывать ее интересы и требования. В то же время отсутствие или слабость флота незамедлительно использовались недоброжелателями или откровенными врагами России для удовлетворения территориальных, политических или экономических претензий к Российскому государству. После Второй Мировой войны флот приобрел особую силу — стал ядерным, ракетноносным, океанским. Были освоены подводные лодки и надводные корабли, самолеты морской авиации новых поколений. Выросли целые поколения военных моряков. В том, что наша страна почти полвека жила мирной жизнью, безусловно, есть и заслуга Военно-морского флота»¹.

Нашим людям необходимо понять, что в случае войны с любым крупным государством Россия неизбежно

¹ Информационно-аналитический бюллетень. Клуб «Реалисты», № 14. Военно-морской флот России: его настоящее и будущее. Москва, 1995. С. 6–7.

столкнется с необходимостью отражения ударов с морских направлений. В последние годы резко усилилась активность иностранных военно-морских сил в морях, прилегающих к территории нашего государства. Только лишь на основе военно-морской мощи Россия сможет надежно защитить свои морские границы, а также морское судоходство, рыболовство, промыслы, бороться с контрабандой, терроризмом, морским пиратством и решать другие проблемы в Мировом океане.

Известно, что только флот способен осуществлять такую функцию, как демонстрация военно-морского флага. Зачастую это единственный способ легального силового присутствия государства в удаленных от собственной территории регионах для обеспечения политических, экономических, военных интересов, достижения целей государственной политики и проведения миротворческой деятельности.

Адмирал флота И. М. Капитанец в одном из своих выступлений говорил: «В истории Российского государства флот играл важную роль на всех этапах его развития. Флот и судьба России тесно связаны между собой. Поэтому хотелось бы напомнить, что страна, не владеющая морской силой или почему-то утратившая ее, лишается вместе с тем и решающего голоса в мировых делах, а следовательно, и уверенности в своей независимости и безопасности»¹.

¹ Информационно-аналитический бюллетень. Клуб «Реалисты», № 14. Военно-морской флот России: его настоящее и будущее. Москва, 1995. С. 20.

Кругосветные плавания военных кораблей (судов) Российского флота

№ п/п	Название корабля (судна), водоизмещение	Фамилия командира корабля, воинское звание	Дата выхода из Кронштадта	Маршрут перехода кораблей (судна) во время плавания	Дата прибытия в Кронштадт
1	Шлюп «Надежда» 450 т	И. Ф. Крузенштерн (он же начальник экспедиции), капитан-лейтенант.	26.07.1803 г.	В западном направлении (вокруг Южной Америки): Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — обогнув мыс Горн — Тихий океан — Южно-Китайское море — через Зондский пролив — Индийский океан — вокруг Африки (обогнув мыс Доброй Надежды) — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря	7.08.1806 г.
2	Шлюп «Нева» 370 т	Ю. Ф. Лисянский, капитан-лейтенант	26.07.1803 г.	-/-	22.07.1806 г.
3	Судно «Суворов» 335 т	М. П. Лазарев, лейтенант	09.10.1813 г.	В восточном направлении (вокруг Африки): Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — обогнув мыс Доброй Надежды — Индийский океан — вокруг Австралии (обогнув остров Тасмания) — Тихий океан — вокруг Южной Америки (обогнув мыс Горн) — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	15.07.1816 г.

№ п/п	Название корабля (судна), водоизмещение	Фамилия командира корабля, воинское звание	Дата выхода из Кронштадта	Маршрут перехода кораблей (судна) во время плавания	Дата прибытия в Кронштадт
4	Бриг «Рюрик» 180 т	О. Е. Коцебу, лейтенант	18.07.1815 г.	В западном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — обогнув мыс Горн — Тихий океан — Южно-Китайское море — Индийский океан — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	19.07.1818 г.
5	Судно «Кутузов»	Л. А. Гагемейстер, капитан-лейтенант	7.09.1816 г.	-/-	6.09.1819 г.
6	Шлюп «Камчатка» 900 т	В. М. Головин, капитан 2 ранга	25.08.1817 г.	-/-	5.09.1819 г.
7	Шлюп «Восток» 900 т	Ф. Ф. Беллинсгаузен (начальник экспедиции), капитан 2 ранга	4.07.1819 г.	В направлении к острову Тасмания (южнее Австралии): Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — Тихий океан — пролив Дрейка — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	24.07.1821 г.
8	Шлюп «Мирный» 530 т	М. П. Лазарев, лейтенант	-/-	-/-	-/-

9	Шлюп «Открытие» 900 т	М. Н. Васильев, капитан-лейтенант	-/-	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — обогнув остров Тасмания — Тихий океан — обогнув мыс Горн — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	1.08.1822 г.
10	Шлюп «Благонамеренный» 530 т	Г. С. Шишмарев, капитан-лейтенант	4.07.1819 г.	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — обогнув остров Тасмания — Тихий океан — обогнув мыс Горн — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	1.08.1822 г.
11	Судно «Бородино» 600 т	З. И. Панафидин, лейтенант	29.09.1819 г.	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — Зондский пролив — Южно-Китайское море — Тихий океан — обогнув мыс Горн — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	16.09.1821 г.
12	Шлюп «Аполлон» 900 т	Вначале И. С. Толубеев, капитан 1 ранга, а затем С. П. Хрущев, лейтенант	28.09.1821 г.	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — обогнув остров Тасмания — Тихий океан — обогнув мыс Горн — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	15.10.1824 г.

№ п/п	Название корабля (судна), водонизмещение	Фамилия командира корабля, воинское звание	Дата выхода из Кронштадта	Маршрут перехода кораблей (судна) во время плавания	Дата прибытия в Кронштадт
13	Шлюп «Ладога»	А. П. Лазарев, капитан-лейтенант	16.08.1822 г.	-/-	13.10.1824 г.
14	Фрегат «Крейсер»	М. П. Лазарев, капитан 2 ранга	-/-	-/-	5.08.1825 г.
15	Шлюп «Предприятие» 750 т	О. Е. Коцебу, капитан-лейтенант	28.07.1823 г.	-/-	10.07.1826 г.
16	Судно «Елена» 400 т	П. Е. Чистяков, лейтенант. При возвращении командовал М. И. Муравьев, капитан 2 ранга	31.07.1824 г.	-/-	1.09.1826 г.
17	Военный транспорт «Кроткий»	Ф. П. Врангель, капитан-лейтенант	23.08.1825 г.	В западном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — обогнув мыс Горн — Тихий океан — Южно-Китайское море — Индийский океан — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	14.09.1827 г.
18	Шлюп «Моллер»	М. Н. Станюкович, капитан-лейтенант (начальник экспедиции)	20.08.1826 г.	-/-	23.08.1829 г.

19	Шлюп «Сенявин»	Ф. П. Литке, капитан-лейтенант	-/-	-/-	25.08.1829 г.
20	Судно «Елена» 400 т	В. С. Хромченко, лейтенант	4.08.1828 г.	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — обогнув остров Тасмания — Тихий океан — обогнув мыс Горн — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря	10.07.1830 г.
21	Военный транспорт «Кроткий»	Л. А. Гегемейстер, капитан-лейтенант	11.09.1828 г.	-/-	10.07.1830 г.
22	Военный транспорт «Америка» 655 т	В. С. Хромченко, капитан-лейтенант	27.08.1831 г.	-/-	13.09.1833 г.
23	Военный транспорт «Америка» 655 т	И. Л. Шанц, капитан-лейтенант	5.08.1834 г.	-/-	15.07.1836 г.
24	Военный транспорт «Або»	А. Л. Юнкер, капитан-лейтенант	5.09.1840 г.	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — Малакский пролив — Южно-Китайское море — Тихий океан — обогнув мыс Горн — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	13.10.1842 г.

№ п/п	Название корабля (судна), водонизмещение	Фамилия командира корабля, воинское звание	Дата выхода из Кронштадта	Маршрут перехода кораблей (судна) во время плавания	Дата прибытия в Кронштадт
25	Корвет «Оливуца»	И. Н. Суцов, капитан-лейтенант. В 1856 году в командование вступил В. А. Римский-Корсаков, капитан 2 ранга	23.09.1859 г.	В западном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический Океан — обогнув мыс Горн — Тихий океан — Южно-Китайское море — Зондский пролив — Индийский океан — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	16.09.1857 г.
26	Фрегат «Аврора» 1947 т	И. Н. Изъльментьев, капитан-лейтенант. В 1853 г. в командование вступил М. П. Тироль, капитан-лейтенант	21.08.1852 г.	-/-	11.06.1857 г.
27	Военный транспорт «Двина» 640 т	П. Н. Бессарабский, капитан-лейтенант. В 1856 г. в командование вступил И. И. Бугаков, капитан-лейтенант	20.09.1852 г.	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Индийский океан — обогнув остров Тасмания — Тихий океан — обогнув мыс Горн — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря	15.09.1857 г.

28	Военный транспорт «Гилк» 897 т	А. И. Энkvист, капитан-лейтенант	26.07.1864 г.	В западном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — обогнув мыс Горн — Тихий океан — Южно-Китайское море — Малаккский пролив — Индийский океан — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	7.08.1866 г.
29	Корвет «Витязь»	С. О. Макаров, контр-адмирал	25.09.1886 г.	В западном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — Магелланов пролив — Патагонские шхеры (канал) — Тихий и Индийский океаны — Суэцкий канал — Средиземное море — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря.	14.06.1889 г.

Примечание: Даты в таблице даны по старому стилю.

Кругосветные плавания кораблей Военно-Морского Флота СССР

№ п/п	Название корабля (судна). Водоизмещение	Фамилия командира и начальника экспедиции. Военское звание	Дата. Пункт выхода	Маршрут перехода корабля (судна) во время плавания	Дата возвращения в базу
1	Экспедиционное океанографическое судно «Полюс» около 6000 т	Г. А. Образцов, капитан 2 ранга. Л. А. Владимирский, адмирал — начальник экспедиции	15.10.1968 г. г. Кронштадт	В восточном направлении: Балтийское и Северное моря — Атлантический океан — обогнув мыс Доброй Надежды — Индийский океан — Тиморское и Арафурское моря — Торресов пролив (севернее Австралии) — Тихий океан — Пагагонские каналы (внутренние воды Чили) — Магелланов пролив — Атлантический океан — Северное и Балтийское моря	18.07.1969 г. Ленинград
2	Океанографические исследовательские суда «Адмирал Владимирский» 9100 т, «Фаддей Беллинсгаузен» около 3000 т	Р. П. Панченко, капитан 2 ранга. Н. И. Ерин, капитан 3 ранга. В. И. Акимов, вице-адмирал — начальник экспедиции	2.12.1982 г. Севастополь	В направлении к острову Тасмания: Черное и Средиземное моря — Атлантический океан — Индийский океан — Тихий океан — пролив Дрейка — Атлантический океан — Средиземное и Черное моря	27.04.1983 г. Севастополь

В. Г. Лебедько

**НА ВСЕХ ОКЕАНАХ
ПЛАНЕТЫ
1945-1995 гг.**

*Посвящаю сыну своему, капитану 2 ранга
Александру Лебедько, безмерно любившему
флот и своих товарищей-подводников.*

Героизм и мужество советских подводников в послевоенное время нельзя оценивать только общепринятыми критериями, характерными для военного времени. Подвиги их совершались в мирное время, во имя мира, во имя сдерживания войны, и потому имели выдающееся общественное и общенародное значение. Это было массовое патриотическое проявление народного характера, вобравшее в себя лучшие боевые традиции флота и берущее пример в выполнении воинского долга подводниками Великой Отечественной войны.

Еще не успели просохнуть чернила на заключительных актах Второй Мировой войны, как Советскому Союзу была навязана «холодная война». Политической основой «холодной войны» являлась американская идея уничтожения Советского Союза как влиятельной мировой державы, завоевания лидирующего положения в мире и, в

конечном счете, обретения возможности обеспечивать развитие своей страны за счет других государств мира. Эта политика воплощалась в агрессивные военно-стратегические концепции — от концепции «массированного возмездия» (существовавшей во времена монопольного владения США ядерным оружием), до современной НАТОвской стратегии «гибкого реагирования» и американской стратегии «прямого противоборства». Подобные стратегические установки постоянно поддерживались гонкой вооружений, атомным шантажом, угрозами применения силы, повсеместным усилением политического и экономического давления. При этом основной расчет делался на абсолютную безопасность самих Соединенных Штатов, укрытых за океанским барьером.

Историческая роль нашего Военно-морского флота заключалась в том, чтобы преодолеть этот барьер. И первыми, кто это сделал, были советские подводники.

Но прежде, чем это случилось, советским подводникам пришлось овладеть новым по качеству оружием, выйти на океанские позиции «холодной войны», освоить Арктику и экваториальные зоны, проникнуть в неизведанные глубины океана, научиться защищать интересы Советского государства и всех миролюбивых народов не только у своего побережья, но и на просторах Мирового океана.

После окончания Второй Мировой войны соотношение сил на море было явно не в нашу пользу. Союзники по антигитлеровской коалиции, ныне превратившиеся в вероятного противника, превосходили советские военно-морские силы в основных классах надводных кораблей в 22 раза, а по подводные лодкам — в 2,5 раза. К тому же США монопольно обладали атомным оружием.

Попытки состязаться с вероятным противником в строительстве надводного флота показали свою бесперспективность. Далеко не сразу, но приоритет в строительстве флота все же был отдан подводным лодкам. Это позволило в кратчайшее время значительно увеличить ударные возможности флота при гораздо меньших экономических затратах.

I. ОСВОЕНИЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ И ОРУЖИЯ

Освоение новых подводных лодок проходило на протяжении всего послевоенного времени. Процесс освоения новой техники всегда сопряжен с определенным риском, а в силу специфики подводной лодки здесь это был двойной риск.

Первые подводные лодки послевоенных проектов и постройки начали поступать на флот с 1952 года. В сериях строились субмарины проектов 613, 611, А615. По сравнению со своими предшественниками они обладали рядом технических усовершенствований и более современными тактическими свойствами. Так, например, подводная скорость новых лодок возросла в 1,5–2 раза, глубина погружения — в 2 раза, время непрерывного пребывания под водой в 2–3 раза, а дальность плавания под водой — от 2,5 до 7 раз. По дальности плавания под водой малая подводная лодка проекта А615 превосходила «Малютку» XV серии в 46 раз, средняя подводная лодка проекта 617 могла идти двадцатиузловой подводной скоростью в течение 6 часов.

Командирами головных подводных лодок были В. Н. Богуш (С-80), А. Ф. Надеждин (С-61), Н. И. Дзиковский (Б-61), Герой Советского Союза М. И. Хомяков (М-254 проекта А615), С. Ф. Савкин

(М-255 проекта А615), Н. Г. Жомов (С-99 проекта 617). Это на их долю и на долю их товарищей выпала нелегкая задача испытания новой техники, ввод новых подводных лодок в состав флота, отработка более сложных тактических задач, что требовало от подводников значительной психологической и физиологической перестройки, больших физических и нервных нагрузок, формирования нового подводного мышления.

Много подводников прошли через службу на подводных лодках проектов 613, 611 и А615. Эти подводные лодки первыми испытывали баллистические и крылатые ракеты, ракето-торпеды, новые торпеды и энергетически установки, гидроакустические станции, спасательные устройства, буровые установки для проходки льда, воздействие на себе подводных взрывов. Они первые вышли в океаны. На них воспитывалось будущее поколение атомщиков.

Крупнейшим этапом в строительстве подводного флота явилось испытание и освоение нового ракетного оружия. Первые образцы ракет таили в себе много неизвестного и непредсказуемого. От командиров, которые стали первопроходцами в этом новом деле, требовалось немалое мужество и огромная ответственность. К ним по праву можно отнести Ф. И. Козлова, осуществившего на своей лодке Б-67 16 сентября 1955 года первый в мире запуск баллистической ракеты с подводной лодки, В. А. Евдокимова, произведшего в сентябре-октябре 1957 года первые пуски крылатых ракет П-10 с подводной лодки Б-64 (проекта 611-П). Спустя 22 дня подводная лодка С-146 капитана 3 ранга В. К. Коробова провела первые успешные пуски крылатой ракеты П-5, поставленной затем в серийное производство. В августе-сентябре 1953 года Д. Д. Янкин и вновь В. К. Коробов обеспечивали

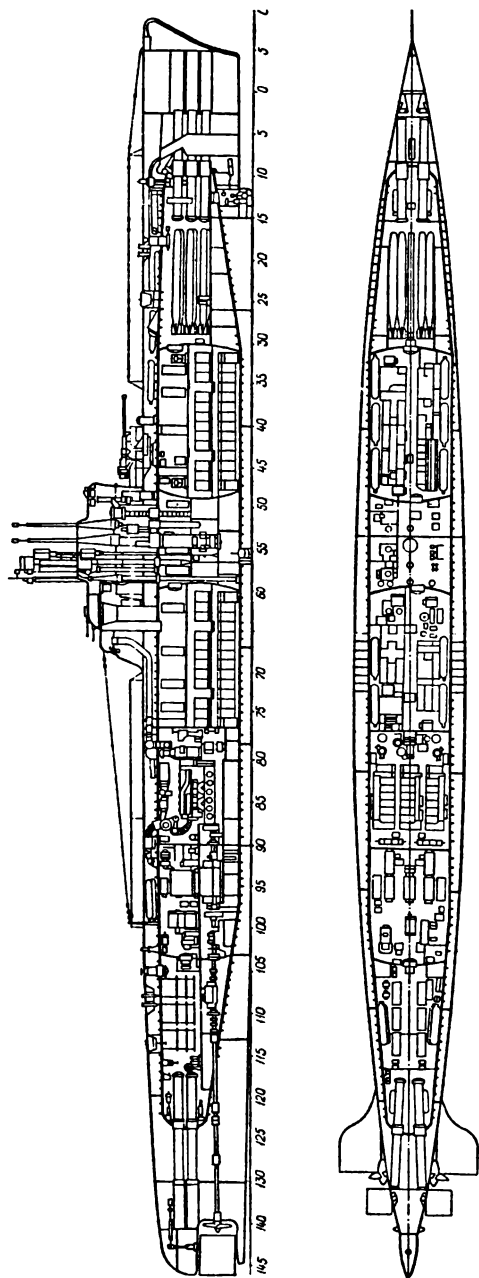


Рис. 1. Большая дизель-электрическая подводная лодка проекта 611.
 Нормальное водоизмещение 1830 тонн, скорость 17/15 узлов,
 дальность плавания надводная 22 000 миль (на 9 узлах),
 подводная 440 миль (на 2 узлах).
 Вооружение — десять 533-мм торпедных аппаратов (22 торпеды),
 по одной старшей 57-мм и 25-мм зенитной установке (позднее сняты).

первые испытательные подводные пуски баллистических ракет в Белом море. Среди этих мужественных подводников нельзя не назвать и командира подводной лодки К-142 С. И. Боткина, в феврале 1962 года произведшего первые пуски из-под воды качественно новой баллистической ракеты Р-21.

Через год и 10 месяцев была проведена стрельба ракетой Р-21 с атомной подводной лодки К-19 под командованием капитана 2 ранга В. А. Ваганова.

Настоящими пионерами в деле освоения баллистического ракетного оружия были командиры подводных лодок проектов АВ 611 и 629 — И. С. Лихарев, В. А. Дыгало, К. Д. Подольский, Р. Б. Радужкевич, Б. А. Караваев, Н. С. Волгин, Н. С. Борисев, Г. И. Каймак, Г. И. Елсуков и многие другие, проводившие опытные отстрелы партий новых ракет. Не всегда стрельбы были удачны. Случалось, что за это наказывали и командиров лодок, но такова была система — порой выгоднее было защитить технику, чем человека.

Успешные испытания крылатых ракет позволили приступить к созданию подводных лодок, оснащенных этим типом оружия — субмарин проектов 644 и 665. Применение крылатых ракет требовало особого искусства в управлении этими лодками, которые к тому же обладали низкими техническими и мореходными качествами. Каждый выход их в море фактически был подвигом, сопряженным с риском для жизни.

На смену этим субмаринам в 1963 году пришли подводные лодки проекта 651. Головной лодкой серии, К-156, командовал В. Н. Берковченко. Ему принадлежит честь стать родоначальником океанской плеяды подводников, по сей день несущих боевую вахту со своим крылатым оружием.

Настоящий подвиг совершил и командир подводной лодки С-144 Г. В. Лазарев, в 1957 году на морском

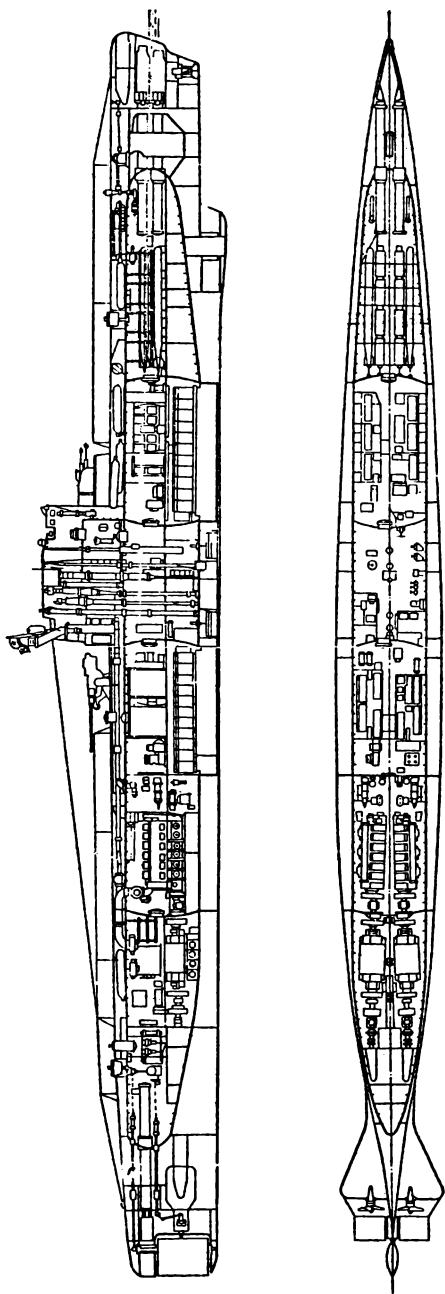


Рис. 2. Средняя дизель-электрическая подводная лодка проекта 613.

Нормальное водоизмещение 1050 тонн, скорость 18/13 узлов, дальность плавания надводная 8600 миль (на 10 узлах), подводная 350 миль (на 2 узлах).

Вооружение — шесть 533-мм торпедных аппаратов (12 торпед), по одной спаренной 57-мм и 25-мм зенитной установке (позднее сняты).

полигоне в районе Новой Земли впервые произведший стрельбу двумя торпедами с ядерной боевой частью. Командиром минно-торпедной боевой части этой лодки был В. Б. Бессонов, впоследствии ставший Героем Советского Союза. Испытание ядерной торпеды дало ценнейшие результаты для тактики применения этого орудия. Через 5 лет торпеды с ядерной боеголовкой были включены в штатный боекомплект подводных лодок советского ВМФ.

Эстафету новых дизельных подводных лодок приняли в 60-х годах проекты 641 и 633. Головными лодками командовали А. И. Чумаков (Б-94) и О. К. Абрамов (С-350). Это были качественно новые подводные лодки, хорошо вооруженные и значительно более малозумные. Именно они заставили американцев в значительной степени пересмотреть тактику действий своих сил, быть более осмотрительными и осторожными.

4 июля 1958 года первенец нашего атомного флота, подводная лодка К-3 впервые дала ход под атомной энергетической установкой. Создание атомной подводной лодки явилось не только крупнейшим научно-инженерным достижением, но и выдающимся коллективным подвигом всех ученых, кораблестроителей, военных моряков, инженерно-технических работников и рабочих, принявших участие в ее создании и положивших начало новой эпохе в развитии военно-морского флота страны.

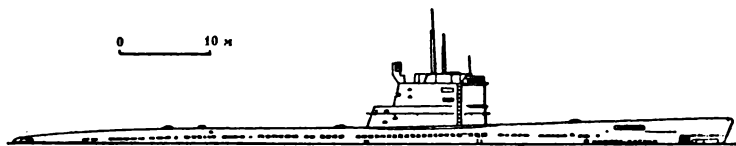


Рис. 3. Верхний вид подводной лодки проекта 613.

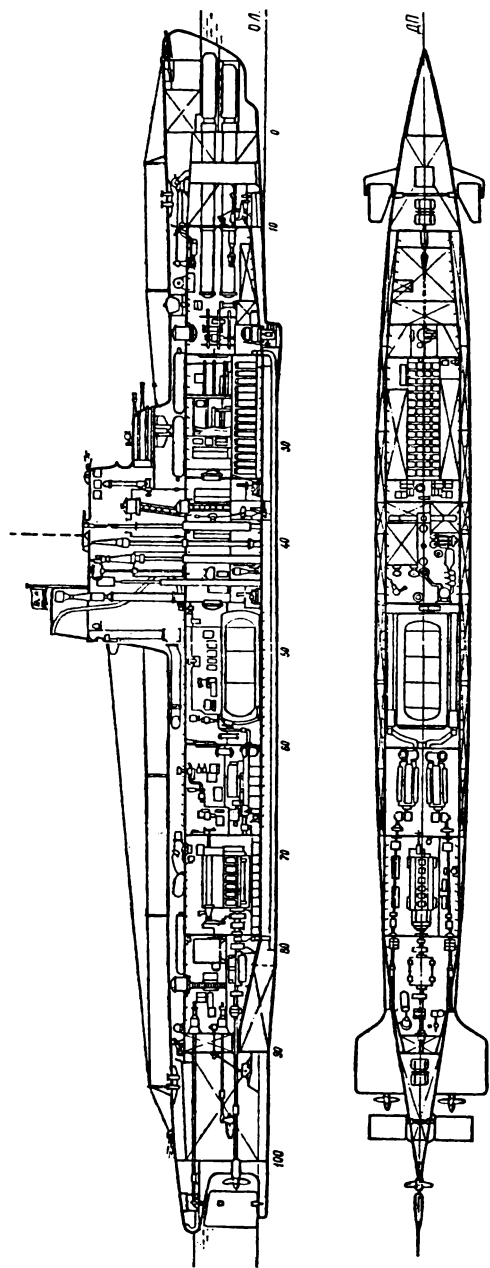


Рис. 4. Малая дизель-электрическая подводная лодка проекта 615А.
Нормальное водоизмещение 406 тонн, скорость 16/15 узлов,
дальность плавания надводная 3150 миль (на 8 узлов), подводная 410 миль (на 3,5 узлах).
Вооружение — четыре 533-мм торпедных аппарата (4 торпеды),
два старших 45-мм зенитных автомата (позднее сняты).

А. Н. Александров, В. П. Перегудов, И. А. Доллежалъ, Б. Е. Бутома, Е. А. Егоров, А. А. Овчинников, С. Г. Горшков, Л. Г. Осипенко, Б. И. Акулов, Л. М. Жильцов — вот люди, которые дали жизнь первому советскому подводному атомоходу.

Не меньший героизм и мужество проявили их последователи в освоении первого поколения атомных подводных лодок: В. С. Салов, Б. П. Шумаков, Б. К. Марин, В. П. Рыков, Н. В. Затеев, В. В. Юшков, В. И. Зверев (проекты 627 и 656), В. Сивков, А. Н. Кравченко, В. А. Панов (проект 675), И. И. Гуляев (проект 645) В. Г. Белышев (проект 655).

Строительство большого подводного флота требовало формирования новых соединений и создания дополнительных мест базирования. Порой новые места базирования встречали подводников одинокой плавбазой возле абсолютно пустынного берега. Часто такие плавбазы служили не только местом размещения штабов и экипажей лодок, но и домом для семей подводников. В тяжелых, порой просто невыносимых условиях жили тогда подводники и их семьи. Великое терпение и самоотверженность требовались от них.

Немалая заслуга в освоении первенцев подводного флота принадлежала командованию подводными силами флотов и соединений: А. Е. Орлу, И. Ф. Кучеренко, Н. И. Смирнову, Л. П. Хияйнену, а также А. М. Гонтаеву, Л. А. Емельянову, А. Н. Киртоку, Н. А. Лунину, В. И. Матвееву, П. И. Парамошкину, А. И. Петелину, И. А. Поликарпову, Ф. Ф. Речному, А. А. Рулюку, Ю. С. Руссину, А. И. Сорокину, Н. О. Ханину, В. П. Цветко, В. С. Шаповалову, Е. Г. Шулакову, Г. И. Щедрину и др.

Это на их плечи легло руководство испытаниями новых подводных лодок, обустройство мест базирования и создание новых боеспособных соединений.

С создания в середине 1960-х годов качественно новых атомных подводных лодок второго поколения началось строительство советского океанского флота. После появления субмарин проектов 667А, 670, 671, 661, 705 и их модификаций, а также дизельных подводных лодок проектов 641Б и 877 военно-морской флот обрел способность решать многоплановые задачи на океанских направлениях. Пионерами в этой области стали командиры головных подводных лодок В. Л. Березовский (проект 667А), В. И. Фролов (проект 667Б), В. В. Наумов (проект 667 БД), Б. П. Жуков (проект 667 БДР), Е. Н. Золотарев (проект 670), Е. Д. Чернов (проект 671), Ю. Ф. Голубков (проект 661), А. У. Аббасов и А. С. Пушкин (проект 705), В. Чуканцев (проект 641Б) и В. Н. Соловицкий (проект 877). Освоение этого поколения подводных лодок требовало ничуть не меньшей смелости, мужества и ответственности.

Ввод в состав флота первого в мире ракетноносца проекта 667Б с межконтинентальным ракетным комплексом, обладавшим мощностью залпа в 120 раз превышавшим атомную бомбу, сброшенную на Хиросиму и способного использовать свое оружие не только в море, но и непосредственно от пирсов базы; реализация проектов крылатых противокорабельных и противолодочных ракет подводного старта; достижение подводной лодкой К-162 проекта 661 небывалой подводной скорости в 44,7 узла; вывод в море первых в мире подводных автоматизированных комплексов проекта 705, значительное повышение всех тактических качеств, как атомных, так и новых дизельных подводных лодок — таковы были основные вехи создания нового поколения подводного флота.

В 1980-х годах Советский Союз обогнал США по количеству атомных субмарин лодок и их соотношению 1:1,35 в пользу СССР удерживалось вплоть до

начала 1990-х годов. Но еще более значительным было создание третьего поколения атомных подводных лодок, поскольку оно символизировало превосходство качества над количеством. Это был настоящий триумф отечественного подводного судостроения. Огромная честь выпала на долю тех командиров, которые испытывали и осваивали новые подводные лодки в те годы: А. В. Ольховикова (проект 941), Г. Русакова (проект 667 БДРМ), А. И. Илюшкина (проект 949), М. Ю. Кузнецова (проект 945 «Барракуда»), Ю. А. Зеленского (проект 685), Алексеева и В. С. Ефременко (проект 971).

Подлинными образцами мужества и героизма проявили при испытании новой техники Н. С. Бориссеев и С. И. Русаков (испытание навигационного комплекса «Медведица» на подводной лодке К-524 в районе Северного полюса в 1980 году) Э. Д. Балтин, Л. Р. Куверский, П. О. Омельченко, В. В. Патрушев, А. П. Еременко и В. А. Бедеринов (ракетные стрельбы из-под льда в 1981–1982 гг.) В. А. Сметанин (первые стрельбы стратегическими крылатыми ракетами с подводной лодки К-254 проекта 671РТМ в 1981–1983 гг.), Е. Д. Чернов и Ю. А. Зеленский (первое в мире погружение боевой подводной лодки на глубину 1027 метров 5 августа 1984 г.), А. А. Берзин и А. И. Сугаков (первые ракетные стрельбы с Северного полюса в 1987 г.), А. Бакуменко (ракетная стрельба из 16 шахт 5 декабря 1989 г.), С. А. Егоров (первый удачный пуск в июле 1993 г. всех 16 ракет с подводной лодки проекта 667 БДРМ по боевому полю на Камчатке и другие).

Настоящим рекордсменом в освоении ракетного оружия был командир подводной лодки К-201 капитан 1 ранга Бледнов, который за 17 лет командования лодкой с 1978 г. произвел 49 пусков ракет «Аметист».

В эти годы шло освоение тяжелых подводных крейсеров стратегического назначения проекта 941. Это были уникальные подводные лодки — как в отношении оружия, так и по архитектуре корпуса и своим размерам. Подводное водоизмещение этих суперлодок составляло почти 50 000 тонн. Первыми командирами этих подводных лодок и командирами вторых экипажей были А. Ольховиков и Н. Бабин, В. Григорьев и Г. Швечков, А. Близнюк и М. Леонтьев, Н. Бибик и Ю. Колотюк, В. Корбут и Н. Лобастов, А. Тесецкий и А. Жиделев. Они совершили настоящий подвиг в освоении новой подводной ракетно-ядерной системы Военно-морского флота.

За героизм и мужество, проявленные при испытании новой техники, семь подводников были удостоены звания Героев Советского Союза:

Л. Г. Осипенко — 1959 г.;

И. И. Гуляев — 1960 г.;

В. Л. Березовский — 1970 г.;

Э. Д. Балтин, Л. Р. Куверский, А. У. Аббасов — 1981 г.;

А. В. Ольховиков — 1984 г.

В. П. Рыкову было присвоено звание Героя Социалистического труда, а еще свыше десяти подводников стали лауреатами Государственных премий СССР и Российской Федерации. Среди этих людей достойное место по праву могли бы занять и наши мировые рекордсмены — Ю. Ф. Голубков и Ю. А. Зеленский.

Но редкий год освоения подводных лодок проходил без аварий и жертв. Как говорил еще знаменитый английский писатель-маринист Джозеф Конрад: «Корабли все хороши, но они не совсем таковы, какими их хотят видеть люди... их достоинства требуют от нас большого искусства, а их пороки — выносливости и

отваги». К этому можно добавить — а порой и самопожертвования.

Одной из причин трудностей в освоении новых кораблей была система сдачи их флоту под расчетный финансовый год. Военно-промышленный комплекс сам издавал нормативные акты, сам их исполнял и контролировал. Заказчику, т. е. ВМФ, отводилась вторая роль, и в случае его несогласия при приеме заведомо неисправной техники командиров подводных лодок принуждали это делать методом совместных решений и различных гарантийных писем. Большинство актов подписывалось 31 декабря, а гарантии затем сокращались, упрощались, или переносились на неопределенный срок. Мы все время торопились, так как обстановка повелевала нами.

Положение усугублялось наличием множеством различных разработчиков у одних и тех же систем, плохим качеством металла, низкой технологией и культурой производства, несовершенством средств берегового базирования, неудовлетворительным обеспечением современным оборудованием — в первую очередь электронно-вычислительным, а также встречавшимися недостатками в подготовке личного состава. Этому также во многом способствовало многочисленность типов подводных лодок и их модификаций. Если в США было всего 3–4 основных типа лодок, то у нас даже без модификаций — 20 типов, вместе же с различными модификациями и модернизациями — свыше 97 различных проектов подводных лодок, воплощенных в металл, с оружием и экипажами на борту.

Особое влияние на состояние материальной части и людей оказывали условия базирования самых крупных наших флотов: Северного и Тихоокеанского. Жесткие морозы, когда руки примерзали к металлу, полярные ночи, льды, ледяные и снежные ураганы,

беспросветные туманы и тяжелые условия жизни в гарнизонных городках. И при всем этом необходимость решать задачи боевой подготовки, грузить оружие, выполнять различные ремонты и докования — таковы были условия базирования. Был случай, когда в суровую зиму 1978–1979 годов Баренцево море стало замерзать, а площадь и без того дефицитных полигонов сократилась до площади озера Байкал! И в этом «Байкале» постоянно находилось на боевой подготовке в плавании до 25 атомных подводных лодок. Такое было просто непостижимо. Ни один флот мира не базировался в таких условиях, а если бы попытался это сделать, то скоростижно развалился бы от аварийности и просто перестал бы существовать как боевое объединение. С нами этого не произошло, но в итоге мы платили за это авариями и жизнями.

Испытания дизельных подводных лодок зачастую сопровождалось поступлениями воды в прочный корпус из-за несовершенства системы РДП¹, взрывами систем ВВД² и дизелей, прорывами гидравлики, пожарами и взрывами на подводных лодках проекта А615 и многочисленными неисправностями электрооборудования и других технических средств.

Для атомных подводных лодок, как правило, 80% всех аварий также связано было с электрооборудованием. Иногда это приводило к неконтролируемым пускам реакторов, к крупным объемным пожарам с затоплением стояков. Трещины, образовывавшиеся в некачественных вварышах для прокладки коммуникаций, вели к распространению воды внутри прочного корпуса с последующей потерей плавучести и остойчивости.

¹ Работы дизелей под водой.

² Воздуха высокого давления.

Типичными неисправностями являлись: негерметичность главных конденсаторов и, как следствие этого, засоление питательной воды, течи парогенераторов, крышек реакторов и даже взрывы реакторов. Только с 1970 по 1990 г. на атомных лодках было зафиксировано 338 различных протечек и выбросов с повышением радиационной активности. Крупнейшие протечки и аварии давали уровни радиации от 6000 до 90 000 рентген в час (К-19, К-27, К-429).

Если на пяти первых атомных лодках было отмечено 286 различных неисправностей, то с 1964 по 1994 год, то есть за 30 лет, только на Северном флоте произошло 144 технических аварии и катастрофы.

Авария — это когда часы превращаются в секунды, когда от человека, несмотря на стрессовую ситуацию, требуется исключительно быстрая реакция. Не всякий способен на это, но любой подводник психологически должен быть готов к борьбе с аварией.

В пламени пожаров, в угарном дыму, затопленные водой, с загерметизированными выходами, теряя плавучесть и остойчивость, сжигаемые радиацией, вели мужественную борьбу тысячи наших моряков за жизнь своих подводных лодок и своих товарищей. Абсолютное большинство из них не покинуло свои боевые посты и до конца выполнили свой долг перед экипажами подводных лодок, проявив при этом мужество и героизм. Среди них:

Ю. Вавакин, Е. Федотов, В. Кочетков (М-256 — 1956 г.);

Р. Белозеров (М-351 — 1957 г.);

Н. Затеев, А. Козырев, В. Енин, Б. Корчилов, И. Кулаков, Ю. Орdochкин С. Пеньков (К-19 — 1961 г.);

А. Бессонов, В. Пашин, О. Фалсеев, В. Хаславский, А. Соловей (К-8 — 1970 г.);

В. Кулибаба, В. Нечаев, Б. Поляков, Р. Меняев, Л. Цыганков, А. Васильев, В. Николаенко (К-19 — 1972 г.);

Пшеничный (К-56 — 1973 г.);

С. Кубынин (С-178 — 1981 г.);

А. И. Иванов (РПК СН РФ — 1981 г.);

С. Перминин (К-219 — 1986 г.);

Е. Ванин, Б. Коляда, В. Бабенко, О. Аванесов (К-278 — 1989 г.), и многие другие.

Здесь перечислены погибшие и живые, и в чем бы ни была причина аварии, мы воздаем должное их высоким человеческим качествам и верности подводному братству. Правда, сейчас находятся люди, которые никогда не горели и не тонули — Бог их миловал, но они пытаются поучать тех, кто прошел через огонь и воду, как следовало бы действовать им в подобных критических ситуациях. Оставим это на их совести.

Среди всех причин, приводившим к авариям, особенно тревожным являлась сдача промышленностью подводных лодок с повышенным уровнем шумности. Существовавшая практика контроля шумности, когда отключались наиболее виброактивные механизмы, не позволяла в нужный момент реально оценивать подводную обстановку. Достаточно сказать, что наши первенцы К-3, К-5, К-8, К-14, К-19 имели шумность, в 100 раз превышающую шумность американских атомных лодок.

В результате большая половина из 20 подводных столкновений в послевоенное время произошла именно по этой причине, а также из-за неграмотных действий — прежде всего американских подводников. Наиболее тяжелым по своим последствиям столкновением явился таран подводной лодкой К-19 15 ноября 1969 г. американской подводной лодки «Гэтоу» (типа «Трешер») в районе полигона боевой

подготовки у берегов Кольского полуострова на глубине 60 метров. Тогда только чудо спасло американцев от гибели.

Нельзя не сказать, что всякое новое, а тем более развитие применения атомной энергии, осваивалось порой ощупью, шло путями неведомыми. Кроме аварий имелись и другие последствия. В частности, это касается вопроса захоронение радиоактивных отходов. Их складирование на севере и востоке страны в специальных резервуарах с течением времени приводило к созданию критических масс. На борьбу с этой опасностью тоже были призваны подводники. При ликвидации уже возникших проблем они проявили свое настоящее бесстрашие к самоотверженностью — ведь уровень радиации на рабочих местах в ряде случаев достигал 300–500 рентген в час.

За проявленный героизм в выполнении этого задания правительства старшему преподавателю учебного центра ВМФ капитану 1 ранга В. К. Булыгину в 1990 г. было присвоено звание Героя Советского Союза, многие участники работ также были отмечены государственными наградами. Это они, подводники, спасли страну тогда от новых «чернобылей».

Таким образом, становление нашего океанского подводного флота проходило в непростых условиях. За 50 лет его строительства и освоения погибло свыше 750 моряков-подводников — офицеров, старшин и матросов, из них 60% с дизельных подводных лодок. По различные причинам погибло одиннадцать «с половиной» подводных лодок: С-17, М-200, М-256, С-80, Б-37, К-129, К-8, С-178, К-219, К-278, Б-33. Упомянутая выше «половинка» — это пострадавшая от взрыва в Полярном 11 января 1962 г. подводная лодка С-350, длительное время так и продолжавшая

числиться в боевом составе Северного флота, хотя как таковой у нас этой лодки уже не было, и восстановить её было невозможно.

2. ВЫХОД НА ПОЗИЦИИ «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»

Основной целью первых автономных походов было вскрытие оперативной обстановки в океанах, уточнение характера и способов действий противолодочных сил НАТО и ВМС США.

Первые длительные походы сначала имели испытательный характер. Так, например, в 1955 г. героический поход в течение 30 суток под РДП совершила в Баренцевом море подводная лодка проекта 613 под командованием капитана 3 ранга Т. Н. Лозовского.

В 1956 г. впервые с боевыми задачами ведения разведки вышли в автономные походы подводные лодки Тихоокеанского флота. 16 июля 1956 г. первой в такой поход была направлена подводная лодка С-87 капитана 3 ранга В. Н. Поникаровского. Она прошла до 175° западной долготы, обогнув почти всю северную часть Тихого океана.

Вслед за ней последовательно совершили дальние автономные плавания с теми же задачами подводные лодки С-173 капитана 2 ранга В. И. Смертина в Чукотское море и С-91 капитана 3 ранга В. П. Милованова в район атолла Мидуэй (см. приложение ниже). Несколько позже в такие же походы вышли подводные лодки Северного флота: С-195 капитана 3 ранга Д. Д. Янкина и С-197 капитана 3 ранга В. И. Сухомлинова. На Черном море на полную автономность выходила подводная лодка С-98 капитана 3 ранга Н. В. Затева. В 1956 г. впервые в ВМФ совершила 75-суточное плавание подводная лодка Тихоокеанского флота

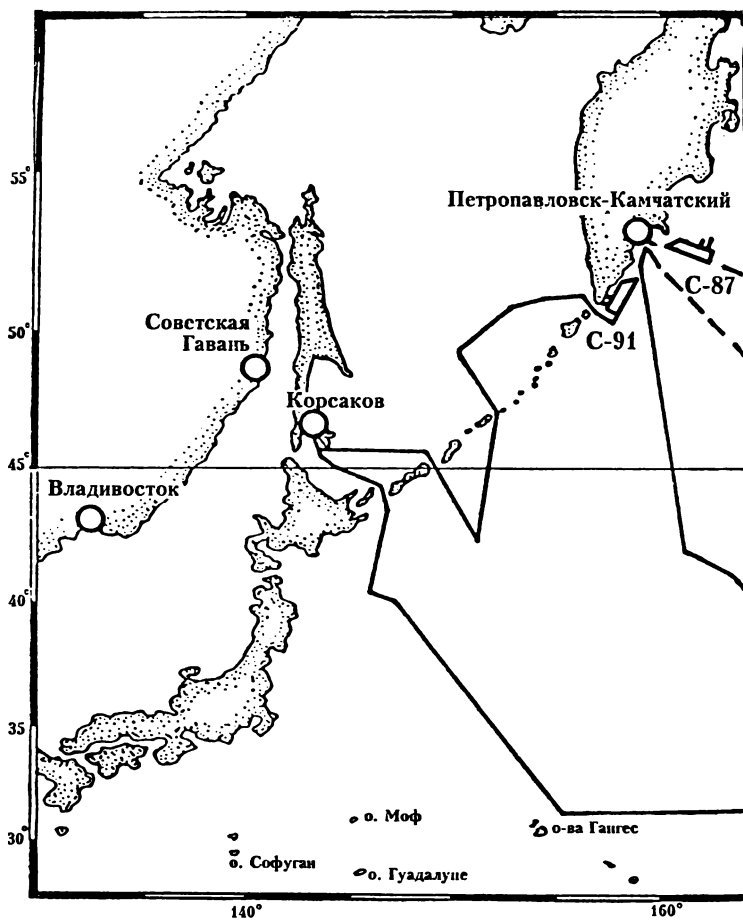
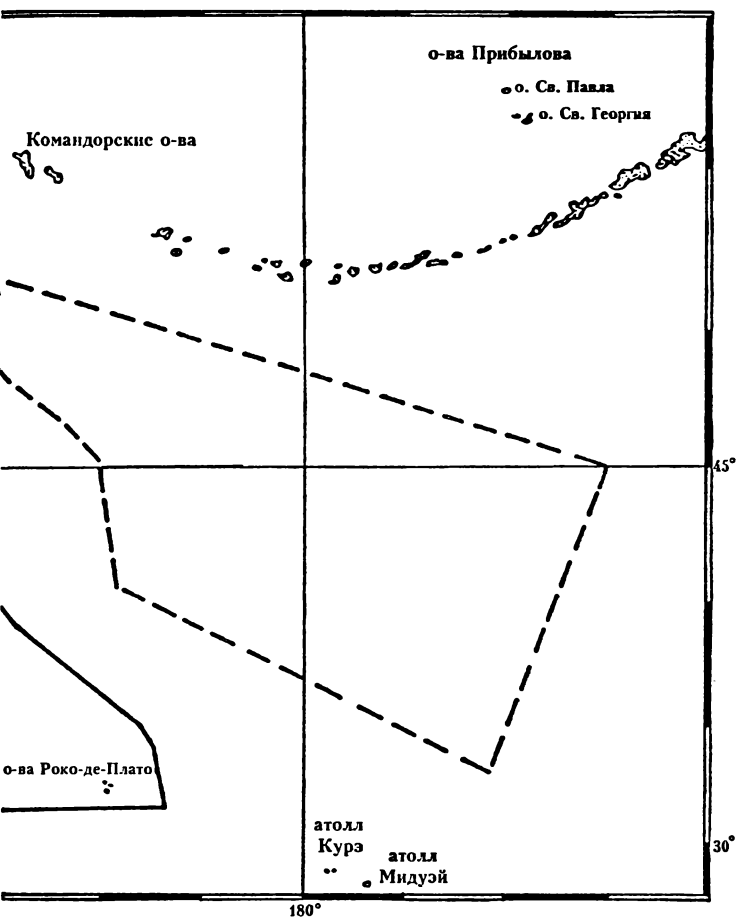


Рис. 5. Первый выход на позиции «холодной войны» подводных и С-91 (с 22 августа



лодок Тихоокеанского флота: С-87 (с 16 июля по 7 августа 1956 г.)
по 20 сентября 1956 г.).

Б-63 капитана 2 ранга В. Попова. Оценивая эти первые походы, командование ВМФ отмечало, что «личный состав всех подводных лодок проявил самоотверженность, высокую боевую выучку и... обеспечил выполнение всех поставленных на походы задач».

Однако эти походы, позволили выявить и ряд технических несовершенств (особенно для действий в субтропической зоне Тихого океана), а также показали ряд недостатков в условиях обитаемости подводных лодок. По результатам походов 122 человека было списано на берег, из них 32% — с заболеваниями сердечно-сосудистой системы.

В 1957 г. наиболее значительными плаваниями на полную автономность явились походы лодки Б-77 капитана 2 ранга А. П. Михайловского — в Атлантике, и Б-66 капитана 2 ранга Н. И. Царёва — в Тихом океане. Б-66 впервые из советских субмарин пересекла экватор и достигла 6 градуса южной широты. В том же году впервые подводные лодки Северного флота С-267 и С-284, находясь в автономном походе, действовали в завесах.

Накопленный опыт позволил расширить зону действий подводных лодок и поставить перед ними более сложные задачи. В 1958 году подводные лодки Тихоокеанского флота Б-68 капитана 2 ранга Ю. В. Иванова и Б-71 капитана 3 ранга Г. Р. Карменка успешно выполнили важные задачи с преодолением плотной зоны противолодочной обороны противника. Результаты их походов позволили вскрыть систему построения американских противолодочных сил и выявить особенности тактики их действий.

В этом же году подводная лодка Северного флота Б-75 капитана 2 ранга М. К. Малькова впервые в Атлантике пересекла экватор и вышла в южное полушарие Земли, достигнув 1°50' южной широты.

После этого командование ВМФ приняло решение об организации сверхдальних походов на юг в районы, где никогда наши лодки не плавали. С Севера в такое плавание была направлена Б-82 капитана 2 ранга Г. Н. Швецова (второй командир И. И. Гуляев) в обеспечении танкера «Дунай». Лодка совершила скрытое плавание до 40° южной широты и через 135 суток возвратилась в базу. Командир подводной лодки первым после войны был награжден орденом Красного Знамени.

Тогда же на Востоке лодка Б-72 капитана 2 ранга Р. А. Голосова (второй командир капитан 3 ранга К. К. Киреев) в обеспечения танкера «Певек» достигла 60° южной широты, пройдя: вплоть до пролива Дрейка.

Выдающийся поход совершила с октября 1959 г. по март 1960 г. группа подводных лодок проекта 611 — Б-90 капитана 2 ранга П. Т. Зенченко и Б-68 капитана 2 ранга Н. А. Мышкина (вторые командиры капитан 2 ранга К. К. Киреев и капитан 3 ранга В. С. Глушков) под общим руководством капитана 1 ранга Б. А. Бешгорта в обеспечении теплохода «Михаил Калинин» и танкера «Вилюйск». Маршрут похода пролегал из Кольского залива, вокруг Африки, через центр Индийского океана, далее вокруг Австралии на Камчатку (см. приложение). За 150 суток подводные лодки прошли более 23 тысяч миль, то есть на тысячу с лишним миль больше протяженности экватора. Это был первый и единственный в истории советских ВМС межфлотский трансокеанский переход подводных лодок вокруг Австралии.

Длительные плавания подводных лодок в экваториальной зоне, а также опыт переданных в это же время военно-морскому флоту Индонезии наших подводных ходок С-79 капитана 2 ранга В. С. Сусоева и С-91 капитана 3 ранга Ф. С. Воловика показали их

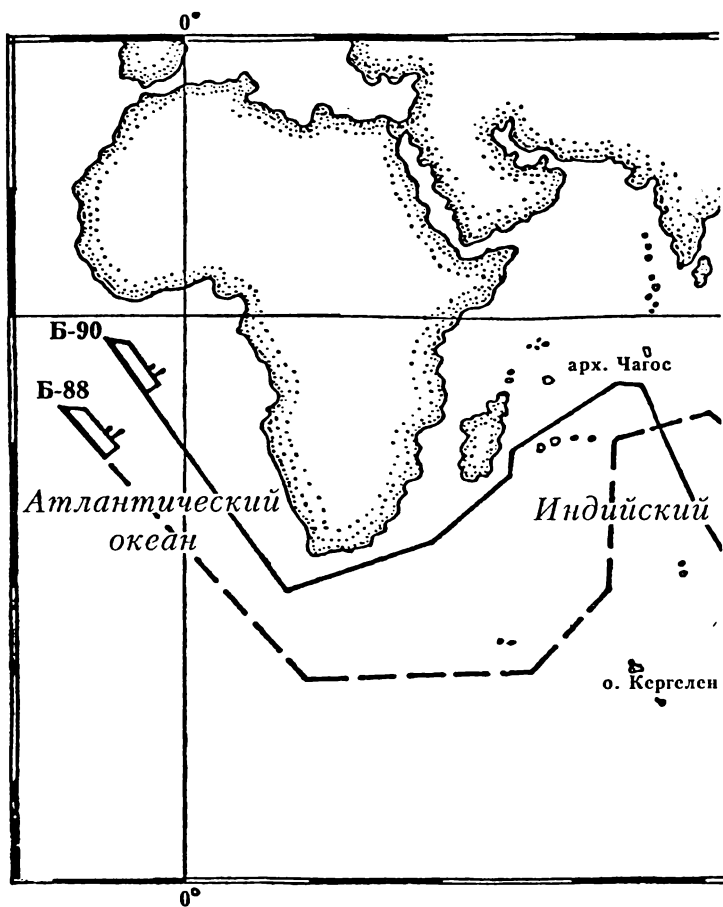
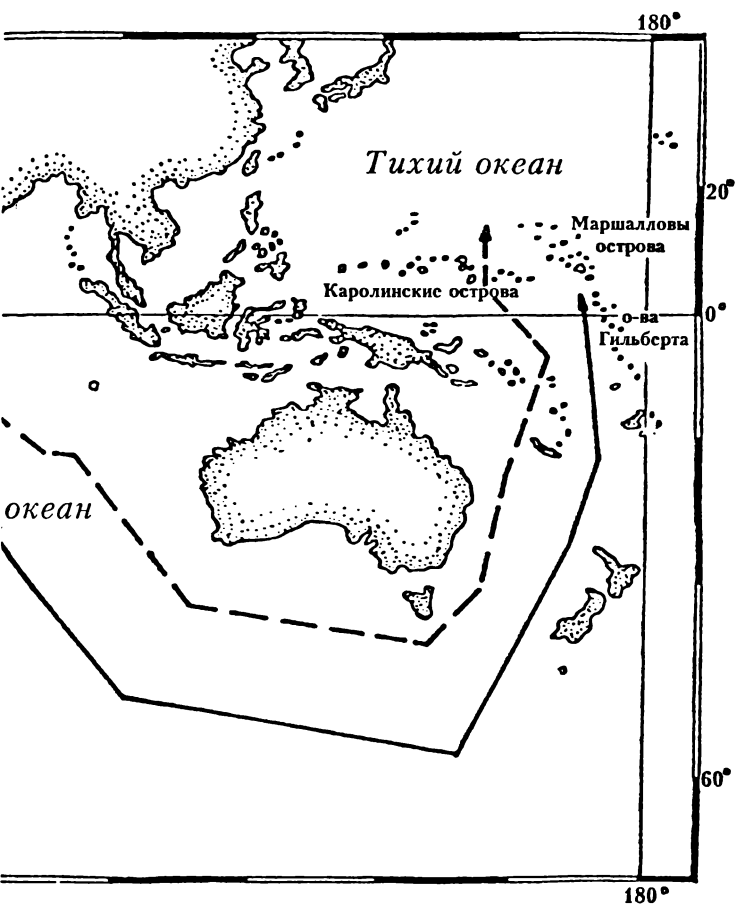


Рис. 6. Переход подводных лодок Б-88 и Б-90 с Северного



на Тихоокеанский флот (октябрь 1959 – март 1960 г.).

малую приспособленность к действиям в этих широтах. В отсеках подводных лодок температура не опускалась ниже 46–50 градусов, а при остановке вентиляции на погружении достигала 55–60 градусов. Погружение лодок не облегчало положения, так как на глубине 100 метров температура воды составляла 35 градусов. Окрашенные в несколько слоев стены и переборки отсеков, раскаленная аппаратура и механизмы выделяли мириады частиц окиси свинца, сульфида цинка и других компонентов краски, которые попадали в дыхательные пути и оседали на кожных покровах людей. Перегрев организма, вдыхание вредных примесей и паров приводили к снижению кровяного давления, отекам нижних конечностей, к тепловым ударам с судорогами и глубокому обморочному состоянию. Кондиционеров не было, холодильники выходили из строя, высокая влажность приводила к низкой изоляции электрооборудования, коротким замыканиям, воспламенениям аппаратуры и выходу её из строя.

Таковы были условия плавания наших подводников экваторе. Тем не менее, при этом не произошло ни одной крупной аварии, отказа от режима плавания или срыва сроков выполнения поставленной задачи.

В сложной международной оперативной и климатической обстановке приходилось выполнять задачи подводникам 40-й отдельной бригады капитана 1 ранга С. Г. Егорова, развернутой в 1958 году в заливе Влёра в Албании.

В 1959 году подводная лодка этой бригады — С-360 капитана 2 ранга В. С. Козлова — совершила первый поход на полную автономность в Средиземном море. Обнаруженная силами 6-го флота США, подводная лодка в течение трех суток подвергалась безрезультатному преследованию, но все же смогла ото-

рваться от противника и благополучно завершила свое плавание. Активную разведку вели также подводные лодки В. Гребенщикова, Ю. Емельянова, И. Комарова и других. Их действия в Южном Средиземноморье держали в напряжении силы 6-го флота Соединенных Штатов и вызывали немалую обеспокоенность его командования.

В 1960 году, в период проведения учений «Метеор» в Бискайском заливе, в них впервые приняла участие в учении атомная подводная лодка К-14 капитана 2 ранга Б. К. Марина. В сложных погодных условиях она длительное время преследовала корабли «противника», выходила по ним в «атаку», продемонстрировав свои высокие тактические качества.

На позициях «холодной войны» подводные противники все решительнее и настойчивее стремились к встречам под водой. В 1961 г. подводная лодка К-11 капитана 2 ранга Ю. Н. Калашникова впервые установила контакт с иностранной атомной подводной лодкой и держала его сначала 50 минут, а затем 75 минут. И хотя это достижение было поставлено под сомнение, но с него началось развитие искусства поиска, погони, преследования, скрытного сложения противников друг за другом под водой. Эти действия требовали незаурядной смелости, дерзости, холодного расчета, маневра и умения управлять тяжелыми, с большой инерцией, атомными подводными кораблями, совершающими эволюции в непосредственной близости друг от друга.

В 1962 г. почти одновременно в двух районах океана, возле Индонезии и Кубы, возникли военно-политические ситуации, близкие к критическим.

В Индонезии с 15 августа 1962 года две подводные лодки 50-й бригады контр-адмирала А. А. Рулюка — С-22 капитана 2 ранга Г. Торголина и С-236 капитана 2 ранга Ю. Дворникова — были развернуты с задачей

уничтожения судов, производящих эвакуацию голландцев с Западного Ириана¹.

Приказ, правда, вскоре был отменен, но готовность не снижалась — этим, в частности, была продемонстрирована решимость советского правительства оказать при необходимости помощь индонезийскому народу в его борьбе за Западный Ириан.

В то же время назревал Карибский кризис. В соответствии с планом «Анадырь» по оказании помощи Кубе командование советского ВМФ предполагало развернуть в кубинском порту Мариэль 20-ю эскадру подводных лодок Северного флота контр-адмирала Л. Ф. Рыбалко (всего 11 подводных лодок, в том числе 7 проекта 629). Для заблаговременной разведки в район американской базы Гуантанамо была выдвинута лодка Б-75, капитана 2 ранга Н. И. Натненкова. С обострением обстановки 11 сентября 1962 года ВМФ СССР был приведен в повышенную боевую готовность.

1 октября 1962 г. в район Кубы вышел первый эшелон 20-й эскадры в составе четырех подводных лодок: Б-4 капитана 2 ранга Р. А. Кетова (старший на борту — командир 69-й бригады капитан 1 ранга В. Н. Агафонов), Б-36 капитана 2 ранга А. Ф. Дубивко, Б-56 капитана 2 ранга В. Г. Савицкого (старший на борту — начальник штаба бригады капитан 2 ранга В. А. Архипов), Б-130 капитана 3 ранга Н. А. Шумкова.

В районе Багамских островов три лодки, исчерпав энергетические возможности, при уклонении от противолодочных сил были вынуждены всплыть. При этом американцы демонстративно применяли глубинные бомбы, вели стрельбы из авиационных пушек и пулеметов, подавляли радиопомехами каналы связи и опасно маневрировали.

¹ Ныне — индонезийская часть острова Борнео.

В то же время в рамках Карибского кризиса на Тихом океане действовала подводная лодка Б-88 капитана 2 ранга К. Киреева, Она находилась в непосредственной близости от Пёрл-Харбора и в поле поиска АУГ с авианосцем «Констеллейшн». Однако лодка обнаружена противником не была.

Таким образом, из шести подводных лодок три — Б-75, Б-4, Б-88 американцами обнаружены не были.

Основной причиной неудавшегося прорыва подводных лодок на Кубу явилось отсутствие достаточного опыта командиров в уклонении от противолодочных сил противника, а также ошибки, допущенные в управлении этими лодками со стороны командования. Так, в ходе развертывания подводным лодкам нарезались малоразмерные районы маневрирования и ожидания, без запасных районов, без широкого фронта прорыва к острову, без учета светлого и темного времени суток для выхода на связь и определения места и др.

В Москве очень болезненно отреагировали на неудавшийся прорыв подводных лодок на Кубу. «Я предпочел бы утонуть, а не всплывать» — сказав тогда первый заместитель министра обороны, маршал А. А. Гречко¹. Но американцы — прагматики, и более трезво оценивали эту ситуацию. Они поняли, с каким серьезным противником имели дело у своих берегов. Неправильные действия подводников и допущенные ошибки управлявшего им командного пункта командованием ВМФ были тщательно разобраны и учтены в будущем.

Уже в 1963 году непосредственно к побережью США были развернуты пять подводных лодок: Б-139, Б-77 (капитан 3 ранга Ю. И. Зеленцов), Б-76 (капитан 3 ранга А. М. Гаккель), Б-74 (капитан 3 ранга И. И. Стрюков) и К-153 (капитан 3 ранга В. Г. Лебедько),

¹ И. Касатонов. Флот выходит в океан. СПб., 1995, с. 272.

которые, действуя в активных зонах ПЛО противника, успешно выполнили свои задачи и возвратились в базы.

Угрозы применения американцами своего оружия имели место не только в Карибском кризисе. В 1963 году подводная лодка Тихоокеанского флота С-141 капитана 3 ранга А. Т. Штырова (второй командир К. А. Шопотов), попав в полосу поиска 77.4 АУГ и 70.3 АПУГ, также подверглась бомбометанию, но отделавшись повреждением кормовой надстройки, от преследования успешно оторвалась.

В этом же году атомная подводная лодка Северного флота К-133 капитана 2 ранга Г. А. Слюсарева впервые совершила поход на полную автономность в экваториальную зону Атлантики, ведя разведку и исследуя возможности создания новых гидроакустических станций.

Походы подводных лодок, в 1956–1963 годах первыми выведших на позиции «холодной войны», заставили военное руководство Соединенных Штатов признать малоприятный для него факт — угроза с моря вплотную подошла к побережью США, надежность океанского барьера советскими подводниками поставлена под серьезное сомнение.

3. ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ

Не менее героической эпопеей было освоение советскими подводниками Арктики. Первоначально наш арктический опыт ограничивался рамками Северного морского пути; этот путь сам по себе был достаточно труден. До 1959 года по нему было проведено 54 подводные лодки. Маршрут в 1200–1500 миль шли они в тяжелом битом, а то и в сплошном льду, впритык за ледоколами. В 1956 году 8 подводных лодок, не су-

мевших вырваться из ледового плена, провели тяжелейшую зимовку в протоке Пантелеевка на Колыме. Командовал этим отрядом лодок капитан 1 ранга В. С. Каменский.

Однако с появлением атомных подводных лодок, способных преодолевать большие подледные пространства и наносить удары из-под льда, Арктика все более приобретала важнейшее стратегическое значение.

Первой попыткой достичь Северного полюса было плавание американской атомной подводной лодки «Наутилус» под командованием У. Андерсона в сентябре 1957 года¹. Тогда американские подводники достигли 87° северной широты.

В марте 1958 года на Северном флоте в Баренцевом море совершила подледное плавание группа подводных лодок: С-347 В. Н. Чернавина, Б-76 В. Н. Берковченко и Б-70 Л. А. Матушкина. Основной их задачей было исследование возможности приема радиопередач подо льдом. Пройдя на север около 90 миль под сплошным ледовым покровом, лодки повернули назад и на пределе своих энергетических емкостей всплыли в битом льду, не дойдя до чистой воды. Это все, что могли сделать наши новые дизель-электрические подводные лодки в «ответ Андерсону»².

После установки нового навигационного оборудования, 3 августа 1958 года подводная лодка «Наутилус» У. Андерсона первая достигла Северного полюса.

Что, в сущности, тогда мы знали об Арктике? К началу 1960-х годов общее представление о рельефе дна

¹ Попытки достичь Северного полюса на подводной лодке предпринимались и ранее. Например, в 1931 г. с этой целью полярный исследователь Г. Уилкинс на подводной лодке «Наутилус» достиг 81°5' северной широты. (Прим. авт.)

² Такое неофициальное название получило это подледное плавание среди подводников Северного флота. (Прим. авт.)

Северного Ледовитого океана складывалось из знания отдельных случайно измеренных глубин по результатам деятельности дрейфующих станций (СП-1, СП-2 и СП-3), а также высаженных на лед с воздуха экспедиций полярников. К этому времени был открыт хребет Ломоносова и установлено, что Арктический бассейн имеет сложный по строению рельеф дна с более чем десятком действующих подо льдами вулканов, положение которых не было с точностью определено. Имевшиеся морские навигационные карты были малоинформативны по отношению практически ко всему Ледовитому океану — за исключением трассы Северного морского пути, где изученность маршрута составляла 70–80%. США, Канада, Япония и СССР вели свои гидрографические работы каждый по отдельности, строго засекречивая их результаты друг от друга.

В 1959 году подводная лодка К-3 капитана 1 ранга Л. Г. Осипенко прошла под льдами Арктики 260 миль. В 1961 году четыре атомные подводные лодки под командованием Л. М. Жильцова, В. П. Рыкова, В. И. Зверева и В. Л. Березовского также совершили походы в Арктику, причем К-52 В. П. Рыкова прошла под льдами 516 миль, а К-3 Л. М. Жильцова достигла 82° северной широты. Но наиболее значительное подледное плавание в течение 50 суток совершила в 1962 году подводная лодка К-21 капитана 2 ранга В. Н. Чернавина. Лодка прошла подо льдом 1700 миль, разработав и освоив тактику подледного плавания, в том числе приемы ориентирования в подледном пространстве, методику поиска полыней и всплытия в них.

Опытом и материалами похода В. Н. Чернавина воспользовались в своем плавании на Северный полюс подводники К-3. 17 июля 1962 г. лодка «К-3» капитана 2 ранга Л. М. Жильцова наконец-то достигла вершины планеты. За выдающийся подвиг контр-адмирал

А. И. Петелин (старший похода), капитаны 2 ранга Л. М. Жильцов и Р. А. Тимофеев были удостоены звания Героев Советского Союза. Этот подвиг имел огромное военно-политическое значение, показав всему миру, что Арктика уже не является полем деятельности только одних американских подводников.

Плавание под льдами Арктики как тогда, так и позже, всегда таило в себе неопределенность, огромную зависимость от множества случайностей и высокую вероятность внезапного возникновения критических ситуаций. Крайне малоисследованный район, непредсказуемость процессов образования льда, возможные встречи с айсбергами и глубоководными ледовыми осколками, неустойчивость работы навигационных приборов, и наконец, опасность возникновения любой неисправности (в частности, пожара) требовали предельного мужества, ответственности, постоянной собранности и совершенно необычного психологического настроения всего экипажа лодки. Такой психологический настрой по своей необычности не шел ни в какое сравнение ни с одним из известных нам видов деятельности человека на Земле и даже в космосе.

В Арктике нет проторенных дорог, они всегда различны, и каждая опасна по-своему. Поэтому каждый арктический поход был подвигом.

Не всякий человек мог пойти на это рискованное плавание. Бывали случаи, когда люди просто отказывались — но было немало и таких, которые просились сами.

В 1963 году впервые в истории нашего флота подводные лодки К-115 капитана 2 ранга И. Р. Дубяги (старший похода капитан 1 ранга В. Г. Кичёв) и вслед за ней К-178 капитана 1 ранга А. П. Михайловского (старший похода капитан 1 ранга Н. К. Игнатов) совершили межфлотский переход с Севера на Тихий

океан, пройдя подо льдами Арктики за шесть суток 1600 миль. В том же году 24 сентября подводная лодка К-181 капитана 2 ранга Ю. А. Сысоева (руководитель похода — командующий Северным флотом адмирал В. А. Касатонов) достигла Северного полюса и всплыла точно на пересечении меридианов земного шара. В походе участвовали: главный штурман ВМФ А. Н. Мотрохов, начальник оперативного управления штаба флота Д. И. Шиндель, заместитель командующего 1-й флотилией по электромеханической части М. М. Будаев и заместитель командира 3-й дивизии подводных лодок В. П. Рыков. Адмиралу В. А. Касатонову, капитану 1 ранга А. П. Михайловскому, капитанам 2 ранга И. Р. Дубяге и Ю. А. Сысоеву были присвоены звания Героев Советского Союза.

В 1968 году подледный переход на Тихий океан совершили подводные лодки К-42 капитана 2 ранга В. И. Заморева (старший похода капитан 1 ранга А. П. Михайловский) и К-55 капитана 2 ранга Ю. В. Перегудова (старший похода капитан 1 ранга В. Г. Кичев). Этот поход отличался от всех предыдущих тем, что лодки несли на себе штатное ядерное оружие.

В 1977–1978 гг. состоялись рискованные межфлотские подледные переходы на восток однореакторных подводных лодок пр. 670: К-429 капитана 1 ранга В. Т. Козлова (старший перехода контр-адмирал Е. Д. Чернов), К-325 капитана 2 ранга В. П. Лушина (старший перехода контр-адмирал Р. А. Голосов) и К-212 капитана 3 ранга А. А. Гусева (старший перехода капитан 1 ранга Е. А. Томко). Все они были удостоены звания Героев Советского Союза.

Особо трудным для всех подводных лодок, совершавших межфлотские переходы, был конечный участок пути. Наибольшую сложность всегда представлял выход из-под льдов Чукотского моря. В этот период

люди, как правило, уже по двое-трое суток постоянно находились на боевых постах. Глубина моря в данном месте зачастую не превышала 50 метров. Серьезную опасность представляли блуждающие отмели с зацепившимися за них огромными ледовыми массивами. Сверху над лодкой — лед толщиной 10–15 метров, между ним и рубкой лодки — 3–4 метра свободной воды, а под килем — 4–5 метров. В этих условиях лодка не могла управляться автоматически, поэтому переход осуществлялся под ручным управлением. Напряжение людей достигало наивысших моральных и физических пределов, от командира лодки в подобных условиях требовалось не только великое искусство, но и огромные хладнокровие и мужество.

В 1985 и 1986 годах подводные лодки К-308 и К-313 прошли с Северного флота на Тихий океан без всплытия в Чукотском море, имея глубину района перехода всего 29 метров.

В 1980-х годах несколько переходов с Востока на Север совершили тихоокеанские лодки. Одной из этих подводных лодок командовал будущий командующий Северным флотом адмирал О. П. Ерофеев.

В общей сложности через Арктику было совершено 28 межфлотских походов подо льдами, все они окончились успешно.

Но были и другие, не менее героические арктические плавания.

В 1971 году ракетносец К-411 (проекта 676А) под командованием капитана 1 ранга С. Е. Соболевского (старший похода контр-адмирал Г. Л. Неволин) вместе с офицерами штаба флота В. К. Коробовым и Э. Ф. Зенкевичем совершил поход на Северный полюс. Поход увенчался награждением подводной лодки (первой в Вооруженных Силах воинской части) вымпелом министерства обороны «За мужество и воинскую доблесть».

В этом же году самый длительный арктический поход совершила подводная лодка К-147 капитана 1 ранга В. В. Анохина (старший на борту контр-адмирал А. П. Михайловский). Лодка прошла подо льдами Арктики около 10 000 миль.

В 1974 году подводная лодка В. Т. Аникина (старший похода контр-адмирал Е. Д. Чернов) достигла полюса относительной недоступности, расположенного в 800 милях к северу от острова Врангеля.

Выдающимися подледными походами был отмечен 1982 год. Впервые в полярную ночь подводная лодка К-211 капитана 2 ранга А. А. Берзина (старший похода капитан 1 ранга В. М. Бусырев) совершила плавание по периметру Северного Ледовитого океана. Подводная лодка К-255 капитана 2 ранга В. В. Ушакова (старший похода капитан 1 ранга А. И. Шевченко) в ходе арктического плавания проникла в пролив Мак-Клур Канадского архипелага, выполнив при этом весьма ценные разведывательные задачи.

В этом же году ракетносец К-279 капитана 1 ранга В. А. Журавлева был введен в Белое море для несения боевой службы подо льдами в течение всей зимы. На протяжении 6 месяцев, вплоть до таяния льдов весной, лодка непрерывно несла службу в замкнутом ледяном пространстве, откуда практически не было выхода. Смена экипажа была произведена с ледокола, и боевое дежурство на лодке закончил экипаж капитана 1 ранга Ю. А. Голенкова. Такое же дежурство в Белом море в 1986–1987 гг. повторила ТК-12 капитана 1 ранга Ю. М. Репина со сменным экипажем капитана 1 ранга М. А. Леонтьева.

В 1985 году героический подвиг совершили подводники подводной лодки К-524 капитана 1 ранга В. В. Протопопова, пройдя через узкие проливы, отделявшие Гренландию от островов Канадского архи-

пелага — из Арктики в море Баффина и далее в Атлантику. Этим самым была доказана возможность развертывания подводных лодок Северного флота через Северный полюс в Атлантику минуя оборудованный НАТО гренландско-фарерский противолодочный рубеж. За этот подвиг В. В. Протопопову было присвоено звание Героя Советского Союза.

В одиночных и групповых арктических походах решались задачи отработки тактических приемов ведения боевых действий подо льдами в полярном бассейне, возможности применения межконтинентального ракетного оружия из приполюсных и других районов, испытывалась новая техника и проводились навигационно-гидрографические исследования Северного Ледовитого океана. Как мы, так и американцы отчетливо понимали: кто владеет Арктикой — тот держит под прицелом весь мир. Не всегда все проходило благополучно. Так, в 1984 году К-273 капитана 1 ранга В. А. Журавлева, выполняя задачи боевой службы в центре моря Баффина, на глубине 197 метров на скорости 7 узлов столкнулась с айсбергом, и с дифферентом 45° на нос провалилась на глубину 287 метров. Но это тоже был бесценный опыт — ведь ни один навигационно-гидрографический справочник мира не давал глубину самых крупных айсбергов более чем в 160 метров!

В итоге Советский Союз значительно опередил США в освоении Арктики. К 1984 году американские подводные лодки имели на своем счету 26 арктических походов, в то время как у советских их насчитывалось свыше 70. И это число постоянно росло, как росло мастерство и искусство наших «ледовых капитанов». К числу их можно по праву отнести: адмиралов А. А. Березина, В. М. Бусырева, Р. А. Голосова. Н. К. Игнатова, В. Г. Кичева, А. П. Михайловского,

М. В. Моцака, И. И. Налётова, Ю. А. Сухачёва, В. Н. Чернавина, Ю. А. Федорова, А. И. Шевченко и других, чье мастерство и мужество обеспечило решение военно-политической задачи огромной важности — освоения арктического стратегического района, прикрывавшего нашу страну от ударов с севера. Всего за 36 лет советскими подводными лодками совершено было 152 крупных арктических похода.

За выдающиеся подвиги при освоении Арктики 22 подводника были удостоены звания Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации. Более чем 20 подводникам было присвоено звание «Почетного полярника». В их числе — Э. Д. Балтин, В. В. Владимиров, Ю. А. Жеглов, О. К. Герасимов, Л. Р. Куверский, Л. А. Матушкин, А. П. Михайловский, Р. З. Чеботаревский и другие.

4. ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАЧ БОЕВОЙ СЛУЖБЫ

С 1964 года ВМФ СССР приступил к постоянно-му несению боевой службы в океане. Это была новая по существу оперативная форма применения сил флота с целью обеспечения интересов СССР в ключевых районах Мирового океана с целью предотвращения внезапного нападения противника с морских направлений.

Руководство ВМФ поставило перед флотом ряд важнейших задач постоянного характера:

— осуществлять постоянное патрулирование ракетными подводными крейсерами стратегического назначения (РПК СН) в готовности к удару по наземным объектам противника;

— вести поиск и слежение за атомными подводными лодками с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) и

авианосными многоцелевыми группировками (АМГ) противника;

— не допускать активной деятельности противника у нашего побережья и при необходимости обеспечивать интересы Советского Союза в различных районах Мирового океана.

Решение этих задач, в том числе подводными лодками, проходило в сложной и все более обостряющейся военно-политической обстановке.

Дело дошло до того, что в 1968 году верховное командование НАТО утвердило положение, согласно которому разрешалось уничтожать наши подводные лодки, обнаруженные и не всплывшие в радиусе 100 миль от американских кораблей. Это было беспрецедентным нарушением Женевских конвенций 1958 года о свободе мореплавания. Только после соответствующего заявления Советского правительства, и учитывая все более растущий подводный флот СССР, который тоже мог прибегнуть к адекватным ответным мерам, западные державы избрали другой путь борьбы.

Реализуя свою океанскую стратегию, они постоянно содержали в окружающих СССР морях 24 ПЛАРБ, 6–7 АМГ, крупные группировки других противолодочных сил и авиации, организовывали постоянно действующие противолодочные рубежи, опутывали Мировой океан системой «СОСУС», создавали радиоэлектронные барьеры и цепочки многочисленных станций радиопомех, поглощавших от 10 до 70% боевой информации на линиях радиообмена лодок с берегом. К 1975 году они держали под своим контролем средствами подводного наблюдения и маневренными силами в Атлантике почти 8 млн. кв. км акватории, или 40% всего океанского района, где действовали наши подводные лодки. В Тихом океане ВМС США держали

под таким же контролем свыше 13 млн. кв. км, или 16,5% океанского района. Это система была направлена на достижение высокой вероятности обнаружения и отслеживание советских подводных лодок. Кроме того, из всех учений ОВС НАТО, проводимых в течение года, 70–72% имело своей целью отработку борьбы с силами боевой службы Советского ВМФ.

Для того чтобы не только преодолевать растущее противодействие противника, но и успешно решать поставленные задачи, требовалось высокое искусство управляющих штабов и командиров подводных лодок. Прежде всего это коснулось ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, призванных «обслуживать» наземные объекты противника, постоянно держа под прицелом сначала до 300, а затем — более 1200 целей.

В 1967 году директивой Главнокомандующего ВМФ был введен график циклического использования атомных подводных лодок. Увы, составленный без должного теоретического обоснования и без необходимых оперативно-тактических расчетов, не учитывавший реальные судоремонтные возможности заводов, этот график не выполнялся. Вместо коэффициента оперативного напряжения (КОН) 0,57 мы с трудом вытягивали 0,23, в то время как у американцев он был равен 0,68. Это означало, что у нас на боевой службе постоянно было 8–9 ракетноносцев, а у американцев — 24.

Когда США в конце 1970-х годов приступили к развертыванию в Европе своих ракет «Першинг-2» с полетным временем до Москвы от 8 до 10 минут, то ВМФ СССР за счет максимального использования всех корабельных и береговых ресурсов мог отправлять подводные ракетноносцы на боевую службу с интервалом в семь суток. Коэффициент оперативного напряжения стратегических ракетноносцев на Север-

ное флоте был поднят до 0,35, на боевой службе одновременно могло находиться 12–13, а иногда даже 14 подводных лодок. Это был гигантский труд и выдающийся подвиг личного состава ракетносцев, штабов, судоремонтных мастерских, портовых рабочих и органов тылового обеспечения.

Но так продолжалось недолго: через два-три года все «Першинги» были выведены из Западной Европы, и первым, кто взмолился об этом, была сама «железная леди» Маргарет Тэтчер.

С 1967 по 1993 год РПК СН и дизель-электрические ракетные подводные лодки флота выполнили 2183 похода на боевую службу. Если считать, что каждый из них длился 75 суток, то получится, что экипажи ракетносцев за 26 лет провели в море в общей сложности 454 года.

Ни один колхоз, ни одно предприятие и даже ни один взводный командир не работали в таком напряжении — и мало кто из них догадывался, чем обеспечивался их спокойный труд.

В 1966 году группа атомных подводных лодок в составе К-116 капитана 2 ранга В. Т. Виноградова и К-133 капитана 2 ранга Л. Н. Столярова под общим командованием контр-адмирала А. И. Сорокина совершила трансокеанский переход с Севера вокруг Южной Америки на Камчатку. Лодки двигались в обеспечении ЭОС «Сарычев» (на борту — начальник штаба перехода капитан 1 ранга В. Н. Чернавин и 184 человека экипажа) и танкера «Дунай». За 52 суток похода было пройдено 19 864 мили. И хотя до полной длины экватора не хватало 2400 миль, поход был назван кругосветным и имел огромное военно-политическое и международное значение. Весь мир убедился, что Советский Союз располагает современным атомным

подводным флотом. Старший похода, командиры подводных лодок и ряд других офицеров за свой беспримерный подвиг были удостоены звания Героев Советского Союза. Помимо своего политического значения, поход открывал новые возможности для маневра морскими стратегическими ядерными силами, создания глобальной океанской «стартовой площадки» и изматывания противолодочных сил противника.

Такие трансокеанские походы с выполнением задач боевой службы впоследствии совершили:

в 1966 году — К-408 (пр. 667А) капитана 1 ранга В. В. Привалова (старший на борту контр-адмирал В. Н. Чернавин);

в 1972 году — К-415 (пр. 667А) капитана 2 ранга А. Д. Джавахишвили;

в 1975 году — группа подводных лодок в составе К-171 (пр. 667Б) капитана 1 ранга Э. Д. Ломова и К-469 (пр. 671) капитана 2 ранга В. С. Урезченко (старший на борту капитан 1 ранга В. Е. Соколов) под общим командованием контр-адмирала В. К. Коробова;

в 1979 году — вторая группа подводных лодок в составе К-455 (пр. 667 БДР) капитана 1 ранга В. П. Кузнецова и К-490 (пр. 667БДР) капитана 1 ранга А. И. Толстолыткина под общим командованием контр-адмирала А. И. Павлова. За эти походы 7 подводников стали Героями Советского Союза. Среди них по праву могли бы быть В. В. Привалов, А. Д. Джавахишвили, В. С. Урезченко, Кузнецов и Толстолыткин. Не было в их числе и В. Н. Чернавина (звание Героя Советского Союза он получил в 1981 году). Но все эти командиры были настоящими героями, Подводниками с большой буквы.

Трансокеанские походы и выход на боевую службу с 1974 года ракетоносцев проекта 667Б с межконтин-

нентальными ракетами на борту показали американцам, что впервые за всю историю США защитного океанского барьера у них больше не существует.

В стратегической концепции «массированного возмездия», лежащей в основе морской стратегии Соединенных Штатов, не последняя роль отводилась авианосцам. Они являлись своего рода скрепляющим фактором для разногосударственных соединений ОВМС НАТО и «становым хребтом» ВМС США в море.

Типовая авианосная многоцелевая группа была очень мощным соединением универсального характера. Она обладала противолодочным «полем» радиусом в 360 км и радиолокационным полем радиусом в 650 км. Глубина удара такой группы составляла порядка 1200 км, мощность удара (в случае ядерного конфликта) была эквивалентна 3400 атомным бомбам, сброшенным на Хиросиму. Находясь в своих регламентированных районах, авианосные многоцелевые группы составляли существенную угрозу для наших сил в море, а также для фланговых группировок сухопутных войск и для других важных наземных объектов.

С 1964 года деятельность авианосцев была поставлена под контроль сил боевой службы советских ВМС — подводных лодок, надводных кораблей и авиации флота.

Впервые удачный поиск и слежение за авианосцем «Саратога» в течение 4 суток провела в 1965 году в Атлантике подводная лодка К-181 капитана 1 ранга В. С. Борисова. Это был первый опыт слежения за фактическим противником. Этот результат в 1979 году был улучшен подводной лодкой К-469, в течение семи суток осуществлявшей слежение за авианосцем «Рэнджер» на Тихом океане. Постоянно отслеживались авианосцы на Средиземном море. При этом

коэффициент слежения за авианосцами разнородными силами боевой службы не снижался ниже 0,67–0,69. Общее время сложения составляло от 157 до 587 суток. Непосредственно на подводные лодки (в разной обстановке) приходилась относительно небольшая доля времени слежения — от 45 часов до 47 суток. Но все же именно активная деятельность подводных лодок, пусть и с меньшим временем слежения, более всего нервировала американское командование.

Другой важной задачей советских подводных лодок было слежение за ПЛАРБ противника. Нашим подводным лодкам приходилось делать это в разных формах: попутного поиска, поиска в районах, у выхода из баз, в краткосрочных поисках и при проведении поисковых противолодочных операций. При этом лодки действовали как в одиночку, так и в составе разнородных сил.

Неплохие результаты показали командиры подводных лодок К-135, в 1967 году в течение 5,5 часов следившей за ПЛАРБ «Патрик Генри», и К-147, в 1971 году в течение 30 часов следившей за другой американской ПЛАРБ.

Всего же за период с 1968 по 1978 год разнородными силами было обнаружено 1478 иностранных подводных лодок. При этом общее время слежения за ними в 1978 году составило 420 часов 23 минуты. На долю непосредственно подводных лодок за те же 10 лет пришлось 828 обнаружений, или 56% от общего числа обнаруженных иностранных подводных лодок. Таким образом, подводные лодки обнаруживали большее количество подводных лодок противника, но разнородные силы имели больше возможностей осуществлять слежение за ними. Этот фактор говорит сам за себя: общими усилиями можно было достичь лучших результатов. Но с другой стороны, наивыс-

шее искусство, смелость и упорство, настойчивость приходилось проявлять именно командирам подводных лодок! Их задача усложнялась неравенством тактических свойств противоборствующих подводных лодок, вынуждавших выходить на короткие дистанции (от 5 до 26 кабельтовых) и выполнять рискованные маневры при активном и мощном противодействии противолодочных сил противника.

Так, в 1964 году пришедшие на боевую службу в Средиземное море подводные лодки Балтийского флота С-250 капитана 3 ранга А. Венедиктова и С-187 капитана 3 ранга А. И. Семенова (обе — проекта 613) оказались в поле деятельности АУС и сразу двух АПУГ. На каждую нашу подводную лодку приходилось 23 корабля, 180 самолетов (в том числе базовой патрульной авиации), в общей сложности это составило 265 человек на одного нашего подводника. В то же время мировая статистика говорит о том, что в Первую Мировую войну на каждую подводную лодку приходилось 16 кораблей, 7 самолетов, и 70 человек — на каждого подводника, во Вторую Мировую войну эти же цифры составили 25 кораблей, 100 самолетов на лодку и по 100 человек на каждого подводника. Но ведь это на все театры военных действий, а здесь только на одном Средиземное море!

Подводная лодка капитана 3 ранга А. И. Семенова, обнаруженная в самом начале службы на Средиземном море, в дальнейшем от преследования оторвалась. Далее она, в течение всего плавания находясь в зоне абсолютного превосходства противолодочных сил противника, успешно выполнила задачи и благополучно возвратилась в баз.

В таких же условиях действовали пришедшие на смену балтийцам подводники Северного и Черноморского флотов. По мере увеличения наших сил на

Средиземном море соотношение постепенно менялось, и результаты соответственно еще более улучшались.

Средиземное море представляет собой прекрасную стратегическую фланговую позицию по отношению к нашей стране, здесь проходит крупнейшая сырьевая коммуникация, связывающая Индийский океан с Европой. Поэтому спокойно в нем не было никогда.

В 1969 году на Средиземное море прибыла 161-я бригада подводных лодок Северного флота под командованием капитана 1 ранга Л. Д. Чернавина — впервые для несения службы сроком на 7 месяцев. В 1973 году бригады подводных лодок Северного флота перешли на несение боевой службы в течение 13 месяцев. Первую такую бригаду возглавил капитан 1 ранга И. Н. Паргамон. Теперь на каждую нашу подводную лодку приходилось всего лишь 2–3 корабля и 15 самолетов, а на каждого подводника — 27 человек противолодочной обороны противника. Это заставило 6-й флот США действовать с оглядкой на наши развернутые силы.

В условиях разразившегося арабо-израильского конфликта бригада сразу же приступила к активным действиям по поиску ПЛАРБ и авианосцев 6-го флота США и слежению за ними. Одновременно подводные лодки Б-130 В. К. Степанова и Б-409 Ю. Н. Фомичева получили задачу охранения наших судов, следующих в Сирию. В обострившейся обстановке и советская 5-я эскадра подводных лодок, и 6-й флот США были приведены в повышенную боевую готовность, а наши подводные лодки получили приказ на уничтожение обнаруженных подводных лодок противника. Израиль спешно приступил к сборке своих 13 атомных бомб. В целом можно сказать, что мир был на грани войны. Но к счастью, все удалось предотвратить, и

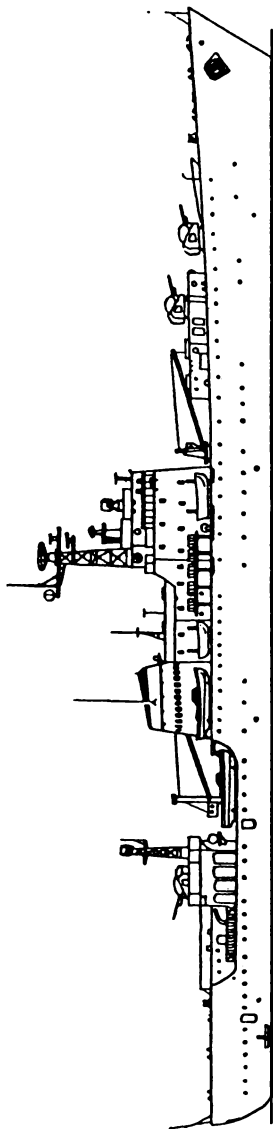


Рис. 7. Плавбаза подводных лодок проекта 1886. Строились в 1963–1972 гг. Водоизмещение 6780/7980 тонн, скорость 17 узлов, дальность хода 11 500 миль (на 9 узлах). Вооружение — четыре старших 57-мм зенитных автомата, две восьмиконтинерных ПУ зенитных ракет «Стрела» (16 ракет). Предназначены для обслуживания атомных подводных лодок первых серий (по две лодки на ПБ), всего построено 7 единиц.

арабо-израильский конфликт не получил дальнейшего развития за пределами региона. Весомую сдерживающую роль в этом сыграли подводники 5-й эскадры.

Большое мастерство, героизм и мужество проявили подводники в тяжелейших условиях плавания на Средиземном море под руководством командиров соединений — П. Н. Романенко, О. П. Щадрича, Л. Д. Чернавина, В. А. Парамонова, В. И. Акимова, И. Н. Паргамона, В. Д. Шакуло, В. И. Хлопунова, В. А. Горохова, Б. В. Поведенка, А. А. Кузьмина, А. В. Акатова, Ю. Н. Данькова, А. М. Широченко, Е. Г. Малькова, В. П. Ларионова. И. Н. Мохова.

В 1976 году 4-я эскадра перешла на восьмимесячный срок службы бригадами. С 1966 по 1976 год эскадра выполнила 192 похода, при этом на каждую лодку пришлось 1185 суток пребывания в субтропических условиях плавания и под постоянным воздействием противолодочных сил противника. Так ценой невероятных усилий достигались вышеприведенные цифры количества обнаружений, времени сложения и различных иных коэффициентов, по которым оценивается результативность действий субмарин.

Вместе с расширением районов действий сил боевой службы велся активный поиск маневренных пунктов базирования (ПМБ) в Мировом океане. В 1967 году с этой целью впервые была проведена комплексная экспедиция под условным названием «Прилив» в экваториальные воды Атлантики. Руководил экспедицией адмирал Л. А. Владимирский. Помимо средств обеспечения в ней приняли участие подводные лодки К-128 капитана 2 ранга П. Ф. Шарова, Б-21 капитана 2 ранга В. Е. Иванова, Б-36 капитана 2 ранга Л. Н. Судакова, а также экипажи подводных лодок капитанов 2 ранга Г. П. Онопко, В. В. Жданова

и И. М. Стрюкова. Штаб экспедиции возглавил капитан 1 ранга И. И. Карачев. Почти 8 месяцев пробыли подводники под палящими лучами тропического солнца. При этом К-123 совершила 3 похода по 49 суток с двумя межпоходными ремонтами у борта плавмастерской ПМ-93. В таком же режиме действовали и другие подводные лодки.

Экспедиция свою задачу выполнила, но было признано более целесообразным использовать для маневренного базирования порты некоторых стран Западной Африки. Первая советская лодка Б-26 капитана 2 ранга А. З. Жука прибыла в Конакри в 1969 году, а с 1977 года подводные лодки уже постоянно несли службу у берегов Анголы.

Боевая служба в Индийском океане началась силами Черноморского флота с 1967 года. Так же, как и на Атлантике, с октября 1968 года по май 1969 года здесь была проведена экспедиция под названием «Прилив-2».

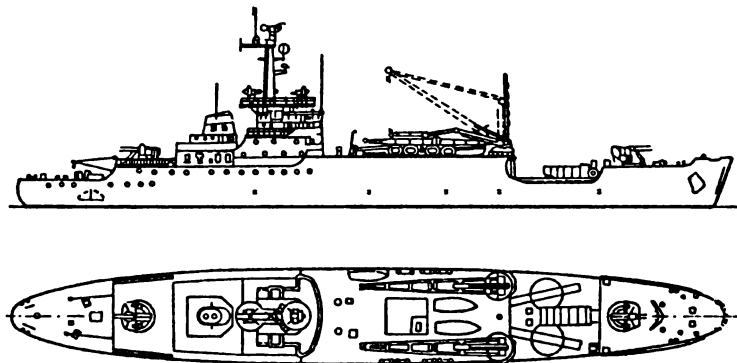


Рис. 8. Плавучая ракетно-техническая база проекта 323А.

Предназначена для обеспечения подводных лодок крылатыми ракетами Р-5, П-6 и «Амстист» (по 18 ракет) или баллистическими ракетами Р-13 и Р-21 (по 12 ракет). Водоизмещение 4100/500 тонн, скорость 13 узлов, дальность 6000 миль. Вооружение — один спаренный 57-мм автомат, два спаренных 25-мм автомата, направляющие для КР. Всего с 1965 по 1972 год построено 4 единицы двух модификаций.

Перед экспедицией вновь ставилась задача изучения возможностей маневренного базирования подводных лодок к надводным кораблям. Эту экспедицию тоже возглавил адмирал Л. А. Владимирский, начальником штаба являлся капитан 1 ранга В. С. Борисов.

В экспедиции приняла участие подводные лодки Северного флота, впервые прибывшие в Индийский океан вокруг Африки: Б-95 капитана 2 ранга А. А. Кузьмина и Б-98 капитана 3 ранга Г. П. Смирнова со сменными экипажами А. М. Широченкова и Л. И. Судакова. Командиром отряда подводных лодок был капитан 1 ранга В. А. Мерзляков (с ТОФ), а начальником штаба — капитан 2 ранга В. Н. Жураковский (с СФ).

Для устройства пункта маневренного базирования с выставлением рейдового оборудования была использована банка Фортюн в Индийском океане. Здесь подводные лодки проходили межпоходовый ремонт (МПР), перегружали боезапас, грузили топливо, продукты и оборудование регенерации. Всего «индийский эксперимент» с подводными лодками занял 22 месяца с трехмесячным межпоходным ремонтом во Владивостоке. За это время подводные лодки прошли около 35 тысяч миль. При тяжелейших температурах, без кондиционирования (имеющиеся кондиционеры, как выяснилось, только увеличивали тепловыделение), без нормального отдыха (до 13% спальных мест почти постоянно было занято различными исследователями), нередко в условиях тропических циклонов, с кожей, покрытой коростами от язв, опухшие и посиневшие от угарных газов и интенсивного выделения водорода из кипящего электролита, выполняли подводники свою задачу в экваториальной зоне Индийского океана.

В итоге поставленная задача была решена и пункт маневренного базирования на банке Фортюн был признан пригодным в качестве пункта стратегического

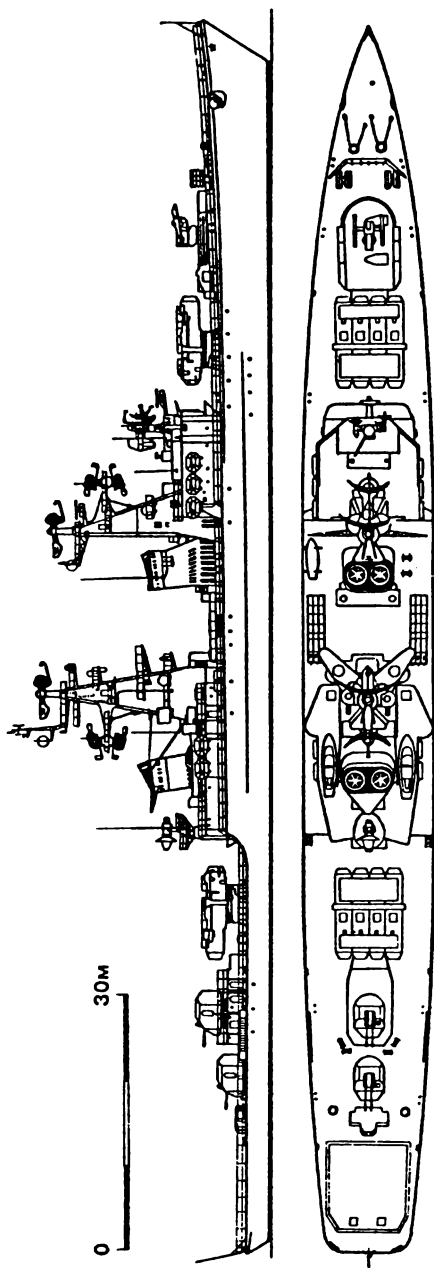


Рис. 9. Ракетный крейсер «Адмирал Фокин» (б. «Стерегущий», б. «Владивосток»).

Принадлежал к первой серии советских ракетных крейсеров, первоначально числившихся эсминцами. Водонемещение 4300/5350 тонн, скорость 36 узлов, дальность 6000 миль (на 14,5 узла). Вооружение — два четырехконтейнерных ПУ крылатых ракет П-35 (16 ракет), спаренная ПУ зенитных ракет «Волна» (16 ракет), два старших 76-мм автомата, два 12-ствольных реактивных бомбомета, два трехтрубных 533-мм торгедных аппарата, бронирование отсутствует. Всего в 1960—1965 гг. построено 4 единицы.

обеспечения наших сил в Индийском океане. В этом же году в Индийский океан прибыла группа кораблей Тихоокеанского флота с ракетным крейсером (РКР) «Адмирал Фокин» в качестве флагмана. Эта группа уже воспользовалась оборудованным ПМБ для дозаправки горюче-смазочными материалами и водой, а также снабжения продуктами. Опыт этот не пропал, и подобные пункты базирования затем создавались и на других отмелях Индийского океана.

В 1970 году в Индийский океан прибыла первая атомная подводная лодка К-7 (проекта 675) капитана 2 ранга Г. А. Хватова. Впервые в этой части Индийского океана подводная лодка произвела ракетные стрельбы по уголковым отражателям с получением целеуказания от самолетов Ту-95 РЦ¹.

В 1974 году сложнейший переход вокруг Африки через Индийский океан и Малаккский пролив в Приморье совершили подводные лодки К-201 (проекта 670) капитана 2 ранга Р. А. Хайтарова и К-314 (проекта 671) капитана 2 ранга В. П. Гонтарева под командованием контр-адмирала Р. А. Голосова. С этого же года боевую службу в Индийском океане начали постоянно нести одна-две дизельные подводные лодки, а с 1977 года периодически здесь дежурила одна атомная подводная лодка Тихоокеанского флота.

Постоянное обострение обстановки вокруг Персидского залива поставило руководство советского ВМФ перед необходимостью организовать боевую службу в Аравийском море атомными подводными лодками Северного флота. Начиная с февраля 1979 года и по 1981 год боевую службу в несколько этапов здесь несли подводные лодки К-38, К-488, К-369, К-317, К-517 —

¹ Разведчик-целеуказатель для ВМФ, созданный в 1962 году на базе серийного стратегического бомбардировщика Ту-95. Всего изготовлено 53 машины.

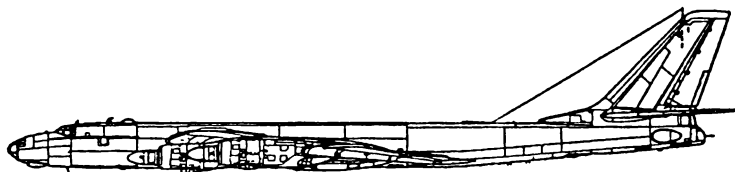


Рис. 10. Самолет Ту-95. Взлетный вес 182 000 кг, максимальная скорость 860 км/ч, дальность полета до 15 000 км.

по 180 суток. Эту тяжелейшую задачу выполнили капитан 1 ранга Б. В. Кудрявцев, капитан 2 ранга О. А. Петров, капитан 1 ранга А. З. Горбунов, капитан 2 ранга А. Н. Шпортько, капитан 1 ранга В. Костенко, капитан 2 ранга Р. З. Чеботаревский, капитан 2 ранга В. Н. Киселев, капитан 1 ранга В. В. Протопопов, капитан 1 ранга В. М. Монастырин, капитан 2 ранга А. К. Ураев, капитан 1 ранга А. Н. Чулимов, капитан 1 ранга О. И. Фалеев, капитан 1 ранга В. М. Храмцов, капитан 1 ранга Ю. К. Русаков, капитан 2 ранга Е. К. Мазовка. При это командиры подводных лодок А. Н. Шпортько и О. А. Петров совершили эти походы дважды. Подводные лодки осуществляли слежение за авианосцами в зоне Персидского залива, вели разведку других группировок сил противника в Индийском океане.

Героические и легендарные походы этих подводных лодок на выполнение задач боевой службы через три океана открыли новую славную страницу в истории нашего флота.

Особая заслуга перед флотом принадлежит подводникам-глубоководникам. Каждое выполнение ими специальных задач в глубинах океана было связано с риском для жизни. Во мраке тысячелетнего ила, окруженные кошмарами и галлюцинациями, когда

даже в специальном аппарате человеческая речь превращается в птичье щебетание, они добросовестно, с высокой степенью надежности исполняли задания командования и свои воинский долг. Среди них 17 человек было удостоено звания Героев Советского Союза и Российской Федерации. Это контр-адмиралы А. П. Катышев, В. В. Холод, офицеры Ю. Г. Пыхтин, Ю. Н. Филипьев, В. М. Шишкин другие. Придет время, и о их подвигах узнает весь флот.

За послевоенное время наши подводники, выполняя свой интернациональный долг, принимали участие в ряде локальных воин и конфликтов. Это события в Египте в 1956 году, в Индонезии в 1959–1962 годах, Карибский кризис в 1962 году, индо-пакистанский конфликт 1971–1972 годов, обострение обстановки в Юго-Восточной Азии в связи с агрессией США во Вьетнаме с 1964 по 1975 год, события в Чехословакии в 1968 году, арабо-израильские воины 1967 и 1973 годов, китайско-вьетнамский конфликт 1979 года. Это участие выражалось как в непосредственных действиях, так и в выполнении роли сдерживающего фактора, а также в усилении воевавших флотов в рамках военно-технической помощи.

Всего подводных лодок разных флотов, с 1956 по 1979 год принимавших то или иное участие в различных военных конфликтах, можно насчитать около 112 единиц. Из всего этого числа лодок журналы боевых действий, очевидно, велись на 50–60 лодках. Однако подвиг этих подводников до сих пор не нашел ни признания, ни даже более-менее подробного отражения в литературе. Безусловно, этот вопрос требует своего детального отдельного изучения со стороны соответствующих исследовательских служб флота.

С 1967 по 1993 год наши многоцелевые подводные лодки совершили 2133 выхода на боевую службу.

Это означало, что личный состав подводных лодок за 26 лет провел в море 364 года. Многие подводники имеют на своем счету по 20 и более боевых служб на подводных лодках. В ходе всех своих плаваний и боевых служб советские подводные лодки прошли все океаны и 49 морей мира. В целом же боевая служба ВМФ в корне изменила военно-стратегическую обстановку в Мировом океане.

За свои выдающиеся подвиги 74 подводника удостоены звания Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации (в годы Великой Отечественной войны таких было 28 человек). Одному подводнику было присвоено звание Героя Социалистического Труда, двое — вице-адмирал В. А. Порошин и капитан 1 ранга А. К. Казаков — были награждены орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» всех трех степеней.

Всего из почти 600 тысяч человек, прошедших службу на подводных лодках после войны, орденами было награждено около 3000 человек, то есть всего 0,5%. К сожалению, подвиги многих людей, в том числе и те, о которых речь шла выше, остались незамеченными, а потом и вовсе забылись.

За успешное решение задач боевой службы, боевой и политической подготовки ряд соединений и отдельные подводные лодки были удостоены государственных наград, десятки награждены вымпелом министерства обороны «За мужество и воинскую доблесть», еще больше отмечено Красными знаменами ЦК КПСС и Совета Министров СССР, ЦК ВЛКСМ, ВМФ, военных советов флотов и почетными грамотами.

Это были награды нашим подводникам за героизм и мужество, проявленные в мирное время. А ведь героические качества появлялись не просто так, они

воспитывались и выращивались в семьях, школах, училищах. Велика заслуга в этом и наших научных кадров — Л. Я. Лонцха, К. Д. Доронина, В. Т. Томашевского, Л. Н. Хияйна, С. Г. Егорова, Н. Ф. Ханина, В. И. Потапова, У. Г. Гайнутдинова, Б. Н. Александрова, В. Е. Иванова, В. Ф. Янбиха, Ю. С. Руссина и многих других, кто учил подводников тактике морского боя, настойчивости и смелости решению боевых задач.

Нельзя умалить и роли лучших представителей Коммунистической партии Советского Союза в воспитании среди подводников патриотизма, ответственности, интернациональной дружбы, способностей идти на лишения и трудности, проявляя великое терпение и стойкость, готовность к самопожертвованию.

Из среды подводников выросло за послевоенное время 6 адмиралов, на чьи плечи легла вся тяжесть ответственности за действия подводных сил. Часть из них стала крупными руководителями ВМФ, командующими флотами, чьи заслуги перед Отечеством очевидны и несомненны. Это адмиралы флота Г. М. Егоров, К. В. Макаров и Н. И. Смирнов, В. Н. Чернавин, адмиралы Э. Д. Балтин, А. В. Горбунов, О. А. Ерофеев, В. В. Зайцев, В. К. Коробов, В. А. Кравченко, И. Н. Литвинов, В. П. Маслов, А. И. Михайловский, В. И. Панин, А. Е. Орел, В. Н. Поникаровский, В. А. Самойлов, Э. Н. Спиридонов, Г. А. Хватов, Ю. А. Сысоев.

Но не зря еще Н. М. Карамзин заметил, что история государства обрывается, если в нем не останется героев.

К сожалению, наши архивы больше пестрят названиями кораблей, чем именами людей. Поиск этих людей сравним разве что с поиском погибших на Сиявинских болотах. Но поиск этот нужно вести, чтобы никто и ничто не было забыто, чтобы в памяти людей

остался подвиг тех, кто своим мужеством и отвагой, своим здоровьем, подорванным сердцем и медленно сожженными радиацией глазами заплатил за выполнение боевых задач. Тех, кто с честью исполнил свой воинский долг перед братством подводников, перед Военно-Морским Флотом и своей Родиной.

5. НА ПОРОГЕ XXI ВЕКА

Ныне решаются задачи обеспечения надежности и безопасности функционирования морских стратегических ядерных сил (МСЯС) России, совершенствования их качественных характеристик с одновременным выводом из боевого состава ВМФ устаревших кораблей и строительством новых в соответствии с реальными финансовыми возможностями. Развитие Военно-морского флота, в том числе его подводных сил, требует обязательной ориентации в будущее, учета перспективных интересов безопасности страны¹.

Имеющиеся у ВМФ РФ подводные ракетноносцы морально и физически стареют — это естественный процесс. За последние годы были выведены из строя более 20 РПКСН, а в общей сложности (по данным на июль 1997 г.) 156 атомных подводных лодок. Кроме того, до 40 дизель-электрических подводных лодок нуждаются в новых аккумуляторных батареях.

ВМФ России поставил иностранным государствам на условиях аренды или продажи 5 дизель-электрических подводных лодок (2 — пр. 651 и 3 — пр. 641), выведенных из боевого состава. Они используются в качестве музеев в Финляндии, Дании, Англии, Бельгии и Австралии. Ныне в боеготовом составе ВМФ насчитывается 75% кораблей, отслуживших по 10–15 лет.

¹ В 1992 г. была разработана кораблестроительная программа до 2003 г., но она пока не утверждена.

21 декабря 1993 г. в Государственном Российском центре атомного судостроения (ГРЦАС) была заложена многоцелевая атомная подводная лодка четвертого поколения «Северодвинск» (пр. 885) — однореакторная и одновальная. Эта атомная подводная лодка XXI века будет иметь новый комплекс противокорабельных ракет и стратегические крылатые ракеты. Тем самым сделан значительный шаг в развитии отечественных МСЯС¹.

Также положительно, что в ноябре 1996 г. в Северодвинске началась постройка головного РПКСН четвертого поколения «Юрий Долгорукий» (пр. 955 «Борей»), спуск которого на воду планируется в 2002 г.² Руководство ВМФ России рассчитывает вводить в начале XXI века ежегодно в строй по одному РПКСН этого типа. Однако к тому времени у отечественного ВМФ могут остаться лишь 8–10 боеспособных атомных подводных лодок с баллистическими ракетами (суммарно примерно 140 ракет с 700 ядерными боеголовками). В то же время США предполагают иметь после 2000 г. 18 атомных подводных лодок с баллистическими ракетами, Англия — 4, Франция — 6–7, Китай — до семи³.

К концу XX века боеготовность наших подводных ракетноносцев (по данным российских аналитиков) из-за несвоевременного их ремонта и надлежащего материально-технического обеспечения стала гораздо ниже, чем у США, которые представляют наибольшую потенциальную опасность для мира, претендуя на «однополюсный» порядок в нем. Круглосуточно на боевом

¹ До 1994 г. в нашей стране после перехода на атомную энергетику были построены 243 атомные подводные лодки: 123 — в Молотовске (Северодвинск), 56 — в Комсомольске-на-Амуре, 39 — в Ленинграде (Санкт-Петербург), 25 — в Горьком (Нижний Новгород). В 1995 г. генеральному директору и президенту ГРЦАС Д. Г. Пашасву присвоено звание Героя Российской Федерации.

² Это тысяча первая по счету после октября 1917 г. подводная лодка, идущая теперь на смену РПКСН типа «Тайфун».

³ См.: Красная звезда, 13 января 1996 г.

патрулировании находятся 10 американских, 2 (по другим данным 1) английских и 2 французских подводных ракетноносцев. Суммарно их ракеты имеют более 2200 боеголовок среднего полумегатонного класса. В различных районах Мирового океана на постоянной основе развернуто более 130 надводных кораблей от 16 до 20 государств, а также 13 ПЛАРБ США, Англии и Франции и 12 многоцелевых подводных лодок.

Сравнительно недавно около четверти советских и российских РПКСН находились на боевой службе, однако сейчас они в основном в районах своего штатного базирования, следовательно, могут быть накрыты одним внезапным ракетно-ядерным ударом возможного агрессора.

За 1992–1997 гг. корабельный состав ВМФ России сократился количественно на 50%, его самолетный парк — на 78%, личный состав — на 51%. Доля ВМФ в численности Вооруженных Сил России снизилась с 16 до 13,3%¹.

Для ВМФ нашей страны после развала СССР оказались труднодоступными не только океанские, но и ближайшие морские коммуникации. Передовые рубежи России на западе и юге отброшены на 300 лет назад, у нее осталось всего 22% освоенного ранее морского побережья.

Огромный ущерб нанесен Балтийскому флоту, а нынешний Черноморский флот, вероятно, нельзя рассматривать как боеспособное оперативно-стратегическое объединение². Эти флоты лишились подводных сил.

Практически в настоящее время под постоянной потенциальной угрозой от ударов даже традиционного

¹ См.: Красная звезда. 8 августа 1997 г. По данным на 12 марта 1992 г. Россия получила в наследство от бывшего СССР 62 РПКСН, имевших на борту 910 баллистических ракет с 2804 ядерными боезарядами (см.: Красная звезда, 28 января 1995 г.).

² См.: Морской сборник, 1993, № 6, с. 5.

военно-морского оружия возможного агрессора находится до 80% территории европейской части России, Дальнего Востока, а всего более 60–65% военно-промышленного потенциала страны. Это делает Россию притягательным объектом для агрессии со стороны различных стран, имеющих более-менее современные ВМС.

В силу своего геополитического положения Россия объективно обязана быть великой не только сухопутной, но и морской державой. Выступая перед профессорско-преподавательским составом и слушателями Военно-морской академии им. Героя Советского Союза Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, Главнокомандующий ВМФ адмирал В. И. Куроедов подчеркнул: «Военно-Морской флот должен иметь возможность для эффективного противодействия и, при необходимости, вести вооруженную борьбу с современными подводными лодками, надводными кораблями, воздушными силами и средствами ВМС других государств не только в своей прибрежной зоне, но и в удаленных районах океана. В принципе, везде, где это могут потребовать интересы России»¹.

По заявлению Главнокомандующего ВМФ при строительстве нового российского флота приоритет будет отдан подводным силам, кораблям прибрежного и дальнего действия. Но есть и другое его заявление в августе 1998 г.: «Планы командования ВМФ предусматривают приостановку на пять лет строительства новых кораблей и подводных лодок». В то же время за имеющимися «атомными подводными ракетносцами сохраняются задачи боевого патрулирования в просторах Мирового океана»².

¹ Ветеран-подводник, 1998, № 2 (13).

² См.: Красная звезда, 5 мая 1998 г.; 29 августа 1998 г.

По подсчетам специалистов России через 20–25 лет потребуется иметь до 95 подводных лодок, в том числе 15 РПКСН, 50 ПЛА и 30 дизель-электрических ракетно-торпедных подводных лодок¹. Это меньше, чем было до развала СССР, но по суммарному боевому потенциалу достаточно для ведения операций оборонительного характера.

Разработана «Программа военного судостроения на 1996–2005 гг.», но ее реализация затрудняется отсутствием целевого финансирования.

Добрым началом явилась закладка на «Адмиралтейских верфях» 26 декабря 1997 г. дизель-электрической подводной лодки нового поколения (пр. 677) «Санкт-Петербург», опережающей на 10–15 лет по своим боевым и техническим возможностям мировые аналоги. Она строится из особого металла, будет обладать минимальным акустическим полем, а новейшая аккумуляторная батарея позволит ей в течение 10 суток непрерывно находиться под водой и преодолеть расстояние около 600 миль.

Ряд подводных ракетоносцев ТОФ носят названия российских городов: «Зеленоград», «Вилючинск», «Челябинск», «Омск», «Иркутск», «Подольск», «Братск», «Комсомольск-на-Амуре», «Томск», «Красноярск», «Петропавловск-Камчатский». Этому соединению под командованием Героя Российской Федерации контр-адмирала И. Н. Козлова ГК ВМФ присвоил наименование «Сибирское»².

¹ См.: Красная звезда, 8 августа 1997 г.

² Принято решение о присвоении имени «Святой Георгий Победоносец» РПКСН ТОФ. Оно согласовано со Светлейшим Патриархом Московским и Всея Руси Алексеем II. Осенью 1998 г. впервые в истории российского ВМФ принял участие в дальнем походе епископ Петропавловский и Камчатский отец Игнатий (в миру С. Г. Пологуров). Он прошел на ПЛА «Томск» из базы СФ Северным морским путем на Камчатку (см.: Красная звезда, 19 декабря 1998 г.).

Предполагаемая в перспективе ратификация российско-американского Договора СНВ-2, учитывающего весь баланс СЯС в мире, предоставляет России возможность иметь к 2003 г. на МСЯС до 58% своего стратегического ядерного потенциала — 1750 боеголовок, а остальные 1250 — на наземных и авиационных СЯС. Но наземные стратегические ракеты должны быть только моноблочными, тогда как морские — и с разделяющимися головными частями. Это резко повышает стратегическую значимость и эффективность отечественных подводных ракетоносцев.

Но если планы постройки РПКСН не будут выполняться, то наш морской компонент СЯС сократится примерно на 1000 боеголовок по сравнению с Договором СНВ-2 и будет равняться лишь 25–30% от устанавливаемого уровня. Тем самым Россия станет обкрадывать себя, а это грозит нарушением стратегической стабильности в мире, ибо МСЯС США получат превышение над российскими в 3–4 раза. Причем ПЛАРБ ВМС таких ведущих государств мира, как Англия, Франция и Китай, выведены за рамки российско-американских переговоров об их сокращении и ограничении. Следовательно, морская составляющая СЯС США и НАТО может приобрести на пороге XXI века стратегическое значение.

Подводные лодки как главный род сил российского Военно-морского флота должны получить в XXI веке новое качественное развитие. Основные требования к ним: быть малозумными, быстроходными, глубоководными, с большой автономностью и дальностью плавания, обладать необходимой живучестью и ремонтпригодностью, располагать достаточным количеством унифицированного оружия, автоматизированной системой управления боевыми и техническими средствами, обширной информатикой.

Только РПКСН способны противодействовать агрессору за пределами дальности запуска им баллистических ракет. Сохранение МСЯС России, в первую очередь атомных подводных лодок с ракетно-ядерным оружием, является основой национально-государственной стабильности Отечества и гарантированного сдерживания крупномасштабной агрессии с чьей бы то ни было стороны.

Роль и значение ВМФ для обеспечения морских государственных интересов и безопасности России с океанских направлений в XXI веке неизбежно возрастет. Стратегические ядерные силы — это мощный инструмент политики государства.

Остается актуальной для России проблема создания Сил стратегического сдерживания (ССС, включающие РВСН и МСЯС) под единым командованием, что выполнено в США еще в 1993 г. МСЯС обладают рядом преимуществ: скрытность нахождения носителей в океане, возможность пуска ракет из совершенно неожиданных районов, и в том числе из-под воды, непредсказуемость траектории полета ракет, способность сокращать дистанции пуска и ряд других. РПКСН типа «Тайфун» и «Дельта», а также строящийся «Юрий Долгорукий» действовали бы в единой оперативной связке с ракетными войсками стратегического назначения (РВНС) при максимальных эффективности и боевой устойчивости.

На пороге второго и третьего тысячелетий Россия обязана иметь высокобоеспособные ракетно-ядерные и многоцелевые подводные силы. Об этом свидетельствует вся история создания и развития в двадцатом веке отечественного подводного флота. Удельный вес МСЯС должен быть в начале XXI века не менее 50%¹.

¹ См.: Красная звезда, 11 июля 1998 г.

У России имеются все основания гордиться своими моряками-подводниками — адмиралами, офицерами, мичманами, старшинами, матросами, которые самоотверженно служили Родине под Советским и продолжают, нести боевую вахту под Андреевским Военно-морскими флагами. Это отлично подготовленные профессионально, мужественные, стойкие, энергичные, самоотверженные и неколебимые защитники Отечества¹.

В марте 1998 г. в очередной День моряка-подводника Объединенный Совет ветеранов-подводников ВМФ обратился к ним с такими словами:

«Многим из вас памятли славные победы Великой Отечественной войны и горечь потерь друзей, не вернувшихся из боевых походов. Вы участвовали в освоении новой техники и вооружения, становлении океанского ракетно-ядерного флота, открывали и с честью несли боевую службу во всех важных районах Мирового океана.

Бесценен ваш вклад в создание морской мощи державы, обеспечившей глобальную стабильность в мире...

С надеждой на возрождение Родины и нового Военно-морского флота отмечаем мы нынешний День подводника!

...Пусть попутный ветер счастья и глубина удачи сопутствуют вам долгие годы!»²

Ратные дела подводников отечественного Военно-морского флота второй половины двадцатого столетия служат основой такой надежды.

¹ Например, на СФ на протяжении последних пяти лет успешность пусков баллистических и крылатых ракет составила 100%, а применения зенитно-ракетных комплексов — 93% (см.: Красная звезда, 4 декабря 1998 г.).

² Ветеран-подводник, 1998, № 2 (13).

На исходе 1999 г. в Москве состоялось совещание членов Совета безопасности, обсудившее общую стратегию и неотложные меры по развитию кораблестроения в Российской Федерации. На нем председатель правительства РФ подчеркнул, что «мы подошли сегодня к очень опасной и тревожной черте... Сегодня Россия ухудшила свое положение с точки зрения выхода к морским коммуникациям, особенно на южном и балтийском направлениях». Сейчас можно «констатировать такие проблемы, которые, развиваясь, могут привести к необратимым последствиям».

Глава правительства отметил далее, что ВМС России не присутствуют сегодня там, где прежде «всегда были». Однако они должны там присутствовать «не для того, чтобы кому-то угрожать, а для того, чтобы защищать наши государственные интересы на дальних рубежах». Он подчеркнул, что в последнее время есть тенденция «выдавливания» российского флота с морских рубежей.

Было решено в 2000 г. (накануне XXI века) представить Президенту РФ проект морской доктрины Российской Федерации.

Совещание членов Совета безопасности рассмотрело основы военно-морской стратегии РФ, направленной на то, чтобы Россия в XXI веке заняла достойное место среди ведущих морских держав мира¹.

¹ См.: Санкт-Петербургские ведомости, 24 ноября 1999 г.

Приложение

Подводники — Герои Советского Союза и Российской Федерации (на 1999 г.)

1. Капитан 1 ранга Аббасов А. У. — 1981 г.
2. Капитан 1 ранга Антонов А. И. — 1982 г.
3. Капитан 1 ранга Астапов А. С. — 1996 г.
3. Капитан 1 ранга Балтин Э. Д. — 1981 г.
4. Капитан 1 ранга Барилович Е. А. — 1979 г.
5. Капитан 1 ранга Березовский В. Л. — 1970 г.
6. Контр-адмирал Берзин А. А. — 1995 г.
7. Капитан 2 ранга Бессонов В. Б. — 1970 г. (посмертно)
8. Капитан 1 ранга Бульгин В. К. — 1950 г.
9. Капитан 1 ранга Буриличев А. В. — 1996 г.
10. Капитан 3 ранга Ватагин А. И. — 1991 г.
11. Капитан 2 ранга Виоградов В. Т. — 1966 г.
12. Контр-адмирал Голосов Р. А. — 1973 г.
13. Капитан 1 ранга Голубев Д. Н. — 1966 г.
14. Капитан 1 ранга Грицко М. В. — 1993 г.
15. Капитан 1 ранга Гуляев И. И. — 1966 г.
16. Капитан 1 ранга Гусаков А. Г. — 1989 г.
17. Капитан 3 ранга Гусев А. А. — 1978 г.
18. Капитан 1 ранга Дронов В. Н. — 1996 г.
19. Капитан 2 ранга Дубяга И. Р. — 1964 г.
20. Адмирал флота Егоров Г. М. — 1978 г.
21. Капитан 1 ранга Ефанов А. П. — 1994 г.
22. Капитан 2 ранга Жильцов Л. М. — 1962 г.
23. Капитан 1 ранга Зайцев А. Г. — 1993 г.
24. Капитан 1 ранга Игнатов Н. К. — 1966 г.
25. Адмирал флота Касатонов В. А. — 1966 г.
26. Контр-адмирал Катышев А. П. — 1979 г.
27. Капитан 1 ранга Коваленко Ю. С. — 1989 г.
28. Капитан 1 ранга Козлов В. Т. — 1978 г.
29. Контр-адмирал Козлов И. Н. — 1996 г.
30. Контр-адмирал Коробов В. К. — 1976 г.

31. Капитан 1 ранга Куверский Л. Р. — 1981 г.
32. Капитан 1 ранга Кузьмин С. В. — 1995 г.
33. Капитан 1 ранга Кулаков В. П. — 1979 г.
34. Капитан 1 ранга Ломов Э. Д. — 1976 г.
35. Капитан 2 ранга Лушин В. П. — 1978 г.
36. Контр-адмирал Макеев В. М. — 1996 г.
37. Вице-адмирал Матушкин Л. А. — 1982 г.
38. Капитан 2 ранга Михайловский А. П. — 1964 г.
39. Капитан 2 ранга Морозов И. Ф. — 1966 г.
40. Контр-адмирал Моцак М. В. — 1994 г.
41. Капитан 1 ранга Новиков Д. Н. — 1981 г.
42. Капитан 1 ранга Ольховиков А. В. — 1984 г.
43. Контр-адмирал Осипенко Л. Г. — 1959 г.
44. Капитан 1 ранга Осипенко П. Д. — 1982 г.
45. Контр-адмирал Павлов А. И. — 1974 г.
46. Контр-адмирал Падорин Ю. И. — 1976 г.
47. Контр-адмирал Петелин А. И. — 1962 г.
48. Капитан 1 ранга Папфилов А. Т. — 1996 г.
49. Капитан 2 ранга Петров И. Д. — 1976 г.
50. Капитан 1 ранга Понов Г. Л. — 1993 г.
51. Матрос Преминин С. А. — 1997 г. (посмертно)
52. Капитан 1 ранга Протопонов В. В. — 1986 г.
53. Капитан 2 ранга Пыхин Ю. Г. — 1973 г.
54. Капитан 2 ранга Самсонов С. П. — 1966 г.
55. Адмирал флота Смирнов Н. И. — 1984 г.
56. Капитан 1 ранга Соколов В. Е. — 1976 г.
57. Капитан 3 ранга Солодков Л. М. — 1991 г.
58. Контр-адмирал Сорокин А. И. — 1966 г.
59. Капитан 1 ранга Справцев С. В. — 1999 г.
60. Капитан 2 ранга Столяров Л. Н. — 1966 г.
61. Капитан 1 ранга Сугаков А. И. — 1996 г.
62. Капитан 2 ранга Сысоев Ю. А. — 1964 г.
63. Капитан 3 ранга Тантунов Ю. И. — 1976 г.
64. Капитан 1 ранга Терехов В. Ю. — 1993 г.
65. Капитан 2 ранга Тимофеев Р. А. — 1962 г.
66. Капитан 1 ранга Томко Е. А. — 1978 г.
67. Капитан 2 ранга Усенко Н. В. — 1966 г.
68. Капитан 2 ранга Филиппев Ю. П. — 1973 г.
69. Капитан 1 ранга Холод В. В. — 1982 г.
70. Контр-адмирал Хмыров В. Л. — 1998 г.
71. Капитан 1 ранга Храмов А. Г. — 1998 г.

72. Адмирал Чернавин В. И. — 1981 г.
73. Контр-адмирал Чернов Е. Д. — 1978 г.
74. Капитан 2 ранга Шишкин В. М. — 1973 г.
75. Капитан 1 ранга Юрченко Ю. И. — 1995 г.

Герой Социалистического Труда

1. Капитан 1 ранга Рыков В. П. — 1984 г.

Орден «За Службу Родине в Вооруженных Силах СССР» (трех степеней)

1. Капитан 1 ранга Порошин В. А.
2. Капитан 1 ранга Казаков А. К.

**Краткий справочник
по советским атомным
подводным лодкам**

I. АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ С БАЛЛИСТИЧЕСКИМИ РАКЕТАМИ

Разработка подводной лодки с ракетным вооружением, предназначенным для поражения береговых объектов, была начата в Советском Союзе еще в конце 1940-х годов. Но реального результата удалось достигнуть лишь к середине 1950-х годов, когда С. П. Королев предложил переоборудовать для морского базирования созданную в его ОКБ-1 сухопутную одноступенчатую ракету Р-11. 16 октября 1955 года с опытной дизель-электрической подводной лодки проекта В611 был осуществлен первый в мире запуск баллистической ракеты морского базирования. Лодка оснащалась двумя пусковыми шахтами, после успешных испытаний на базе субмарины проекта 611 был создан первый серийный дизельный подводный ракетоносец проекта АВ611 (построено 4 лодки и еще одна переоборудована из торпедной). Затем последовало создание дизель-электрических ракетоносцев проекта 629, вооруженных тремя ракетами. 20 октября 1961 года с одной из таких лодок впервые в мире (на полгода раньше, чем в США) была запущена морская баллистическая ракета с мегатонным термоядерным зарядом. Далее на очереди стояло создание подводных атомных ракетоносцев.

1. Проект 658/658М (по классификации НАТО — «Hotel») — 9 единиц

Водоизмещение нормальное: 4030 т

Водоизмещение полное: 5300 т

Длина наибольшая: 114 м

Ширина наибольшая: 9,2 м

Средняя осадка: 7,5 м

Рабочая глубина погружения: 240 м

Предельная глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 35 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 26 узлов

Максимальная надводная скорость: 18 узлов

Экипаж: 104 человека

Автономность: 50 суток

Вооружение: три пусковых шахты комплекса Д-2 (после модернизации Д-4), четыре 533-мм (16 торпед) и два 406-мм ТА (6 противолодочных торпед).

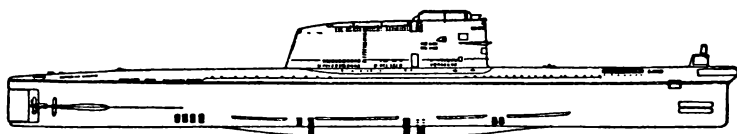


Рис. 1. Дизель-электрическая подводная лодка проекта 629 с баллистическими ракетами Р-121ФМ комплекса Д-1 (1959 г.).

Первая советская атомная подводная лодка, оснащенная баллистическими ракетами. Для сокращения сроков проектирования за основу конструкции была взята торпедная атомная подводная лодка проекта 627 («Ленинский комсомол»), в корпус которой

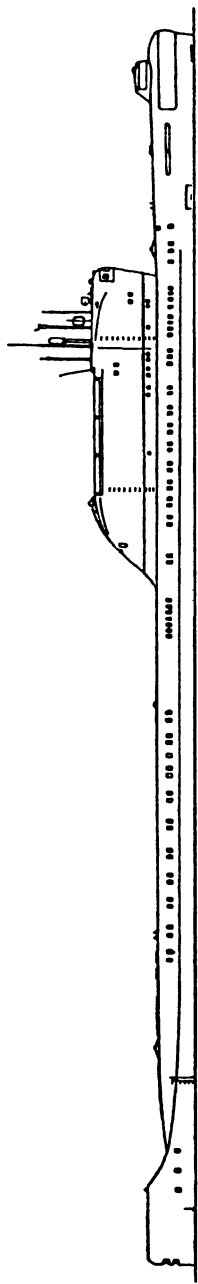


Рис. 2. Атомная подводная лодка проекта 658.

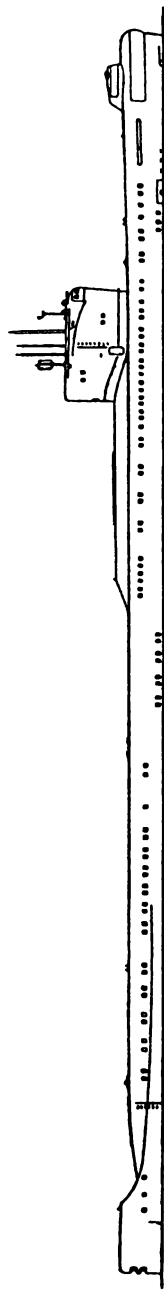


Рис. 3. Атомная подводная лодка связи проекта 658У.

встраивался дополнительный отсек с ракетными шахтами. Разработкой субмарины занималось ленинградское ЦКБ-18 (впоследствии ЦКБ «Рубин»), от начала проектирования начала строительства прошел рекордно короткий срок — всего два года. Головной корабль серии был заложен 17 октября 1958 года и вступил в строй два года спустя.

Первоначально предполагалось оснастить лодку ракетным комплексом Д-2 с жидкостными баллистическими ракетами Р-13 (по классификации НАТО — *SS-N4 «Sark»*), имевшими надводный старт и дальность полет до 650 км. Каждая подводная лодка проекта 658 имела по три вертикальных ракетных шахты, расположенных в один ряд внутри ограждения рубки, в походном положении ракеты были заправлены лишь окислителем, топливо хранилось отдельно. Все ракеты могли быть выпущены в течение 12 минут после всплытия.

Подводные лодки проекта 658 строились в Северодвинске и первоначально составили 31-ю дивизию 1-й флотилии атомных подводных лодок. Головная лодка серии К-19 оказалась исключительно невезучей — в течение одиннадцати лет с ней произошло четыре серьезных происшествия: авария реактора, два пожара и одно столкновение с американской атомной субмариной «Гэтоу» (типа «Трешер»), при этом погибло в общей сложности 42 члена экипажа К-19. Среди моряков она получила мрачное прозвище «Хиросима».

В конце 1960-х годов все лодки проекта 658 были перевооружены по проекту 658М под более совершенные баллистические ракеты подводного старта Р-21 комплекса Д-4¹ (на Западе этот вариант получил

¹ По другим данным все субмарины серии (кроме головной К-19) оснащались новым ракетным комплексом уже во время достройки, однако эта информация выглядит сомнительной.

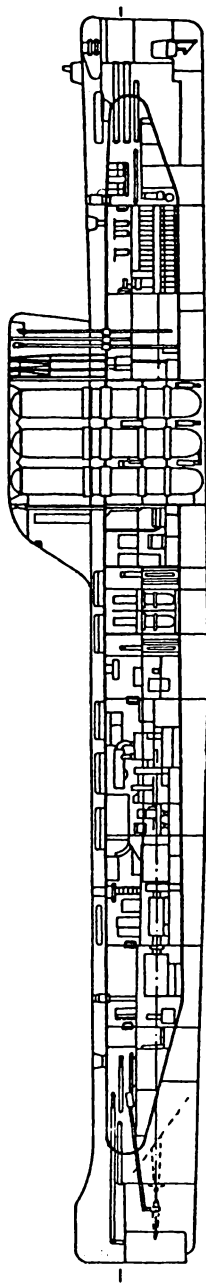


Рис. 4. Продольный разрез атомной подводной лодки проекта 658.

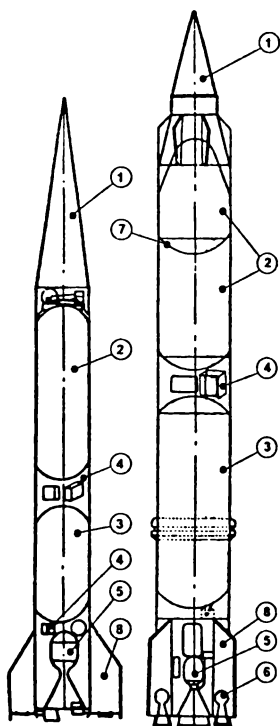


Рис. 5. Баллистические ракеты подводного старта Р-11ФМ и Р-13 (разрез).

1 - головная часть; 2 - бак с окислителем; 3 - бак с горючим; 4 - аппарат системы управления; 5 - центральная камера; 6 - рулевые камеры; 7 - раздельное днище бака окислителя; 8 - стабилизатор.

обозначение «*Hotel II*»). Ракета Р-21 испытывалась с 1960 года и была принята на вооружение 15 мая 1963 года¹, дальность ее полета — 1420 км. В 1970-х годах тихоокеанские лодки К-55 и К-178 были переоборудованы в торпедные по проекту 658Т, а в 1977 году их превратили в лодки связи (проект 658У).

Лодка	Дата вступления в строй	Вывод из боевого состава
К-19	12.11.60	1991
К-33	06.07.61	1988–1990
К-55	12.08.62	1990
К-40	28.12.62	1988–1990
К-16	15.06.63	1988–1990
К-145	19.12.63	1989 ¹
К-149	12.02.64	1988–1990
К-178	30.06.64	1988
¹ Переоборудована 1970 году по проекту 701.		

¹ Ее проектирование сначала велось в ОКБ-586 под руководством М. К. Янгеля, а затем было передано в СКБ-385.

2. Проект 701

Водоизмещение нормальное: 5500 т

Водоизмещение полное: 6400 т

Длина наибольшая: 130 м

Ширина наибольшая: 9,2 м

Средняя осадка: 7,2 м

Рабочая глубина погружения: 320 м

Номинальная мощность ЭУ: 35 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 22 узла

Максимальная надводная скорость: 18 узлов

Вооружение: шесть пусковых шахт комплекса Д-9 с ракетами Р-29, четыре 533-мм (16 торпед) и два 406-мм ТА (6 противолодочных торпед).

Экспериментальная подводная лодка — носитель межконтинентальных баллистических ракет. Переоборудована в 1969–1970 годах в Северодвинске из подводной лодки К-145 проекта 658М с удлинением корпуса лодки на 16 метров за счет врезания дополнительного отсека. Подводная лодка оснащалась шестью двухступенчатыми ракетами Р-29 комплекса Д-9, при стартовой массе около 33 тонн имевших дальность полета 7800 км.

После испытаний, проводившихся на К-145 с 15 декабря 1971 года, комплекс Д-9 12 марта 1974 года был принят на вооружение. В 1989 году лодка была выведена из боевого состава Северного флота и до конца 1990-х годов находилась в Мурманске.

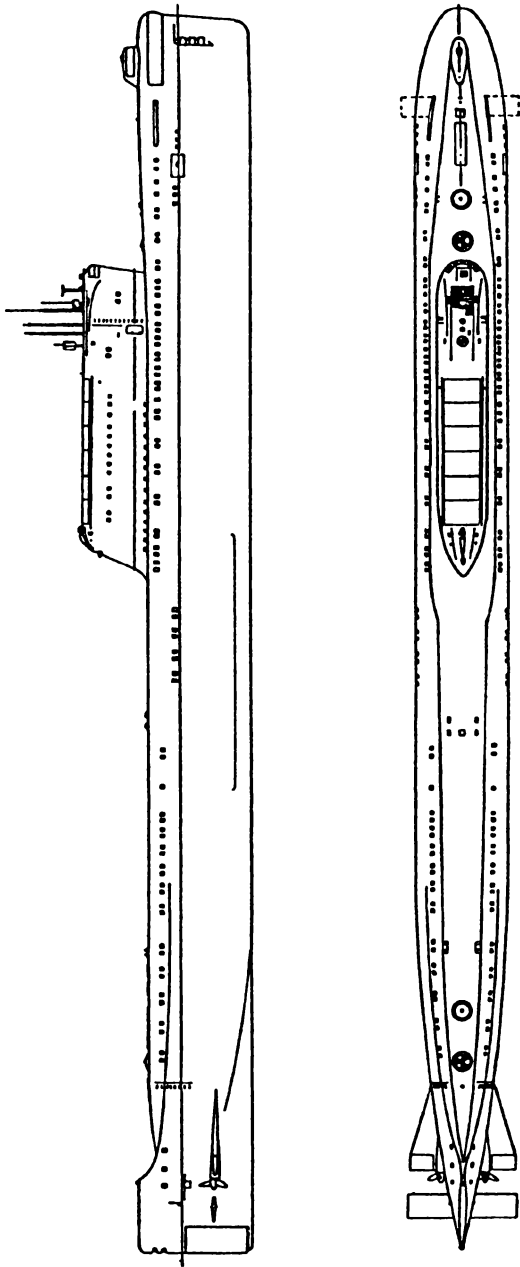


Рис. 6. Экспериментальная атомная подводная лодка проекта 701.

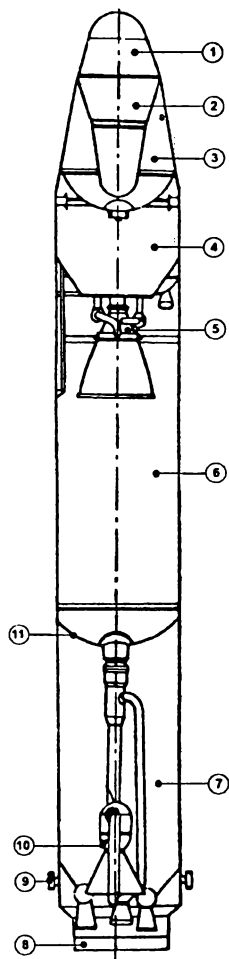


Рис. 7. Двухступенчатая баллистическая ракета подводного старта Р-29 с моноблочной боеголовкой.

1 — приборный отсек; 2 — боевой блок; 3 — бак окислителя 2-й ступени; 4 — топливный бак 2-й ступени; 5 — двигатели 2-й ступени; 6 — бак окислителя 1-й ступени; 7 — топливный бак 1-й ступени; 8 — переходник; 9 — направляющий бугель; 10 — двигатели 1-й ступени; 11 — разделительное днище.

3. Проект 667А («Навага», по классификации НАТО — «Yankee») — 34 единицы

Водоизмещение нормальное: 7760 т

Водоизмещение полное: 11 500 т

Длина наибольшая: 128 м

Ширина наибольшая: 11,7 м

Средняя осадка: 7,9 м

Рабочая глубина погружения: 320 м

Предельная глубина погружения: 450 м

Номинальная мощность ЭУ: 52 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 28 узлов

Максимальная надводная скорость: 16 узлов

Экипаж: 120 человек

Автономность: 70 суток

Вооружение: шестнадцать пусковых шахт ракет Р-27 комплекса Д-5, четыре 533-мм (12 торпед) и два 406-мм ТА (8 противолодочных торпед), один переносной зенитный ракетный комплекс «Стрела-3М»

Разработка атомного подводного ракетносца второго поколения началась в ЦКБ-18 в 1958 году. Первоначально подводные лодки предполагалось оснастить ракетным комплексом Д-4 с восемью жидкостными ракетами подводного старта Р-21 в поворотных пусковых установках. Однако в 1962 году решено было использовать на лодке новую ракету Р-27 ракетного комплекса Д-5 (РСМ-25), принятого на вооружение 13 марта 1968 года. Компактность ракетного комплекса позволила разместить на лодке проекта 667А шестнадцать пусковых шахт, расположенных в

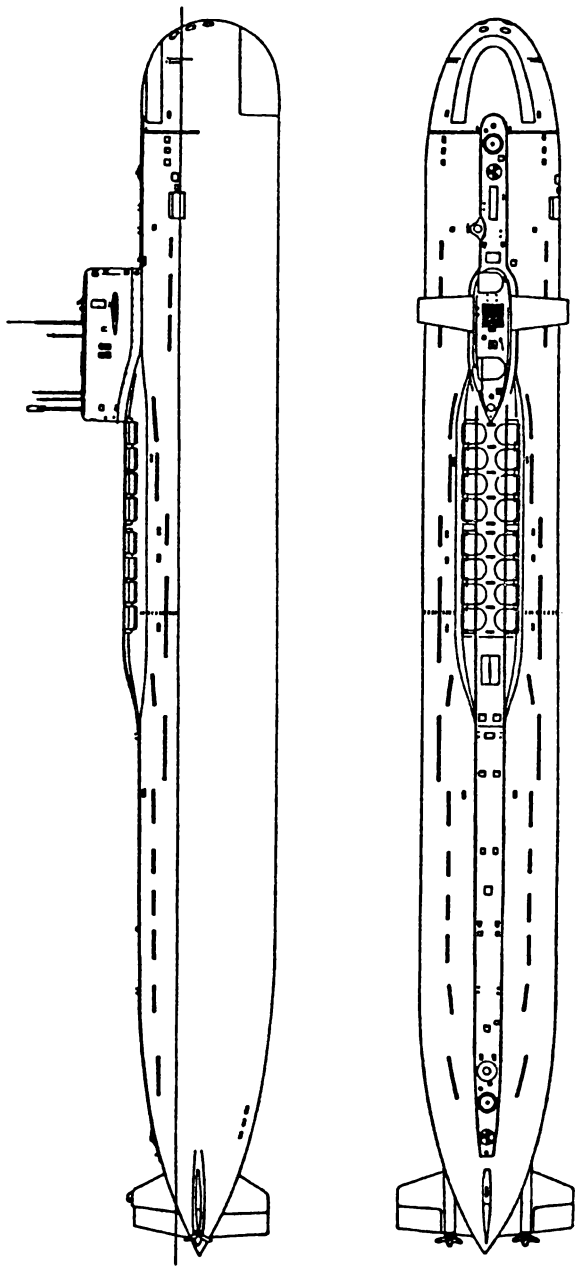


Рис. 8. Подводный крейсер проекта 667А.

два ряда. Пуск ракеты может осуществляться только из подводного положения залпами по четыре и восемь ракет при волнении моря до 5 баллов.

К-137, первая подводная лодка проекта 667А, была заложена в Северодвинске в конце 1964 года и спущена на воду 28 августа 1966 года. Позже лодки этого проекта заложили и в Комсомольске-на-Амуре. Строительство велось высокими темпами, причем даты вступления в строй (как и во многих других случаях) свидетельствует о большом желании строителей «подогнать» сдачу лодок к концу текущего года.

Обозначавшиеся как «ракетные подводные крейсера стратегического назначения» (РПКСН), корабли проекта 667А служили в составе 19-й и 31-й дивизий подводных лодок Северного флота, несли боевое дежурство в Арктике и у побережья Северной Америки. С 1972 по 1983 год восемь лодок были переоборудованы для несения усовершенствованных ракет Р-27У по проекту 667АУ. В 1973–1976 годах крейсер К-140 был переоборудован по проекту 667АМ для несения двенадцати двухступенчатых твердотопливных ракет Р-31 комплекса Д-11 (РСМ-45). В 1979 году комплекс Д-11 был принят в опытную эксплуатацию, однако массового производства их не велось (всего было изготовлено 36 ракет), и К-140 осталась единственной подводной лодкой, оснащенной этим типом ракет.

В конце 1970-х годов, в связи с подписанием договора об ограничении стратегических наступательных вооружений, часть подводных лодок проекта 667А переоборудовали в торпедные, экспериментальные и лодки специального назначения, а остальные стали разоружать и ставить на консервацию. К середине 1990-х годов все лодки этого типа были выведены из

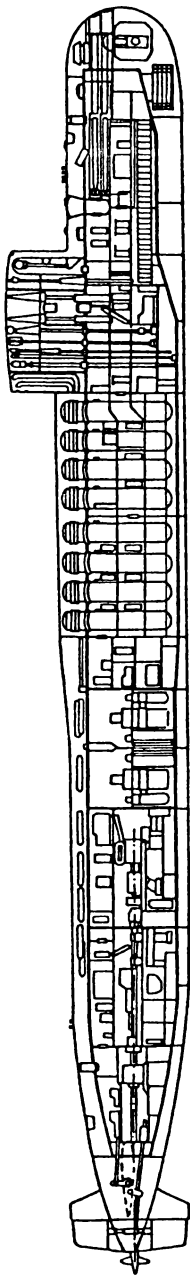


Рис. 9. Продольный разрез атомной подводной лодки проекта 667А.

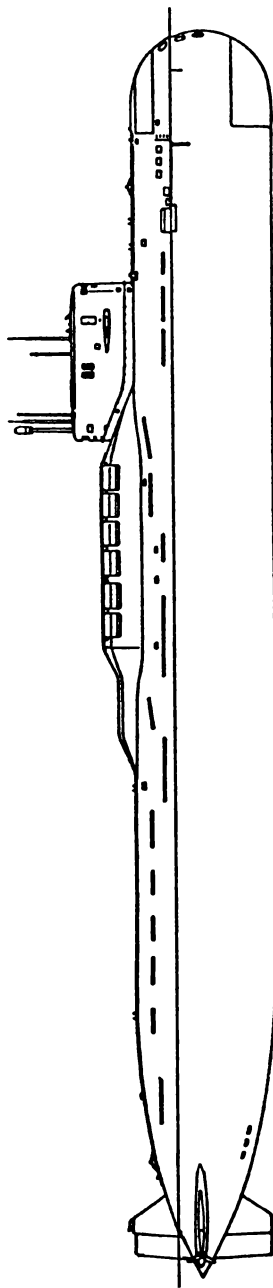


Рис. 10. Атомная подводная лодка К-140 проекта 667АМ.

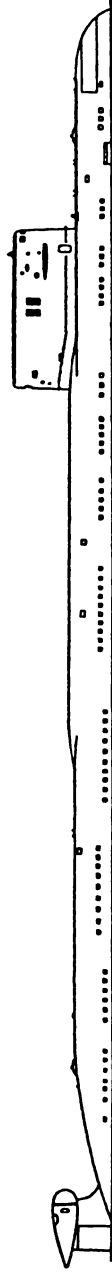


Рис. 11. Атомная подводная лодка специального назначения КС-403 «Казаль» (проект 09780 «Аксон»).

боевого состава флота и списаны на слом в конце 1990-х годов. Исключение составили субмарины К-403, К-411 и К-420, две первые из них были переоборудованы в опытные подводные лодки.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Вывод из боевого состава
К-137 «Ленинец»	1967	Северодвинск	До 1995
К-140 ¹	1967	Северодвинск	1990
К-26	1968	Северодвинск	До 1995
К-32	1968	Северодвинск	До 1995
К-216	1968	Северодвинск	До 1995
К-207	1968	Северодвинск	До 1995
К-210	1969	Северодвинск	До 1995
К-249	1969	Северодвинск	До 1995
К-253**	1969	Северодвинск	До 1995
К-395**	1969	Северодвинск	До 1995
К-408	1969	Северодвинск	До 1995
К-411 ²	1970	Северодвинск	?
К-418	1970	Северодвинск	До 1995
К-420 ³	1970	Северодвинск	?
К-423**	1970	Северодвинск	До 1995
К-426	1970	Северодвинск	До 1995
К-415	1970	Северодвинск	До 1995
К-403 (с 1998 — «Казань») ⁴	1971	Северодвинск	?
К-245*	1971	Северодвинск	До 1995
К-241*	1971	Северодвинск	До 1995
К-214	1971	Северодвинск	До 1995
К-219* ⁵	1971	Северодвинск	1986
К-444*	1972	Северодвинск	До 1995
К-228*	1972	Северодвинск	До 1995

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Вывод из боевого состава
К-399	1969	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-434	1970	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-236*	1970	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-389	1971	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-446*	1971	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-451*	1971	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-252	1971	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-258	1971	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-430*	1972	Комсомольск-на-Амуре	До 1995
К-436	1972	Комсомольск-на-Амуре	До 1995

* Лодки, модернизированные или достроенные по проекту 667АУ.

** Лодки, в конце 1970-х годов модернизированные по проекту 667АТ.

¹ В 1973–1976 гг. переоборудована по проекту 667АМ. Выведена из боевого состава в январе 1990 г., списана на слом 17.12.90.

² В начале 1978 г. переоборудована в АПЛ специального назначения, с 1990 г. — носитель сверхмалых ПЛ.

³ В 1982–1985 гг. модернизирована по проекту 667М для испытания КР ЗМ-25 «Гром».

⁴ В 1979–1984 гг. переоборудована в АПЛ спецназначения с установкой вместо ракетных шахт комплекса радиоаппаратуры.

⁵ Погибла 03.10.86 в 600 милях от Бермудских островов.

4. Проект 667Б («Мурена», по классификации НАТО — «Delta I») — 19 единиц

Водоизмещение нормальное: 8900 т

Водоизмещение полное: 13 700 т

Длина наибольшая: 139 м

Ширина наибольшая: 11,7 м

Средняя осадка: 8,4 м

Рабочая глубина погружения: 320 м

Предельная глубина погружения: 450 м

Номинальная мощность ЭУ: 52 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 26 узлов

Максимальная надводная скорость: 16 узлов

Экипаж: 120 человек

Автономность: 70 суток

Вооружение: двенадцать пусковых шахт ракет Р-29 комплекса Д-9, четыре 533-мм (12 торпед) и два 406-мм ТА (8 противолодочных торпед)

Дальнейшее развитие проекта 667. Лодки проектировались под новый ракетный комплекс Д-9 с двухступенчатыми жидкостными ракетами Р-29 (РСМ-40, кодовое обозначение НАТО — SS-N-8)¹. Пуск ракет мог осуществляться как из надводного положения, так и с глубины до 55 метров при скорости хода лодки 6 узлов и волнении моря до 5 баллов.

Испытания новой ракеты начались в 1969 году и продолжались до 1974 года, однако первые лодки новой серии заложили в Северодвинске уже в 1971 году.

¹ Характеристики ракеты см. ниже.

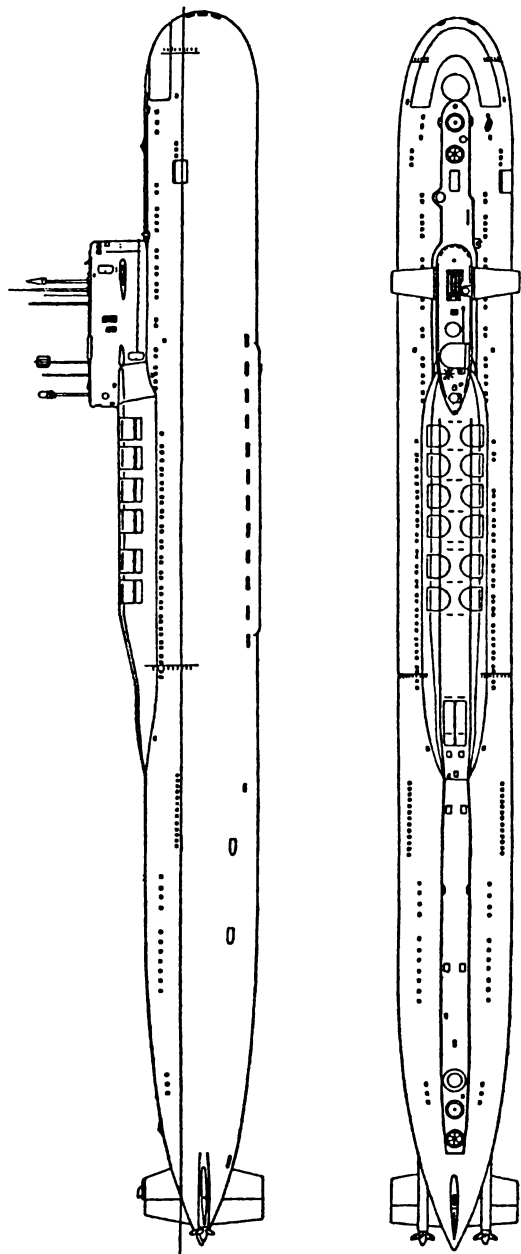


Рис. 12. Подводный крейсер проекта 667Б.

Головная К-279 вступила в строй 27 декабря 1972 года — за полтора года до принятия на вооружение ракет для нее. С 1974 года начали входить в боевой состав флота лодки, строившиеся в Комсомольске-на-Амуре. Позднее часть крейсеров проекта 667Б была переоснащена новыми ракетами Р29Д с дальностью стрельбы, увеличенной до 9100 км. Лодки Северного флота вошли в 41-ю дивизию стратегических подводных кораблей 11-й флотилии, а на Тихоокеанском флоте они входили в состав 25-й дивизии.

В начале 1990-х годов корабли проекта 667Б в соответствии с договором об ограничении стратегических вооружений начали выводиться из боевого состава ВМФ, часть их была отправлена на слом, остальные поставлены на отстой. Однако в конце 1999 года Совет безопасности России принял решение о переоборудовании выведенных из боевого состава ракетных подводных крейсеров стратегического назначения в транспортные субмарины подледного плавания для Арктики. Ракетные отсеки на этих лодках (в первую очередь, проектов 667Б и 667БД) заменяются на емкости, способные вмещать до 2000 тонн жидкого или сыпучего груза (нефть, обогащенная никелевая руда и т. д.).

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-279	1972	Свердловск	Сдана на слом в 1992 г.
К-447	1973	Свердловск	В строю
К-450	1973	Свердловск	Сдана на слом в 1994–1995 г.
К-385	1974	Свердловск	Сдана на слом в 1994–1995 г.
К-457	1974	Свердловск	В строю
К-453	1974	Свердловск	1996–1997

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-465	1974	Северодвинск	1996–1997
К-460	1975	Северодвинск	1996–1997
К-472	1975	Северодвинск	1996–1997
К-475	1975	Северодвинск	1996–1997
К-171 ¹	1976	Северодвинск	1996–1997
К-366	1974	Комсомольск-на-Амуре	1996–1997
К-417	1974	Комсомольск-на-Амуре	1996–1997
К-477	1975	Комсомольск-на-Амуре	1996–1997
К-497	1975	Комсомольск-на-Амуре	1996–1997
К-500	1976	Комсомольск-на-Амуре	В строю
К-512	1976	Комсомольск-на-Амуре	1996–1997
К-523	1977	Комсомольск-на-Амуре	1996–1997
К-530	1977	Комсомольск-на-Амуре	В строю

¹ В 1976 году переведена на ТОФ.

**5. Проект 667БД («Мурена-М»,
по классификации НАТО — «Delta II») —
4 единицы**

Водоизмещение нормальное: 10 500 т

Водоизмещение полное: 15 750 т

Длина наибольшая: 155 м

Ширина наибольшая: 11,7 м

Средняя осадка: 8,6 м

Рабочая глубина погружения: 390 м

Предельная глубина погружения: 450 м

Номинальная мощность ЭУ: 55 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 24 узла

Максимальная надводная скорость: 16 узлов

Экипаж: 135 человек

Автономность: 70 суток

Вооружение: шестнадцать пусковых шахт ракет Р-29Д комплекса Д-9Д, четыре 533-мм (12 торпед) и два 406-мм ТА (8 противолодочных торпед)

Усовершенствованный вариант проекта 667Б с увеличением числа ракетных шахт до 16 и новым ракетным комплексом Д-9Д. Для размещения четырех дополнительных шахт добавлена дополнительная секция длиной 16 метров (отсек 5-бис) и новое оборудование, однако система управления огнем осталась прежней — в результате чего ракеты могли выпускаться не менее чем двумя залпами, по 12 и 6 ракет.

Все крейсера проекта 667БД строились в Северодвинске и входили в состав 3-й флотилии Северного флота. С 1996 по 1999 год выведены из боевого

состава в соответствии с договоренностями о сокращении стратегических наступательных вооружений.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-187 ¹	1975	Севродвинск	1996
К-92	1975	Севродвинск	1997–1998
К-193	1975	Севродвинск	1997–1998
К-421	1975	Севродвинск	1997–1998

¹ С 1977 по 1991 г. — «Шестидесятилетие Великого Октября».



Рис. 13. Подводный крейсер проекта 667БД.

**6. Проект 667БДР («Кальмар»,
по классификации НАТО — «Delta III») —
14 единиц**

Водоизмещение нормальное: 10 600 т

Водоизмещение полное: 16 000 т

Длина наибольшая: 155 м

Ширина наибольшая: 11,7 м

Средняя осадка: 8,7 м

Рабочая глубина погружения: 320 м

Предельная глубина погружения: 450 м

Номинальная мощность ЭУ: 60 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 24 узла

Максимальная надводная скорость: 14 узлов

Экипаж: 130 человек

Автономность: 90 суток

Вооружение: шестнадцать пусковых шахт ракет Р-29Р комплекса Д-9Р, четыре 533-мм (12 торпед) и два 406-мм ТА (6 противолодочных торпед)

Дальнейшее развитие проекта 667БД, оснащены ракетами и Р-29РЛ, Р-29Р и Р-29РК (РСМ-50, по классификации НАТО — SS-N-18) — вариантом ракеты Р-29 с разделяющейся головной частью индивидуального наведения (РГЧ ИН).

Ракетносцы проекта 667БДР строились только в Северодвинске, пять из них вошли в состав Северного флота, остальные девять были переведены на Дальний Восток — причем К-455 и К-490 в феврале-марте 1979 года прошли южным маршрутом (через пролив Дрейка), а семь лодок с 1980 года совершили переход подо льдами Арктики. Большинство

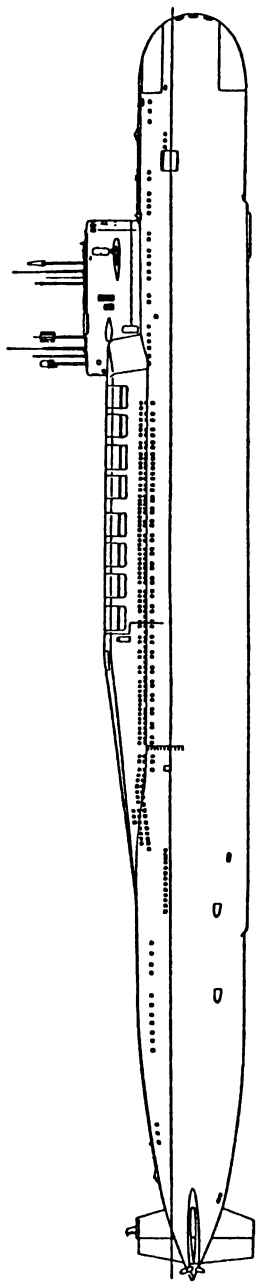


Рис. 14. Подводный крейсер проекта 667БДР.

лодок этой серии успели пройти капитальный ремонт до 1991 года и к концу 1990-х годов они находились в боеспособном состоянии. Эти лодки были переоснащены новыми ракетами Р-29РМ со стартовой массой 40,3 т, дальностью полета 8300 км и разделяющимися боеголовками общим весом 2800 кг.

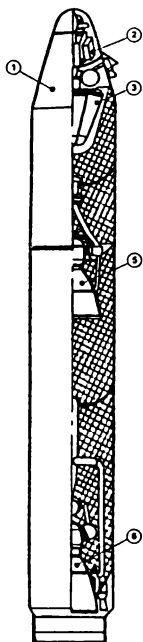


Рис. 15. Схема баллистической ракеты Р-29Р с тремя головными частями индивидуального наведения.

1 — разделяющаяся головная часть; 2 — приборный отсек; 3 — боевые головки; 4, 5 и 6 — маршевые двигатели первой, второй и третьей ступеней.

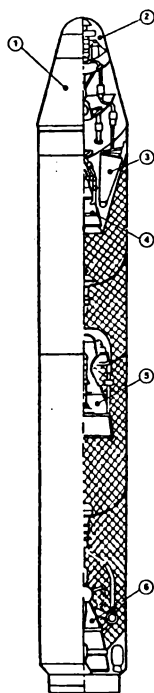


Рис. 16. Схема баллистической ракеты Р-29РМ с десятью головными частями индивидуального наведения.

1 — разделяющаяся головная часть; 2 — приборный отсек; 3 — боевые головки; 4, 5 и 6 — маршевые двигатели первой, второй и третьей ступеней.

Три крейсера в 1995–1996 годах были выведены из боевого состава флота (в соответствии с российско-американскими соглашениями об ограничении стратегических вооружений), а остальные лодки предполагается сохранить в строю до 2005–2010 годов.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-441 (б. «Имени XXVI съезда КПСС»)	1976	Северодвинск	1996
К-424	1976	Северодвинск	1996
К-449	1977	Северодвинск	В строю
К-455	1977	Северодвинск	В строю
К-490	1978	Северодвинск	В строю
К-487 «Подольск»	1978	Северодвинск	В строю
К-44 «Рязань»	1978	Северодвинск	В строю
К-496	1979	Северодвинск	В строю
К-506 «Зеленоград»	1979	Северодвинск	В строю
К-211	1980	Северодвинск	В строю
К-223	1980	Северодвинск	В строю
К-180 «Петропавловск-Камчатский»	1980	Северодвинск	В строю
К-433 «Святой Георгий Победоносец»	1981	Северодвинск	В строю
К-129	1981	Северодвинск	1995

**7. Проект 667БДРМ («Дельфин»,
по классификации НАТО — «Delta IV») —
7 единиц**

Водоизмещение нормальное: 11 740 т

Водоизмещение полное: 18 200 т

Длина наибольшая: 167 м

Ширина наибольшая: 11,7 м

Средняя осадка: 8,8 м

Рабочая глубина погружения: 400 м

Предельная глубина погружения: 650 м

Номинальная мощность ЭУ: 60 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 23 узла

Максимальная надводная скорость: 13 узлов

Экипаж: 140 человек

Автономность: 90 суток

Вооружение: шестнадцать пусковых шахт ракет Р-29РМ (РСМ-54) комплекса Д-9РМ, четыре 533-мм торпедных аппарата (12 торпед, ракет-торпед или ракет)

Последняя модификация серии «667», относилась уже к атомным ракетноносцам 3-го поколения. Проект создавался во второй половине 1970-х годов в ЦКБ МТ «Рубин» под руководством академика С. Н. Ковалева под новый ракетный комплекс Д9-РМ с межконтинентальными ракетами Р-29РМ (РСМ-54, по классификации НАТО — *SS-N-24*). Ракета Р-29РМ стала не только последней ракетой, созданной под руководством В. П. Макеева, но и последней советской жидкостной межконтинентальной баллистической ракетой.

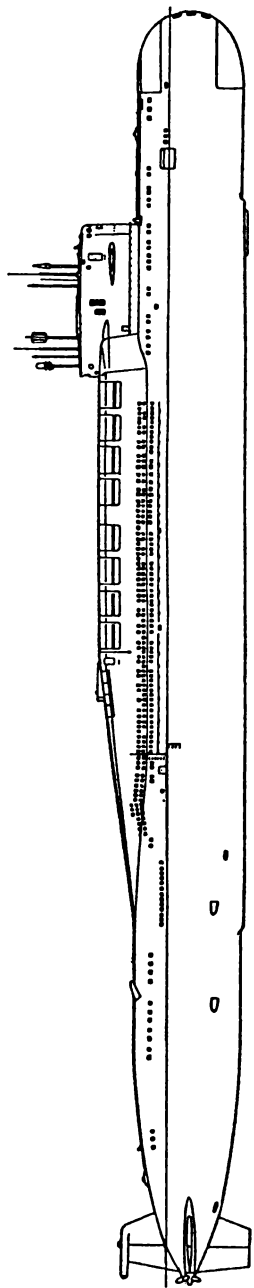


Рис. 17. Подводный крейсер проекта 667БДРМ.

По оценкам специалистов, модернизированный в 1988 году комплекс Д-9РМ до настоящего времени является лучшим в мире. По соотношению затрачиваемой энергии к забрасываемой массе он значительно превосходит свой американский аналог — твердо-топливную ракету «Трайидент II», при одинаковой с ней забрасываемой массе (2800 кг) имея примерно ту же дальность полета, точность попадания, но значительно меньшие размеры и вес. Очень небольшое круговое вероятное отклонение (250 м) позволяет применять эту ракету в качестве носителя обычного фугасного заряда для поражения малоразмерных целей в неядерных конфликтах, при этом масса взрывчатого вещества в моноблочной боеголовке составляет свыше 2000 кг. В сентябре 1999 года было принято решение о возобновлении производства ракет Р-29РМ. Ныне они несут по 4 боеголовки индивидуального наведения, но в случае выхода США из договора по ограничению средств противоракетной обороны предполагается вернуться к оснащению их десятью боеголовками.

Из-за возросших габаритов новых ракет размеры субмарины по сравнению с предыдущими модификациями несколько увеличились — в частности, стала выше надстройка легкого корпуса, прикрывающая ракетные шахты. При этом скорость хода лодки несколько снизилась, но зато удалось достичь минимального уровня шумности (сравнимого с шумностью американских субмарин 3-го поколения типа «Огайо»). Запуск всех шестнадцати ракет может осуществляться одним залпом с глубины до 55 м при любых погодных условиях.

Все крейсера этого типа, входят в состав 3-й флотилии подводных лодок Северного флота и базируются на бухту Ягельная, где каждая лодка имеет

индивидуальное бетонированное укрытие. С 1998 года лодки проекта 667БДРМ используются в коммерческих целях — для запуска на низковысотные орбиты искусственных спутников земли. Запуск осуществляется из подводного положения с помощью ракеты-носителя «Штиль-1», созданной на базе штатной ракеты Р-29РМ.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Состояние
К-51 «Верхотурье»	1984	Северодвинск	В строю
К-84 «Екатеринбург»	1985	Северодвинск	В строю
К-64	1986	Северодвинск	В строю
К-115 «Тула»	1987	Северодвинск	В строю
К-117 «Брянск»	1988	Северодвинск	В строю
К-18 «Карелия»	1989	Северодвинск	В строю
К-407 «Новомосковск»	1992	Северодвинск	В строю

8. Проект 941 («Акула», по классификации НАТО — «Typhoon») — 6 единиц

Водоизмещение нормальное: 28 500 т

Водоизмещение полное: 49 800 т

Длина наибольшая: 172,8 м

Ширина наибольшая: 23,3 м

Средняя осадка: 11,5 м

Рабочая глубина погружения: 380 м

Предельная глубина погружения: 500 м

Номинальная мощность ЭУ: 100 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 27 узлов

Максимальная надводная скорость: 13 узлов

Экипаж: 163 человека

Автономность: 120 суток

Вооружение: двадцать пусковых шахт ракет Р-39 (РСМ-52) комплекса Д-19, шесть 533-мм торпедных аппаратов (22 торпеды и ракето-торпеды либо мины), восемь ЗУР «Игла-1»

Атомная подводная лодка третьего поколения, проект разрабатывался в ЦКБ «Рубин» с середины 1970-х годов под комплекс Д-19, оснащенный твердотопливными ракетами Р-39 (РСМ-52), принятый на вооружение в 1984 году. Такие ракеты более просты и надежны в эксплуатации, нежели жидкостные, однако более сложны по конструкции и требуют высокого уровня технологии производства. Поэтому габариты ракеты, созданной в конце 1970-х годов в КБ Машиностроения под руководством В. П. Макеева, оказались выше, чем у современных ей жидкостных ракет, обладавших сходными характеристиками.

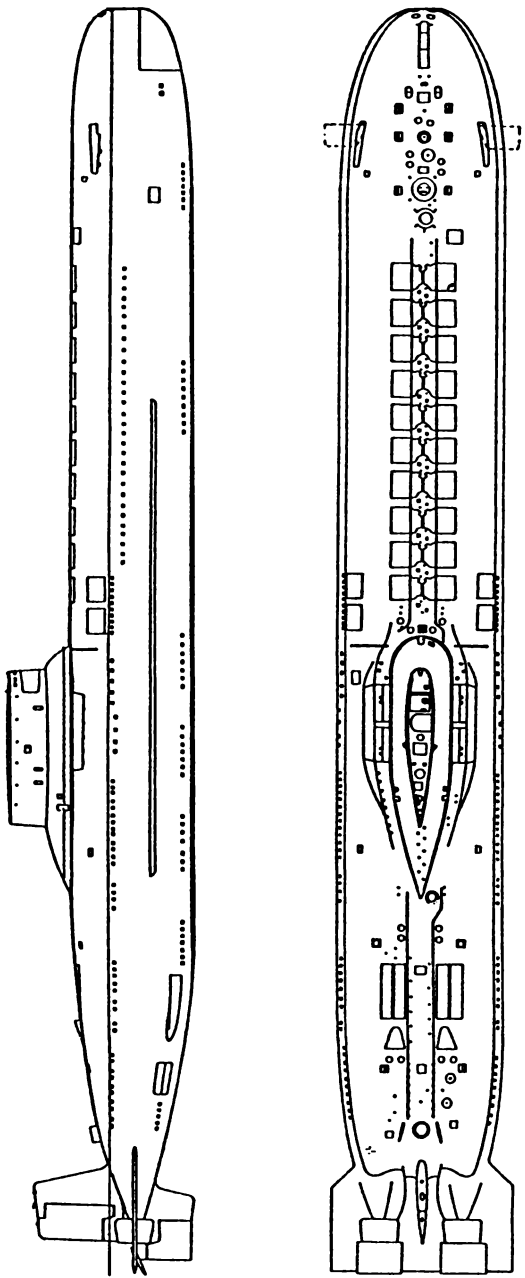


Рис. 18. Подводный крейсер проекта 941.

Из-за больших габаритов ракеты при проектировании лодки было принято нестандартное решение — она получила два прочных корпуса, расположенных параллельно. В результате ширина подводного корабля оказалась значительно больше его высоты. Такая форма корпуса повлекла значительное увеличение водоизмещения (а, следовательно, и стоимости) корабля, но в то же время обеспечила подводному крейсеру значительно более высокую живучесть — за счет разнесения атомной силовой установки по автономным отсекам, расположенным в разных корпусах, а также размещения ракетных шахт полностью вне прочного корпуса. Для повышения живучести торпедный отсек

и центральный пост управления лодкой размещены в отдельных герметичных модулях, расположенных между прочными корпусами. Боевая рубка лодки с округлой крышей и снабженная и ледовыми подкреплениями может при всплытии проламывать лед толщиной до 2,5 метров. На корпус лодки нанесено специальное резиновое покрытие, по гидроакустической скрытности корабли проекта 941 приближаются к американским субмаринам типа «Огайо». Пуск всех шестнадцати ракет осуществляется двумя залпами с глубины до 55 метров при любом волнении моря.

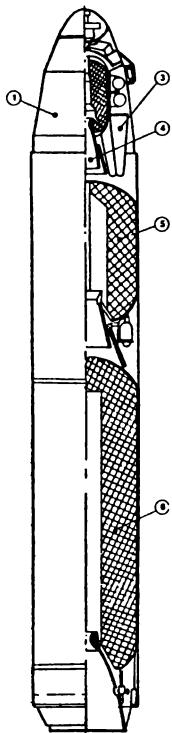


Рис. 19. Схема баллистической ракеты Р-39Р с десятью боевыми элементами индивидуального поведения.

1 — разделяющаяся головная часть; 2 — приборный отсек; 3 — боевые элементы; 4, 5 и 6 — маршевые двигатели первой, второй и третьей ступеней.

Строительство субмарин проекта 941 развернулось во второй половине 1970-х годов, первоначально предполагалась постройка большой серии, однако в конце 1980-х годов после длительной дискуссии между представителями промышленности, руководством ВМФ и Генштабом вооруженных сил было решено ограничиться шестью кораблями (седьмой был разобран на стапеле). В настоящее время корабли входят в состав Северного флота и базируются в Западной Лице (бухта Нерпичья), где с 1977 года создана специальная инфраструктура для их обслуживания. В 1996–1997 годах из-за нехватки средств три субмарины проекта 941 были выведены из боевого состава, а капитальный ремонт головной лодки К-208 затянулся почти на десять лет.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
ТК-208	1981	Североморск	В строю
ТК-202	1983	Североморск	1996
ТК-12	1984	Североморск	1996
ТК-13	1985	Североморск	1997
ТК-17	1987	Североморск	В строю
ТК-20	1989	Североморск	В строю
ТК-210	–	Североморск	Разобрана на стапеле в 1990 г.

9. Проект 955 («Борей») — 1 единица

Водоизмещение нормальное: 14 720 т

Водоизмещение полное: 24 000 т

Длина наибольшая: 170 м

Ширина наибольшая: 13,5 м

Средняя осадка: 9 м

Рабочая глубина погружения: 380 м

Предельная глубина погружения: 450 м

Номинальная мощность ЭУ: 98 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 29 узлов

Максимальная надводная скорость: 15 узлов

Экипаж: 107 человек

Автономность: 100 суток

Вооружение: двенадцать пусковых шахт ракет «Тополь-МПЛ», четыре 533-мм торпедных аппарата (12 торпед либо ракет-торпед), восемь ЗУР «Игла-1»

«Юрий Долгорукий», первый в мире атомный подводный ракетоносец четвертого поколения. Был заложен 2 ноября 1996 года в Северодвинске, хотя проект начал разрабатываться в ЦКБ «Рубин» еще с конца 1980-х годов. Корабль предполагается оснастить ракетным комплексом «Булава-30» с межконтинентальными твердотопливными ракетами «Тополь-МПЛ», в значительной степени унифицированными с наземными МБР «Тополь-М». Ввод лодки в строй был намечен на 2002 год, но затем его сроки сдвинулись — по некоторым данным, до 2005 года. Конструкторы обещают, что «Юрий Долгорукий» станет «самой малозумной атомной подводной лодкой в мире».

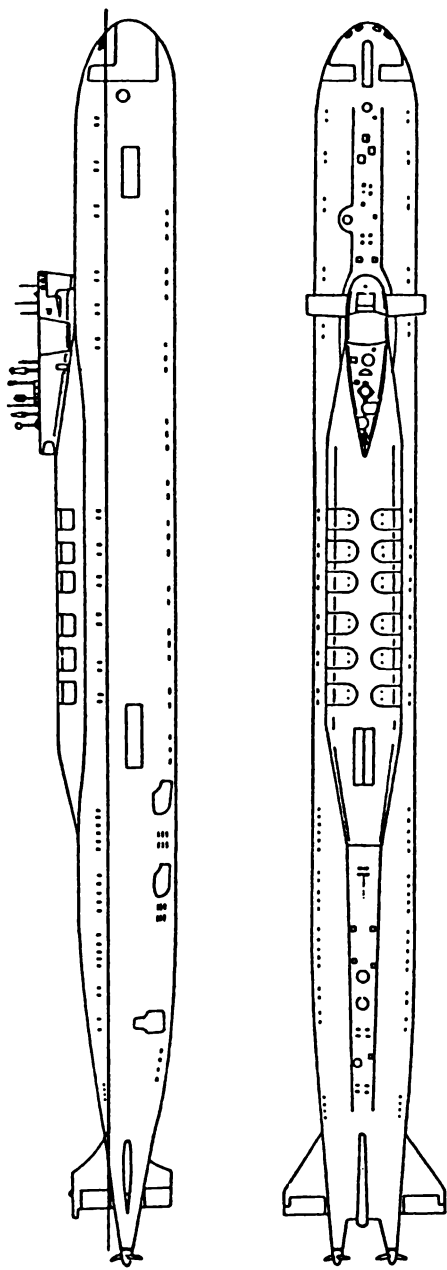


Рис. 20. Подводный крейсер проекта 955 «Юрий Долгорукий» (проект).

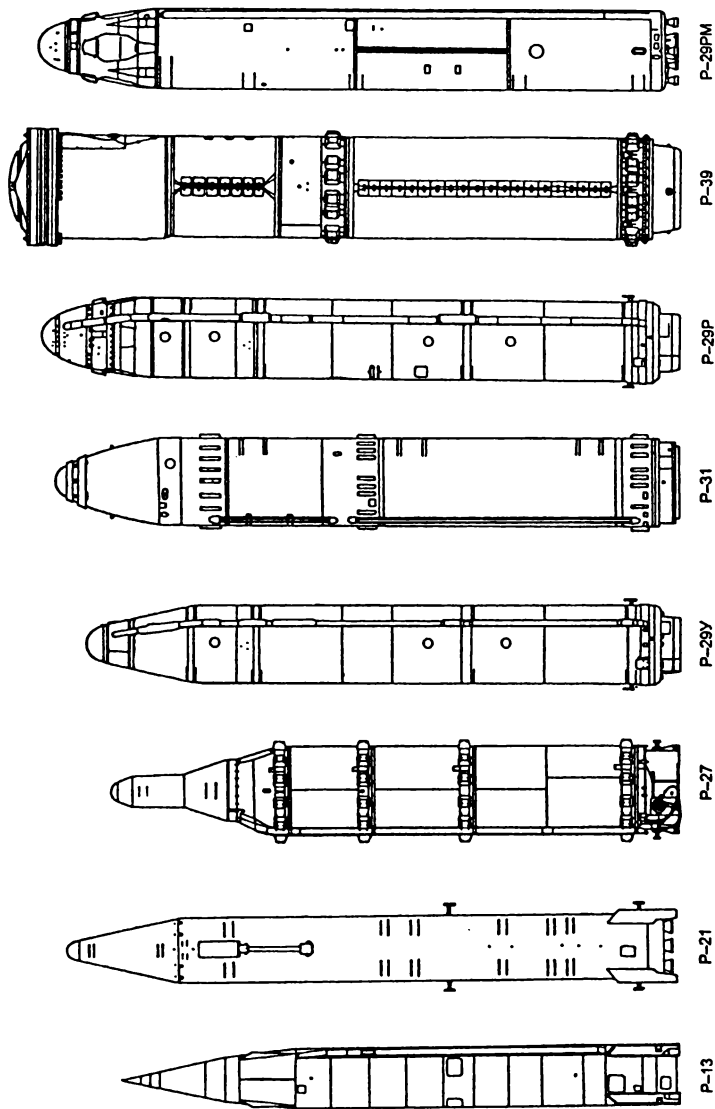


Рис. 21. Сравнительные размеры советских баллистических ракет подводного базирования (ракета Р-39 изображена в контейнере).

II. АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ С КРЫЛАТЫМИ РАКЕТАМИ

Проектирование отечественных атомных подводных лодок, оснащенных крылатыми ракетами (или «самолетами-снарядами») началось в СКБ-143 (главный конструктор В. Н. Перегудов) в 1956 году. Первой лодкой такого типа должна была стать субмарина проекта 627А, модернизированная для несения одной стратегической крылатой ракеты П-20, разработанной КБ С. В. Ильюшина. Эта ракета, оснащенная термоядерным зарядом мощностью 3 мегатонны, имела стартовый вес около 30 тонн, дальность полета порядка 3500 километров и могла развивать скорость до 3500 км/ч. Лодка, получившая обозначение «проект П-627А», была заложена на заводе № 402 (Северодвинск) в марте 1957 года, а в следующем году было начато проектирование подводной лодки проекта 653, которая должна была нести уже две ракеты П-20. Однако к концу 1950-х годов из-за повышения эффективности средств ПВО крылатые ракеты стратегического назначения полностью утратили свою боевую ценность. Поэтому в 1960 году работы по проекту ракеты П-20 были прекращены после нескольких пробных пусков, а недостроенную лодку разобрали на стапеле.

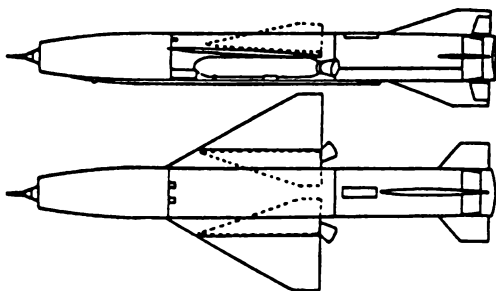


Рис. 22. Крылатая ракета П-20.

Помимо стратегических крылатых ракет с ядерной боеголовкой, в СССР с начала 1950-х годов разрабатывались неядерные крылатые ракеты средней дальности. В частности, такой ракетой, предназначенной для подводного базирования, была П-5 конструкции ОКБ-52 В. Н. Челомея. Первые пробные пуски этой ракеты состоялись в 1957 году — сначала с плавучего качающегося стенда, а затем с экспериментальной дизельной подводной лодки С-146 (проекта 613).

Официально на вооружение ракета П-5 была принята только в 1959 году. Ракеты этого типа должны были размещаться не в надстройке (как на лодках проектов П-627А или 653), а в палубных контейнерах, которые при стрельбе (только из надводного положения) должны были приподниматься вверх на 15 градусов. Такие ракеты предназначались для перевооружения дизельных подводных лодок проекта 613 — этот вариант ракетоносной субмарины нес два контейнера с ракетами, он получил обозначение «проект 644» и оказался неудачным. Более совершенным стал проект 656, созданный в 1957 году на основе все того же проекта 613, но имевший четыре пусковых контейнера. Всего по этому проекту было переоборудовано

шесть дизельных подводных лодок — С-61, С-64, С-142, С-152, С-155, С-164.

Но еще в 1956 году началось проектирование специальных субмарин для оснащения ракетами П-5. Это были дизель-электрическая лодка проекта 651, которая несла четыре ракетных контейнера в двух спаренных блоках. Всего в 1961–1968 годах было построено 16 таких субмарин (головная К-24 вступила в строй 31 октября 1962 года).

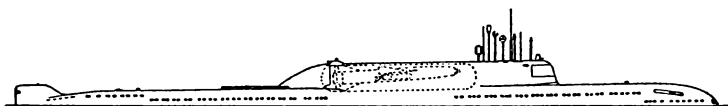


Рис. 23. Схема размещения крылатой ракеты комплекса П-20 на АПЛ проекта П-627А.

1. Проект 659 — 5 единиц

Водоизмещение нормальное: 3731 т

Водоизмещение полное: 4920 т

Длина наибольшая: 111,2 м

Ширина наибольшая: 9,2 м

Средняя осадка: 7,6 м

Рабочая глубина погружения: 240 м

Предельная глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 35 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 29 узлов

Максимальная надводная скорость: 21 узел

Экипаж: 120 человек

Автономность: 50 суток

Вооружение: шесть ПУ ракет П-5, четыре 533-мм носовых ТА, два носовых и два кормовых 406-мм ТА

Время подготовки к ракетному залпу: 125 сек

Атомные лодки проекта 659 несли шесть ракетных контейнеров. Головная К-45 была заложена в Комсомольске-на-Амуре 28 декабря 1957 года и спущена на воду 12 мая 1960 года. После принятого в 1964 году решения отказаться от стратегических крылатых ракет все подводные лодки данного типа были переоборудованы в торпедные по проекту 659Т. В 1980 году из состава действующего флота была выведена и поставлена на консервацию лодка К-66, три года спустя после аварии¹ была списана лодка К-122, остальные корабли этого типа были выведены из состава флота и сданы на слом в 1990-х годах.

¹ Погибло 14 человек.

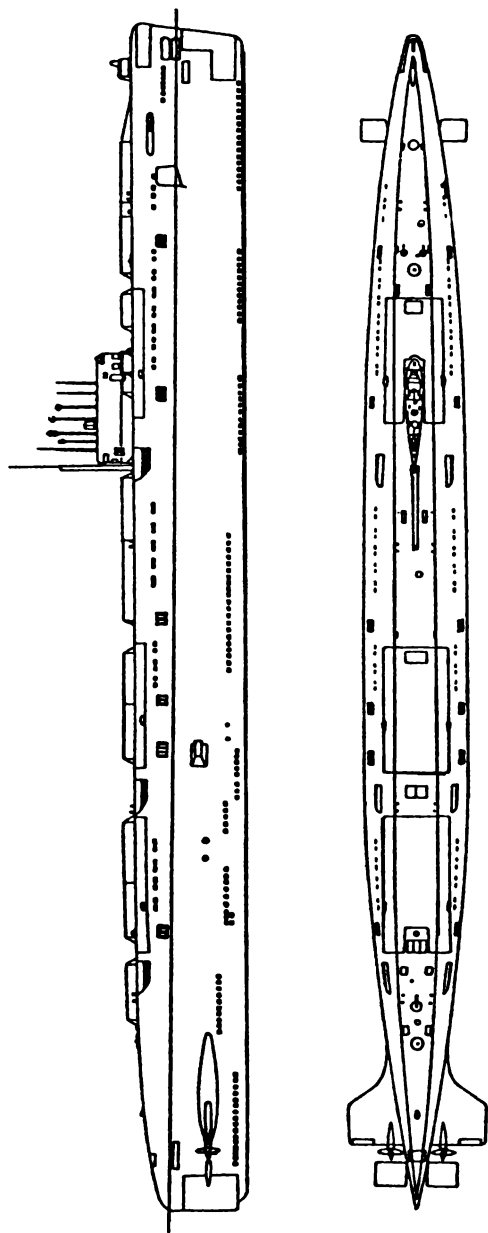


Рис. 24. Атомная ракетная подводная лодка проекта 659.

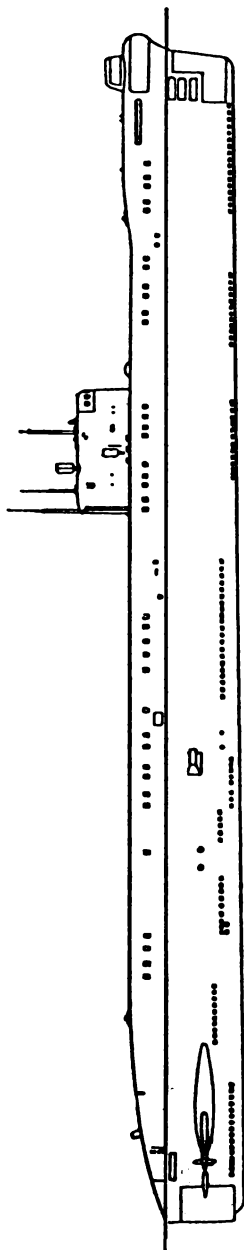


Рис. 25. Атомная торпедная подводная лодка проекта 659Г.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-45	1961	Комсомольск-на-Амуре	1990–1996
К-59	1961	Комсомольск-на-Амуре	1990–1996
К-66	1961	Комсомольск-на-Амуре	1980 (поставлена на консервацию после аварии)
К-122	1962	Комсомольск-на-Амуре	1983 (не восстанавливалась после пожара 21.08.83)
К-259	1962	Комсомольск-на-Амуре	1990–1996

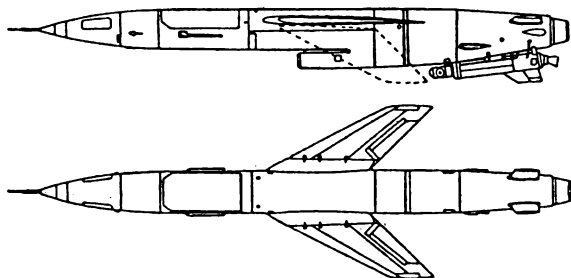


Рис. 26. Крылатая ракета П-5.

2. Проект 675 (по классификации НАТО — «Ehco-2») — 29 единиц

Водоизмещение нормальное: 4500 т

Водоизмещение полное: 5760 т

Длина наибольшая: 115,4 м

Ширина наибольшая: 9,3 м

Средняя осадка: 7,8 м

Рабочая глубина погружения: 240 м

Предельная глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 39 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: до 29 узлов

Максимальная надводная скорость: 15 узлов

Экипаж: 137 человека

Автономность: 50 суток

Вооружение: восемь ПКР П-6 (4К88), четыре 533-мм (16 торпед) и два 406-мм ТА (4 противолодочные торпеды).

Одна из самых массовых серий советских атомных подводных лодок. Ракетносцы этого типа проектировались для оснащения противокорабельными крылатыми ракетами надводного старта П-6 — первыми советскими противокорабельными ракетами подводного базирования. Разработка субмарины проекта 675 велась в ЦКБ «Рубин» еще с 1956 года, строительство лодок шло в Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре в первой половине 1960-х годов. На лодках данного типа впервые в мире была реализована возможность залповой ракетной стрельбы — четырехракетный залп из надводного положения осуществлялся за 15 минут (включая время на всплытие, подготовку пусковых

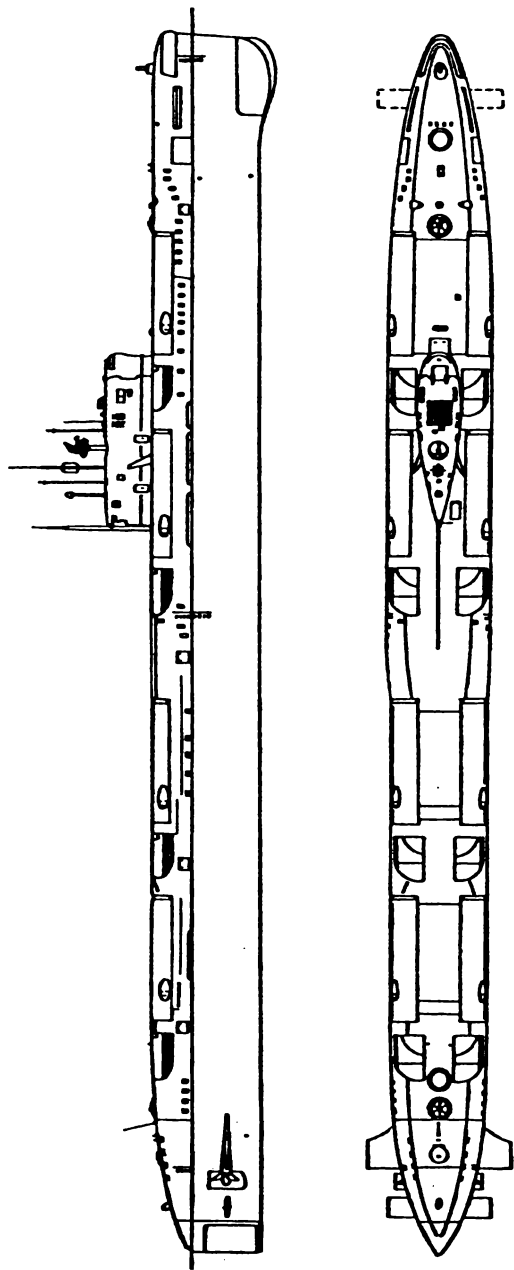


Рис. 27. Атомная подводная лодка проекта 675.

установок и наведение ракеты до момента ее попадания в цель), полный боекомплект в восемь ракет выпускался за 20–30 минут.

24 лодки проекта 675 находились в составе Северного флота, и 5 лодок — в составе Тихоокеанского флота. В 1967 году лодка К-128 (командир — капитан 2 ранга П. Ф. Шаров) приняла участие в комплексной экспедиции «Прилив-1» под руководством адмирала Л. А. Владимирского, исследовавшей Центральную Атлантику. С 1970 года лодки этого типа периодически несли службу в Индийском океане.

Во второй половине 1970-х годов десять субмарин проекта 675 были модернизированы с перевооружением на противокорабельные ракеты П-500 «Базальт» (проект 675МК и 675МУ), при этом их полное водоизмещение увеличилось на 600 т. В конце 1980-х годов пять других лодок прошли модернизацию по проекту 675МКВ с оснащением противокорабельными крылатыми ракетами комплекса П-100 «Вулкан» и переносным зенитным ракетным комплексом «Стрела-3М», при этом полное водоизмещение увеличилось на 1000 т. В 1980-х годах лодка К-86 была переоборудована по проекту 675АН как носитель боевых пловцов.

Лодка	Год вступления в строй	Год вывода из боевого состава
К-166	1963	До 1995
К-1	С 1964 по 1967	До 1996
К-7 (с 1968 — К-127)	До 1967	До 1995
К-10	До 1967	До 1995
К-22 («Красногвардеец»)	До 1967	До 1995
К-23	До 1967	До 1995
К-28 (К-428)	До 1967	До 1995

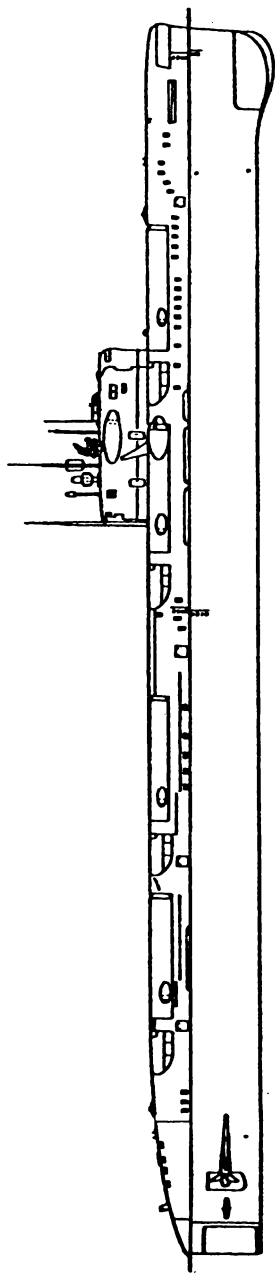


Рис. 28. Атомная подводная лодка проекта 675МК.

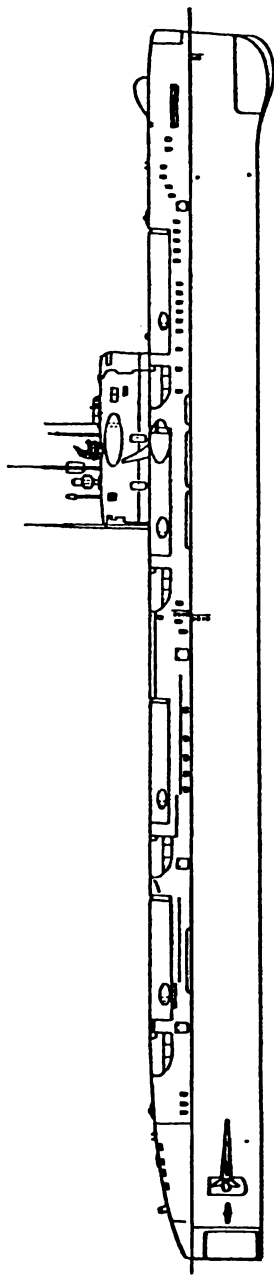


Рис. 29. Атомная подводная лодка проекта 675МКВ.

Лодка	Год вступления в строй	Год вывода из боевого состава
К-31 (К-431)	До 1967	До 1995
К-34 (К-134)	До 1967	До 1995
К-35	До 1967	До 1995
К-47	До 1967	До 1995
К-48	До 1967	До 1995
К-56	До 1967	До 1995
К-57 (К-557)	До 1967	До 1995
К-74	До 1967	До 1995
К-86 (БС-86)	До 1967	До 1995
К-90	До 1967	До 1995
К-94	До 1967	До 1995
К-104 (К-144)	До 1967	До 1995
К-108	До 1967	До 1995
К-116	До 1967	До 1995
К-125	До 1967	До 1995
К-128 (Б-62)	До 1967	До 1995
К-131	До 1967	До 1995
К-135	До 1967	До 1995
К-172	До 1967	До 1995
К-175	До 1967	До 1995
К-184	До 1967	До 1995
К-189	До 1967	До 1995

3. Проект 651Э

Водоизмещение нормальное: 3174 т

Водоизмещение полное: 3750 т

Длина наибольшая: 85,9 м

Ширина наибольшая: 9,7 м

Средняя осадка: 6,9 м

Рабочая глубина погружения: 270 м

Предельная глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 8000/12 000¹ л.с.

Максимальная подводная скорость: 18 узлов²

Максимальная надводная скорость: 16 узлов

Крейсерская дальность подводного хода:
810 миль (на 2,8 узла)

Экипаж: 78 человек

Автономность: 90 суток

Вооружение: четыре ПУ ракет П-6, шесть 533-мм носовых ТА (6 торпед), четыре 406-мм кормовых ТА (12 торпед)

Экспериментальная подводная лодка, переоборудованная из дизельной проекта 651. Эти лодки оснащались крылатыми ракетами П-6 конструкции В. Н. Челомея, принятыми на вооружение в 1964 году. Всего за период с 1963 по 1968 год на заводах в Ленинграде и Горьком было построено 16 ракетоносцев проекта 651, они несли по 4 пусковых контейнера и в течение какого-то времени являлись самыми мощными кораблями подобного класса в мире. К сожалению, на бое-

¹ В числителе — дизеля, в знаменателе — электродвигатели.

² На субмаринах более поздней постройки — 14,5 узлов.

вых качествах советских дизель-электрических субмарин крайне отрицательно сказалось ухудшение отношений с Китаем. С середины 1960-х годов из КНР

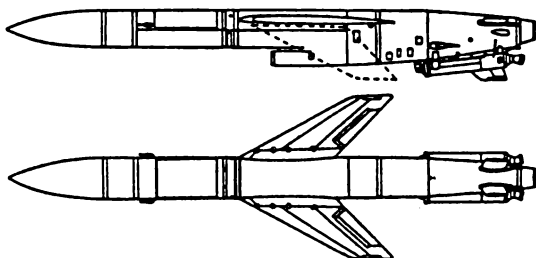


Рис. 30. Крылатая противокорабельная ракета П-6.

прекратились поставки дешевого китайского серебра, крайне необходимого для производства серебряных аккумуляторов. В результате пришлось вернуться к использованию на подводных лодках гораздо менее эффективных свинцово-цинковых батарей.

Для того, чтобы повысить дальность подводного хода дизель-электрических лодок в крейсерском режиме было решено оснастить их вспомогательной малогабаритной ядерной силовой установкой ВАУ-6 мощностью 600 кВт. Проект переоборудования был разработан в начале 1980-х годов горьковским ЦКБ «Лазурит», и в 1985 году одна из лодок проекта 651 прошла модернизацию на заводе «Красное Сормово».

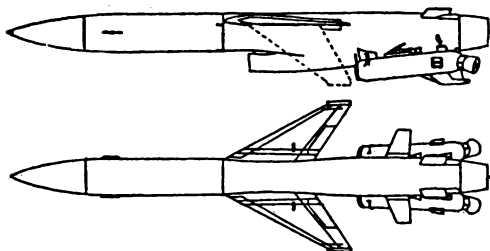


Рис. 31. Крылатая противокорабельная ракета П-500 «Базальт».

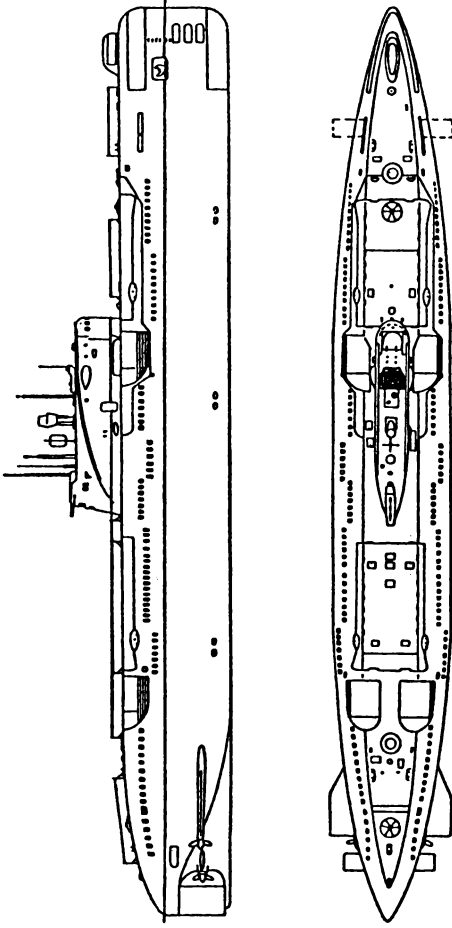


Рис. 32. Дизель-электрическая подводная лодка проекта 651.

4. Проект 661 («Анчар») — 1 единица

Водоизмещение нормальное: 5197 т

Водоизмещение полное: 7000 т

Длина наибольшая: 106,9 м

Ширина наибольшая: 11,5 м

Средняя осадка: 8,1 м

Предельная глубина погружения: 400 м

Номинальная мощность ЭУ: 80 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 44,7 узла

Максимальная надводная скорость: 19 узлов

Экипаж: 80 человек

Автономность: 70 суток

Вооружение: десять ПУ ракет П-70 «Аметист», четыре 533-мм носовых ТА (12 торпед)

Высокоскоростная ударная подводная лодка, разрабатывавшаяся под оснащение противокорабельными крылатыми ракетами подводного старта П-70 «Аметист». Спроектирована ленинградским ЦКБ-16 (ныне СПМБМ «Малахит») и предназначалась для борьбы с авианосными группами противника путем залповой стрельбы ракетами из-под воды. Десять пусковых контейнеров располагались в носовой части лодки, снаружи прочного корпуса и под углом к горизонту. Согласно техническому заданию, скорость длительного подводного хода субмарин этого типа должна была превышать максимальную скорость авианосного ударного соединения и составлять 37–38 узлов. Реальный же рекорд скорости для лодок проекта 661 составил 44,7 узла, он так и не превзойден до сих пор. Для сравнения — максимальная подводная скорость

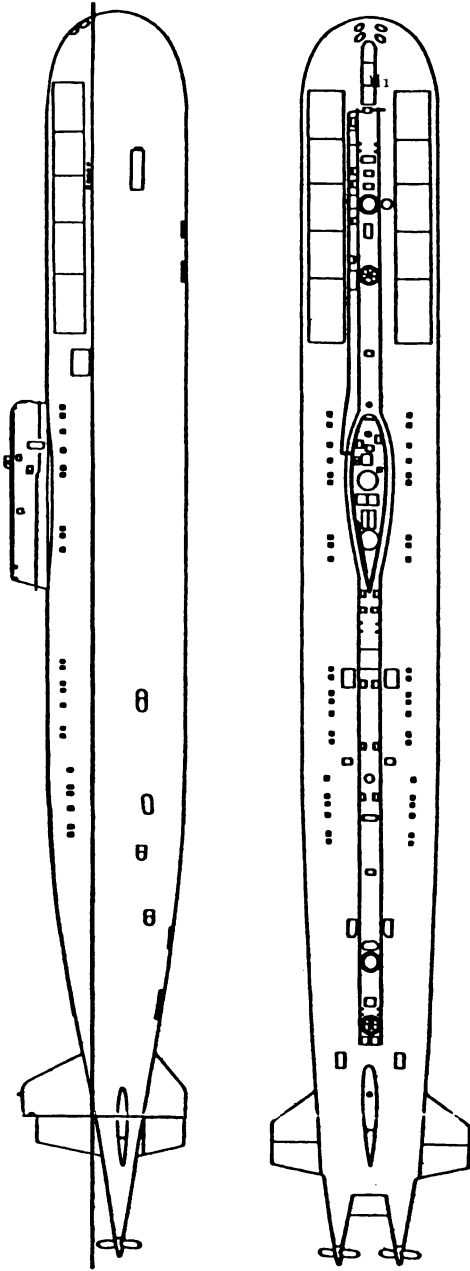


Рис. 33. Атомная подводная лодка К-162 проекта 661.

новейших американских торпедных атомных субмарин (типа «Старджон» и «Пермит») к началу 1970-х годов составляла всего 30 узлов, а у подводных ракетосцев была и того меньше — 25 узлов.

Первая подводная лодка проекта 661, получившая индекс К-162, была заложена в Северодвинске 28 декабря 1963 года, но спущена на воду лишь пять лет спустя — 21 декабря 1968 года. На испытаниях, начавшихся 13 декабря 1969 года, она продемонстрировала превосходную подводную маневренность в обеих плоскостях. Первый боевой поход лодки состоялся осенью 1971 года, в ходе него К-162 занималась доведением «до белого каления» моряков с американского авианосца «Саратога», демонстративно нагоняя корабль «потенциального противника» и делая круги вокруг него.

К сожалению, лодка проекта 661 обладала неустраняемым недостатком — она оказалась чрезвычайно дорогой, получив среди наших моряков прозвище «золотая рыбка» (на Западе этот тип субмарин обозначался как «*Rapa*»). Поэтому К-162 (переименованная в 1978 году в К-222) осталась в составе советского ВМФ единственной. Она находилась в боевом составе Северного флота до 1988 года.

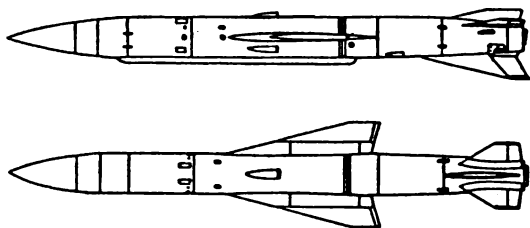


Рис. 34. Крылатая ракета П-70 «Аметист».

5. Проект 667М

Водоизмещение нормальное: 10 500 т

Водоизмещение полное: 13 600 т

Длина наибольшая: 152 м

Ширина наибольшая: 14,7 м

Средняя осадка: 8,7 м

Рабочая глубина погружения: 380 м

Предельная глубина погружения: 450 м

Номинальная мощность ЭУ: 52 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 23 узла

Максимальная надводная скорость: 15 узлов

Экипаж: 112 человек

Автономность: 70 суток

Вооружение: двенадцать ПУ ракет ЗМ-35 (вне прочного корпуса), четыре 533-мм и два 406-мм носовых ТА

Экспериментальная атомная подводная лодка проекта 667М представляла собой серийную лодку проекта 667А (носитель баллистических ракет), переоборудованную в 1982–1985 годах для несения сверхзвуковых крылатых ракет ЗМ-25 «Гром» комплекса «Метеорит-М».

Ракетный комплекс «Метеорит» разрабатывался КБ В. Н. Челомея для подводного, наземного и воздушного базирования (самолеты Ту-95), ракета «Гром» при стартовой массе 12 650 кг должна была преодолевать расстояние порядка 5000 км со скоростью около 3500 км/ч и высотой полета около 22 км. Однако испытания, проводившиеся в 1981–1984 годах, оказались неудачными, и ракета на вооружение принята не была.

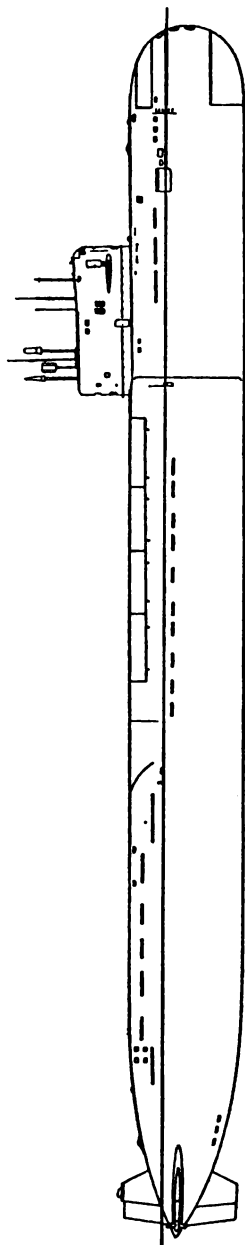


Рис. 35. Атомная подводная лодка проекта 667М.

6. Проект 667АТ

Водоизмещение нормальное: 8880 т

Водоизмещение полное: 9684 т

Длина наибольшая: 141,7 м

Ширина наибольшая: 12,8 м

Средняя осадка: 7,8 м

Рабочая глубина погружения: 320 м

Предельная глубина погружения: 400 м

Номинальная мощность ЭУ: 52 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 26 узлов

Максимальная надводная скорость: 16 узлов

Экипаж: 121 человек

Автономность: 70 суток

Вооружение: восемь 533-мм ТА в центральном отсеке (32 ракеты или торпеды), четыре 533-мм (12 торпед) и два 406-мм ТА (8 торпед)

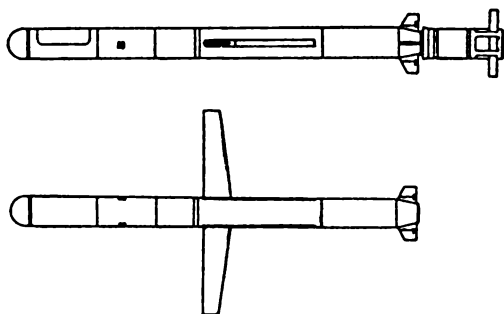


Рис. 36. Крылатая ракета РК-55 «Гранат».

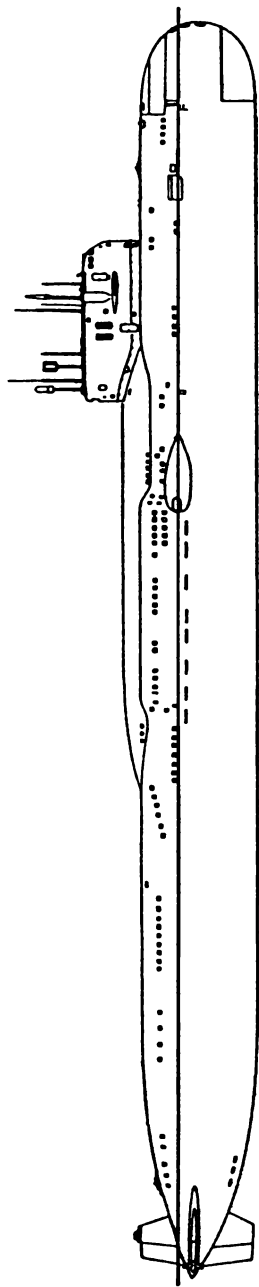


Рис. 37. Подводная лодка проекта 667АГ («Груша»).

Еще одна модернизация субмарин типа 667А, предназначенная для несения дозвуковых стратегических крылатых ракет РК-55 «Гранат», разработанных в свердловском ОКБ «Новатор» (главный конструктор Л. В. Люльев) — аналога американских ракет «Томагавк».

Всего по проекту 667АТ в 1986–1991 годах были модернизировано три подводные лодки проекта 667А — К-253, К-395 и К-423. Все они получили по восемь 533-мм торпедных аппаратов, размещенных в центральном отсеке корпуса под углом к осевой линии корабля и предназначенных для стрельбы ракетами или специальными управляемыми торпедами большой дальности.

7. Проект 670 («Скат», по классификации НАТО — «Charlie 1») — 11 единиц

Водоизмещение нормальное: 3624 т

Водоизмещение полное: 4980 т

Длина наибольшая: 95,6 м

Ширина наибольшая: 9,6 м

Средняя осадка: 7,8 м

Рабочая глубина погружения: 240 м

Предельная глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 18 800 л.с.

Максимальная подводная скорость: 26 узлов

Максимальная надводная скорость: 18 узлов

Экипаж: 86 человек

Автономность: 60 суток

Вооружение: восемь ПКР П-70 «Аметист», четыре 533-мм (12 торпед) и два 406-мм ТА (4 противолодочные торпеды). Вместо торпед может брать 26 мин

Атомная подводная лодка 2-го поколения, спроектированная горьковским СКБ-112 (с 1974 года — ЦКБ «Лазурит») под руководством В. П. Воробьева в начале 1960-х годов. Оснащалась ракетным комплексом П-70 «Аметист» с подводным стартом, восемь пусковых контейнеров СМ-97 располагались в носовой части корабля вне прочного корпуса под углом 32,5° к горизонту.

Подводные лодки проекта 670 представляли собой достаточно недорогое и массовое боевое средство, ограниченное водоизмещение позволяло перебрасывать их с одного морского театра на другой по внутренним водным путям с помощью специальных плавучих доков.

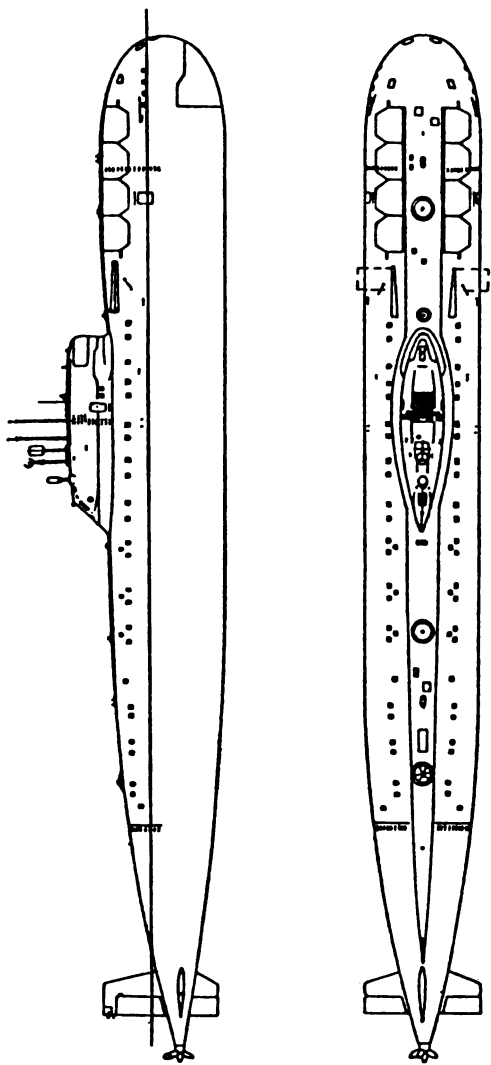


Рис. 38. Атомная подводная лодка проекта 670.

Сами лодки строились в Горьком, а окончательно достраивались в Северодвинске. Всего с 1967 по 1973 год было введено в строй 11 таких кораблей. Первоначально находились в составе Северного флота, затем были переведены на Тихий океане. Лодка К-429 в 1987 году после серии аварий была выведена из боевого состава флота и переоборудована в плавучую учебно-тренировочную станцию УТС-130, использующуюся и по сей день. Лодка К-43 с 1988 по 1991 год находилась в составе ВМС Индии как S-71 «Чакра» и использовалась для подготовки экипажей. Все лодки этого типа были списаны между 1990 и 1994 годами.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-43	1967	Горький — Северодвинск	1992 ¹
К-87 (К-122)	1969	Горький — Северодвинск	1990
К-25	1969	Горький — Северодвинск	1991
К-143 (К-121)	1969	Горький — Северодвинск	1993
К-313	1970	Горький — Северодвинск	1992
К-308	1970	Горький — Северодвинск	1992
К-320	1971	Горький — Северодвинск	1994
К-302	1970	Горький — Северодвинск	1993
К-325	1970	Горький — Северодвинск	1991
К-429	1972	Горький — Северодвинск	1987 ²
К-201	1973	Горький — Северодвинск	1994

¹ С 05.01.88 по 05.01.91 — в ВМС Индии.

² После аварии 24.06.83 используется как УТС-130.

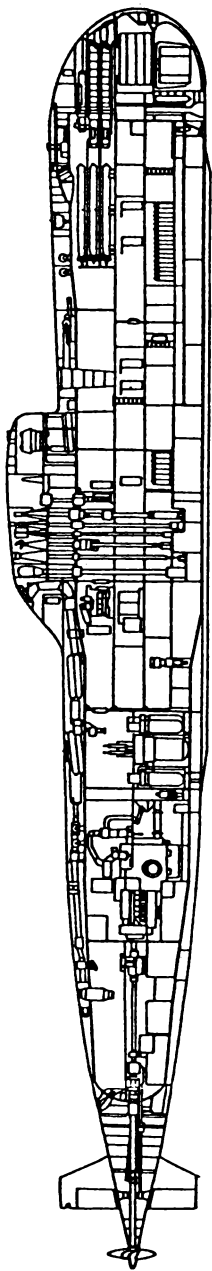


Рис. 39. Продольный разрез субмарины проекта 670.

**8. Проект 670М («Чайка»,
по классификации НАТО — «Charlie 2») —
6 единиц**

Водоизмещение нормальное: 4372 т

Водоизмещение полное: 5500 т

Длина наибольшая: 104,9 м

Ширина наибольшая: 9,9 м

Средняя осадка: 7,8 м

Рабочая глубина погружения: 240 м

Предельная глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 18 800 л.с.

Максимальная подводная скорость: 24 узла

Максимальная надводная скорость: 15 узлов

Экипаж: 98 человек

Автономность: 60 суток

Вооружение: восемь ПКР П-120 «Малахит», четыре 533-мм (12 торпед) и два 406-мм ТА (4 противолодочные торпеды)

Модифицированная версия субмарины проекта 670, оснащенная новыми крылатыми ракетами П-120 (4К85) «Малахит».

Подводные лодки проекта 670М строились в Горьком с 1972 по 1980 год и находились в боевом составе Северного флота до середины 1990-х годов. Затем были выведены для модернизации и оснащения ракетным комплексом «Вулкан», но по финансовым и политическим причинам в 1992 году модернизацию прошла только одна лодка — «Новгород Великий» (проект 06704), остальные были выведены из боевого состава флота.

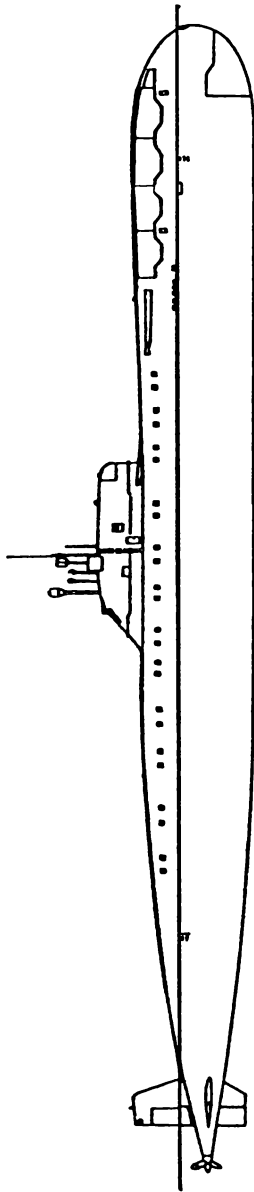


Рис. 40. Атомная подводная лодка проекта 670М.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-452 (с 1989 — «Беркут», с 1997 — «Новгород Великий»)	1974	Горький — Северодвинск	Находится в строю
К-458	1976	Горький — Северодвинск	1991—1995
К-479	1977	Горький — Северодвинск	1991—1994
К-503	1979	Горький — Северодвинск	1991—1995
К-508	1980	Горький — Северодвинск	1991—1995
К-209	1981	Горький — Северодвинск	1991—1995

9. Проект 885 («Ясень») — 0+1 единица

Водоизмещение нормальное: 8600 т

Водоизмещение полное: 13 800 т

Длина наибольшая: 119 м

Ширина наибольшая: 15,5 м (по корпусу — 13,5 м)

Средняя осадка: 9,4 м

Рабочая глубина погружения: 520 м

Предельная глубина погружения: 600 м

Номинальная мощность ЭУ: 46 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: до 31 узла

Максимальная надводная скорость: 16 узлов

Экипаж: 93 человека

Вооружение: восемь вертикальных ПУ для ПКР П-100 «Оникс» (24 ракеты), четыре 533-мм торпедных аппарата (12 торпед или мин).

Разработка атомной подводной лодки 4-го поколения началась во второй половине 1980-х годов, сами корабли разрабатывались 28-м НИИ ВМФ и ленинградским МБМ «Малахит» (ныне СПбМБ «Малахит»), ракетное вооружение проектировалось НПО «Новатор» (до 30 апреля 1966 года — КБ завода имени Калинина, Свердловск, ныне Екатеринбург). Субмарины несут по восемь пусковых шахт и могут оснащаться оперативно-тактическими ракетами ПКР П-100 «Оникс» (по три ракеты в шахте) или тактическими ПКР Х-35. В стадии проектирования находятся также крылатые ракеты большой дальности, предназначенные для поражения береговых целей. 533-мм торпедные аппараты могут вести огонь

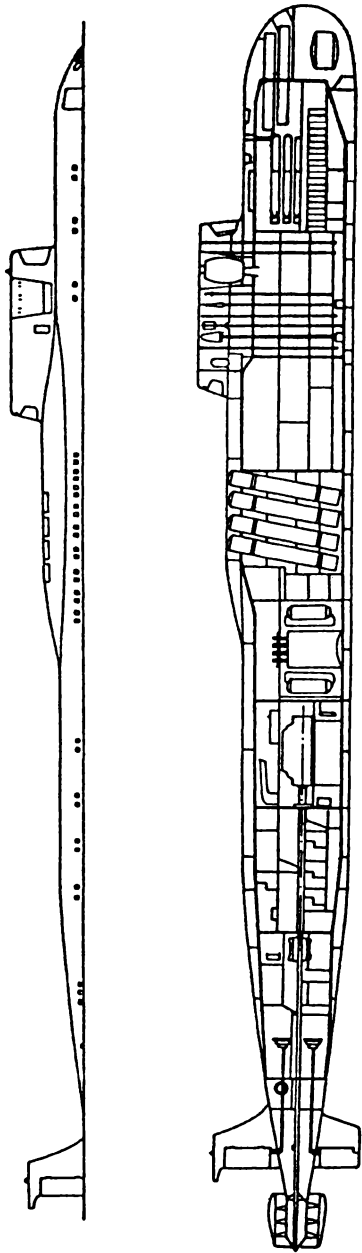


Рис. 41. Атомная подводная лодка «Свердловск» проекта 885.

универсальными торпедами УГСТ, а также различными модификациями ракет «Гранат» — ЗМ-54Э, ЗМ-54Э1, ЗМ-14Э с дальностью полета до 300 км.

Головная лодка 885-го проекта, К-329 «Северодвинск», была заложена в Северодвинске 21 декабря 1993 года и в настоящий момент находится в стадии достройки.

**10. Проект 949 «Гранит» и 949А «Антей»
(по классификации НАТО — «Oscar I»
и «Oscar II») — 14 единиц**

Водоизмещение нормальное надводное: 14 700 т
(13 400 т)¹

Водоизмещение полное подводное: 23 860 т

Длина наибольшая: 154 м (143 м)

Ширина наибольшая: 18,2 м (18,2 м)

Средняя осадка: 9,2 м (9 м)

Рабочая глубина погружения: 420 м

Предельная глубина погружения: 500 м

Номинальная мощность ЭУ: 98 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: до 33 узлов
(штатно — 31 узел)

Максимальная надводная скорость: 15 узлов

Экипаж: 107 человек

Вооружение: двенадцать спаренных ПУ ПКР комплекса П-700 «Гранит» (24 ракеты ЗМ-45, выпускаемые либо одиночно, либо залпом), два 650-мм и четыре 533-мм торпедных аппарата (всего 28 торпед или ракето-торпед)

Атомная подводная лодка 3-го поколения, предназначенная для борьбы с атомными авианосцами противника. Лодка проектировалась ленинградским МПБ «Рубин» с начала 1970-х годов под оснащение крылатыми ракетами П-700 «Гранит», испытывавшимися с 1975 года и принятыми на вооружение в

¹ Приведены данные для лодок проекта 949А, данные проекта 949 — в скобках.

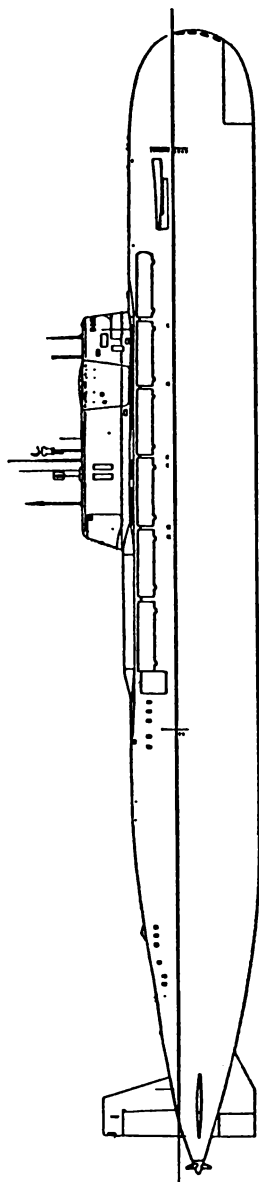


Рис. 42. Атомная подводная лодка проекта 949.

1983 году. Вертикальные ракетные шахты располагаются вне прочного корпуса.

Подводные лодки проекта 949 строились в Северодвинске с 1978 года, первые две субмарины вступили в строй еще до принятия на вооружение ракетного комплекса «Гранит». Остальные лодки достраивались по усовершенствованному проекту 949А. Предполагалось построить 20 крейсеров этого типа, но в итоге было заложено только 15 лодок, из них одна прекращена постройкой. Восемь из введенных в строй лодок входят в состав Северного флота, остальные переведены на Тихий океан. Подводная лодка К-141 «Курск» погибла в августе 2000 года в Баренцевом море.

Лодка	Год вступления в строй	Состояние на 2001 год	Флот
К-525 «Архангельск»	30.12.80	С 1996 по 1999 выведена в резерв	СФ
К-206 «Мурманск»	?	С 1996 по 1999 выведена в резерв	СФ
К-148 «Краснодар»	1986	Находится в строю	СФ
К-132 «Иркутск»	1987	Находится в строю	ТОФ
К-119 «Воронеж»	1988	Находится в строю	СФ
К-173 «Красноярск»	1989	Находится в строю	ТОФ
К-410 «Смоленск»	1990	Находится в строю	СФ
К-449 «Челябинск»	1990	Находится в строю	ТОФ
К-456 «Вилочинск»	1991	Находится в строю	ТОФ

Лодка	Год вступления в строй	Состояние на 2001 год	Флот
К-266 «Орел»	1992	Находится в строю	СФ
К-186 «Омск»	1993	Находится в строю	ТОФ
К-141 «Курск»	1995	Погибла в августе 2000	СФ
К-150 «Томск»	1997	Находится в строю	СФ
К-329 «Белгород»	2000	Находится в строю (?)	
К-135 «Волгоград»			

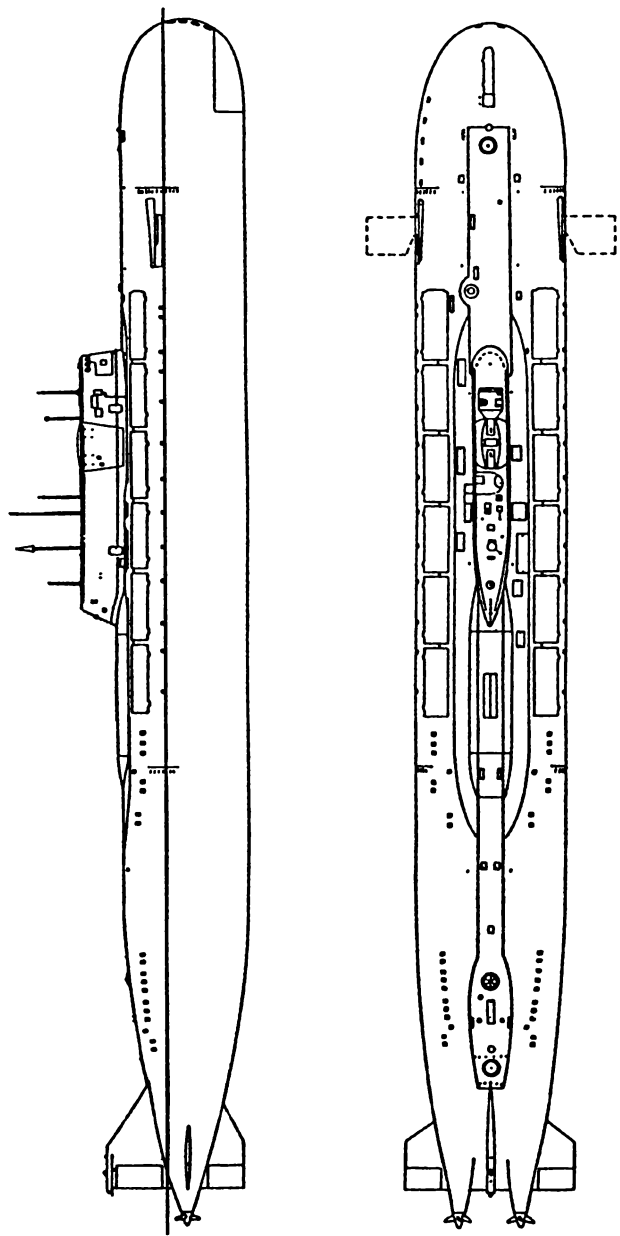


Рис. 43. Атомная подводная лодка проекта 949А.

III. ТОРПЕДНЫЕ АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

1. Проект 627/627А («Кит», по классификации НАТО — «November») — 13 единиц

Водоизмещение нормальное: 3100 т

Водоизмещение полное: 4800 т

Длина наибольшая: 107,4 м

Ширина наибольшая: 7,9 м

Средняя осадка: 5,7 м

Рабочая глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 35 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: до 30 узлов

Максимальная надводная скорость: 15 узлов

Автономность: 50 суток

Экипаж: 110 человек

Вооружение: восемь носовых 533-мм торпедных аппаратов (20 торпед)

Проектирование первой советской атомной подводной лодки началось в 1952 году в соответствии с постановлением Совета Министров СССР «О проектировании и строительстве объекта 627», подписанном И. В. Сталиным 9 сентября 1952 года. Разработкой

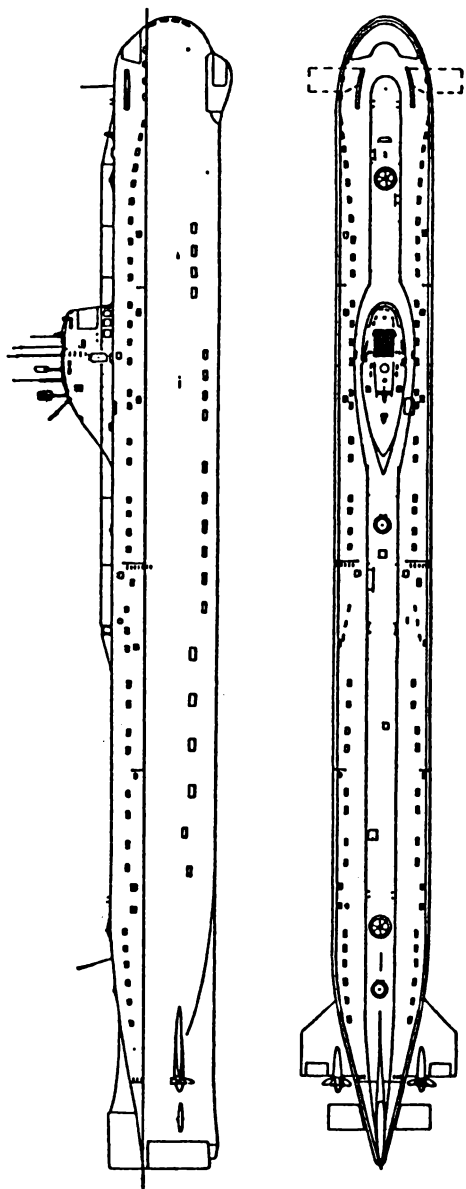


Рис. 44. Первая советская атомная подводная лодка К-3 проекта 627 (после модернизации).

собственно корабля занималась группа конструкторов под руководством В. Н. Перегудова, а ядерную силовую установку проектировал НИИ-8 Министерства среднего машиностроения, возглавляемый Н. А. Доллежалем (в сотрудничестве с СКБ Кировского завода и СКБ-143). Наземный прототип установки был пущен в 1956 году на атомной электростанции в Обнинске — там же, где за два года до этого была введена в строй первая советская ядерная энергетическая установка.

Постройка лодки проекта 627 началась на заводе № 402 в Молотовске в июне 1954 года, хотя официальная закладка субмарины К-3 состоялась лишь в сентябре 1955 года. Корпус лодки получил «китообразную» форму носовой оконечности — позднее (но далеко не сразу) такие обводы стали традиционными практически для всех ядерных субмарин. Они значительно снижают ходовые качества корабля в надводном положении, но зато позволяют развивать максимальную скорость под водой.

Первоначально атомную подводную лодку планировали вооружить одной «суперторпедой» Т-15 калибром 1550 мм и длиной 23,5 м, несущей ядерный заряд и предназначенной для борьбы с прибрежными объектами противника. Однако благоразумие возобладало, и уже в 1955 году от «стратегической ядерной торпеды» отказались, на лодке были установлены обычные 533-мм торпедные аппараты¹. Лодка была спущена на воду 9 августа 1957 года, а 19 мая следующего года в присутствии командующего ВМФ СССР адмирала С. Г. Горшкова и министра обороны на лодке был произведен первый пуск атомной энергетической установ-

¹ По некоторым данным, одной из причин отказа от «суперторпеды» стала неудача при испытаниях ее боеголовки на ядерном полигоне под Семипалатинском.

ки. 3 июля 1958 года К-3 впервые вышла в море на испытания, в ходе которых, несмотря на ограничение мощности силовой установки до 60% от номинальной, смогла развить подводную скорость 23,3 узла — на три узла выше проектной!

30 декабря 1958 года лодка была принята в опытную эксплуатацию, но официально вступила в строй ВМФ только в 1962 году. 17 июля 1963 года она впервые в СССР достигла в подводном положении Северного полюса, однако всплыть не смогла из-за 12-метрового льда. После этого похода К-3 было присвоено имя «Ленинский комсомол». В августе 1967 года в Норвежском море на борту лодки, шедшей в подводном положении, произошло возгорание паров масла из гидравлических систем, в результате аварии погибло 39 человек. Атомоход был выведен из боевого состава флота в 1991 году. Существовал план превращения его в музей, но это так и не было сделано.

Еще до спуска на воду К-3 на заводе № 402 в Северодвинске (бывший Молотовск)

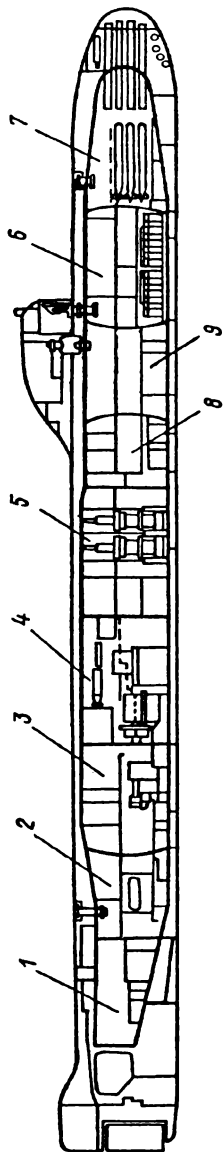


Рис. 45. Продольный разрез подводной лодки проекта 627.

была заложена следующая лодка серии — К-5. Она относилась к усовершенствованному проекту 627А. Всего было построено таких 12 лодок, они активно использовались как в полярных, так и в экваториальных широтах, осуществляя слежение за ударными авианосцами «потенциального противника», совершили несколько переходов с Северного Ледовитого на Тихий океан (всего в состав ТОФ вошло пять лодок этой серии). 29 сентября 1963 года К-181 всплыла на Северном полюсе.

8 апреля 1968 года на К-8, возвращающейся из Средиземного моря, возник пожар, вызванный возгоранием патронов регенерации. Из-за срабатывания аварийной системы защиты реактора корабль лишился хода и вынужден был всплыть. В штормовых условиях помощь лодке оказать не удалось, и на пятый день пожара после выгорания сальников кабелей субмарина затонула в Бискайском заливе от поступления в отсеки забортной воды. Погибло 52 человека, в том числе командир. Все остальные лодки проектов 627 и 627А к 1992 году были выведены из боевого состава ВМС.

Лодка	Дата вступления в строй	Год вывода из боевого состава
К-3 «Ленинский комсомол»	1958	1991
К-5	1959	1989–1992
К-8	1960	1968 ¹
К-52	1961	1989–1992
К-21	1961	1989–1992
К-11	1961	1989–1992
К-133	1962	1989–1992
К-181	1962	1989–1992
К-115	1962	1989–1992
К-159	1963	1989–1992
К-42	1963	1989–1992
К-50	1963	1989–1992
К-14	1963	1989–1992

¹ Погибла 13 апреля 1968.

2. Проект 645 (К-27) — 1 единица

Водоизмещение нормальное: 3420 т

Водоизмещение полное: 4380 т

Длина наибольшая: 109,8 м

Ширина наибольшая: 8,3 м

Средняя осадка: 5,9 м

Рабочая глубина погружения: 270 м

Предельная глубина погружения: 300 м

Номинальная мощность ЭУ: 35 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 30,2 узла

Максимальная надводная скорость: 14,7 узлов

Автономность: 50 суток

Экипаж: 105 человек

Вооружение: четыре носовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед).

Экспериментальная подводная лодка с реактором на жидкометаллическом теплоносителе (сплав свинца и висмута). Разработка проекта началась в 1956 году, закладка лодки К-27 состоялась в Северодвинске 15 июня 1958 года, спуск на воду — 1 апреля 1962 года. 30 октября 1963 года она вступила в строй Северного флота. Несмотря на ряд эксплуатационных преимуществ (в теории), проект оказался неудачным — сказалось, в частности, отсутствие на лодке вспомогательного дизель-генератора, невысокая коррозионная стойкость корпуса из маломагнитной стали, а также чрезвычайно высокая шумность.

24 мая 1968 года на К-27 произошла авария во внутреннем контуре реактора, в результате которой

погибло 9 человек. Причиной аварии стали неизвестные ранее свойства окислов и нерастворимых шлаков свинцово-висмутового сплава. Восстановление лодки было признано нецелесообразным, ее вывели в резерв, а в 1981 году затопили в Карском море.

3. Проект 671 («Ерш», по классификации НАТО — «Victor I») — 15 единиц

Водоизмещение нормальное: 4250 т

Водоизмещение полное: 6085 т

Длина наибольшая: 92,5 м

Ширина наибольшая: 10,6 м

Средняя осадка: 7,3 м

Рабочая глубина погружения: 320 м

Предельная глубина погружения: 400 м

Номинальная мощность ЭУ: 31 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 33,5 узла

Максимальная надводная скорость: 11,5 узла

Автономность: 60 суток

Экипаж: 76 человек

Вооружение: шесть носовых 533-мм торпедных аппаратов (18 торпед или 36 мин)

Подводная лодка, оптимизированная для ведения противолодочной борьбы, отечественный аналог американских субмарин типа «Трешер» (1962 г.) и «Старджон» (1967 г.). Разработка подводных атомыходов второго поколения началась в СССР в конце 1950-х годов, техническое задание на проектирование субмарины проекта 672 было утверждено 3 ноября 1959 года. Работы велись СКБ-143 под руководством главного конструктора Г. Н. Чернышева, для снижения шумности лодки было решено использовать одновальную силовую установку. В итоге советские лодки значительно превзошли аналогичные американские субмарины типа «Старджон» по скоростным характеристикам и глубине погружения (американские лодки

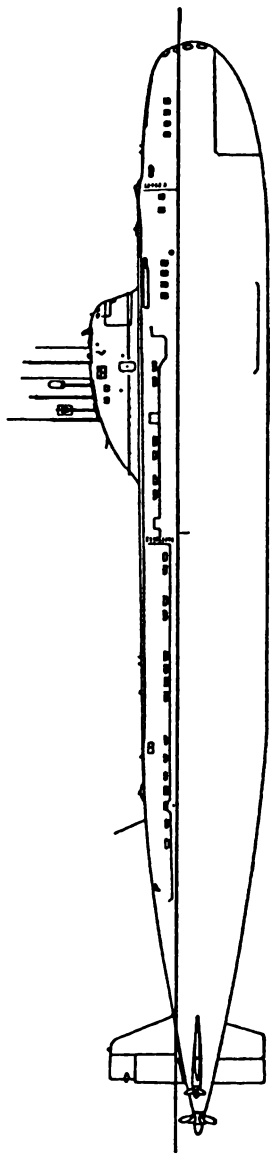


Рис. 46. Атомная подводная лодка проекта 671.

давали под водой не более 26–29 узлов), но серьезно уступали им по уровню акустической заметности.

Строились на Адмиралтейском заводе в Ленинграде, первоначально вошли в состав Северного флота и базировались в Западной Лице (в начале 1980-х годов переведены в Грениху). В 1970-х годах три лодки переведены на Тихий океан. Активно использовались для слежения за американскими авианосными ударными группами во многих регионах Мирового океана — в Персидском заливе, в Индийском и Тихом океанах, в Малаккском проливе и в Северной Атлантике. Несмотря на неоднократно отмеченную западными обозревателями «высокую шумность» советских лодок, 21 марта 1984 года К-314 при всплытии в Японском море пропорола рубкой днище американскому авианосцу «Китти Хок», шедшему в охранении семи противолодочных кораблей, чем сорвала маневры ВМС США. К настоящему времени выведены из боевого состава флота.

Лодка	Дата вступления в строй	Дата вывода из боевого состава	Флот
К-38	05.11.67	1996–1999	СФ
К-369	06.11.68	1996–1999	СФ
К-147	25.12.68	1996–1999	СФ
К-53	30.09.69	1996–1999	СФ
К-306	04.12.69	1996–1999	СФ
К-323 «50 лет СССР»	29.10.70	1996–1999	СФ
К-370	04.12.70	1996–1999	СФ
К-438	15.10.71	1996–1999	СФ
К-367	05.12.71	1996–1999	СФ
К-314	06.11.72	14.03.89	ТОФ

Лодка	Дата вступления в строй	Дата вывода из боевого состава	Флот
К-398	15.12.72	1996-1999	СФ
К-454	30.09.73	1993-1995	ТОФ
К-462	30.12.73	1996-1999	СФ
К-469	30.09.74	1993-1995	ТОФ
К-481	27.12.74	1996-1999	ТОФ

4. Проект 671РТ («Семга», по классификации НАТО — «Victor II») — 7 единиц

Водоизмещение нормальное: 4673 т

Водоизмещение полное: 7190 т

Длина наибольшая: 101,8 м

Ширина наибольшая: 10,8 м

Средняя осадка: 7,3 м

Рабочая глубина погружения: 320 м

Предельная глубина погружения: 400 м

Номинальная мощность ЭУ: 31 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 31,7 узла

Максимальная надводная скорость: 11,7 узла

Автономность: 60 суток

Экипаж: 88–96 человек

Вооружение: два 650-мм носовых торпедных аппарата (6 торпед), четыре 533-мм носовых торпедных аппарата (18 торпед или ракето-торпед, либо 32 мины)

Дальнейшее развитие проекта 671, оптимизированное для борьбы с крупными надводными кораблями. Для установки новых 650-мм торпедных аппаратов¹ была увеличена длина торпедного отсека и несколько изменена форма носовой части. В качестве противолодочного оружия лодки этого типа оснащались разработанным в ОКБ-9 УЗТМ ракетным комплексом «Вьюга» — аналогом американского ПЛРК UMM-44А «Саброк». Проектирование началось в 1963 году, четыре

¹ Дальность хода 650-мм торпеды — до 30 миль со скоростью 50 узлов, способна нести ядерный заряд.

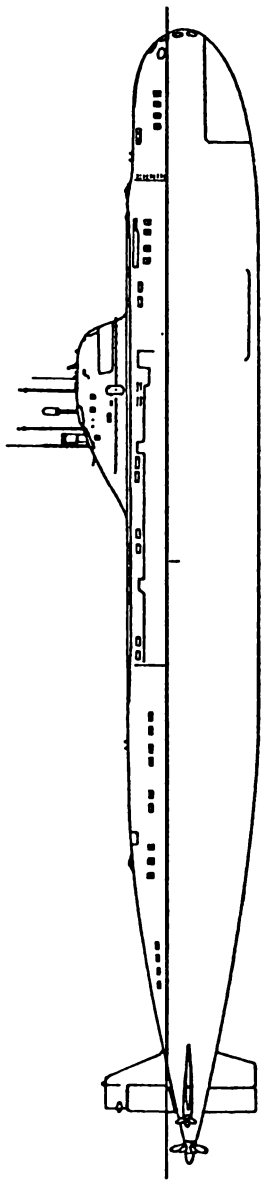


Рис. 47. Атомная подводная лодка проекта 671РТ.

лодки построены на горьковском заводе «Красное Со-
рмово», остальные — на Адмиралтейском заводе в Ле-
нинграде. Все корабли первоначально вошли в состав
33-й дивизии подводных лодок Северного флота (За-
падная Лица), затем входили в состав 6-й, 24-й и 17-й
дивизий (последняя — в Грехе). В конце 1990-х
годов постепенно выведены из боевого состава флота.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-378	30.12.72	Горький	1995 Сдапа на слом
К-371	29.12.74	Горький	1996–1999
К-467	29.12.76	Горький	1995
К-488	29.10.78	Горький	1996–1999
К-495	30.12.75	Ленинград	1996–1999
К-513	27.12.76	Ленинград	1993–1995
К-517	31.12.78	Ленинград	1993–1995

**5. Проект 671РТМ/РТМК («Щука»,
по классификации НАТО — «Victor III») —
26 единиц**

Водоизмещение нормальное: 6990 т

Водоизмещение полное: 7250 т

Длина наибольшая: 106,1 м

Ширина наибольшая: 10,8 м

Средняя осадка: 7,8 м

Рабочая глубина погружения: 400 м

Предельная глубина погружения: 600 м

Номинальная мощность ЭУ: 31 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 31 узел

Максимальная надводная скорость: 11,6 узла

Автономность: 80 суток

Экипаж: 92–100 человек

Вооружение: два 650-мм и четыре 533-мм носовых торпедных аппарата (крылатые ракеты «Гранит», 24 торпеды или ракето-торпеды, либо 34 мины)

Дальнейшее усовершенствование проекта 671 до стандарта атомных подводных лодок третьего поколения. Оснащена принятым на вооружение в 1977 году противолодочным ракетным комплексом «Шквал», аналогов которому не существует до сих пор (скорость хода «подводной ракеты» — 200 узлов, дальность — 11 миль), дозвуковыми крылатыми ракетами «Гранат» (дальность до 3000 км), а также новым навигационным и гидроакустическим оборудованием. Строились в Ленинграде и Комсомольске-на-Амуре, входят в состав Северного и Тихоокеанского флотов. По сравнению с лодками предыдущих проектов значительно

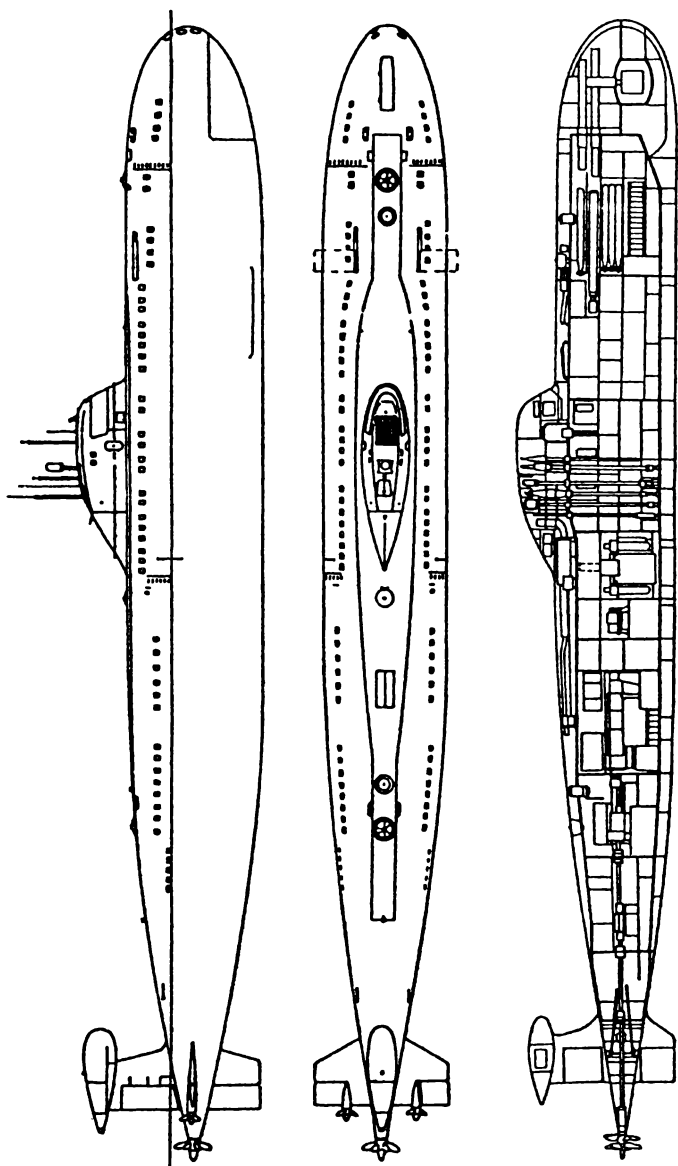


Рис. 48. Атомная подводная лодка проекта 671РТМ.

снижена акустическая заметность лодки (впрочем, и так слишком сильно завышавшаяся западными аналитиками). Широкую известность получил анекдотический случай, когда в декабре 1983 года при слежении за американским фрегатом «Макклой» К-324 случайно намотала себе на винт 400 метров испытывавшегося американцами сверхсекретного кабеля-антенны TASS. Инцидент чуть было не привел к вооруженному столкновению, но в конце концов потерявшую ход лодку с «трофеем» удалось отбуксировать на Кубу.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-524 (в 1982–1991 – «40 лет шефства ВЛКСМ»)	1977	Ленинград	1995–1998
К-502 (с 1999 – «Волгоград»)	1980	Ленинград	В строю
К-254	1981	Ленинград	В строю
К-527	1981	Ленинград	В строю
К-298	1982	Ленинград	В строю
К-358 (в 1982–1991 – «Мурманский комсомолец»)	1983	Ленинград	В строю
К-299	1984	Ленинград	В строю
К-244	1985	Ленинград	В строю
К-292*	1987	Ленинград	В строю
К-388*	1988	Ленинград	В строю
К-138 (с 2000 – «Обнинск»)*	1990	Ленинград	В строю
К-414 («Даниил Московский»)*	1990	Ленинград	В строю
К-448 («Тамбов»)*	1992	Ленинград	В строю

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-247	1978	Комсомольск-на-Амуре	1993
К-507	1979	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-492	1979	Комсомольск-на-Амуре	1993
К-412	1979	Комсомольск-на-Амуре	1993
К-251	1980	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-255	1980	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-324	1980	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-305	1981	Комсомольск-на-Амуре	1994
К-355	1981	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-360	1982	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-218	1982	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-242 (в 1982–1991 – «50 лет Комсомольску-на-Амуре»)	1983	Комсомольск-на-Амуре	1995–1998
К-264	1984	Комсомольск-на-Амуре	В строю
* Лодки, построенные по проекту 671 РТМК.			

6. Проект 685 («Плавник») — 1 единица

Водоизмещение нормальное: 5680 т

Водоизмещение полное: 8500 т

Длина наибольшая: 118,4 м

Ширина наибольшая: 11,1 м

Средняя осадка: 7,4 м

Рабочая глубина погружения: 1000 м

Предельная глубина погружения: 1250 м

Номинальная мощность ЭУ: 43 000 л.с. + один дизель-генератор ДГ-500 и 2 вспомогательных ЭД по 300 кВт

Максимальная подводная скорость: 30,6 узла

Максимальная надводная скорость: 14 узлов

Автономность: 80 суток

Экипаж: 57–69 человек

Вооружение: шесть 533-мм носовых торпедных аппаратов (22 торпеды или ракето-торпеды).

Экспериментальная глубоководная подводная лодка, разработанная в ЦКБ-18 во второй половине 1970-х годов. Предназначена для борьбы с крупными надводными кораблями противника. Единственная лодка проекта, К-278 «Комсомолец», была заложена 22 апреля 1978 года Северодвинске и вступила в строй Северного флота 20 октября 1983 года. Испытания показали, что на глубине порядка 1000 метров лодка не обнаруживается никакими поисковыми средствами противника. 7 апреля 1989 года лодка затонула в районе острова Медвежий после пожара, начавшегося в седьмом отсеке при нахождении лодки на глубине 157 м. Погибло 42 человека, из них большинство — в море, от переохлаждения.

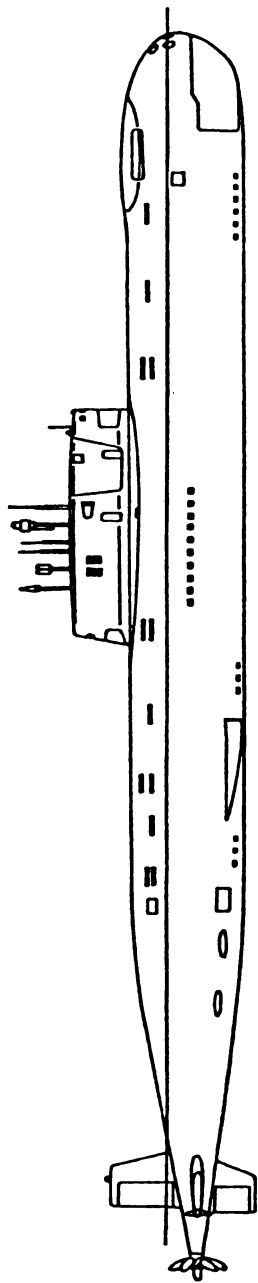


Рис. 49. Атомная подводная лодка К-278 «Комсомолец».

7. Проект 705/705К (по классификации НАТО — «Alpha») — 7+1 единица

Водоизмещение нормальное: 2300 т

Водоизмещение полное: 3100 т

Длина наибольшая: 81,4 м

Ширина наибольшая: 10,0 м

Средняя осадка: 7,6 м

Рабочая глубина погружения: 350 м

Предельная глубина погружения: 400 м

Номинальная мощность ЭУ: 38 000 л.с. + один дизель-генератор в 500 кВт и 2 вспомогательных ЭД по 136 л.с.

Максимальная подводная скорость: 41–43 узла

Максимальная надводная скорость: 14 узлов

Автономность: 50 суток

Экипаж: 32 человека

Вооружение: шесть 533-мм носовых торпедных аппаратов (18 торпед или 36 мин)

Экспериментальный тип подводной лодки-«истребителя» малых размеров с исключительно высокой маневренностью и скоростью подводного хода. При разработке проекта ленинградскому СКБ-142 было разрешено при наличии достаточных к тому обоснований отступать от общепринятых норм и правил военного кораблестроения. В отличие от традиционных водо-водяных реакторов новая лодка получила ядерный реактор с жидкометаллическим теплоносителем, это позволяло улучшить массогабаритные характеристики установки, а главное — давать полную мощность «с места» в течение минуты.

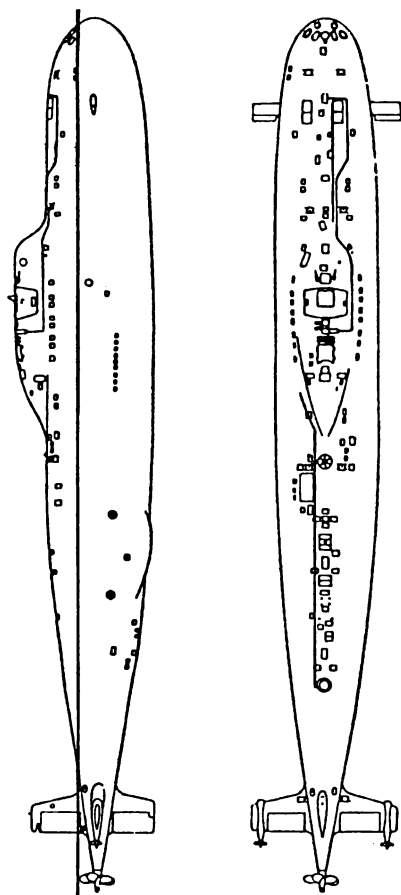


Рис. 50. Атомная подводная лодка проекта 705К.

Работы над проектом велись с 1960 года, но первая лодка серии была заложена на Адмиралтейских верфях в Ленинграде лишь восемь лет спустя. Начавшиеся в 1972 году испытания головной лодки К-64 прошли неудачно — застыл теплоноситель в реакторе, возникли проблемы с прочностью сварного корпуса. Тем не менее, после некоторой задержки, следующие шесть лодок все же были достроены в Ленинграде и Северодвинске по усовершенствованному проекту 705К, и лишь одна — разобрана на стапеле. Лодки этого проекта оказались очень капризными и сложными в эксплуатации, однако обладали уникальной скоростью и исключительной маневренностью, позволявшими с легкостью уходить от любого преследования кораблями противолодочной обороны. Все лодки проекта 705К, за исключением К-123, списаны на слом в 1995 году.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-64	1971	Ленинград	1974
К-123	1977	Северодвинск	1997
К-316	1978	Ленинград	1990–1993
К-432	1979	Северодвинск	1990–1993
К-373	1979	Ленинград	1990–1993
К-493	1981	Северодвинск	1990–1993
К-463	1981	Ленинград	1990–1993

8. Проект 945/945А («Барракуда»/«Кондор») — 4+1 единица

Водоизмещение нормальное надводное: 6300 (6470) т

Водоизмещение полное: 9100 т

Длина наибольшая: 107 м

Ширина наибольшая: 12,2 м

Средняя осадка: 8,8 м

Рабочая глубина погружения: 480 м

Предельная глубина погружения: 550 м

Номинальная мощность ЭУ: 43 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 35 узлов

Максимальная надводная скорость: 19 узлов

Экипаж: 60 человек

Вооружение: два 650-мм и четыре 533-мм носовых торпедных аппарата (проект 945А — шесть 533-мм носовых торпедных аппаратов), 8 ЗУР «Игла-1», боекомплект включает крылатые ракеты «Гранат».

Спроектирована горьковским ЦКБ-112 «Лазурит» в первой половине 1970-х годов как атомная субмарина третьего поколения с ограниченным водоизмещением, позволяющим строить лодки этого типа на внутренних заводах страны. Оснащена противолодочным ракетным комплексом второго поколения «Водопад» (РПК-6), созданным в свердловском ОКБ ЗиК «Новатор» в 1981 году, и телеуправляемыми торпедами ТЭСТ-71. Третья подводная лодка серии строилась по усовершенствованному проекту 945А и оснащалась крылатыми ракетами «Гранат», запускаемыми из 533-мм торпедных аппаратов. Всего в 1980-х

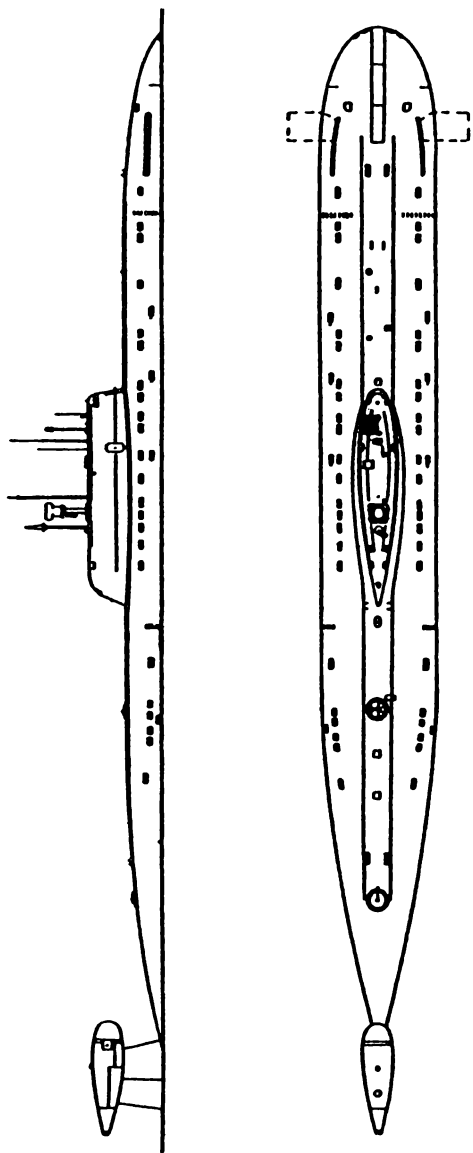


Рис. 51. Атомная подводная лодка проекта 945.

годах было заложено 5 субмарин этого типа, последняя из них, относившаяся к усовершенствованному проекту 945Б и приближающаяся к атомным подводным лодкам четвертого поколения, была разрезана на стапеле в 1993 году из-за недостатка финансирования. Корабли этого типа обладают высокими боевыми характеристиками и исключительной прочностью корпуса. 11 февраля 1992 года К-276 столкнулась у острова Кильдин с американской атомной субмариной «Батон-Руж» (надводное водоизмещение — 6082 т), скрытно проникшей в территориальные воды России. В результате К-276 получила повреждение рубки, а американская лодка отправилась на слом. В 1998 году Б-239¹ «Карп» была выведена из боевого состава Северного флота. Остальные лодки этого типа входят в состав 1-й флотилии подводных лодок и базируются в Ура-губе.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-239 «Карп»	1984	Севсродвинск	1998
К-276 «Краб» (с 1996 — «Кострома»)	1987	Севсродвинск	В строю
К-534 «Зубатка» (с 1995 — «Нижний Новгород»)	1990	Севсродвинск	В строю
К-336 «Окузь» (с 1995 — «Псков»)	1993	Севсродвинск	В строю

¹ С 29 августа 1991 года атомные подводные лодки проектов 670, 671, 945 (всех моделей) были переклассифицированы из «крейсеров» в «большие» с соответствующей заменой литеры.

**9. Проект 971 («Щука-Б»¹,
по классификации НАТО — «Akula») —
15+1 единица**

Водоизмещение нормальное: 8140 т

Водоизмещение полное: 12 770 т

Длина наибольшая: 110,3 м

Ширина наибольшая: 13,6 м

Средняя осадка: 9,7 м

Рабочая глубина погружения: 520 м

Предельная глубина погружения: 600 м

Номинальная мощность ЭУ: 50 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 33 узла

Максимальная надводная скорость: 11,6 узлов

Автономность: 100 суток

Экипаж: 73 человека

Вооружение: четыре 650-мм торпедных аппарата (12 торпед), четыре 533-мм носовых торпедных аппарата (28 торпед, ракето-торпед или крылатых ракет «Гранат»)

Более дешевый аналог проекта 945, с использованием в конструкции корпуса стальных сплавов вместо титана — для снижения стоимости. Разработана ленинградским СКБ «Малахит» на основе горьковских чертежей, основное внимание уделялось максимальному снижению шумности, повышению уровня автоматизации и усилению мощности гидроакустической аппаратуры. Окончательный вариант проекта утвержден в 1980 году. Торпедные аппараты лодки предназначены

¹ Чаще всего обозначаются как лодки типа «Барс» — по имени головного корабля серии.

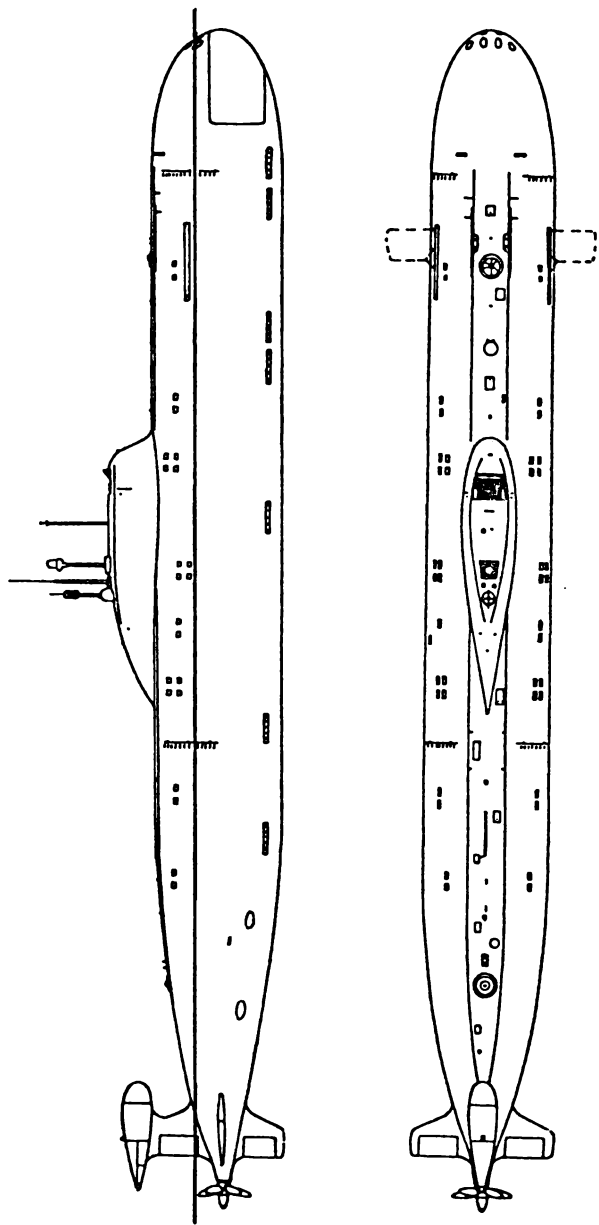


Рис. 52. Крейсерская атомная подводная лодка проекта 971.

для стрельбы обычными торпедами, крылатыми ракетами «Гранат», а также подводными ракетами и ракето-торпедами типов «Шквал», «Ветер» и «Водопад». Однако с 1989 года в соответствии с советско-американскими договоренностями с оснащения лодок были сняты носители ядерных боеголовок.

По признанию западных специалистов (в частности, Н. Полмара), лодки класса «Акула» наконец-то преодолели пресловутый «разрыв в уровне шумности» между американскими и советскими атомными лодками. В процессе строительства лодок в их конструкцию вносились изменения и усовершенствования, которые позволяют отнести поздние серии лодок проекта 971 (начиная с К-157 «Вепрь») к четвертому поколению.

Появление новых советских крейсеров вызвало серьезную озабоченность военно-политического руководства США — дело дошло до дебатировавшегося в американском Конгрессе предложения оказать России финансовую поддержку для переоборудования верфей, занимающихся строительством атомных подводных лодок, на выпуск невоенной продукции. Одновременно активизировалась кампания международной экологической организации «Гринпис», направленная против российских атомных подводных лодок вообще. К середине 1990-х годов, в связи с тяжелым положением российской экономики и сокращением финансирования программ разработки и строительства новых видов оружия, эта кампания слегка утихла, хотя и не прекратилась совсем.

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-284 «Акула»	1984	Комсомольск-на-Амуре	В строю
К-263 «Дельфин»	1985	Комсомольск-на-Амуре	В строю

Лодка	Год вступления в строй	Место постройки	Год вывода из боевого состава
К-322 «Кашалот»	1986	Комсомольск-на-Амуре	В строю
К-391 «Кит» (с 1997 — «Братск»)	1987	Комсомольск-на-Амуре	В строю
К-331 «Нарвал»	1989	Комсомольск-на-Амуре	В строю
К-419 «Морж» (с 1998 — «Кузбасс»)	1992	Комсомольск-на-Амуре	В строю
К-295 «Дракон» (с 1999 — «Самара»)	1996	Комсомольск-на-Амуре	В строю
К-152 «Нерпа»	2002	Комсомольск-на-Амуре	В строительстве
К-480 «Барс» (с 1997 — «Ак-Барс»)	1989	Северодвинск	В строю
К-317 «Пантера»	1990	Северодвинск	В строю
К-461 «Волк»	1992	Северодвинск	В строю
К-328 «Леопард»	1993	Северодвинск	В строю
К-154 «Тигр»	1994	Северодвинск	В строю
К-157 «Вспрь»	1996	Северодвинск	В строю
К-335 «Гепард»	2000	Северодвинск	В строю
К-337 «Кугуар»	2001	Северодвинск	В строю
К-333 «Рысь»	?	Северодвинск	?

IV. ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ СПЕЦИАЛЬНОЙ ПОСТРОЙКИ

1. Проект 1851 («Нельма», по классификации НАТО — «X-Ray») — 3 единицы

Водоизмещение нормальное: 550 т

Водоизмещение полное: 1000 т

Длина наибольшая: 40 м

Ширина наибольшая: 5,3 м

Средняя осадка: 5 м

Рабочая глубина погружения: 1000 м

Максимальная подводная скорость: 20 узлов

Невооруженные атомные подводные лодки специального назначения, предназначенные для проведения глубоководных работ. Имеют барокамеры для выхода водолазов. Строились на ленинградском заводе «Судомех» для Северного флота с начала 1980-х годов.

Лодка	Год закладки	Год вступления в строй
АС-23	1981	1986
АС-21	1984	1991
АС-35	1989	1995

2. Атомная глубоководная станция проекта 1910 («Кашалот», по классификации НАТО — «*Uniform*») — 2 единицы

Водоизмещение нормальное: 1300 т

Водоизмещение полное: 2000 т

Длина наибольшая: 69 м

Ширина наибольшая: 7 м

Средняя осадка: 5,2 м

Рабочая глубина погружения: 1000 м

Номинальная мощность ЭУ: 10 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 30 узлов

Максимальная надводная скорость: 10 узлов

Экипаж: 36 человек

Предназначена для исследования новых типов атомных реакторов, может также использоваться для доставки боевых пловцов.

Лодка	Год закладки	Год вступления в строй
АС-13	1977	1986
АС-15	1983	1991

**3. Атомная глубоководная станция проекта
10831 (по классификации НАТО —
«Norsub 5») — 1 единица**

Водоизмещение нормальное: 1600 т

Водоизмещение полное: 2100 т

Длина наибольшая: 60 м

Ширина наибольшая: 7 м

Средняя осадка: 5,1 м

Рабочая глубина погружения: 1000 м

Номинальная мощность ЭУ: 15 000 л.с.

Максимальная подводная скорость: 30 узлов

Экипаж: 25 человек

Предназначена для отработки новых технических решений в области создания боевых лодок нового поколения. Заложена в Северодвинске в июле 1990 года, вступила в строй Северного флота 26 августа 1995 года.

V. РАКЕТНОЕ ВООРУЖЕНИЕ СОВЕТСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Баллистические ракеты

Ракета Р-11. Первая советская баллистическая ракета подводного базирования, разработана на базе армейской ракеты Р-11 (8А61), спроектированной под руководством С. П. Королева и принятой на вооружение в июле 1955 года. Испытания морской ракеты **Р-11ФМ** начались в том же 1955 году, в феврале 1959 года ракетный комплекс Д-1 был принят на вооружение. Одноступенчатая жидкостная ракета Р-11ФМ имела длину 10,34 м, ширину 0,88 м при стартовой массе 5466 кг. Вес боевой части составлял 975 кг, максимальная дальность стрельбы — всего 150 км при круговом вероятном отклонении до 8 км. Ракета могла запускаться только из надводного положения и состояла на вооружении дизельных подводных лодок проектов 611 и 629.

Ракета Р-13 (по классификации НАТО — *SS-N-4 «Sark»*). Ракетный комплекс Д-2, разработанный СКБ-385 В. П. Макеева, испытывался с 1959 года и был принят на вооружение 13 октября 1961 года. Им оснащались АПЛ проекта 658 и дизель-электрические ракетноносцы проекта 629Б. Длина ракеты Р-13 составляла 11,84 м, диаметр корпуса — 1,3 м, стартовая

масса — 13 745 кг, вес термоядерной головной части — около 1600 кг, дальность полета достигала 650 км, наивысшая точка траектории — 145 км. Комплекс позволял осуществлять только надводный старт.

Ракета Р-21. Ракетный комплекс Д-4 испытывался с 1960 года и был принят на вооружение 15 мая 1963 года¹. Длина ракеты Р-21 составляла 14,2 м, диаметр 1,3 м, стартовая масса — 19 650 кг, вес боевой части — 1180 кг, дальность полета — 1420 км. Мощность термоядерной боеголовки — 0,8 мегатонны, круговое вероятное отклонение уменьшилось до 1,3 км (по сравнению с 4 км у ракеты Р-13).

Ракета Р-27 (РСМ-25, кодовое обозначение НАТО — *SS-N-6 «Serb»*). Ракетный комплекс Д-5 с ракетой Р-27 был принят на вооружение 13 марта 1968 года. Стартовая масса ракеты составила 14 200 кг при длине 8,89 м и диаметре 1,5 м. Масса боевой части мощностью в одну мегатонну — 650 кг, дальность стрельбы — до 2500 км, круговое вероятное отклонение — 1,3 км.

Ракета Р-29 (РСМ-40, кодовое обозначение НАТО — *SS-N-8*). Ракетный комплекс Д-9 был принят на вооружение советских ВМС 12 марта 1974 года после серии испытаний, проводившихся на подводной лодке К-145 с 15 декабря 1971 года. Двухступенчатая ракета Р-29 имела стартовый вес около 33 тонн при длине 13,44 метра и диаметре 1,8 метра. Дальность полета ракеты составляла 7800 км, масса боевой части мощностью до одной мегатонны — 1100 кг, круговое вероятное отклонение — 900 метров.

Ракеты Р-29РЛ, Р-29Р и Р-29РК (РСМ-50, по классификации НАТО — *SS-N-18*). Варианты раке-

¹ Ее проектирование сначала велось в ОКБ-586 под руководством М. К. Янгеля, а затем было передано в СКБ-385.

ты Р-29 с разделяющейся головной частью индивидуального наведения (РГЧ ИН). Имеют длину 13,64 м и диаметр 1,8 м при стартовой массе 36,3 т. Дальность полета — до 6500 км, число боеголовок — одна (0,45 мегатонны)¹, три (по 0,2 мегатонны) или семь (по 0,1 мегатонны).

Ракета Р-29РМ (РСМ-54, по классификации НАТО — *SS-N-24*) стала не только последней ракетой, созданной под руководством В. П. Макеева (принята на вооружение в 1986 году, уже после смерти конструктора), но и последней советской жидкостной межконтинентальной баллистической ракетой.

По оценкам специалистов, модернизированный в 1988 году комплекс Д-9РМ до настоящего времени является лучшим в мире. По соотношению затрачиваемой энергии к забрасываемой массе он значительно превосходит свой американский аналог — твердотопливную ракету «Трайидент II», при одинаковой с ней забрасываемой массе (2800 кг) имея примерно ту же дальность полета, точность попадания, но значительно меньшие размеры и вес. Стартовая масса ракеты Р-29РМ составляет 40,3 т, длина — 14,8 м, диаметр корпуса 1,9 м, предельная дальность полета — до 9300 км. Небольшое круговое вероятное отклонение (250 м) позволяет использовать ракету в качестве носителя обычного фугасного заряда для поражения малоразмерных целей в неядерных конфликтах, при этом масса взрывчатого вещества в моноблочной боеголовке составляет свыше 2000 кг. В сентябре 1999 года было принято решение о возобновлении производства ракет Р-29РМ. Ныне они несут по 4 разделяющихся боеголовки индивидуально-го наведения, но в случае выхода США из договора по

¹ Ракета Р-29РЛ с моноблочной боеголовкой имеет дальность полета до 9000 км.

ограничению средств противоракетной обороны предполагается вернуться к оснащению их десятью боеголовками.

Ракета Р-31 комплекса Д-11 (РСМ-45, кодовое обозначение НАТО — *SS-N-17*). Эта двухступенчатая твердотопливная ракета со стартовой массой 26 840 кг имела дальность полета 4200 км и 450-кг моноблочную боевую часть мощностью 500 килотонн. В 1979 году комплекс Д-11 был принят в опытную эксплуатацию, однако массового производства их не велось (изготовлено всего 36 ракет), и К-140 осталась единственной лодкой, оснащенной данным типом оружия.

Ракета Р-39 комплекса Д-19 (РСМ-52, по классификации НАТО — *SS-N-20*). Трехступенчатая твердотопливная ракета, принята на вооружение в 1984 году. Твердотопливные ракеты более просты и надежны в эксплуатации, нежели жидкостные, однако более сложны по конструкции и требуют высокого уровня технологии производства. Поэтому габариты ракеты, созданной в конце 1970-х годов в КБ Машиностроения под руководством В. П. Макеева, оказались выше, чем у современных ей жидкостных ракет, обладавших сходными характеристиками. имеет стартовую массу 90,1 т при длине 16 м и диаметре корпуса 2,4 м. Она несет 10 боеголовок индивидуального наведения мощностью по 100 килотонн, имеет дальность полета около 10 000 км и коэффициент вероятного отклонения порядка 500 м.

Крылатые ракеты

Ракета П-5. Принята на вооружение в 1959 году, стартовая масса — 5100 кг (с ускорителем), вес боевой части — до 1000 кг (ядерный заряд от 200 до 650 килотонн), средняя дальность стрельбы — 570 км¹, средняя скорость полета — 1250 км/ч. Стрельба могла вестись только из надводного положения, ракеты размещались в палубных контейнерах, которые при стрельбе приподнимались вверх на 15 градусов. Основные недостатки — надводный старт и довольно низкая точность — радиус рассеивания составлял около 3 километров, что позволяло вести огонь только по площадям (военные базы, порты, крупные промышленные комплексы). Тем не менее, небольшая высота полета (400–800 метров) давала ракетам этого типа достаточно высокие шансы на преодоление вражеской ПВО — в то время США еще не имели достаточного количества эффективных средств низковысотной ПВО.

Ракета П-6 — следующая модификация комплекса П-5. Длина — 10,8 м, стартовая масса — около 5300 кг, вес фугасно-кумулятивной боевой части 4Д48 — 800 кг. Максимальная дальность полета ракеты — 380 км, скорость — $M=1,3$ (1,3 скорости звука) при высоте от 400 до 7500 м (на последнем отрезке пути ракета снижалась до 100 м). С 1959 по 1963 годах ракета проходила испытания и в 1964 году была принята на вооружение, такими ракетами также вооружались дизель-электрические лодки проекта 651.

¹ При температуре воздуха 20°C.

Ракета П-70 «Аметист». Создана в ОКБ-57 Челомея в начале 1960-х годов, принята на вооружение в 1968 году. Имеет длину 7 метров, стартовую массу 3700 кг¹ и скорость (с ускорителем) 1160 км/ч при высоте полета всего 60 метров. Дальность стрельбы — 80 км, вес боевой части — 1000 кг.

Ракета П-120 (4К85) «Малахит». Твердотопливная ракета, была создана в ОКБ-52 В. Н. Челомея на основе комплекса «Аметист» и могла стартовать как с подводной лодки (с глубины до 50 метров), так и с надводного корабля. Принята на вооружение 17 марта 1972 года (для малых ракетных кораблей проекта 1234), длина около девяти метров, стартовая масса 3180 кг, вес боевой части 840 кг, скорость полета около 1100 км/ч (M=1) на высоте 60 м, дальность стрельбы до 150 км.

Ракета П-500 «Базальт». Разрабатывалась в ОКБ-52 с 1963 года, испытания начались в октябре 1969 года. В 1975 году комплекс П-500 принят на вооружение атомных подводных лодок проекта 675 (для замены комплекса П-6), в 1977 году — на вооружение тяжелых противолодочных крейсеров типа «Киев» (проект 1143). При длине 11,7 м, диаметре 0,88 м и массе в 4,8 тонны ракета «Базальт» несла обычную либо ядерную боеголовку весом в 500 кг, имела скорость около 300 км/ч и дальность стрельбы до 550 км при высоте полета от 50 м до 5 км.

Ракетный комплекс «Метеорит». Разрабатывался ОКБ-52 для подводного, наземного и воздушного базирования (самолеты Ту-95), ракета «Гром» при стартовой массе 12 650 кг должна была преодолевать расстояние порядка 5000 км со скоростью около 3500 км/ч и высотой полета около 22 км. Од-

¹ По другим данным — 2900 кг. Возможно, это вес без ускорителя.

нако испытания, проводившиеся в 1981–1984 годах, оказались неудачными, и ракета на вооружение принята не была.

Ракета РК-55. Принята на вооружение в 1984 году, имеет стартовую массу 1700 кг, длину 8,09 м, диаметр корпуса 0,51 м, может выпускаться из стандартного 533-мм торпедного аппарата. Ракета несет ядерный заряд мощностью 100 кт, ее максимальная скорость — 0,7 М, дальность полета — 3000 км.

Ракета «Гранат» (ЗМ-54Э, ЗМ-54Э1, ЗМ-14Э). Семейство дозвуковых малоразмерных крылатых ракет, предназначенных для стрельбы из 533-мм торпедных аппаратов. Созданы в ОКБ «Новатор» (Екатеринбург). Имеют стартовую массу от 1570 (ЗМ-54Э1) до 1920 кг (ЗМ-54Э), вес боевой части соответственно от 450 и 200 кг, длину 6,2 и 8,22 м и калибр 533 мм. Дальность стрельбы — от 220 до 300 км, скорость маршевой ступени (у всех ракет) — 180–240 км/ч. Более тяжелая ракета ЗМ-54Э имеет меньшую дальность полета и более слабый заряд, но на последних 20 милях перед целью способна развивать скорость до 100 м/с (3 Маха) и практически неуязвима для средств ближней ПВО. Могут применяться как подводными лодками, так и надводными кораблями. В настоящее время широко поставляются на экспорт (в частности, в Индию).

Ракета «Гранит» (ЗМ-45). Твердотопливная крылатая ракета большого радиуса действия, разработанная ОКБ-52. Также состоит на вооружении ракетных крейсеров проекта 1144.2 и авианесущего крейсера «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» (проект 1143.5). Комплекс П-700 «Гранит» испытывался с 1975 года и был принят на вооружение в 1983 году. Сама ракета имеет стартовую массу около 7000 кг, вес боевой части 750 кг, и может оснащаться ядерной

боеголовкой мощностью 500 килотонн. Максимальная скорость полета составляет $M=2,5$ на большой высоте и $M=1,5$ — на малой высоте, дальность стрельбы — до 500 км. При ведении огня используется система морской космической разведки и целеуказания (МКРЦ) с космическим комплексом 17К114. В настоящее время ведутся работы по модернизации комплекса «Графит».

Зенитные ракеты

Переносной зенитный ракетный комплекс «Стрела». Разработка переносных зенитных ракетных комплексов в Советском Союзе началась в 1960 году. В 1968 году ПЗРК «Стрела-2» был принят на вооружение сухопутных войск, а вскоре начал использоваться и ВМФ. В августе 1969 года состоялось его первое боевое применение (в районе Суэцкого канала), в дальнейшем комплекс широко применялся на Ближнем Востоке и в Юго-Восточной Азии. В 1974 году на вооружение был принят усовершенствованный ПЗРК «Стрела-3». Масса комплекса в боевом положении — 16,6 кг, в походном — 19 кг. 72-мм ракета весом 10,3 кг может поражать воздушные цели, идущие со скоростью до 305 м/с на дальности до 2700 м. Средняя скорость ракеты — 470 м/с, время перевода из походного положения в боевое — 10 секунд.

Переносной зенитный ракетный комплекс «Игла». Разрабатывался с 1971 года, но упрощенный вариант 9К310 «Игла-1» был принят на вооружение сухопутных сил только в 1981 году. Масса комплекса в боевом положении — 18 кг. 72,2-мм ракета весом 10,6 кг с массой боевой части 1,15 кг может поражать воздушные цели, идущие со скоростью до 360 м/с, в радиусе от 500 до 5000 м на высотах от 10 до 3500 м — при этом как на догонных, так и на встречных курсах. Средняя скорость ракеты — 570 м/с. По эффективности превосходит американский ПЗРК «Стингер», будучи в два раза дешевле его в производстве. По некоторым сведениям, успешно применялся Ираком в 1991 году.

Литература

1. В. Ильин, А. Колесников. Отечественные атомные подводные лодки. (журнал «Техника и вооружение», № 5–6 2000 г. М.)
2. А. Широкопад. Ракетная техника отечественного ВМФ. (журнал «Техника и вооружение», М., № 11–12 1997 год)
3. А. С. Павлов. Военно-морской флот России 1996 г. Справочник. Выпуск 4. Якутск, 1996.
4. А. С. Павлов. Военные корабли всего мира. Справочник. Якутск, 2000.
5. История отечественного судостроения. В пяти томах. Т. 5: Судостроение в послевоенный период (1946–1991). СПб.: Судостроение, 1996.
6. По следам подводных катастроф. М., 1992.
7. R. Jackson. Submarines at World. London, Grange Books, 2000.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как мы видим, второе послевоенное десятилетие стало важнейшим этапом развития в нашей стране военно-морского флота. За сравнительно короткий срок усилиями ученых, конструкторов и судостроителей были спроектированы, построены и переданы в боевой состав ВМФ атомные подводные корабли трех типов: ракетные — носители баллистических ракет с ядерными боеголовками, подводные лодки с крылатыми ракетами и торпедные подводные лодки. В исключительно трудных условиях ценой самоотверженного труда, мужества и героизма, а порою и жизни, подводники атомного подводного флота осваивали атомоходы и разрабатывали тактику их боевого применения. Опыт дальних океанских походов показал, что атомные подводные корабли способны успешно выполнять поставленные перед ними задачи в любых районах Мирового океана. С принятием на вооружение атомных подводных лодок наш

Военно-морской флот стал океанским и ракетно-ядерным, способным эффективно противостоять любому агрессору. Подводные корабли — носители баллистических ракет — стали основой морских стратегических сил страны. Эти атомные подводные ракетно-носцы составляли основу ударной мощи Отечества и являлись грозным сдерживающим фактором для любого потенциального врага. Многоцелевые атомные подводные лодки с крылатыми ракетами и торпедным вооружением составили основу ударной мощи нашего океанского флота.

В процессе освоения атомоходов для них были созданы современные системы базирования, технического и тылового обеспечения, управления, а также организована и отлажена учебная система подготовки кадров. В ходе строительства и освоения атомных подводных лодок первого поколения был получен огромный и ценнейший опыт, который позволил в последующем создать гораздо более совершенные подводные корабли, что значительно усилило боевую мощь нашего Военно-морского флота. В сентябре 1970 года заместитель начальника морских операций США адмирал Б. Клэрн в журнале «Орднанс» писал: «Советский Союз обладает самым современным подводным флотом: он является крупнейшим из всех, когда-либо создававшихся в мирное время, и крупнейшим из всех, которыми обладала какая-либо страна». В то время нашему флоту были доступны все морские районы Мирового океана. Основная задача, которая стояла перед личным составом ВМФ, была однозначной — «не допустить войны, особенно ядерной, и никогда не применять первыми ядерного оружия». Но одновременно с созданием атомных подводных лодок возникли две очень сложные проблемы. И если первая из них — обеспечение радиационной

безопасности личного состава — более или менее решена, то вторая — утилизация и захоронение радиоактивных отходов — продолжала и продолжает оставаться острой проблемой мирового значения, и не только для нашего ВМФ, но и для флотов других государств.

К большому сожалению, с 1990 года — с началом перестройки в нашей стране — военно-морской флот стал «реформироваться», а точнее, резко сокращаться. И в первую очередь сокращается корабельный состав флота. С 1991 года прекратили закладывать на судоверфях атомные подводные корабли. Абсолютное большинство военных моряков с большой душевной болью переживает этот период. Многие видные и заслуженные флотские военачальники неоднократно официально заявляли, что для спасения Военно-морского флота и сохранения морской мощи нашего государства необходимо, прежде всего, сохранить боевой состав флота, наладить производство заводского ремонта кораблей, продолжать строить и развивать атомный подводный флот. Россия без флота — страна без будущего.

Истинные патриоты Военно-морского флота России убеждены, что в ближайшие годы наступит такое время, когда наша страна начнет возрождаться как великая морская держава, а ее флот вновь станет надежной защитой морских рубежей нашей Родины.

Литература по кругосветным плаваниям

1. Акимов В., Родионов Б. Курсом первооткрывателей Антарктиды. Морской сборник, № 4, 1983.
2. Акимов В. Итоги антарктического плавания. // Морской сборник, 12, 1983.
3. Басов А. В. Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Наука.
4. Бейкер Дж. История географических открытий. М.: Географгиз, 1950.
5. Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжении 1819, 20 и 21 годов, совершенное на шлюпах «Восток» и «Мирный». М.: Географгиз, 1949.
6. Владимирский Л. А. Вокруг света на «Полюсе» (путевые заметки). // Морской сборник № 5, 1970.
7. Воеенский К. Русское посольство в Японию в начале XIX века. // Русская старина, 1895.
8. Галенко В. Первыми кругом света. // Вокруг света № 11, 1982.
9. Головин В. М. Записки о состоянии Российско-Американской компании в 1818 г. Приложение к «Морскому сборнику», 1861.
10. Дивин В. А. Русские мореплаватели на Тихий океан. Журнал «Мысль», 1971.
11. Есаков В. А. Русские географические открытия. Журнал «Мысль», 1971.
12. Зошин С. А. Верность океану. М., 1986.
13. Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М.: Географгиз. 1954.
14. Ивашинцев Н. А. Русские кругосветные путешествия 1803–1849. СПб., 1872.
15. Иностранцев А. А. Геологические исследования на севере России в 1869–1870 гг., 1872, т. III.

16. Крузенштерн И. Ф. Путешествие вокруг света. М.: Географгиз. 1950.
17. Кузнецов Н. Г. Курсом к победе. М., 1987.
18. Кук Дж. Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. М.: Географгиз, 1948.
19. Лисянский Ю. Ф. Путешествие вокруг света на корабле «Нева». М., 1947.
20. Магидович И. П. Очерки по истории географических открытий. Т. I. М., 1949.
21. Макаров С. О. «Витязь» и Тихий океан. СПб., 1894.
22. Митин Л., Дорогокупец С. Маршрутом первооткрывателей. // Наука и жизнь, № 4, 1983.
23. Мясников В. Ф. Путешествие в страну «Белого сфинкса». М., 1986.
24. Невельской Г. И. Подвиги русских морских офицеров на крайнем Востоке России. 1849–1855.
25. Невский В. В. Первое путешествие россиян вокруг света. М., 1951.
26. Новиков А. Русские кругосветные мореплаватели. М., 1941.
27. Пасецкий В. М. Иван Федорович Крузенштерн. М., 1974.
28. Сгибнев А. С. Сборник «Древняя и новая Россия» № 4, т. I. 1877.
29. Штейнберг Е. Л. Жизнеописание русского мореплавателя Юрия Лисянского. М., 1948.

Содержание

Предисловие

Подводники «холодной войны»	5
---------------------------------------	---

В. С. Борисов ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Часть первая

ВПЕРВЫЕ ВОКРУГ СВЕТА

Введение	11
1. Зарождение кругосветных плаваний в России	23
2. Первое кругосветное плавание русских военных кораблей	29
3. Трудности в период кругосветных плаваний	45
4. Экспедиция особого назначения	59
5. Впервые вокруг света после 1917 года	67
6. Адмирал Владимирский	125
7. Первая антарктическая кругосветная экспедиция военно-морского флота	134

Часть вторая

ПЕРВОПРОХОДЦЫ НА АТОМОХОДАХ

Вступление	161
1. Создание первой атомной подводной лодки	165
2. Освоение первых атомных подводных кораблей	192
3. Походы атомоходов и выполнение специальных заданий	199
4. Нужен ли России атомный подводный флот?	264

<i>Приложение.</i> Кругосветные плавания военных кораблей (судов) Российского флота	273
Кругосветные плавания кораблей Военно-Морского Флота СССР	280

В. Г. Лебедько
НА ВСЕХ ОКЕАНАХ ПЛАНЕТЫ
1945–1995 гг.

1. Освоение новой техники и оружия	285
2. Выход на позиции «холодной войны»	301
3. Освоение Арктики	312
4. Выполнение задач боевой службы	320
5. На пороге XXI века	339
<i>Приложение.</i> Подводники — Герои Советского Союза и Российской Федерации (на 1999 г.)	348

КРАТКИЙ СПРАВОЧНИК
ПО СОВЕТСКИМ АТОМНЫМ ПОДВОДНЫМ ЛОДКАМ

I. Атомные подводные лодки с баллистическими ракетами	353
II. Атомные подводные лодки с крылатыми ракетами	390
III. Торпедные атомные подводные лодки	428
IV. Экспериментальные атомные подводные лодки специальной постройки	458
V. Ракетное вооружение советских подводных лодок	461
Заключение	471
Литература по кругосветным плаваниям	474

Издательство АСТ
представляет книги серии
"Военно-историческая библиотека"

Серия составлена из книг самых разнообразных жанров, от сугубо теоретических исследований и военных трактатов до биографий и мемуаров, созданных историками, биографами, полководцами прошлого и современности. В рамках серии читателям предоставлена уникальная возможность впервые ознакомиться с ранее не издававшимися трудами по истории различных военных кампаний.

В серии недавно вышли:

- К.Дениц** *"Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне"*
Р.Ф.Толивер, Т.Дж.Констебль *"Лучший ас Второй мировой"*
Д.Хорикоши, М.Окумия, М.Кэйдзи *"Японская авиация во Второй мировой войне"*
Т.Тулейя, Д.Вудворд *"Сумерки морских богов (Германский флот во Второй мировой войне)"*
Э.Миддельдорф *"Русская кампания: тактика и вооружение"*
А.Больных *"Морские битвы Первой мировой". Т. 1. "Схватка гигантов"; Т.2. "Трагедия ошибок"; Т.3. "На океанских просторах"*
Э.Дурмшид *"Победы, которых могло не быть"*
С.У.Роскилл *"Флаг Святого Георгия (Английский флот во Второй мировой войне)"*
П.Брикхилл, Р.Беркер *"Убийцы кораблей. Затопить Германию"*
В.Яковлев *"История крепостей"*
М. Галактионов *"Париж, 1914"*
М.А.Брагадин *"Битва за Средиземное море. Взгляд побежденных"*
К. Максн *"Упущенные возможности Гитлера"; "Вторжение, которого не было" и др.*
С.Переслегин и др. *"Тихоокеанская премьера"*
Д.Хорикоти *"Японская авиация во Второй мировой войне"*
Ф.О.Саусверд *"Слоны и пешки"*
"Мировая война. 1939 – 1945 гг."
"Битва за Средиземное море. Взгляд победителей"
"Крах Третьего рейха"
Н.Попель *"В тяжкую пору"; Т.1. "Танки повернули на Запад"; Т.2. "Впереди Берлин"*
М.Зефилов *"Штурмовая авиация Люфтваффе"; "Ночные истребители Люфтваффе"*
В.Доценко *"Флоты в локальных войнах"*

По вопросам оптовой покупки книг
«Издательской группы АСТ» обращаться по адресу:
Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги «Издательской группы АСТ»
можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140, АСТ – «Книги по почте»

Издательская группа АСТ

Издательская группа АСТ, включающая в себя около 50 издательств и редакционно-издательских объединений, предлагает вашему вниманию более 10 000 названий книг самых разных видов и жанров. Мы выпускаем классические произведения и книги современных авторов. В наших каталогах — интеллектуальная проза, детективы, фантастика, любовные романы, книги для детей и подростков, учебники, справочники, энциклопедии, альбомы по искусству, научно-познавательные и прикладные издания, а также широкий выбор канцтоваров.

В числе наших авторов мировые знаменитости Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, Фридрих Незнанский, братья Стругацкие, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ по низким издательским ценам в наших фирменных магазинах:

- Звездный бульвар, д. 21, 1 этаж, тел. 232-19-05
- ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- ул. Каретный ряд, д. 5/10, тел. 299-66-01, 299-65-84
- ул. Луганская, д. 7, тел. 322-28-22
- ул. 2-я Владимирская, д. 52/2, тел. 306-18-97, 306-18-98
- Большой Факельный пер., д. 3, тел. 911-21-07
- Волгоградский проспект, д. 132, тел. 172-18-97
- Самаркандский бульвар, д. 17, тел. 372-40-01

мелкооптовые магазины

- 3-й Автозаводский пр-д, д. 4, тел. 275-37-42
- проспект Андропова, д. 13/32, тел. 117-62-00
- ул. Плеханова, д. 22, тел. 368-10-10
- Кутузовский проспект, д. 31, тел. 240-44-54, 249-86-60

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7 этаж.
Справки по телефону (095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: astpub@aha.ru <http://www.ast.ru>

ISBN 5-17-011992-5



Научно-популярное издание

ПОДВОДНЫЙ ФРОНТ «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»

**Борисов Владимир Степанович
Первопроходцы**

**Лебедько Владимир Георгиевич
На всех океанах**

Ответственный редактор А.Н. Поляхов

Выпускающий редактор С.Н. Абовская

Редактор Б.А. Лозовский

Художественный редактор О.Н. Адаскина

Компьютерный дизайн: С.В. Шумилин

Технический редактор А.Н. Соколов

Корректоры А.А. Сурнин, З.О. Черномордик

Общероссийский классификатор продукции
ОК-005-93, том 2; 953004 — книги, брошюры

Гигиеническое заключение

№ 77.99.11.953.П.002870.10.01 от 25.10.2001 г.

ООО «Издательство АСТ»

368560, Республика Дагестан, Каякентский район,
с. Новокаякент, ул. Новая, д. 20

Наши электронные адреса:

WWW.AST.RU

E-mail: astpub@aha.ru

Издательство «Terra Fantastica» издательского дома
«Корвус». Лицензия ЛР № 066477. 190121,
Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 1/44Б.

Электронные адреса:

WWW.TF.RU, E-mail: TERRAFAN@TF.RU

Отпечатано с готовых диапозитивов
на ГУПП «Детская книга» МПТР РФ.
127018, Москва, Сушевский вал, 49.

ПОДВОДНЫЙ ФРОНТ «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»

Вторая половина XX века прошла под знаком противостояния сверхдержав. Оно шло на земле, на море и в космосе, но из всех фронтов «холодной войны» подводный был самым «горячим»...

Сборник посвящен дальним океанским походам и боевой службе кораблей отечественного флота. В нем приводится малоизвестная, а зачастую и недоступная широкому читателю информация о секретных походах и участии советских кораблей в локальных конфликтах. Авторы сборника лично принимали в них участие, находясь на командных должностях.

Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся историей отечественного флота.