



ВО ЛЬДАХ И ПОДО ЛЬДАМИ

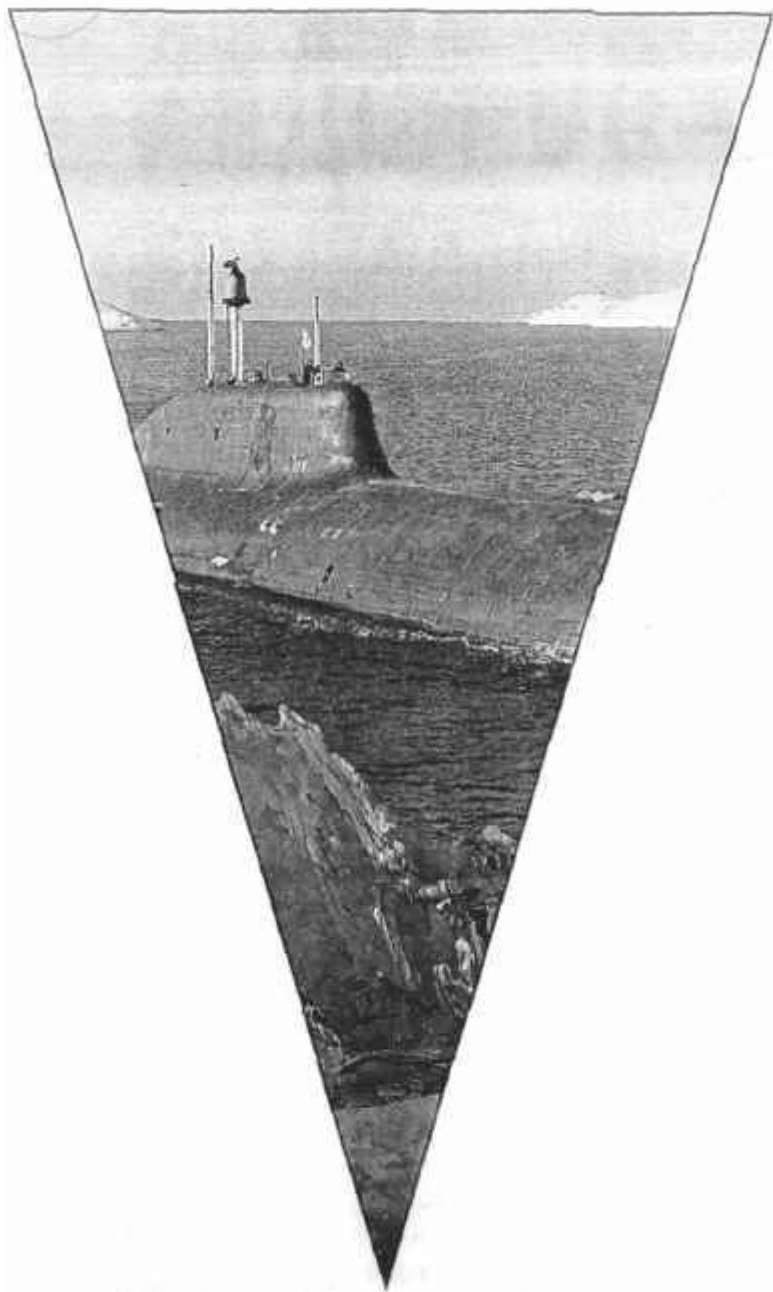
ТАЙНЫЕ ОПЕРАЦИИ
ПОДВОДНЫХ ФЛОТОВ

В.Г. РЕДАНСКИЙ

ИСТОРИЯ ПОДВОДНОГО ФЛОТА

АРКТИЧЕСКИЕ ПОХОДЫ

РАКЕТНО-ЯДЕРНЫЙ ЩИТ



ВО ЛЬДАХ И ПОДО ЛЬДАМИ

ТАЙНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПОДВОДНЫХ ФЛОТОВ

**100-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО
ПОДВОДНОГО ФЛОТА ПОСВЯЩАЕТСЯ**

В. Г. Реданский

**Москва
«Вече»
2004**

*Автор, издательство «Вече» и фонд
«100 лет подводному флоту»
выражают благодарность за оказанную
помощь в подготовке книги к изданию
Ю.Ф. Бекетову, И.И. Горелику, В.С. Гущину,
В.А. Данилину, Л.В. Слюсарю, С.В. Турко*

Вниманию оптовых покупателей!

Книги различных жанров можно приобрести по адресу:
129348, Москва, ул. Красной Сосны, д.24.
Издательство «Вече».

Телефон: (095) 188-88-02, 188-16-50, 182-40-74
Тел./факс: 188-89-59, 188-00-73

E-mail: veche@veche.ru
<http://www.veche.ru>,
www.100top.ru

Филиал в Нижнем Новгороде
«ВЕЧЕ—НН»
тел.: (8312) 64-93-67, 64-97-18

Филиал в Новосибирске
ООО «Опткнига—Сибирь»
тел.: (3832) 10-18-70

С лучшими книгами издательства «Вече»
можно познакомиться на сайте
www.100top.ru

И если бы могли встать из могил и из холодной балтийской воды отцы и братья наши, моряки-балтийцы, и если бы они глянули на наши корабли и самолеты, на наши подлодки и береговые орудия, на нашу молодежь, на наших героев, — «Эх, и славное выросло племя, — сказали б они, — хорошие сыновья повыврастали...»

И еще подивились бы они, как ходят наши подлодки сквозь лед и под лед...

Леонид Соболев

ОТ АВТОРА



Приведу две цитаты:

«...Начались приготовления к нашей дерзкой экспедиции <...> Десять человек из экипажа с кирками в руках поднялись на палубу и стали разбивать лед вокруг корпуса судна. Операция эта не составила большого труда, потому что молодой лед лежал еще тонким слоем. Когда все было кончено... «Наутилус» начал погружаться <...> Мы достигли глубины восьмисот метров <...> На этой свободной ото льда глубине «Наутилус» взял курс прямо к полюсу... Ледяной покров утончался и сверху и снизу. Он становился тоньше с каждой милей.

Наконец в шесть часов утра того памятного дня, 19 марта (1868 г. — *В.Р.*), дверь салона отворилась. Вошел капитан Немо.

— Открытое море! — сказал он.

Я бросился на палубу. Да! Открытое море. Только кое-где рассеяно несколько льдин и плавающих айсбергов... Словно повеяло весной после пройденной нами полосы сплошных льдов, рисовавшихся профилем на северной стороне горизонта»¹.

Эта пространная цитата принадлежит, как, наверно, уже догадался читатель, Жюлю Верну, который в романе «Двадцать тысяч лье под водой» красочно описал плавание подо льдами своего «Наутилуса», созданного его воображением удивительно-го подводного судна, к Южному полюсу.

Несмотря на то что Антарктический материк в 1820 г. был открыт русскими мореплавателями Ф.Ф. Беллинсгаузеном и М.П. Лазаревым, в 1870 г., когда создавался роман, еще не была опровергнута гипотеза о наличии в районе Южного полюса свободного от суши пространства океана. И нет ничего удивительного в том, что писатель направил свое гипотетическое судно к полюсу подо льдами Антарктики.

Прошло без малого целое столетие, и в 1962 г. другой подводный корабль — советская атомная подводная лодка К-3 («Ленинский комсомол») — вслед за американским «Наутилусом», покорившим Северный полюс из-под льда четырем годами раньше, также достиг этой полярной вершины планеты Земля в подледном плавании.

«Через несколько дней похода лодка подошла к ледяной кромке. Включили приборы', предназначенные для обнаружения льдов, определения их толщины, осадки, направления дрейфа. Не сбавляя хода, прошли под первым айсбергом. За ним последовал второй, вскоре третий. А потом приборы показали, что «небо» сплошь затянулось льдом. За 83-й параллелью необходимо было всплыть... Приступили к поискам подходящих разводий. Корабль стремительно проносился под темно-серыми ледяными полями. Их хорошо было видно в перископ даже со значительной глубины. А когда попадались более толстые льдины, впечатление было такое, словно над головой проносится черная грозовая туча...

Несколько часов упорных поисков в конце концов увенчались успехом. Лодка всплыла в самом центре (спасибо умным приборам!) довольно просторной полыньи. С любопытством смотрели моряки на окружавший их «ледяной мир». Словно застывшие волны уходили во все стороны однообразные торосы»².

Так описал один из эпизодов похода к полюсу в 1962 г. командир Л.М. Жильцов.

«Северный полюс! Он как магнит с древних времен притягивал к себе внимание ученых-исследователей и путешественников своей таинственностью и неизведанностью. Уникальная географическая точка Земли. Она не имеет долготы, а широта максимально возможная — минус 90°. Здесь компас перестает показывать на север и все направления ведут на юг. День и ночь делят год поровну. Звезды вместе с суточным вращением Земли не всходят и не заходят.

Пешком, на лыжах, на собачьих упряжках и даже на лошадях и пони, на предоставленных воле ветра воздушных шарах и на очень несовершенных вначале морских судах, на аэропланах и

дирижаблях, со смертельным риском для жизни, а часто и жертвуя ею, стремился человек к заветной цели». Среди смельчаков и энтузиастов находим мы и имена наших соотечественников — русских людей.

Теперь Северный полюс покорен и по льду, и по воздуху, и в свободном, активном плавании на надводных ледокольных судах и на подводных лодках. Глубины Центрального арктического бассейна ныне хорошо известны американским, российским и английским подводникам.

Однако до того как современные могучие подводные корабли с невиданными ранее ядерными энергетическими установками стали совершать рейды к «макушке» нашей планеты, российские, а за ними и советские подводники начали успешно осваивать подледный «космос».

Многочисленные документы убедительно свидетельствуют о том, что не только в советском, но и в русском флоте подводные лодки совершали не только ледовые, не и подледные плавания. Чаще всего это были вначале непродолжительные «нырки» под лед, и они, конечно, не могут идти ни в какое сравнение с многосуточными арктическими походами современных атомных субмарин. И это понятно, так как подводные лодки тех далеких лет, не имевшие специального оборудования, являлись по существу ныряющими кораблями, и их только формально можно ставить в один ряд с атомоходами — подлинно подводными кораблями, обладающими поистине неограниченными возможностями для действий под водой.

Мысль об использовании подводных лодок для плавания под льдом и даже для достижения Северного полюса уходит своими истоками в далекие времена, как и сама история подводного кораблестроения. Но можно без преувеличения сказать, что в развитие этой идеи, а потом и в ее практическое осуществление наши соотечественники — ученые, конструкторы и сами моряки-подводники — внесли наиболее весомый вклад и прочно утвердили свой приоритет.

За время многолетней работы над темой подледной эпопеи русских и советских подводников автору посчастливилось не только найти в архивных и литературных источниках неоспоримые свидетельства приоритета отечественного флота, но и встретиться со многими участниками описываемых ниже событий. К сожалению, многих из них, увы, нет сейчас с нами. Не имея возможности назвать всех, кто помогал в поиске и сборе материалов, считаю необходимым все же вспомнить добрым словом в

адрес ветеранов отечественного подводного флота: И.А. Быховского, В.Г. Вершинина, Н.П. Египко, А.Т. Заостровцева, И.А. Колышкина, А.М. Коняева, Ф.В. Константинова, М.П. Котухова, А.И. Матвеева, А.М. Матиясевича, Ю.С. Руссина, П.А. Сидоренко, А.Т. Тарадина, Г.Н. Холостякова, А.Т. Чабаненко, Н.Ф. Школенко, Г.И. Щедрина.

Немало ценной информации почерпнуто из трудов ученых, которые в той или иной степени соприкасались с темой подледных плаваний, в частности профессора М.И. Белова, доктора исторических наук В.И. Дмитриева, а также из материалов доктора технических наук Ю.Ф. Тарасюка и контр-адмирала в отставке, кандидата технических наук А.Н. Яковлева, кандидатов исторических наук М.Э. Морозова и В.П. Пузырева.

Весьма полезными оказались рекомендации прекрасных знатоков флотской истории Н.А. Залесского, А.И. Дубравина и И.М. Сендика.

В период службы на Краснознаменном Северном флоте и уже после Заполярья автору посчастливилось встречаться, беседовать с главными «персонажами» будущей книги: Героями Советского Союза адмиралом флота В.Н. Чернавиным, адмиралами А.П. Михайловским и Ю.А. Сысоевым, вице-адмиралами Э.Д. Балтиным, Р.А. Голосовым, Л.А. Матушкиным, А.И. Петелиным, Н.В. Усенко, Э.Д. Черновым, контр-адмиралами Л.М. Жильцовым, Л.Г. Осипенко, заслуженными, известными подводниками вице-адмиралом А.И. Шевченко, контр-адмиралами В.В. Владимировым, А.С. Пушкиным, Ю.А. Федоровым, героем России А.А. Берзиным и многими, многими другими (всех не перечесать), за плечами которых годы и годы, проведенные в прочном корпусе атомных подводных лодок, на «боевом счету» тысячи и тысячи подледных миль. Да простят меня те, кому, как и упомянутым выше адмиралам, я не могу также выразить искреннюю признательность за внимание, за соучастие, за помощь.

Весьма существенна была помощь материалами, ценными сведениями со стороны «полного тезки» контр-адмирала В.Г. Лебедько, человека, немало сделавшего для того, чтобы воздать должное героям-подводникам советского и российского флота, приоткрывшего многие страницы его боевой летописи периода «холодной войны». Добрые чувства автор считает высказать и в адрес контр-адмирала Р.А. Зубкова, с которым он постоянно советовался. Считаю своим долгом выразить благодарность и капитану 1 ранга С.В. Турко, ознакомившемуся с рукописью на последнем этапе и сделавшему ряд ценных замечаний.

Большую помощь оказали автору сотрудники Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ), Центрального военно-морского архива (ЦВМА), Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Центральной военно-морской библиотеки (ЦВМБ) и отдела военной литературы Российской государственной библиотеки.

Предпринимая новую попытку осветить историю появления, развития и осуществления идеи использования подводных кораблей для освоения подледных глубин, автор глубоко уверен, что тема эта далеко еще не исчерпана и что труды других исследователей позволят открыть для широкого круга читателей новые имена и деяния соотечественников в этой области. Видимо, откроются и ранее скрытые от взоров исследователей архивные источники. В Российском государственном архиве Военно-морского флота и Центральном военно-морском архиве, работу в которых и сотрудничество с научными работниками, их неоценимую помощь автор вспоминает с большой теплотой и чувством благодарности, несомненно будут найдены новые подтверждения первенства нашей Родины в использовании подводных лодок в зимнее время на морских театрах и в полярных районах как в мирных научных целях, так и в интересах безопасности страны.

Прежде чем будет открыта первая страница повествования, автор счел своим долгом напомнить читателю хотя бы кратко об истории развития и строительства отечественного подводного флота.

Итак, слово за читателем, чьи замечания и пожелания будут приняты автором с искренней благожелательностью и признательностью.

ЧАСТЬ I

ГЛАВА 1



КОРАБЛИ СКРЫВАЮТСЯ ПОД ВОДОЙ

«Потаенные суда» в России

Мысль о применении подводного судна для полярных путешествий и достижения полюса возникла в далеком прошлом: ей



Джон Уилкинс, английский ученый, первым высказавший в 1648 году мысль о возможности достижения полюса на подводной лодке

уже свыше трехсот пятидесяти лет. В 1648 г. английский ученый, епископ Джон Уилкинс, известный своими исследованиями в области астрономии и математики, опубликовал книгу под названием «Математическая магия». Одна из глав второй ее части отведена рассуждениям о постройке ковчега для подводных плаваний. Рагуя за постройку такого рода судна, Уилкинс в качестве главных аргументов выдвигал следующие его достоинства: невидимость (или, как мы говорим теперь, скрытность плавания), а также безопасность от пиратов, бурь, льда. Ученый писал, что подобный ковчег надежен «в отношении льда и большого холода, которые имеют столь важное значение, делая полные опасности проходы вблизи полюсов».

К тому времени, когда Уилкинс сформулировал идею достижения полюса на подводном судне, человеческая творческая мысль уже сделала первые шаги на пути создания судна, способного плавать под водой.

Одним из первых, кто воплотил идею в техническое решение, был великий ученый эпохи Возрождения, художник и инженер Леонардо да Винчи (1452—1519).

Сохранился лишь эскиз задуманного им подводного судна овальной формы с тараном в носу, люком в средней части и невысокой рубкой. Чертежи же знаменитый итальянец уничтожил, заявив якобы, что «люди настолько злобны, что готовы были бы убивать друг друга даже на дне морском».

Реализовали первыми идею подводного судна англичане Вильям Бурн в 1580 г. и Магнус Пётилиус в 1605 г. Однако осуществленные ими проекты были крайне несовершенны. И поэтому первой подводной лодкой принято считать судно, построенное в Англии в 1620 г. и испытанное на Темзе голландским врачом, физиком и механиком Корнелиусом ван Дреббелем.

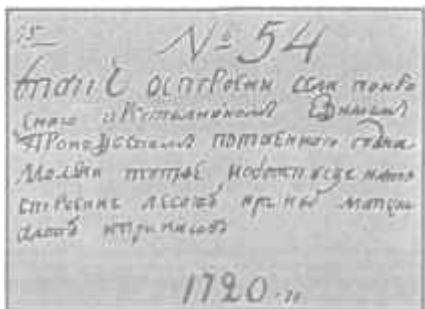


Лодка Корнелиуса ван Дреббеля управлялась 12 рулевыми и погружалась на глубину 12 футов

Россия не надолго отстала от европейских государств. В начале XVIII века, когда она уже заявила о себе как о морской державе, не только появился реальный проект подводного судна, но и состоялись его испытания.

Еще в 1719 г. уроженец подмосковного села Покровское-Рубцово Ефим Никонов подал царю челобитную, в которой предлагал построить к «военному случаю на неприятелей удобное судно», способное «ходить в воде потаенно» и «из снаряду забивать корабли».

Петр I не только принял мастера и лично беседовал с ним, но и повелел тому «образцовое (опытное. — В.Р.) судно — делать», а «припасы и по его же требованию из канторы адмиралтейских дел



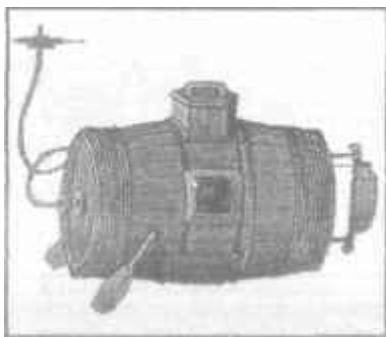
Обложка «дела» о постройке «потаенного судна» Ефима Никонова



*Постройка «потаенного судна» на
Галерном дворе. С рисунка Ю. Иванова*

огненного судна большого корпуса», вооруженного десятью медными трубами, которые начинялись порохом и селитрою.

Весной 1724 г. первую в мире военную подводную лодку в присутствии царя, «адмиралов, капитанов, чиновных людей и людишек простого звания» спустили на воду у Галерного двора в Санкт-Петербурге для испытаний. Но при погружении оказалось, что днище ее повреждено, в корпус стала проникать вода. Изобретателю, к счастью, удалось выбраться. Петр I ободрил неудачника и приказал, чтобы никто ему «конфуза в вину не ставил». Более того, царь распорядился дать возможность изобретателю вооружить его детище «огненными трубами», для чего «десять труб медных... порохом начинить и селитрою вымазать...». Со смертью Петра I в 1725 г. интерес к В. Никонову и его детищу со стороны Адмиралтейств-коллегии пропал, тем более что новые испытания судна также сопровождались неудачами. В январе 1728 г. «за издержку немалой на то суммы» он был разжалован из



*«Потаенное судно»
Ефима Никонова*

денежное жалование с начатия его работы давать по 3 алтына 2 деньги на день и ныне в зачет выдать 5 рублей»³.

Когда в 1721 г. модель была построена, царь присутствовал при ее испытаниях, вслед за которыми самобытный изобретатель с царского соизволения приступил к сооружению уже натурального «потаенного

корабельного мастера в рядовые адмиралтейские работники и выслан в Астрахань для работы на местной верфи.

Впервые обнаруживавший сведения о Е. Никонове в статье «Об изобретении подводных судов в России в 1719 году русский историк В.Н. Берх писал: «Гений изобретения достается в удел не одним иностранцам... Если бы наш изобретатель Никонов имел хотя малое пособие

или лучших мастеров... то сделал бы за 100 лет перед сим хорошее подводное судно»⁴.

Упомянутые выше подводные суда В. Бурна и К. ван-Дреббеля имели сугубо мирное назначение. И только в 1776 г., т.е. через полвека после создания «потаенного судна» Е. Никонова в России, за рубежом, в США, была построена подводная лодка для военных целей «Тэтл» («Черепаша»). В 1777 г., во время Войны за независимость, управляемая сержантом Э. Ли, обученным ее создателем Давидом Душнеллем, лодка атаковала на реке Гудзон английский 64-пушечный фрегат «Игл» («Орел»). Однако мину, доставленную подводной лодкой, закрепить на днище корабля не удалось. С заведенным часовым механизмом она всплыла на поверхность и взорвалась. Первая попытка боевого применения подводной лодки, таким образом, закончилась неудачей.

Литература по истории подводного кораблестроения сплошь и рядом изобилует именами иностранными. Однако необходимо подчеркнуть, не умаляя заслуг изобретателей, что и Россия в этой области не была обойдена талантами.

Сейчас имеются сведения по крайней мере о 42 самых различных предложениях и проектах отечественных подводных лодок конца XVIII — начала XIX веков. Причем многие из русских изобретателей и конструкторов в своих проектах, технических решениях часто намного опережали зарубежную творческую мысль.

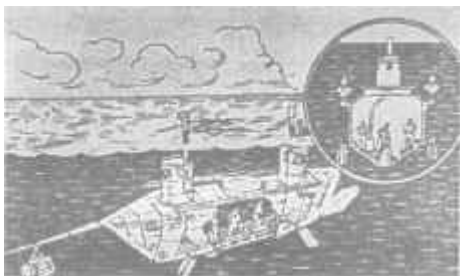
В 1799 г. житель города Кременчуга С.А. Ромодановский, например, в своем проекте первым в мире предложил разместить водяной балласт вне корпуса судна в особых цистернах-мехах.

К.Г. Чарновский (по иным сведениям Черновский), уроженец Минской губернии, узник Петропавловской, а затем Шлиссельбургской крепостей, изобрел еще в 1825 г., будучи студентом-волонтером первого курса Санкт-Петербургской медико-хирургической академии, подводное судно, над совершенствованием которого он продолжал работать, находясь в заключении за участие в польском национальном патриотическом движении. Он первым предложил цилиндрическую форму судна, заостренную в носу и тупую в корме. Проект Чарновского предусматривал установку на лодке для наблюдения за поверхностью воды специального выдвижного оптического устройства, идею которого выдвинул еще М.В. Ломоносов.

В 1831 году А. Подолецкий из Петербурга представил в Кораблестроительный комитет Морского министерства проект двухкорпусного подводного судна (за границей таких предложений еще не выдвигалось), междубортное пространство которого предполагалось использовать для приема водяного балласта, а

всплытие осуществлять посредством откачки воды поршневыми насосами.

Все приведенные выше проекты не были осуществлены. Тем значительнее творческая деятельность русского военного инженера К.А. Шильдера, построившего на свои средства в 1834 году на Александровском механическом и литейном заводе в Петербурге (ныне объединение «Пролетарский завод») подводную лодку. В том же году на Неве состоялись ее испытания, которые прошли весьма успешно.



*Подводная лодка К.А. Шильдера на
перископной глубине (реконструкция)*

Лодка Шильдера отличалась рядом новшеств. Она была построена целиком из металла и знаменовала собой начало «железного» судостроения в России. Для

определения глубины погружения конструктор установил на судне манометр, соединенный с забортной водой трубкой, став, таким образом, изобретателем первого глубиномера. Наконец, Шильдер снабдил свою подводную лодку помимо шестовой мины шестью ракетами в двух бортовых трехствольных установках. Его по праву можно назвать пионером создания ракетного оружия подводного флота, тем более что он впервые в мировой практике осуществил запуск ракеты из-под воды.

В дальнейшем, вплоть до 1845 года, К.А. Шильдер продолжал вносить в свое изобретение разные усовершенствования и производить опыты с еще одной построенной им лодкой.

Итак, в России еще в первой половине XIX века было построено и успешно испытывалось в течение многих лет первое подводное судно, причем уже с командой из 8—13 человек, набранной из солдат лейб-гвардии саперного батальона и нижних чинов Морского гвардейского экипажа. Временным командиром на лодке Шильдера стал мичман Р.Н. Жмелев, которого по праву считают первым офицером-подводником русского флота. Рассказ о подводной лодке Шильдера этим можно было бы ограничить, если бы не одно немаловажное для нас обстоятельство.

«Первые опыты над новой подводной лодкой (эта уменьшенного объема бочкообразной формы лодка предназначалась по замыслу изобретателя «к употреблению в армиях для уничтожения неприятельских мостов на больших реках». — В.Р.) предпола-

лось произвести в присутствии государя императора в декабре 1834 г. на Обводном канале, причем лодка должна была плавать подо льдом, но по причине мелководья эти опыты были на некоторое время отложены. Когда именно они были совершены, г. Мазюкевичу неизвестно, но он предполагает, что результаты этих опытов были удовлетворительны, потому что в начале 1835 г. его величество утвердил новое предложение генерала Шильдера относительно построения особого устройства военных пароходов⁵.

Следует напомнить, что инженер-генерал К.А. Шильдер был признанным в России авторитетом в области фортификации, а также применения на суше и на море минного оружия. Он постоянно стремился к тому, чтобы превратить минное оружие из оборонительного в наступательное.

В марте 1834 г. он на покрытом льдом Обводном канале у Александро-Невской лавры в Санкт-Петербурге взорвал мощный заряд, снабженный электрическим запалом дистанционного типа, — прототип подводной мины⁶. Изобретатель считал, что с помощью такого устройства во время войны можно будет подрывать в зимнее время устои мостов и других гидротехнических сооружений, находящихся в руках неприятеля. Естественно, его волновал вопрос, как подвести к мосту пороховой заряд-мину подо льдом. Здесь-то, видимо, и пришла ему в голову мысль об использовании сконструированной им подводной лодки.

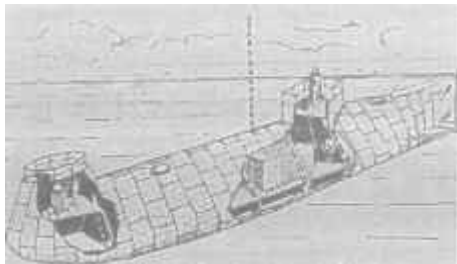
Итак, можно сказать определенно, что первым, кто предлагал использовать подводную лодку для борьбы с неприятелем в зимнее время в условиях ледостава, был наш соотечественник К.А. Шильдер.

Тяжелые испытания, которые выпали на долю России во время Крымской войны 1853—1856 гг., усилили поток предложений о создании подводных лодок. Изобретатели считали, что с их помощью можно будет уничтожить или хотя бы ослабить неприятельский флот, блокировавший Севастополь.

Наиболее известны проекты И. Александровского, Н. Полевого, Н. Спиридонова, А. Титкова, А. Шпигоцкого, а также изобретателя, скрывшего свою фамилию под псевдонимом «Г.Г.».

В тот же период предложил России свои услуги В. Бауэр, немец-баварец по происхождению.

Построенная им в Петербурге лодка испытывалась в 1856 г. в Кронштадте. При этом выявился ряд серьезных конструктивных недостатков, в довершение в октябре того же года она затонула на Северном фарватере. Благодаря находчивости командира лейтенанта П.А. Федоровича, ее экипажу удалось спастись. В феврале 1857 г. лодку подняли. Исправлять по требованию морского ве-



Подводная лодка И.Ф. Александровского (реконструкция)

строения был применен механический двигатель — две воздушные машины, работавшие на сжатом воздухе. Всплытие лодки на поверхность осуществлялось продуванием водяного балласта сжатым воздухом, как на современных подводных кораблях. Для участия в разработке проекта Александровский привлекает крупнейшего специалиста в области пневматических двигателей С.И. Барановского. На лодке были установлены кормовые горизонтальные рули, что нигде до этого не применялось. Изобретатель первым в России установил на ней магнитный компас. Наконец, надводное водоизмещение подводной лодки Александровского составило 352 т, а подводное — 363 т при длине около 33 м и наибольшей ширине 4 м. Такой внушительный по своим размерам подводный корабль был построен впервые.

Загоревшись идеей постройки подводной лодки в 1853 г., И.Ф. Александровский уже к началу следующего года подготовил ее проект, потом дорабатывал его. В июне 1863 г. завод Карра и Макферсона в Петербурге (после революции — Балтийский завод имени Серго Орджоникидзе) получил заказ на постройку подводной лодки и исполнил его в 1866 г. Однако испытания, во время которых вносились новые усовершенствования, продолжались шесть лет.



И.Ф. Александровский

Во время очередного из испытаний, проведенного в июне 1871 г. в проливе Бьёркезунд без команды, с погружением на глубину 30 м, подводная лодка потерпела аварию, и опыты по ее дальнейшему совершенствованию и испытанию лодки Александровского

домства недостатки в конструкции и продолжать опыты изобретатель отказался и покинул Россию.

Следующим подводным кораблем, созданным в России и многие годы находившимся в строю, стала лодка конструкции И.Ф. Александровского. На ней впервые в практике отечественного корабле-

были прекращены. Изобретатель, однако, не остановил работу над излюбленной темой и в конце восьмидесятых годов, незадолго до смерти (1894 г.) разработал еще один проект подводной лодки с улучшенными боевыми и техническими характеристиками.

Заслуги И.Ф. Александровского в области военного кораблестроения будут отмечены не полностью, если мы не упомянем, что за год до появления за рубежом самодвижущей мины Уайтхеда, получившей название «торпеда», он в 1865 г. представил в Морское министерство свой проект самодвижущейся мины. Совершенствованию ее конструктор отдал немало сил и времени, добившись превосходства своей торпеды по многим параметрам над изобретением Уайтхеда.

Немало нового внес в теорию и практику подводного кораблестроения другой талантливый русский изобретатель — С.К. Девецкий. По одному из его проектов впервые в мире в 1879—1881 гг. была осуществлена серийная постройка 50 (!) небольших, длиной всего 6 м, подводных лодок. Детали для них изготавливались в основном в Петербурге на Невском заводе, а сборка в целях сохранения секретности — на разных предприятиях. 34 лодки отправили по железной дороге в Севастополь, а 16 оставили в Кронштадте. Лодка приводилась в движение мускульной силой экипажа (он состоял из четырех человек) с помощью педалей, вращавших гребной винт.

Всего за свою долгую творческую жизнь С.К. Девецкий разработал девять проектов различных подводных лодок.

Последний он представил Морскому техническому комитету в 1909 г. В каждый новый Девецкий вносил существенные изменения. А некоторые из них представляли собой совершенно оригинальные технические и инженерные решения, как, например, проект «водобронного миноносца». Основная идея проекта этого необычного корабля состояла в том, что все его жизненно важные части располагались в погружающемся прочном корпусе.

С.К. Девецкий изобрел так называемый решетчатый торпедный аппарат, широко применявшийся на подводных лодках. Он располагался вне прочного корпуса и позволял вести



Подводная лодка С.К. Девецкого в зале Центрального военно-морского музея

залповую торпедную стрельбу «веером». Выстрелы были беспузырные и не влияли на плавучесть и дифферент лодки. Первым в мире еще в 1884 г. он практически использовал в качестве двигателя для подводного хода электромотор.

Менее известно имя другого изобретателя — генерал-майора О.Б. Герна, построившего в 1854—1867 гг. последовательно четыре подводные лодки. Энергетическая установка последней состояла из парового котла и двухцилиндровой паровой машины. В надводном положении в качестве топлива использовался уголь, в подводном — скипидар, распыление и горение которого обеспечивалось сжатым воздухом. Интересен и установленный впервые Герном на лодке гидростат, связанный с горизонтальными рулями. Это была первая попытка автоматически удерживать подводную лодку на заданной глубине.

Среди изобретателей подводных лодок достойное место принадлежит и Игнатию (Огнеславу) Степановичу Костовичу, сербу, принятому на служба в русский флот во время войны с Турцией в 1877—1878 гг. Им были разработаны два проекта «миноносной рыбы-лодки», предназначенной для конвоирования торговых судов в военное время. «Рыбу-лодку» предлагалось вооружить 12 самодвижущимися минами-торпедами, выстреливаемыми с помощью сжатого воздуха последовательно из расположенной в носовой части «метательной трубы» — прототипа современных трубчатых аппаратов. На подводной лодке второго проекта он предлагал установить изобретенный им в 1879 г. бензиновый двигатель (кстати, раньше, чем автомобильный мотор немецкого инженера Даймлера), на котором впервые применялось электрическое зажигание горючей смеси⁷.

Принципиальное значение для подводного кораблестроения имели предложения еще двух русских изобретателей: отставного поручика А. Лазарева, предусмотревшего в своем проекте, что подводная лодка «будет состоять из разных отделений, сообщающихся между собой особыми герметическими крышками, закрываемыми задвижками...», и Д.Г. Апостолова (Бердичевского). Корпус трансокеанского воздушно-подводного скоростного судна последнего (проект был представлен в 1889 г.) также должен был разделяться на ряд отсеков вертикальными и горизонтальными перегородками. Такие водонепроницаемые перегородки (их теперь называют переборками) были призваны надежно обеспечить живучесть подводной лодки и безопасность ее команды.

Даже этих примеров, которых можно было бы привести еще немало, достаточно для того, чтобы убедиться: Россия уже в

XIX веке не только шла в ногу с мировой технической мыслью в области подводного кораблестроения, но и во многих случаях опережала ее.

Подводный путь к полюсу

подавляющее число проектов и сопровождавших их экспериментов имели главной целью создать качественно новый боевой корабль, который был бы способен наносить противнику в ходе морской войны ощутимый урон ударами из-под воды.

В то же время многие зарубежные и наши отечественные изобретатели и конструкторы считали, что подводное судно послужит также хорошим средством для исследования морских и океанских глубин, добычи богатств подводного мира, транспортировки пассажиров и грузов.

Весной 1881 г. в Русское техническое общество (РТО) обратились братья Карышевы — Иван Александрович, инженер-путеец из Петербурга, и Александр Александрович, отставной военный инженер из Ростова — с просьбой рассмотреть разработанный ими проект подводной лодки, предназначенной для выполнения научных исследований и судоподъемных работ».

Совет РТО, изучив и обсудив на пяти заседаниях в мае 1881 г. их проект, вынес заключение: «...добросовестный и честный труд г.г. Карышевых может быть признан лучшей разработкой вопроса о подводном плавании из всех появившихся доныне»⁸.

Что же нового содержалось в проекте братьев-инженеров? Научно-исследовательский вариант подводного судна предусматривал погружение на глубину 2500 футов (830 м), а боевого подводного корабля — 1200 футов (400 м). Китообразный корпус подводной лодки должен был иметь длину 20 м, ширину 4 м. Водоизмещение составляло 200 т. Пустотелые шпангоуты крупного сечения использовались в качестве резервуаров сжатого воздуха.

Движение лодки Карышевых обеспечивалось с помощью единого двигателя — паровой машины со специальным приспособлением для использования под водой. При этом ее максимальная скорость составляла по проекту при плавании под водой — 15 верст (16 км) в час. А дальность плавания под водой при малой скорости, по расчетам изобретателей, равнялась 150 верстам.

Для дыхания экипажа и ученых предполагалось применить способ двойной вентиляции: естественной при всплытии и искусственной очистки воздуха в подводном положении.

Высокая стоимость лодки, составлявшая 500 тыс. рублей, послужила препятствием к постройке... Выступая в защиту своего проекта, братья Карышевы подчеркивали, что спроектированная ими подводная лодка может быть использована и в полярных районах. Они писали:

«Не удавалось еще до сих пор и достигнуть полюсов, несмотря на многие попытки проникнуть до них или по воде, или по льду, допуская вопрос подводного плавания решенным, казалось бы, что мы не должны встретить больших препятствий, подходя к ним подо льдами... Предприняв подобную экспедицию летом, когда надо полагать все льды плавающими, можно всегда отыскать свободные от льдов места, где легко всплыть на поверхность и застаться воздухом. Притом пространство, покрытое вечными льдами, совсем не так широко; оно около 700 или 800 верст; на этом протяжении потребовалось бы всплыть на поверхность три или много четыре раза»⁹. Какова дерзновенность замысла!

Сейчас, когда атомные подводные лодки уже неоднократно побывали на Северном полюсе, совершили продолжительные арктические походы, мы отдаем себе отчет в том, что многие изобретатели слишком упрощенно представляли себе полярную подводную экспедицию. Но это естественно: они не знали, с какими трудностями им придется столкнуться на практике.

Не получив средств на постройку подводной лодки, авторы проекта объяснили причину того, что они не раскрыли его секрета:

«Мне чрезвычайно жаль, что я не могу открыть самого проекта, тогда многим было бы наглядно видно, что этот проект совершенно полон и как предварительный больше чем закончен, что в нем обдуманы и предусмотрены многие самые мелкие практические детали и описаны, как в данном случае будут они применены», — писал И.А. Карышев. — Привилегия мною еще не взята; я считаю, что взять привилегию в одной стране — значит огласить проект для всего света, а потому вынужден держать пока свой проект закрытым»¹⁰.

Выступая в поддержку проекта братьев Карышевых, исследователь истории подводного плавания Н.И. Адамович писал:

«При дальнейшем развитии подводного судоходства, может быть, до сих пор неосуществленная задача достижения Северного полюса, несмотря на многократные попытки проникнуть до него, разрешится гораздо проще, чем это теперь представляется... Если пробивают в гранатах туннели, говорит один из величай-

ших русских ученых (имеется в виду Д.И. Менделеев. — *В.Р.*), то проходы во льдах не могут задержать человека в победоносном движении к Северному полюсу и вдоль азиатских берегов Северно-Ледовитого океана, с чем связано открытие нового «великого сибирского пути», для осуществления которого стоит подумать над развитием подводного судоходства и усовершенствованием подводных лодок»¹¹.

Как выяснилось впоследствии, несмотря на тщательное изучение специалистами, многие расчеты братьев Карышевых оказались все же недостаточно обоснованными, и академик А.Н. Крылов, причастный в свое время к обсуждению их проекта, вынужден был много лет спустя сказать об этом в своих воспоминаниях:

«В ноябре 1878 г., в возрасте 15 лет, будучи воспитанником Морского училища, прочел я в газете, что в IV (военно-морском) отделе Русского технического общества инженер Карышев будет делать доклад о подводном плавании и своем проекте подводной лодки.

<...> Доклад Карышева был изложен блестяще, мне все было совершенно понятно и казалось удобоисполнимым. Но затем в 1905 г. я состоял в экспертной комиссии Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования вместе с корабельным инженером И.Г. Бубновым и капитаном 2 ранга М.Н. Беклемишевым... Карышев вновь представил проект, составленный им 27 лет назад и казавшийся мне столь интересным, когда мне было 15 лет.

Теперь мне было 42 года, я имел серьезный теоретический и практический опыт, и наша комиссия признала полную практическую непригодность проекта Карышева и необоснованную фантастичность как этого, так и многих других его предложений»¹².

С появлением в конце XIX века уже более совершенных подводных лодок среди конструкторов, кто занимался развитием подводного плавания, а также ученых, ратовавших за исследование полярных стран, и за рубежом, и в России вновь не однажды возникала мысль о достижении Северного полюса под водой.

В 1896 г., например, с таким предложением выступил французский инженер Гаскон Л. Пеше. В те годы европейская общественность широко обсуждала подготовку экспедиции на Северный полюс шведского инженера С. Андрэ.

Пеше отнесся к этому предприятию с величайшим недоверием, назвав проект достижения Северного полюса на воздушном шаре «безумною затеею смелых ученых... без всякой надежды на успех». (Мрачные предположения француза, к сожалению,

сбылись. Полет, предпринятый в 1897 г. Андрэ на воздушном шаре «Орел», закончился гибелью всех участников.) В противовес воздушному пути к полюсу, на котором, по его мнению, путешественники неизбежно встретят «неожиданные препятствия и затруднения», он предложил другой — подводный. У подводных судов, считал он, есть два существенных недостатка для плавания под полярными льдами: отсутствие надежных способов ориентировки и невозможность видеть под водою. Однако автор смелого проекта считал, что недостатки эти вполне преодолимы: для достижения полюса необходимо «только править по направлению магнитной стрелки компаса», так как магнитный полюс Земли, как он считал, находится по соседству с географическим. А чтобы не столкнуться с подводными препятствиями, предлагалось установить на подводной лодке «электрические контактные предупредители».

Для производства необходимых обсерваций и пополнения запаса воздуха для команды подводная лодка сможет всплывать в полыньях. Если поверхность воды закрыта льдом, нужно с помощью «динамитных снарядов» взорвать плавающую ледяную кору, подобно тому, как «подводный миноносец взрывает неприятельские суда».

В будущем, указывал Пеше, когда «дело разовьется и усовершенствуется, можно будет употреблять целую флотилию подводных миноносцев, чтобы взрывать перед собою все препятствия и прокладывать дорогу во льдах обыкновенным кораблям или судам типа нансеновского «Фрама», которые будут следовать за подводными миноносцами»¹³.

По мере продвижения судна к полюсу подводные путешественники могут время от времени при всплытии в полыньях пускать небольшие воздушные шары, с помощью которых отправлять депеши о ходе научных исследований и местонахождении экспедиции.

Пеше предусматривал вариант возвращения ученых экспедиции не на лодке, а на воздушном шаре. Он считал его даже предпочтительнее, так как это давало возможность произвести с воздуха массу дополнительных интересных наблюдений.

Нетрудно видеть, что проект Гаскона Л. Пеше был далек от реального, особенно если учесть состояние подводного кораблестроения в то время и уровень знаний о полярном мореплавании.

Однако автор, выступивший со своим проектом в журнале «Научное обозрение» 19 сентября 1896 г., высказал твердое убеждение, что рано или поздно он будет «осуществлен и, вероятно, представителями одной из северных наций, т.е. шведами, нор-

вежцами или русскими, которые ввиду соседства с полярными странами уже и раньше занимались их исследованием»¹⁴.

Несколько лет спустя, 16 января 1901 г., с еще одним проектом путешествия к Северному полюсу на подводной лодке выступил на внеочередном заседании Географического общества в Вене немецкий инженер Герман Аншюц-Кэмпфе.

Подводя итог многим полярным экспедициям, он подчеркивал, что одной из главных причин их неудач явилось отсутствие надежного средства передвижения.

— Возникает вопрос, — говорил он, обращаясь к собравшимся, — нельзя ли сконструировать такое транспортное средство, которое оправдало бы себя как средство передвижения в самом тяжелом ледовом море? Иными словами, перед нами встает вопрос: почему бы нам не построить корабль, который дошел бы до цели подо льдом.

Г. Аншюц-Кэмпфе обстоятельно изложил все аргументы в защиту своего проекта. Основательно изучив результаты наблюдений и исследований полярных путешественников Ю. Пайера, К. Вейпрехта, Л. Абруццкого, Ф. Нансена, он утверждал, что столкновения «с самым страшным врагом всех экспедиций» в Арктике — айсбергами и непреодолимым паковым льдом — он избежит, погружаясь на безопасную глубину и всплывая в развodyях.

В своем докладе изобретатель кратко обрисовал облик будущего подледного корабля. Лодка, имеющая цилиндроконическую форму, водоизмещением около 800 т, будет снабжена керосиновым (нефтяным) двигателем для надводного и электромотором для подводного хода. Движение по горизонтали и вертикали обеспечат винты, расположенные в центре корпуса.

Сам корпус обшивается стальными пластинами и дополнительно дубовыми досками для предохранения от ударов о лед. Для обеспечения точности кораблевождения помимо магнитного компаса устанавливается гироскоп. Наблюдение через иллюминатор с толстым защитным стеклом позволит находить в сплошном льду полыньи: глубокая черная мгла над лодкой — плотный ледяной покров; слабый отблеск света — небольшая трещина; светлые пятна — свободный ото льда промежуток воды.

По расчетам Аншюц-Кэмпфе, запаса электроэнергии в аккумуляторной батарее ему хватит на 5 ч непрерывного хода. При скорости 3 узла, таким образом, лодка пройдет расстояние около 50 миль. На этом пути, как считал он, обязательно встретится полынья. Если же не окажется, то с помощью специального

выдвижного взрывного устройства придется проделать во льду отверстие, в которое можно выдвинуть вентиляционную трубу.

Любопытная деталь. Отдавая себе отчет в том, что магнитный компас непригоден для высоких широт, Герман Аншюц-Кэмпфе создал в 1904 г. так называемый азимутальный гироскоп, или гироскоп направления. Совершенство его, в 1908 г. он сконструировал прототип первого мореходного одногироскопного компаса.

Признавая, что его предложения далеки от совершенства, инженер справедливо предвидел сильные атаки оппонентов и даже обвинения в авантюризме. «Если мой план... раскритикуют, это, возможно, меня образумит», — сказал в заключение своего доклада Аншюц-Кэмпфе.

В книге «Подводное судоходство»¹⁵, вышедшей в России в 1905 г., Д. Голов справедливо указывал:

«Предпринявшего такое путешествие несомненно постигла бы та же участь, как и воздухоплателя Андрэ; хотя подводное судоходство по развитию стоит впереди воздухоплавания, но не настолько, чтобы были возможны дальние плавания, особенно столь опасного характера, как то, какое предполагал предпринять немецкий изобретатель подводной лодки». По данным Д. Голова, Аншюц-Кэмпфе даже построил в Вильгельмсхафене подводную лодку, на которой якобы «имел намерение отправиться на Северный полюс».

В том же 1901 г. идея плавания подо льдом к Северному полюсу дала всходы и на русской почве. Проект, о котором пойдет речь ниже, не только не получил воплощения, но и не был детально проработан. И все же даже с современных позиций он представляется более реальным, чем зарубежные проекты. Имеется в виду арктическое подводное судно Д.И. Менделеева.

Великий русский ученый-энциклопедист известен также и как инициатор полярных исследований, и как выдающийся деятель в области судостроения. Будучи консультантом Морского министерства, Дмитрий Иванович принимал деятельное участие в рассмотрении проектов подводных лодок, бронирования кораблей, в создании бездымного пороха для корабельной артиллерии.

С именем Менделеева связана постройка первого в мире линейного ледокола «Ермак». Менделеев подготовил план высокоширотной научной экспедиции, которая намечалась на 1901—1902 гг. Один из вариантов этого плана предусматривал создание специального экспедиционного ледокола, форма и теоретический чертеж которого были разработаны Дмитрием Ивановичем.

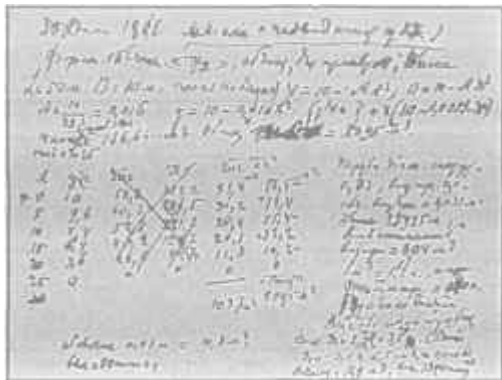
Ученый писал в связи с идеей использования ледокола в исследовании Арктики: «Сильный корабль и свободные части вод — вот первые средства для победы над препятствиями Ледовитого океана»¹⁶.

Ратуя за исследование арктических морей, освоение Северного морского пути, Менделеев считал, что это будет способствовать появлению «опытных моряков, привыкших взрывать сопротивляющиеся массы, *плавать под водой*»¹⁷ (выделено мной. — В.Р.). Словом, писал он, «в нашем морском деле — для его успешного и верного движения вперед — лучше всего на один из первых планов поставить завоевание Ледовитого океана»¹⁸.

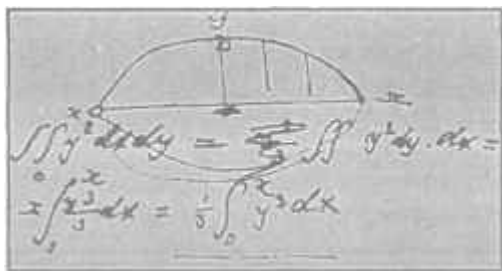
«Плавать под водой». Призыв ученого не был простым лозунгом. В менделеевском наследии есть прямые указания о том, как идею достижения Северного полюса можно осуществить, плавая под водой. В первом томе его научного архива, изданном под названием «Освоение Крайнего Севера», приведена запись, сделанная ученым в рабочей тетради 30 декабря 1901 г.: «Мысли о подводном судне». И далее даны формулы, расчеты, схемы, связанные с проектом подводной лодки для плавания подо льдом.

По мысли Дмитрия Ивановича, такой корабль, предназначенный для арктической экспедиции, должен иметь в длину 50 и в ширину — 20 м. Его объем будет в этом случае равняться 2100 м³, а, следовательно, подводное водоизмещение — 2100 т.

Напомним, что построенная в России в 1903 г. на Балтийском



Запись в рабочей тетради Д.И. Менделеева
«Мысли о подводном судне»



Запись с расчетами из рабочей тетради
Д.И. Менделеева

заводе в Петербурге одна из самых крупных тогда в мире подводная лодка «Дельфин» конструкции И.Г. Бубнова, выступившего в соавторстве с М.Н. Беклемишевым и И.С. Горюновым, имела подводное водоизмещение всего 124 т.

Дмитрий Иванович понимал, что существовавшие в то время источники энергии для работы двигателей подводных лодок не могли обеспечить им длительного подледного плавания.

Аккумуляторная батарея уже названного выше «Дельфина» по проекту была рассчитана на плавание в подводном положении на расстояние всего 28 миль. При испытаниях, правда, выяснилось, что миноносец № 150 (так называлась первоначально эта лодка при постройке) при скорости около 5 узл. все же может преодолеть под водой расстояние до 60 миль¹⁹.

Для движения под водой Менделеев предлагал использовать пневматический двигатель. Сжатый до 800 атм воздух для работы последнего должен был находиться в металлических трубах с внутренним диаметром 2 см и внешним 3 см. Общая длина этих своеобразных резервуаров составила бы около 26 км, а общий внутренний объем — 8,04 м³. Вес сжатого воздуха равнялся бы при этом примерно 2 т. Приблизительный расчет показывает, что лодка при соблюдении строжайшей экономии своего «горючего» вряд ли смогла бы достичь подо льдом полюса. Очевидно, Дмитрий Иванович исходил из того, что во время путешествия для возобновления резерва воздуха ей все же придется всплывать в разводьях. Однако прямых указаний на этот счет в записях ученого нет.

На сохранившемся в архиве эскизе Д.И. Менделеева показано расположение центра тяжести и центра величины подводной лодки, имеющей в поперечнике корпус округлой формы, в сравнении с этими же важными точками надводного корабля. При этом показано действие льда на их корпуса, Дмитриий Иванович Менделеев отдавал себе отчет в том, что грозит лодке после всплытия во льдах при сжатии».

Думая об использовании подводной лодки для исследования полярных широт, ученый вместе с тем трезво смотрел на существо дела, понимая, что подводные корабли еще очень далеки от совершенства и непригодны для транспортировки грузов. Он очень настойчиво занимался изучением роли Северного морского пути в освоении природных богатств Заполярья. Дмитрий Иванович писал: «Подводное плавание, на которое так много стали уповать, обещая немало для удовлетворения любознательности, военных целей, почтового и пассажирского сообщения, ничего само по себе не обещает пока для передачи товаров»²⁰.

Этим можно, видимо, объяснить то обстоятельство, что мысли Д.И. Менделеева о подводном судне для полярных морей так и не получили дальнейшего развития, и он сосредоточил свое внимание на проектировании специального экспедиционного арктического ледокола.

По сохранившимся в рабочей тетради Д.И. Менделеева черновым эскизам и подробным расчетам корабельному инженеру А.И. Дубравину удалось воспроизвести теоретический чертеж ледокола. Модель этого корабля экспонируется в музее-архиве ученого при Санкт-Петербургском государственном университете.

Обратим внимание на то, что Д.И. Менделеев одним из первых предусмотрел для обеспечения движения арктической подводной лодки единый (пневматический) двигатель. Ведь только с появлением другого, конечно неизмеримо большей мощности, атомного двигателя стали возможными походы подводных лодок к Северному полюсу.

Уместно заметить, что приоритет в изобретении поршневого воздушной машины для движения подводной лодки как в надводном, так и подводном положении (единого двигателя) принадлежит нашему соотечественнику офицеру флота Н.Н. Спиридонову. Еще в 1855 г. он представил в Морской ученый комитет проект подводной лодки с экипажем из 60 человек, вооруженной 15 (!) орудиями особого устройства.

Немалый вклад в разработку идеи использования воздушных машин в судостроении внес талантливый русский инженер и изобретатель С.И. Барановский.

Кстати, проблема установки на подводной лодке единого двигателя для надводного и подводного хода (имеется в виду теплового) впервые практически была решена в России.

Весной 1906 г. на Петербургском металлическом и механическом заводе заложили подводную лодку по проекту С.К. Девецкого. В конце года лодку уже подготовили к испытаниям, но они затянулись. И только в 1908 г. единственный тогда в мире подводный корабль с единым тепловым двигателем вошел в строй. На «Почтовом» (так стал он называться) С.К. Девецкий установил два бензиновых мотора, работу которых под водой обеспечивали баллоны с большим запасом сжатого воздуха.

Через четыре года, в 1912 г., мичман М.Н. Никольский предложил кислородное приспособление для работы двигателя внутреннего сгорания любой системы без доступа атмосферного воздуха. В данном случае шла речь о применении замкнутого, регенеративного цикла обработки выхлопных газов.

Вернемся, однако, к основной теме нашего рассказа.



Саймон Лейк

Приверженцем идеи достижения Северного полюса на подводной лодке был и американский изобретатель и предприниматель Саймон Лейк.

В январе 1898 г. в журнале «Нью-Йорк джорнэл» он опубликовал статью «К Северному полюсу на подводной лодке с динамитом для пробивания отверстий во льду», а в апреле того же года запатентовал проект подводной лодки с ледовым буром.

Спроектированная Лейком арктическая подводная лодка имела прочную стальную обшивку, отходившую

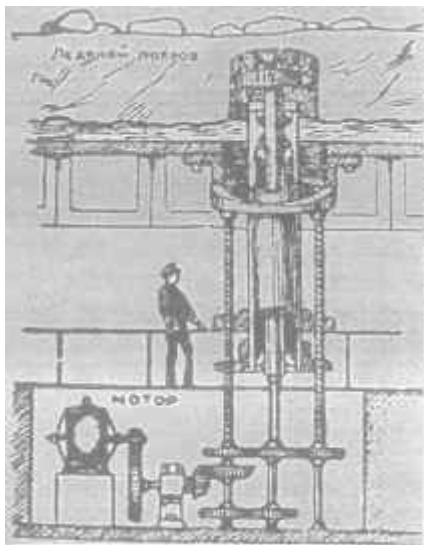
от несколько наклоненного вниз округлой формы форштевня и прикрывавшую корму и рубку. Зарядку аккумуляторов предполагалось производить в полыньях — считалось, что их можно обнаружить на расстоянии 40 км друг от друга. При невозможности всплыть или аварии специальным прочным буром во льду проделывалось отверстие, причем внутри бура имелось две трубы: одна — для подачи чистого воздуха команде и для работающего двигателя, другая — для отвода выхлопных газов.

Несмотря на то что наука обладала уже к тому времени значительными представлениями о природе и форме арктических льдов, С. Лейк исходил из предположения, что они имеют примерно одинаковую толщину (3—5 м) и сравнительно ровную поверхность. В его представлении лодка, подобно перевернутым салазкам, смогла бы скользить по нижней поверхности.

С. Лейк затратил немало усилий на рекламу своего проекта, но построить специальную арктическую подводную лодку ему так и не удалось.

В дальнейшем, в 1921 г., он опубликовал новый и также довольно фантастический проект подледного корабля водоизмещением 500 т. Для ориентировки подо льдом на лодке планировалось установить специальные шупальца, подобные тем, которые были испытаны на первой лодке Лейка «Аргонавт» в 1897 г. Они представляли собой подвижной поршень-аутокомпрессор, установленный в носу и сообщающийся с водяными цистернами. При ударе о лед шток поршня с наконечником срабатывал, цистерны заполнялись водой и лодка погружалась.

Новый проект С. Лейка также остался в чертежах. Не отличавшийся большой скромностью Лейк во имя рекламы, а значит, и наживы часто выдавал желаемое за действительное. В книге известного датского исследователя Р.С. Стеенсена «Северный морской путь», вышедшей в Копенгагене в 1957 г., описан случай, когда после «двухчасового плавания подо льдом Финского залива» подводной лодки «Протектор», второй лодки американского изобретателя, проданной им России и вошедшей в строй русского флота под названием «Осетр», царское правительство поручило ему якобы разработать чертежи новой подводной лодки, специально приспособленной для подледного плавания.



Так представлял себе работу ледового бура на своей арктической подводной лодке С. Лейк

Никакими архивными данными этот факт, к сожалению, не подтверждается, к тому же «Осетр» не мог испытываться и, следовательно, плавать тогда подо льдом.

Эта подводная лодка в июне доставлена на пароходе «Фортуна» в Кронштадт. 13 августа она под командованием лейтенанта А.С. Гада вступила в кампанию, но уже через три дня была поставлена в док для исправления рулей и ликвидации течи в кормовой частях корпуса. По окончании ремонта 21 сентября лодка испытывалась на Кронштадтском рейде, а затем в Бьёркезунде. 15 октября «Осетр» перешел в Петербург, где его вместе с другими лодками начали готовить к перевозке на Дальний Восток. 4 декабря она была отправлена по железной дороге, но из-



Подводная лодка «Протектор» С. Лейка



Подводная лодка «Осетр» во льду бухты Золотой Рог. 1907 г.

за перегрева осей на транспорте возвращена. 15 марта 1905 г. ее вновь повезли во Владивосток, куда она прибыла 18 апреля.

Правдоподобнее выглядит другой случай, описанный Д. Даганом в книге «Человек в подводном мире», которая вышла в Лондоне в 1960 г. Стремясь во что бы то ни стало продать «Протектор» американскому флоту, С. Лейк решил, якобы во время зимних испытаний в Ньюпорте на следующий весьма рискованный для того времени трюк: опустил на лодке под воду, зашел под ледяное поле, а затем, пробив лед, всплыл. Однако ему так и не удалось добиться покупки лодки в США. И он обратился тогда к зарубежным заказчикам, продав «Протектор» России.

Объективности ради заметим, что «Осетру» все же пришлось плавать во льду, но только много позднее, когда он находился уже на Дальнем Востоке. Об этом свидетельствуют фотографии, помещенные в книге русского военно-морского историка П. И. Белавенца «Нужен ли нам флот и его значение для истории России» (издана в Петербурге в 1910 г.). Под фотографиями, на которых изображена подводная лодка во льдах, имеются подписи: «Лодка «Осетр» 20 января 1907 г. с обледенелой палубой» и «Лодка «Осетр» после 3-часового плавания встретила лед и идет в нем». Уточнить обстоятельства, связанные с этим зимним ледовым плаванием, к сожалению, не представляется возможным. В Российском государственном архиве ВМФ документов на этот счет нет.

Таким образом, возникшая на рубеже XIX и XX веков идея достижения Северного полюса подо льдом на подводной лодке оказалась нереализованной, да и при существовавших тогда технических средствах это и не было возможно. Однако русские подводники несколько лет спустя практически доказали возможность плавания лодок подо льдом, правда, не под арктическим, а обычным, морским. Произошло это на Дальнем Востоке, вскоре после того, как там появились первые подводные корабли.

Когда речь заходит о первых русских подводных лодках на Дальнем Востоке, рассказ ведут обычно о доставленных во Владивосток по железной дороге в 1904—1905 гг.. И совсем забывают о том, что еще в октябре 1900 года по предложению вице-адмирала С.О. Макарова, видевшего в подводных лодках «нарождающееся новое оружие», на пароходе «Дагмар» из Кронштадта была отправлена в Порт-Артур для усиления обороны крепости с моря одна из подводных лодок конструкции С.К. Джевецкого²¹.

Позднее, став командующим флотом Тихого океана, С.О. Макаров обращался к адмиралу В.И. Алексееву, наместнику царя на Дальнем Востоке, с просьбой направить в Порт-Артур подводную лодку «Дельфин», об удовлетворительных результатах испытаний которой он был осведомлен. Выполнить просьбу С.О. Макарова не представилось возможным, так как подводная лодка «Дельфин» еще не вошла в строй.

Уже после гибели С.О. Макарова 31 марта 1904 г. на броненосце «Петропавловск» попытку построить для защиты Порт-Артура подводный минный заградитель предпринял техник путей сообщения М.П. Налетов, будущий создатель «Краба», первого в мире подводного минного заградителя. Осенью 1904 г. постройку корпуса этой лодки закончили и начали испытания. Назначили командира — мичмана Б.А. Вилькицкого, в дальнейшем, в 1913—1915 гг., начальника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. В декабре 1904 г. перед сдачей Порт-Артура противнику заградитель разобрали, а корпус его взорвали. Изобретатель предложил позднее строить подводные лодки во Владивостоке, но поддержки не получил.



Адмирал С.О. Макаров



*Флигель-адъютант
Б.А. Вилькицкий*

Вернемся, однако, на несколько лет назад. Еще до начала боевых действий с Японией тревожные вести об усиленных ее приготовлениях к войне заставили царское правительство искать пути повышения боеспособности русских войск и морских сил в этом регионе. Наряду с постройкой надводных кораблей предпринимаются реальные шаги к созданию боевых подводных лодок, которые, по мнению передовых офицеров флота, также могли бы быть успешно использованы в будущей войне.

В 1898 г., задолго до назначения командующим флотом Тихого океана, С.О. Макаров писал: «Весьма важно предпринять, какую роль в будущих войнах могут играть подводные лодки, и для этого предсказать, какие успехи возможны»²².

Начавшаяся в январе 1904 г. русско-японская война потребовала внести существенные коррективы в планы создания русского подводного флота. Неспособность отечественной промышленности быстро освоить строительство кораблей нового класса привели к тому, что пришлось срочно налаживать связи с иностранными фирмами. Невский судостроительный и механический завод заключил договор с фирмой Д. Голланда на постройку лодок по чертежам и под руководством американцев. На заводе клепали только корпуса, а все механизмы и моторы ввозили из США.

В мае 1904 г., как уже говорилось выше, была достигнута договоренность с фирмой Лейка о приобретении подводной лодки «Протектор», а ранее, в апреле, фирмой Голланда — о покупке подводной лодки «Фултон». Наконец, немецкая фирма Круппа подарила карликовую подводную лодку «Форель» водоизмещением 16/17 т в связи с заказом этой фирме трех подводных лодок типа «Карп».

Фирме Лейка было заказано еще пять однотипных лодок, которые она бралась построить в течение семи месяцев. Фактически на это ушло четырнадцать.

Русские же судостроители не подкачали, построив на Балтийском заводе за рекордный для того времени срок — восемь месяцев, к сентябрю 1904 г., 6 подводных лодок типа «Касатка».

Здесь необходимо сделать отступление, чтобы упомянуть о деятельности талантливого русского инженера-кораблестроителя и ученого И.Г. Бубнова и его первых подводных лодках, тем более что с одной из них — «Дельфином» мы еще встретимся, когда вернемся к основной теме нашего повествования и расскажем о зимних плаваниях русских подводников на Дальнем Востоке.

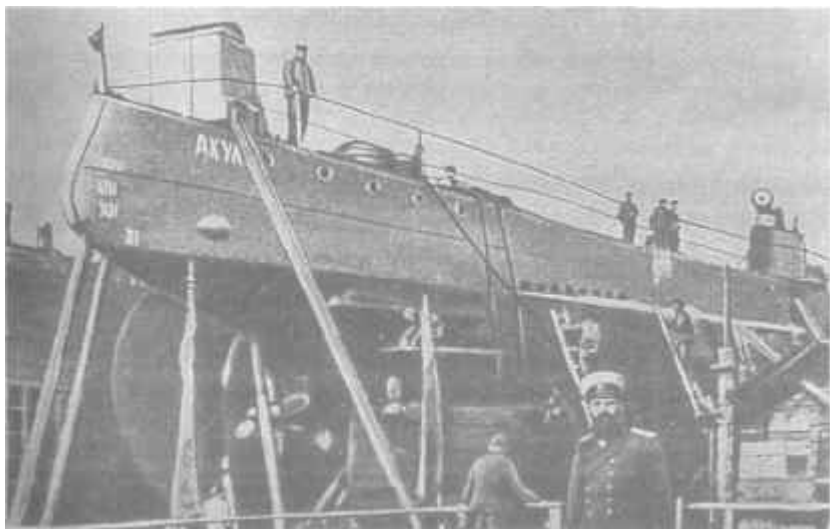
В конце 1900 г. по представлению Морского технического комитета морское ведомство создало специальную комиссию для

проектирования и постройки подводных судов, в которую вошли специалисты: по кораблестроению — И.Г. Бубнов, по механике — И.С. Горюнов, по электротехнике — М.Н. Беклемишев, выразившие «согласие добровольно и охотно посвятить себя решению этого вопроса»²³.

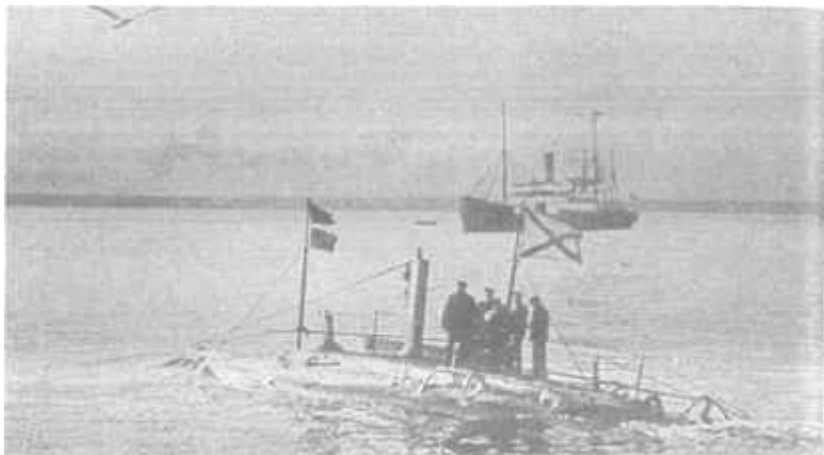
В рекордно короткий срок (4 месяца!) И.Г. Бубнов и его коллеги разработали оригинальный проект первой отечественной боевой подводной лодки, а в середине 1901 г. уже приступили к ее постройке.

Следует заметить, что проект лодки, строившейся вначале под названием миноносца (подводные лодки в русском флоте до 1906 года относились к классу миноносцев) № 113 (затем № 150), по ряду тактико-технических данных превосходил широко известную в то время лодку, построенную фирмой «Голланд» в США: имел большее водоизмещение (113/124 т), большую надводную скорость, большую глубину погружения и два, а не один, как у Голланда, торпедных аппарата. Правда, уступал в дальности плавания и скорости погружения. В ходе постройки новая лодка получила название «Дельфин». В 1904 г. «Дельфин» вступил в строй. Его первым командиром стал капитан 2 ранга М.Н. Беклемишев.

После первых удачных испытаний «Дельфина» Морское министерство приняло в августе 1903 года решение о создании более крупной подводной лодки с улучшенными мореходными и



И.Г. Бубнов у строящейся подводной лодки «Акула»



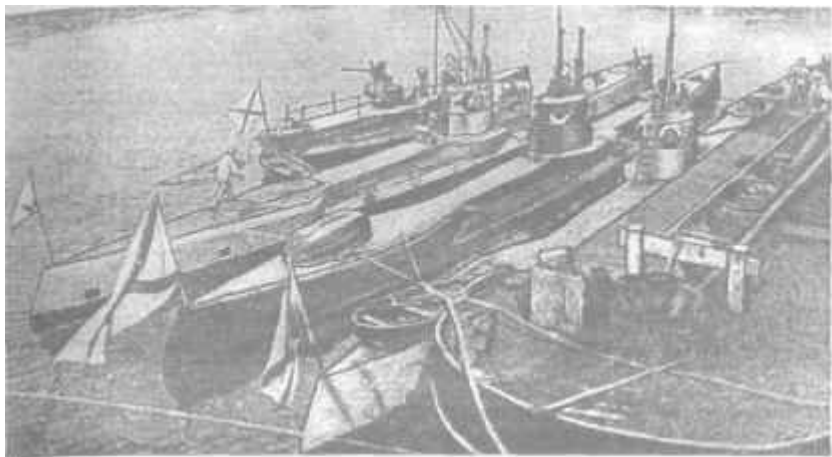
Подводная лодка «Дельфин», совершившая во время испытаний в 1905 г. ледовое плавание

боевыми качествами. Согласно принятой в том же году десятилетней судостроительной программе, к 1914 г. предусматривалось построить 10 подводных лодок.

И.Г. Бубнов и М.Н. Беклемишев создали за 4 месяца эскизный проект нового подводного корабля. В январе 1904 года Балтийский завод получил заказ на строительство сначала одной лодки, получившей название «Касатка» (к началу русско-японской войны в составе российского военного флота имелась лишь одна подводная лодка «Дельфин»), в феврале — четырех, а в конце марта — еще одной (последняя строилась на средства, собранные Комитетом по сбору пожертвований на усиление флота). Водоизмещение «Касатки» составляло 140/177 т. На вооружении лодка имела уже четыре торпедных аппарата.

1904 г. явился для русского флота, по существу, началом форсированного строительства подводных лодок.

Естественно, что в них остро нуждались в связи с войной морские силы на Дальнем Востоке. Первой отправили туда в августе 1904 г. по железной дороге крупновскую подводную лодку «Форель». Затем с ноября 1904 г. по март 1905 г. на специальных тележках-транспортёрах, созданных рабочими Невского и Путиловского заводов, перевезли во Владивосток подводные лодки «Сом», «Дельфин», «Касатка», «Налим», «Фельдмаршал граф Шереметев», «Скат», а затем летом 1905 г. — «Осетр», «Кефаль», «Бычок», «Палтус», «Плотва» и «Щука». (Перед отправкой с под-



Подводные лодки «Дельфин», «Налим», «Скат» и «Фельдмаршал граф Шереметев» у баржи во Владивостоке

водных лодок снимали рубки, вооружение, выгружали аккумуляторные батареи. Их доставляли отдельно и устанавливали в пункте нового базирования.) Первый в мире опыт перевозки по железной дороге подводных лодок водоизмещением свыше 100 т завершился успешно.

Приказом командира Владивостокского порта от 1 января 1905 г. здесь из них сформировали Отдельный отряд миноносцев, вошедший в Крейсерный отряд Тихого океана. Заведующим отрядом назначили лейтенанта А.В. Плотто, который до этого командовал подводной лодкой «Касатка».

К апрелю 1905 г. во Владивостоке находилось 8, а к концу лета — 13 подводных лодок, из них 6 отечественной постройки — «Дельфин» и 5 типа «Касатка».

Командование торопилось с использованием подводных лодок против японского флота. Однако торпеды — их главное и единственное оружие — долго не поступали, и в ожидании их подводники тренировались в погружении на рейде Владивостока.

Зима 1904/05 г. была суровой, и испытания проводились в ледовой обстановке. Для «Сома» и «Дельфина», в числе первых прибывших на Дальний Восток и собранных на берегу, делались во льду майны — продолговатые проруби, в которых лодки и производили пробные погружения. Совершали они и непродолжительные ледовые плавания, ознаменовавшие тогда начало ледовой летописи отечественного подводного флота.



*Подводная лодка «Сом» на стенке.
Часть кормовой надстройки снята*

Так, 9 (22) февраля 1905 г., когда рейд немного очистился ото льда, в тренировочный поход отправилась подводная лодка «Сом». Как писал потом в своем отчете об этом плавании ее командир лейтенант В.В. Трубецкой, «оставаться под водой и долго плавать не решались, боясь повредить перископ о пла-

вающие льдины, которых было очень много»²⁴.

В дальнейшем обстановка не улучшилась. 16, 17, 18 и 19 февраля по старому стилю командиру «Сома» вновь приходилось держаться мористее и «делать больше подводного плавания, чтобы не сломать перископ, так как в проливе Босфор Восточный (пролив, соединяющий Амурский и Уссурийский заливы Японского моря. — В.Р.) еще плавало много довольно объемистых льдин».

16 февраля «Сом» ходил под водой в течение часа, 18 февраля подводники «спускались под воду и ходили на продолжении 1 ч 30 мин, меняя глубину до 92 футов (28 м. — В.Р.)»²⁵.

17 февраля лодка дошла до Скрыплевского маяка. В базу она возвратилась через полностью забитый льдом район между островами Скрыплев и Русский. При этом, по свидетельству командира, «Сом» «медленно, но верно проходил *через ледяное поле*» (выделено мной. — В.Р.).



*Командир подводной
лодки «Сом»
В.В. Трубецкой*

Тогда же выходила на испытания и подводная лодка «Дельфин», которой командовал лейтенант Г.С. Завойко. Одна из ее конструктивных особенностей намного усложняла плавание во льдах. В отличие от «Сома» лодка была вооружена не трубчатыми, а решетчатыми торпедными аппаратами системы С.К. Дзевецкого, которые, как мы уже отмечали, располагались не внутри корпуса, а на надстройке. В результате «Дельфин», «имея минные аппараты наружу, не мог двигаться во льдах, чтобы не потерять или

вообще испортить мины (длительное время на флоте торпеды назывались самодвижущимися минами, а торпедные аппараты соответственно минными аппаратами. — *В.Р.*), почему он, будучи затерт льдом в проливе и имея машину более мощную, чем «Сом», принужден был выйти из льда только с помощью транспорта «Камчадал»²⁶. После испытаний 21 февраля 1905 г. «Дельфин» впервые вышел на поиск японских кораблей, а с 13 по 16 марта нес позиционную службу у острова Аскольд.

Отличалась активностью и боевая деятельность «Сома». Несмотря на невысокие мореходные качества, многочисленные недоделки и постоянно возникавшие неисправности, за первые шесть месяцев плавания (с февраля по август 1905 г.) лодка 65 раз снималась с якоря и швартовов, прошла в надводном положении 1318 миль, удаляясь от Владивостока на расстояние до 120 миль. За это время «Сом» погружался 22 раза и преодолел под водой в общей сложности расстояние в 93 мили. Наибольшее время подводного плавания составило 1 ч 30 мин²⁷.

С этой подводной лодкой связан следующий боевой эпизод. 28 апреля 1905 г. русское командование получило сведения об ожидаемом подходе японских кораблей в район бухты Преображения (Японское море). Из Владивостока туда 29 апреля немедленно послали подводные лодки «Дельфин», «Касатка» и «Сом». В 70 милях от Владивостока, у мыса Поворотного, «Сому», шедшему отдельно, встретились два неприятельских миноносца. Один из них пытался обстрелять лодку, но она погрузилась и сама начала маневрировать для атаки. Осуществить ее помешал туман. Увеличив скорость, миноносцы решили ретироваться из опасного района. Это была первая попытка русской подводной лодкой атаковать боевые корабли противника.

И еще о «Соме». Во время Русско-японской войны капитан дальнего плавания Л. И. Роозен изобрел первые в мире противолодочные сети. Испытания этих сетей, предназначенных для защиты Владивостокского рейда от вражеских подводных лодок, производились с помощью «Сома». (Позднее, во время Первой мировой войны, эту подводную лодку перевезли снова по железной дороге сначала на Черное море, а затем на Балтику. В мае 1916 г. «Сом» погиб от тарана шведского парохода.)

Заметим, что опыт первых ледовых плаваний подводных лодок «Дельфин» и «Сом», полученный в начале 1905 г., не прошел бесследно. Способность плавания подводных лодок во льдах учитывалась при планировании боевых действий во время войны с японцами. В частности, предусматривался и такой вариант: две

подводные лодки на буксире миноносцев совместно с пароходом «Эрика», выполнявшим функции «матки» — плавбазы, отправляются из Владивостока в бухту Тихая-Пристань в заливе Ольги. Если бухта еще не очистится ото льда, в нем предполагалось прорубить канал. Пополнив здесь запасы, отряд направится к Сангарскому проливу (Цугару), отделяющему остров Хоккайдо от острова Хонсю, откуда ночью (чтобы к рассвету быть у неприятельского берега) миноносцы для уничтожения вражеских кораблей пойдут к порту Отару, одна из лодок — к Хакодатэ, другая — в Аомори²⁸. План этот осуществлен не был.

Итак, подводникам-дальневосточникам не только первыми в русском флоте еще в 1905 г. пришлось плавать во льдах, но и учитывать возможность использования подводных лодок в боевых действиях при наступлении зимы.

После окончания боевых действий на Дальнем Востоке, закончившихся тяжелым поражением, подводные лодки оставались здесь вплоть до Первой мировой войны. С наступлением холодов они, как правило, зачислялись в вооруженный резерв, становились в ремонт. Однако отдельные лодки совершали и зимние плавания в целях выяснения возможностей использования их в условиях, когда ртутный столбик термометра опустится ниже нуля.

Во время одного из таких зимних выходов в море в декабре 1908 г. уже не ледовое, как «Дельфин» и «Сом», а подледное плавание совершила подводная лодка «Кефаль». «Кефаль» имела подводное водоизмещение 187 т, длину 22 м, ширину 3,6 м. Для надводного хода она располагала двумя бензиновыми двигателями по 120 л. с. и для подводного — двумя электромоторами по 65 л/с. Скорость подводного хода 4 узла, дальность плавания под водой 17 миль, глубина погружения 30 м. Вооружение: два трубчатых торпедных аппарата в носу и один в корме.

Эта одна из четырех подводных лодок типа «Протектор» (в русском флоте та, как уже указывалось, носила название «Осетр»), заказанных Россией после приобретения «Осетра» американской фирме С. Лейка. В дальнейшем, в 1906 г., был выдан заказ на постройку еще четырех лодок большего водоизмещения типа «Кайман». «Кефаль» доставили из США в Россию в разобранном виде, а сборку производили во временных мастерских Либавского военного порта.

Назначенный для наблюдения за постройкой подводных лодок Лейка представитель Морского министерства лейтенант П.К. Панютин писал весной 1905 г. в рапорте на имя заведующего подводным плаванием капитана 1 ранга Э.Н. Щенсновича:

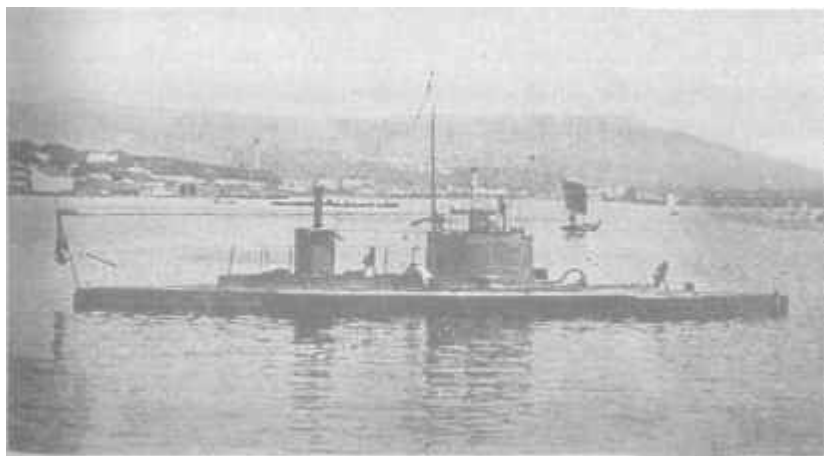
«...прибывающие сюда (в Либаву. — *В.Р.*) лодки, вопреки моим предположениям в том, что они придут в разобранном виде и их останется только собрать, оказались только корпусами лодок, наполовину не склепанными и не оконченными, так что теперь их приходится не собирать, а строить...

По приезде сюда г. Лэка (точнее Лейка. — *В.Р.*) на вопрос мой, когда истекают сроки готовности лодок, он прехладнокровно заявил, что сроки давно уже истекли, а новых сроков не сообщил»²⁹.

Спустя две трети века в статье «Подводные лодки для царя», опубликованной в апреле 1970 г. в военно-морском журнале США «Юнайтед Стейтс Нейвл инститют просидингс», говорилось: «Фирма Лейка должна была построить лодки за 6 месяцев, но не выполнила своих обязательств. В сравнении с работой конкурирующих фирм... задержка была минимальной». Хороша минимальная! «Кефаль» была готова в конце апреля 1905 г. вместо конца октября 1904г., а остальные четыре — в июне—июле 1905-го вместо декабря 1904 г. Перевезенная во Владивосток «Кефаль» была спущена на воду в начале августа 1905 г. А 23 августа (5 сентября) война на Дальнем Востоке закончилась.

12 (25) октября 1905 года состоялось первое погружение «Кефали». Во второй половине октября она выходила для разведки. А 25 и 26 ноября совершала практические погружения, находясь под водой до 4 ч. Торпедных же стрельб не производила.

В связи с приближением окончания кампании 1907 г. встал вопрос о том, как быть, когда наступит холодное время года.



Подводная лодка «Кефаль»

Подводники единодушно ратовали за продолжение плаваний. В частном письме одному из офицеров Морского технического комитета заведующий отрядом подводного плавания капитан 2 ранга С.Р. Магнус писал тогда: «Лодки будут плавать до декабря и погружаться при морозах»³⁰.

В конце следующего, 1908 года проблема зимних плаваний подводных лодок приобрела уже официальный характер, в связи с чем командующий морскими силами Тихого океана отдал приказ о проведении специальных испытаний.

Требовалось выяснить: насколько замерзает перископ, когда, скрывшись под водой, лодка снова поднимает его над поверхностью, не мешает ли это ориентированию? Возможно ли оттаять замерзшее стекло перископа, уйдя для этого под воду? Какая температура в лодке во время хода под водой?

Современным подводникам эти вопросы могут показаться по меньшей мере наивными. Но ведь подводное плавание делало тогда свои первые, робкие шаги. Подводные лодки только еще успели заявить о себе как о новом оружии в борьбе на море, да и сами были еще далеки от совершенства.

Проведение испытаний поручили экипажу «Кефали», которой командовал уже мичман В.А. Меркушев, закончивший в том году курс подводного плавания в Либаве (ранее командовал на Балтике подводной лодкой «Сиг»). Команда «Кефали» тщательно подготовилась к трудному экзамену, осмотрела и опробовала многочисленные механизмы и системы. Особое внимание было уделено вентиляционным клапанам балластных цистерн, которые подвергаются при низких температурах воздуха сильному обмерзанию и не дают лодке погрузиться.

16 (29) декабря 1908 г. с помощью ледокола «Надежный» «Кефаль» перешла из места зимней стоянки в Военной гавани в Коммерческий порт. На следующий день начались испытания. Температура воздуха к утру опустилась до -25° по Цельсию. Всю бухту Золотой Рог до самого острова Русского покрывал лед. Но это не остановило мужественных подводников. С прибытием на подводную лодку капитана 2 ранга С.Р. Магнуса и отрядного механика штабс-капитана Б.Е. Сальера приступили вначале к пробному погружению «на концах» (тросах) у транспорта «Тобол». Однако через 10 мин пришлось его приостановить, так как оба клинкета (запорные механизмы для трубопроводов) кольцевой цистерны замерзли и не открывались. Пришлось их оттаивать и расхаживать. Затем лодка опустилась на глубину 33 фута — чуть более 10 м — и легла на грунт. Через несколько минут командир

отдал приказание приступить к всплытию, но оказалось, что лодку течением поднесло под транспорт и она остановилась на глубине 4,6 м. Через иллюминаторы рубки определили, что «Кефаль» зацепилась за боковой киль транспорта. Меркушев командовал принять воду в балластную цистерну и дал ход вперед. Подводной лодке удалось выйти из-под судна, но при этом она врезалась в довольно толстый лед. Лодка продула цистерну и всплыла, подняв лед на себя носовой надстройкой и рубкой.

Через два дня, 19 декабря 1908 г. (1 января 1909 г.), испытания возобновились. Как и в первый раз, на борту «Кефали» находились представители командования. Буксируемая катером «Проворный», лодка направилась к выходу из бухты Золотой Рог. В 10 ч утра она вошла в пробитый ледоколом канал. Через полчаса у мыса Чуркина отдала буксир. Кругом от берега до самого Скрыплевского маяка простиралось ледяное поле толщиной 6 дюймов (примерно 15,2 см).

Чтобы подойти к видневшейся вдали полынье, увеличили число оборотов двигателя. В 11 ч 20 мин в проливе Босфор Восточный лодка погрузилась. Спустя 22 мин, когда подводники убедились, что все механизмы оттаяли, находясь в боевом положении (с выступавшей на поверхности рубкой), «Кефаль» начала движение подо льдом. Меркушев управлял кораблем, наблюдая через иллюминаторы колпака рубки, так как стекло перископа замерзло. Однако наползший на рубку лед вскоре закрыл носовой иллюминатор, и ход пришлось застопорить. Затем лодка погрузилась на перископную глубину и направилась подо льдом к острову Скрыплева в заливе Петра Великого.

В.А. Меркушев напишет потом об этом, ставшем поистине историческом, эпизоде: «В 11 ч 48 мин утра началось *первое и единственное во всем мире* (выделено мной. — В.Р.) плавание подводной лодки под сплошным ледяным покровом»³¹.

А в вахтенном журнале появится запись: «Шесть минут шел под водой, имея перископ выше поверхности и разрушая им дюймовый лед»³². В полдень, после короткой остановки электромоторов, «Кефаль» погрузилась еще глубже, на 5,3 м, и снова дала ход. На этот раз и перископ оказался подо льдом, и его рассекал лишь один длинный флагшток. В 12 ч 12 мин командир всплыл до боевого положения, чтобы осмотреться, а потом лодка снова погрузилась. Флагшток давно погнулся, и «Кефаль», «идя подо льдом, ничем не выдавала своего присутствия, нервирова этим людей, находившихся на конвоире».

Во время еще одного короткого подвсплытия Меркушев продел нижнюю призму перископа. Сквозь намерзшую пленку, как в тумане, он разглядел очертания берегов и темную массу острова Скрыплева. «Этот первый успех был достигнут через 48 мин подводного хода»³³.

В 13 ч 20 мин лодка всплыла в одной миле от Скрыплевского маяка. «Курс, взятый по перископу и замеченный по компасу», оказался точным. При всплытии «Кефаль» пробила ледяное поле, подняв лед на себя.

Всего за время испытаний «Кефаль» пробыла подо льдом 1 ч 32 мин, считая и время всплытия в боевое положение, пройдя в общей сложности при этом 4 мили.

Длительное время о подледном плавании «Кефали» знало в то время ограниченное число лиц, хотя после русско-японской войны в среде русских военных моряков и в печати широко дискутировался вопрос о роли и месте подводного флота в вооруженной борьбе на море, о перспективах развития подводных лодок. В боевой подготовке подводников эти, хотя и не очень полные результаты проведенного в конце 1908 — начале 1909 г. зимнего испытания, к сожалению, учтены не были.

Лишь в 1913 г. лейтенант В.А. Меркушев (он командовал уже подводной лодкой «Аллигатор») обобщил материалы проведенного эксперимента в статье «Опыт плавания подводной лодки подо льдом». «Конечно, в такой короткий срок, — писал он, —



*Командир подводной лодки «Кефаль»
В.А. Меркушев*

нельзя было окончательно выяснить серьезный вопрос о способности подводных лодок видеть в зимнее время так же хорошо, как в летнее. Опыты подобного рода нельзя проводить в виде полумеры, т.к. очевидно, что в одну неделю нельзя сделать что-нибудь значительное... Погружение вполне возможно даже при больших морозах, необходимо только иметь особый тип подводных лодок, приспособленных к зимним плаваниям. Кроме того, конечно, необходима практика личного состава, чтобы он знал, какие могут быть случайности и на что нужно обратить особое внимание при приготовлении лодки к погружению...

Вполне возможно продлять срок их (лодок. — *В.Р.*) боевой пригодности на 2—3 месяца...»³⁴.

В статье содержались конкретные рекомендации не только по обслуживанию механизмов и приборов при низких температурах, но предложения по оснащению подводных лодок новых проектов дополнительными устройствами, которые позволили бы им плавать в ледовых условиях.

Итак, первой подводной лодкой, действительно совершившей подледное плавание, была «Кефаль», находившаяся в составе русского флота. А галерею командиров подводных лодок, водивших последние под лед, открыл Василий Александрович Меркушев.

Назначенный впоследствии командиром балтийской подводной лодки «Окунь» (типа «Касатки»), лейтенант В.А. Меркушев отличился и в бою с врагом. Находясь на позиции у входа в Ирбенский пролив, он 21 мая 1915 г. встретил германскую эскадру из трех броненосных крейсеров, охраняемых миноносцами. Приняв смелое решение и умело маневрируя, Меркушев прорвал охранение и начал атаку. На одном из броненосных крейсеров заметили русскую подводную лодку и решили ее таранить. Стремительные и грамотные действия командира и экипажа спасли подводный корабль. Лодка успела погрузиться, и враг прошел над ней, погнув, однако, перископ. Меркушев перед этим успел подать команду «Пли» и выпустить две торпеды. Подводники отчетливо слышали взрыв. Но установить результаты атаки из-за повреждения перископа не смогли.

Командование германской эскадры решило не искушать больше судьбу. Неприятельские корабли легли на обратный курс. А подводная лодка благополучно вернулась в базу. Согнутый под углом 90° перископ «Окуня» экспонируется сейчас в одном из залов Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге.

«Действовать зимою... не невозможно»

В состав Учебного отряда подводного плавания, созданного в Либаве (ныне Лиепая) в феврале—марте 1906 г.*, вошли подводные лодки «Белуга», «Лосось», «Пескарь», «Сиг» и «Стерлядь», в дальнейшем к ним присоединились «Камбала», «Ка-

* 19 марта 1906 г. указом императора подводные лодки были объявлены самостоятельным классом кораблей. Этот день ныне празднуется как день подводника.



В 1905—1907 гг. заведующий подводным плаванием, капитан Гранга (впоследствии вице-адмирал) Э.К. Шенснович (1852-1910)

расть» и «Карп», а также учебное судно «Хабаровск». Здесь проходили подготовку для подводных лодок всех флотов как офицеры, так и рядовые специалисты — унтер-офицеры и матросы. Первыми начали учебу 7 офицеров и 20 матросов. В 1907 г. при Учебном отряде подверглись специальным экзаменам служившие ранее на подводных лодках 68 офицеров. Всем им присвоили звание — офицеры подводного плавания. Осенью того же года из новобранцев, призванных на военную службу, зачислили в отряд 200 человек, отличавшихся хорошим здоровьем и знакомых с какими-либо ремеслом.

Все зачисленные в отряд подводного плавания проходили основательную подготовку. В результате русский подводный флот обрел прекрасных специалистов.

В записке, направленной Шенсновичем в Морской генеральный штаб, говорилось, что на опыте заведования подводным плаванием в 1905—1906 гг. он «пришел к заключению, что мы умеем владеть подводными лодками всех имеющихся у нас типов, что лодки составляют могущественное оружие в руках наших офицеров и команд...»³⁵.

Помимо подготовки кадров Учебный отряд решал и другие задачи. Под руководством его специалистов осуществлялась обычная учебная подготовка подводных лодок, а также разрабатывались тактические приемы их боевого использования.

С наступлением зимы, обычно в конце декабря, подводные лодки Учебного отряда зачислялись в вооруженный резерв. Командование отряда считало, что «подводные лодки по неспособности своей плавать в сильные морозы свыше 5° почти все одинаковы», что «проходить через разбитый, но толстый лед... весьма рискованно». В одном из отчетов о деятельности отряда указывалось: «Подводным лодкам не представляется уже возможным плавать под водою без риска повредить льдом перископы»³⁶.

Морское ведомство требовало, чтобы подводные лодки, находившиеся в кампании, были всегда готовы к действиям, а те,

которые зачислялись в вооруженный резерв, «должны быть вы-
сылаемы в море на стрельбу и маневры не менее раза в неделю,
если позволит состояние льда». Командование Учебного отряда
не раз ставило вопрос о том, что для обогрева лодок, стоящих у
пирсов и вывода их через лед на чистую воду, в Либавском
порту необходимо иметь не менее пяти ледоколов-конвоиров³⁷.
Однако такое количество ледоколов флот выделить не мог.

Остро вставала тогда и проблема перебазирования из Петер-
бурга в Либаву вступавших в строй в течение всего года подвод-
ных лодок. Начальник Учебного отряда капитан 1 ранга П.П. Ле-
вицкий, сменивший Э.Н. Щенсновича, докладывал в Главный
морской штаб в ноябре 1908 года: «Пока подводные лодки будут
задерживаться в С.-Петербурге, мы не получим подводного флота
с военным значением. Только плавая в море, личный состав
подводных лодок научается управлению механизмов лодок и по-
лучает возможность практиковаться в стрельбе минами — этой
целью существования подводных лодок»³⁸.

Большую часть подводных лодок Учебного отряда с оконча-
нием летней кампании поднимали на стенку и устанавливали на
специальные тележки. Однако некоторые из кораблей и для обу-
чения личного состава, и сохранения хотя бы частично боеготов-
ности отряда оставляли на плаву. Так, в зиму 1907—1908 гг. под-
водные лодки «Карась» и «Камбала» стояли у стенки и отаплива-
лись с помощью грелок, питаемых электроэнергией береговой
станции порта.

Конечно, такие полумеры не решали проблемы ни поддер-
жания русских подводных сил на Балтийском море в надлежа-
щей степени боевой готовности, ни ускорения обучения подвод-
ников.

Еще более остро стоял тогда вопрос о судьбах российского
флота.

Какой России нужен флот? Спор вокруг путей его строи-
тельства велся еще и до русско-японской войны. Однако после
поражения в войне, потери в ходе боевых действий части морс-
ких сил на Тихом океане и кораблей Балтийского флота он раз-
горелся с новой силой.

Во время дискуссий, острота которых вызывалась и отсут-
ствием единства во взглядах и неспособностью правительства и
морского ведомства четко определить роль флота в войне и на-
правленность его развития, сформировались две принципиально
противоположные позиции: так называемых «линейщиков», вы-
ступавших за строительство крупных надводных броненосных

кораблей как основы морской мощи государства, и сторонников подводного плавания.

К последним относились главным образом офицеры молодого еще и немногочисленного русского подводного флота. Главные их аргументы сводились к тому, что потеря в минувшей войне большинства крупных кораблей в условиях экономически отсталой России трудно восполнима. Необходимость же обороны страны с морских направлений требует быстрого воссоздания флота, которое возможно при значительно меньших затратах, если сделать упор на строительство миноносцев и подводных лодок.

Сторонниками этого направления и горячими защитниками подводного флота были И.И. Ризнич, В.А. Алексеев, С.И. Власьев, Я.И. Подгорный, Е.В. Саговский. Их поддерживали многие офицеры, механики, некоторые представители прессы.

Среди «линейщиков» своей особой активностью и крайними взглядами выделялись А.Д. Бубнов, А.В. Колчак, И.Г. Энгельман. Последний утверждал: подводные лодки еще очень далеки от такой степени совершенства, чтобы их можно было признать новым типом боевого корабля. Их, мол, «нельзя признать еще даже вообще за суда, они пока — только аппараты, остроумные приборы для подводного плавания»³⁹. Не верили «линейщики» и в будущее подводного плавания: «Что же касается самостоятельности ее (подводной лодки. — В.Р.) действий в открытом море в качестве главного агента войны, то ясно, что ледка до этого еще не доросла, да и вряд ли когда-нибудь дорастет»⁴⁰. Так рассуждал

А.В. Колчак.

Дебаты о значении подводных лодок принимали все более широкий размах и остроту. Их сторонники и противники выступали в Лиге обновления флота, обществах офицеров флота, в возникших в ряде приморских городов военно-морских кружках.

Свои страницы спорящимся предоставили «Морской сборник», «Военный вестник», «Известия общества офицеров флота», газета «Кронштадтский вестник» и «Котлин». Печатаются статьи на эту тему в журналах «Русское судоходство», «Теплоход» и других периодических из-



Адмирал А.В. Колчак

даниях. Значительную поддержку получили подводники от «Известий по подводному плаванию», выходящих с 1908 года в Либаве.

Один из неутомимых пропагандистов подводного плавания И.И. Ризнич*, возражая «линейщикам», убежденно писал: «Подводная лодка вступила в свои права, и горе тем, кто своевременно не вдумается в значение этого не нового уже оружия в будущей войне»⁴¹.

Среди аргументов, выдвигаемых противниками подводных лодок, видное место занимала неспособность их якобы действовать в зимнее время. Выступая против И.И. Ризнича, которого он назвал «фанатиком» подводного плавания, И.Г. Энгельман доказывал, что, если война начнется зимой, когда «все наши стратегические пункты покрыты слоем льда, при наличии которого ни подводные лодки, ни миноносцы плавать не могут», неприятель беспрепятственно, где угодно, может высадить десант и поддерживать его с фланга линейным флотом, сопровождаемым ледоколами⁴².

Возражая оппоненту в защиту Ризнича, Е.В. Саговский писал, что в случае, который привел Энгельман, обороняющейся стороной обязательно будут приняты противодесантные меры в тех пунктах, водные подступы к которым зимой замерзают. И неограниченную роль здесь могут оказать подводные лодки. Конечно, в этих районах минные (торпедные. — В.Р.) атаки подводных лодок стесняются, но не исключаются, «ибо не станет же автор отрицать возможность для современной подводной лодки плавать



Лейтенант И.И. Ризнич на подлодке № 2

* Лейтенант И.И. Ризнич — один из первых в России командиров подводников. В 1904—1905 гг. командовал подводной лодкой «Стерлядь».

** Необходимо уточнить, что подводные лодки, находившиеся в то время в составе российского да и зарубежных флотов, не обладали такой дальностью плавания: обычно она составляла 30 миль. Таким образом, здесь явная описка или автора, или редакции журнала.

подо льдом (выделено мной. — В.Р.), ибо она теперь может проплыть 500 миль на глубине 50—55 футов. Для того чтобы стрелять по цели в 15 кв. верст, которую представляет отряд из 50 неприятельских транспортов, не надо производить никаких надводных наблюдений: ей только надо, отправляясь в атаку, знать направление, по которому медленно движется неприятель, и расстояние, по которому надо пройти, чтобы выпустить мину. Направление лодка будет знать по компасу, а расстояние — по прибору расстояний, имеющемуся на современных подводных лодках. Неужели автор думает, что, скажем, из 10 мин, выпущенных при таких условиях, ни одна не попадет в цель?.. Разве, далее, подводные лодки не могут минами Уайтхеда так же «засоривать» путь следования неприятеля, как то не раз делали японцы в прошлую войну? А для такой операции лодкам и под лед спускаться не придется: они просто-напросто могут находиться в бассейне, вырубленном во льду и замаскированном от неприятеля, и ждать, когда неприятель этот достаточно к ним приблизится. Приняв все это во внимание, думаю, что автор согласится, что *подводной лодке действовать зимою хотя и трудно, но не невозможно*⁴³ (выделено мной. — В.Р.).

Подобной же точки зрения придерживался и другой сторонник подводного флота — Л.Ф. Добротворский. Контр-адмирал в отставке, ранее он командовал многими надводными кораблями самых различных классов и типов. В Цусимском сражении находился на мостике крейсера «Олег». Опытный моряк, на взглядах которого не могла не отразиться вся тяжесть поражения флота в русско-японской войне, был весьма категоричен. Эпиграфом к своей книге «Морские ошибки загубят Россию» он поставил слова: «Надводный флот — наша могила. Подводный флот усиливает мощь России и ее армий вдвое».

Поддерживая Е.В. Саговского, Добротворский писал: «Так как ледяной покров для современных сильных броненосцев и бронированных крейсеров не представляет неодолимых препятствий к их плаваниям, то на всякий случай нашим подводным лодкам не мешает выработать особые предохранители для скольжения подо льдом (сохранена орфография и разрядка оригинала. — В.Р.).

Конечно, в этих случаях придется им плавать, руководствуясь одними компасами и шумом ломаемого льда надводными неприятельскими судами; но так как эти расстояния (от берега до флота) будут небольшие, то все это вполне возможно»⁴⁴.

Знакомясь с этими аргументами, следует, конечно, иметь в виду, что вооруженная торпедами подводная лодка того времени не имела абсолютно никаких технических средств для обнаружения кораблей противника и тем более для бесперископного выполнения торпедных атак. Но и надводные корабли также не располагали еще надежными средствами обнаружения и уничтожения подводных лодок.

Вопрос о возможности использования подводных лодок в зимний период года во время непрекращающихся жарких споров не сходил с повестки дня*. Летом 1910 г. в собрании «Российского морского союза» в Петербурге состоялся доклад генерал-майора в отставке В.А. Алексеева, выступавшего неоднократно в печати под псевдонимом «Брут». В ходе обсуждения его доклада защитники броненосных флотов выдвигали «предположение о невозможности действовать в холодное время, когда они (подводные лодки. — *В.Р.*) могут обмерзнуть с поверхности». Присутствовавшие командиры подводных лодок разъяснили, что «лодки обмерзают, лишь находясь над водой, а при погружении их под воду лед сейчас же тает»⁴⁵. Надежным подтверждением для их доводов послужил опыт тихоокеанских подводников, плававших в зимнее время в ледовой обстановке.

«Линейщики» утверждали, наконец, что создание подводного флота (проектирование, постройка, подготовка кадров, более сложные требования к базированию) вызовет немало дополнительных расходов, которые не будут оправданы в связи с несовершенством лодок. Но у их противников и на этот счет имелся аргумент. Еще в 1904 г. Г.Ф. Нефедов писал: «Расходы эти в военном смысле надо признать наиболее производительными и нельзя упускать из виду, что сооружением предлагаемого типа подводных судов (подводных крейсеров. — *В.Р.*) будет дан толчок совершенно новому типу мореплавания — зимнему торговому и пассажирскому подводному мореходству в замерзающих морях достаточной глубины, и может быть, и плаванию в полярных водах у нас, например, по необъятному побережью Сибири»⁴⁶.

* Заметим, что в числе первых считал якобы возможным использовать подводную лодку для скрытного нападения на корабли неприятельского флота из-под льда отставной штабс-капитан О.А. Томашевич, создавший проект двухвальной подводной лодки водоизмещением около 50 т, который он предложил в конце 70-х — начале 80-х гг. XIX века морскому ведомству. Подтвердить этот факт архивными источниками автору, к сожалению, не удалось. (См.: Быховский И.А. Мастера потаенных судов. М., 1950. С. 84.)

Ледовое «крещение» балтийцев

В 1911 г. после длительных дискуссий в военно-морских кругах с участием широкой общественности Морское министерство разработало рассчитанный на 5 лет новый вариант «малой» кораблестроительной программы, или программы ускоренного судостроения, предусматривавшей строительство как крупных надводных кораблей, так и подводных лодок и миноносцев.

В разгар дискуссии, к началу 1907 г., Россия имела 18 подводных лодок в строю (13 — на Дальнем Востоке и 5 — на Балтике) и 11 — в постройке⁴⁷.

Утвержденная в 1912 г. «малая» кораблестроительная программа предусматривала строительство на Балтийском заводе 14 подводных лодок (12 — для Балтики и 2 — для Дальнего Востока), а на заводе «Ноблесснер» еще 4 лодок для Сибирской флотилии (так стали называться морские силы России на Тихом океане). Относились они к типу «Барс», о котором пойдет речь ниже. Однако в дальнейшем в связи с началом Первой мировой войны все лодки остались на Балтийском театре военных действий.

Еще 6 подводных лодок типа «Барс» и 3 типа «Морж», а также 3 типа «Нарвал» (проект фирмы Д. Голланда) строились для Черного моря.

К этому времени окончательно определился отечественный, русский тип подводной лодки.

Вслед за «Дельфином», первой боевой подводной лодкой русского флота, и «Касаткой», которые он проектировал в соавторстве, И.Г. Бубнов создал проект подводной лодки «Минога». Она вошла в историю как первая в мире лодка с дизельной силовой установкой. Кроме того, цистерны главного балласта располагались на ней вне корпуса — в легких оконечностях. В 1906 г. им же была сконструирована подводная лодка «Акула», спущенная на воду в августе 1909 г. и зачисленная в состав действующего флота в октябре 1911 г. По сравнению с «Миногой» у нее было втрое большее водоизмещение (надводное — 370 т, подводное — 475 т). В 1911 г. И.Г. Бубнов представил в Морское министерство



И.Г. Бубнов (1872-1919)

еще два проекта подводных лодок — типа «Морж» и «Барс»*. По первому проекту строились три подводные лодки на отделении Балтийского завода в Николаеве, по второму — 24 в Петербурге и Ревеле (Таллин). Подводные лодки типа «Барс» имели длину 68 м, Ширину 4,5 м, надводное водоизмещение — 650 т, подводное — 780 т, скорость хода надводную (по проекту) — 8,5 узла.

«Моржи» и «барсы» были самыми мощными по вооружению подводными лодками в мире: их торпедное вооружение состояло из 12 торпедных аппаратов — 4 трубчатых (2 в носу, 2 в корме) и 8 решетчатых в надстройке (по 4 на борт). Дальность плавания по сравнению с «Акулой» увеличилась с 1000 до 2500 миль. На «моржах» и «барсах» предусматривалось и артиллерийское вооружение: два орудия калибра 57 и 37 мм, а также один пулемет.

Существенным недостатком однокорпусных подводных лодок типа «Барс» явилось отсутствие водонепроницаемых переборок, что значительно снижало живучесть лодки. Мала была скорость погружения — 3—4 минуты.

Подводные лодки типа «Барс» участвовали в Ледовом походе 1918 г. Наличие на них решетчатых торпедных аппаратов в надстройке, как мы убедимся в дальнейшем, свидетельствовало о том, что ни конструктор, ни заводы-изготовители не заботились о том, чтобы подводные лодки во время зимних плаваний в ледовых условиях могли сохранять в исправности свое главное оружие — торпеды.

Следует упомянуть также о проекте подводного крейсера И.Г. Бубнова водоизмещением около 3500 т (1914 г.), на котором предполагалось использовать в качестве главных двигателей мощные паровые турбины, способные обеспечить скорость в позиционном положении до 25 узл. (напомним, что на современных атомных подводных лодках также стоят паровые турбины). Наконец, еще в одном бубновском проекте двухкорпусной подводной лодки водоизмещением в 971 т предусматривалось разделение прочного корпуса на восемь водонепроницаемых отсеков. Имя замечательного конструктора подводных лодок Ивана Григорьевича Бубнова, с деятельностью которого связан значительный этап в развитии и практике кораблестроения, прочно вошло в летопись отечественной науки и техники. «Основателем русского подводного кораблестроения» назвал И.Г. Бубнова главный подводник Штаба РККФ Н.А. Зарубин (была такая нео-

* Всего И.Г. Бубнов разработал 6 проектов подводных лодок, по которым построено 32 корабля — почти половина подводного флота дореволюционной России.

бычная должность в первой половине 1920-х гг.). «Все, что сделано в России... до Бубнова, — не более чем опыты, порой наивные, — писал он. — Иван Григорьевич дал России первые боеспособные субмарины того типа, который вошел в историю под названием Русского».

И хотя творческая мысль русских конструкторов опережала достижения зарубежных кораблестроителей, строительство подводных лодок в России, к сожалению, велось все же медленно. Оно наталкивалось и на нежелание выполнять небольшие заказы, и на непонимание значения подводных лодок для боевых действий на море, и, наконец, на слабость судостроительной базы. В связи с последним решено было построить в Ревеле специальный, хорошо оборудованный завод (он получил по имени учредителей Л.Л. Нобеля и Г.А. Лесснера название «Ноблесснер»). В учрежденном в 1912 г. для его строительства обществе начались закулисные махинации, тем более что заказы на строительство лодок считались весьма выгодными: стоимость лодки И.Г. Бубнова составляла около 3,7 млн, а фирмы Д. Голланда даже 4 млн рублей. В результате интриг и комбинаций руководители еще не построенного завода ухитрились получить самый крупный заказ — на 8 из 12 лодок⁴⁸.

А в конечном счете все вместе взятое привело к тому, что к началу Первой мировой войны русский флот не получил ни одной подводной лодки типа «Морж» и «Барс».

На Балтике Россия имела в строю в 1914 г. 11, а на Черном море — 4 подводные лодки⁴⁹. Подводные силы Балтийского флота состояли из бригады, в которую входили подводные лодки: «Акула», «Минога», «Макрель», «Окунь» (1-й дивизион) — две последние типа «Касатка»; «Кайман», «Аллигатор», «Дракон» и «Крокодил» (2-й дивизион) — все фирмы Лейка, и, наконец, лодки Учебного отряда подводного плавания — «Белуга», «Стерлядь» и «Пескарь» фирмы Д. Голланда.

На Черноморском флоте отдельный дивизион подводных лодок включал «Лосось», «Судак», «Карп» и «Карась» (две первые — фирмы «Голланд», остальные — Круппа).

С началом войны пришлось усилить эти флоты за счет перевозки людей по железной дороге из Владивостока, а Балтийский флот еще и путем переброски 10 английских лодок типа «Е» и «С» на наш морской театр по договоренности с британским адмиралтейством.

Несмотря на небольшую численность подводных лодок, уже в первый год войны они заявили о себе как о силе, с которой

противник должен считаться, систематически использовались для действий против боевых кораблей и транспортных судов методом крейсерства в ограниченном районе или позиционно*. Продолжительность пребывания подводных лодок в море достигла 12 суток.

Под влиянием потерь на минах и угрозы со стороны русских подводных лодок Германия до весны 1915 г. была вынуждена прекратить на Балтике операции флота. В июле 1915 г. начальник оперативной части штаба командующего германским флотом Балтийского моря указывал: «Теперь, при обсуждении будущих операций, в основу всего приходится класть свойства подводных лодок»**.

Подтвердили свои боевые качества подводные лодки русского флота и в 1915 г., уничтожив на Балтийском морском театре броненосный крейсер, легкий крейсер и в общей сложности 16 пароходов противника, что вынудило последнего серьезно ограничить свои активные действия на море.

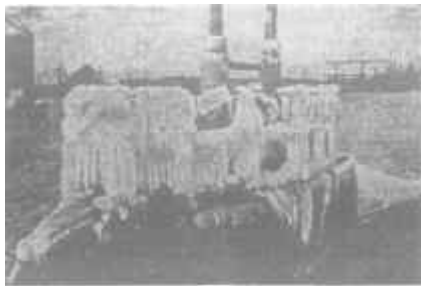
К этому времени в связи с ожидаемым вступлением в строй подводных лодок типа «Барс» балтийскую бригаду подводных лодок (она была сформирована на базе дивизиона в 1913 г.) развернули в дивизию, состоявшую из пяти дивизионов и дивизиона особого назначения, в который вошли малые подводные лодки № 1, № 2 и № 3. Последние были построены в 1914 г. на Невском заводе по заказу Военно-инженерного ведомства для обороны морских крепостей. В 1916 г. лодки № 1 и № 2 отправили на Белое море, а № 3 — на Дунай.

В 1916 г. активность русских подводных сил на Балтике, особенно против судоходства противника, с вступлением в строй подводных лодок типа «Барс» еще больше возросла. Под влиянием подводной угрозы Германия вынуждена была перебросить из Северного моря в Балтийское часть своих сил и ввести систему конвоев.

Несмотря на усложнение условий борьбы на вражеских коммуникациях, некоторым из лодок все же удавалось добиться

* Крейсерство в ограниченном районе — плавание подводной лодки в определенном заранее районе — заливе или части моря для активного поиска кораблей и судов противника. Позиционный метод — нахождение подводной лодки с этими же целями на заданной позиции (обычно квадрат, прямоугольник), чаще всего на подходах к базам, проливам, у проходов в минных и сетевых заграждениях.

** Следует иметь в виду, что в литературе чаще всего фамилия этого известного подводника писалась как «Меркушев». Сам же он обычно подписывался «Меркушов». (См. Меркушев В.А. Подводные лодки Балтийского моря в мировой войне. Пг., 1918. С. 61.)



*Рубка подводной лодки «Вебрь»
после зимнего похода*

успеха. Подводная лодка «Волк», например, действуя в районе Норчепингской бухты, 4 мая 1916 г. потопила три германских транспорта водоизмещением 8800 т. 26 июля 1917 г., находясь в крейсерстве в северной части Ботнического залива, подводная лодка «Вебрь» потопила торпедой германский пароход «Фридрих Карофер»⁵⁰.

Ознакомившись кратко с некоторыми сведениями о боевой деятельности подводных лодок русского флота на Балтийском морском театре, читатель вправе спросить: а как обстояло дело в зимнее время года?

Несмотря на то что балтийские подводники перед Первой мировой войной не проводили опытных плаваний в зимнее время, не изучали, к сожалению, даже и не очень большой опыт, приобретенный подводниками на Дальнем Востоке, обстановка все же заставила их расширить время боевых действий и участвовать в зимних кампаниях флота.

Еще в конце 1914 г. командование Балтийского флота приступило к подготовке большой заградительной операции крейсеров. Для их прикрытия, если неприятельские корабли попытаются сорвать операцию, в западную часть Балтийского моря решено было направить подводные лодки. «Акуле», в частности, предстояло действовать к югу от острова Готланд, в районе банка Хоборг, Средняя банка, у острова Эланд, а если позволят обстоятельства, то и у острова Борнхольм.

13 декабря, как намечалось, из-за сильного шторма «Акула» выйти в море не смогла. 16 декабря, несмотря на непогоду, она все же вышла в море и направилась к острову Готска-Сандё, где на исходе следующего дня обнаружила отряд германских кораблей. Снежная пурга и наступившие сумерки не позволили ее командиру вести наблюдение через перископ, и атака не состоялась. В 19 ч уже в темноте лодка встретила крейсер «Аугсбург». Обильный снегопад и большая волна сильно затруднили атаку, но «Акула» все же выпустила две торпеды, которые в цель не попали.

К исходу 1914 г. подводные лодки типа «Касатка», «Барс» и другие встали в зимний ремонт. Кампанию продолжили только

английские подводные лодки, приданные Балтийскому флоту, и малые русские лодки № 1, № 2 и № 3, находившиеся в Балтийском порту (Палдиски).

Когда возникла необходимость выйти в море, лодки выводились из гавани за ледоколами. В апреле 1915 г., например, для действий против германских кораблей на буксире за ледоколом вышла английская подводная лодка «Е-1».

30 апреля в связи с сообщением о готовящемся набеге (об этом стало известно из расшифрованной германской радиограммы) легких крейсеров и миноносцев противника на Рижский залив, командование выслало туда подводную лодку «Акула» и четыре миноносца. По выходе из Сурупского порта (у западного входа в Таллинский залив) корабли встретили тяжелый лед и вынуждены были зайти вечером в Балтийский порт, чтобы не повредить при плавании ночью во льду свои корпуса.

Подводные лодки Балтийского флота действовали также и в зиму 1915/1916 г. Нелегко приходилось подводникам: в открытом море в условиях жестоких штормов надстройки и рубки покрывались слоем льда, что затрудняло обслуживание механизмов на верхней палубе, создавало трудности в поддержании в готовности оружия. При возвращении с боевого задания лодки обычно встречали у берега сплошной лед, преодолевали который самостоятельно или с помощью ледокола.

В середине ноября 1915 г. командование приняло решение произвести нападение на германские корабли, несшие дозорную службу между островом Готланд и побережьем Курляндии. Чтобы не дать противнику возможность выслать подкрепление, в район Ливавы и Данцигской бухты (Гданьский залив) направили подводные лодки. Из Ревеля в ночь на 19 ноября для выполнения боевого задания в море вышел «Вебрь». В походе лодка несколько раз встречала неприятельские корабли, о чем сообщала в базу по радио, но сблизиться и атаковать их ей не удалось. Учитывая, что враг успел обнаружить лодку, командир решил возвратиться в базу. От острова Эстергарн до полуострова Дагерорг «Вебрь» при свежей погоде и снежной пурге шел 31 час. Под конец началось сильное обмерзание рубки, люка и системы вентиляции. Через некоторое время оно достигло таких размеров, что погружение стало совершенно невозможным. В Ревель лодка вернулась 26 ноября.

6 января 1916 г. для прикрытия заградительной операции русских миноносцев на позицию между островами Борнхольм и Мэн вышла английская подводная лодка «Е-18». Выполнив зада-

чу, 10 января она взяла курс в базу. На следующий день температура резко упала. Заливаемый водой, мостик быстро покрылся толстой коркой льда. Приходилось все время скалывать его с рубочного люка, чтобы последний можно было закрыть в случае вынужденного погружения. 12 января у острова Оденсхольм (Осмуссар) лодку встретил ледокол и сопроводил через ледовые поля в Ревель.

Об одном из зимних походов подводной лодки Балтийского флота коротко сообщил тогда журнал «Огонек». Поместив фотографию лодки во льдах с выстроившейся на надстройке командой, журнал снабдил ее подписью: «...при возвращении в порт к своей базе-транспорту лодке пришлось уже пробиваться во льдах. Ни названия лодки, ни времени, ни места не указываем по соображениям военного характера»⁵¹.

Установить, о какой именно лодке шла речь, по прошествии восьми с лишним десятилетий не представилось возможным. Можно лишь предположить, что эта подводная лодка относится к лодке типа «Сом» Д. Голланда. На Балтике их находилось три — «Белуга», «Пескарь» и «Стерлядь».

А как обстояло дело у немецких подводников? Как свидетельствует германский военный историк Р. Фирле, им так и не удалось провести на Балтике в зимнее время ни одной операции. В книге «Война на Балтийском море» он писал: «Условия погоды заставили прекратить посылку подлодок в восточную Балтику. «U-26», вернувшаяся из безрезультатного похода 10 января (1915 г. — *В.Р.*), донесла, что прежде всего есть опасность обмерзания рубочного люка, чем уменьшается быстрота приготовления к погружению и самого погружения. Это были первые данные о деятельности подлодок в условиях русской зимы. Поэтому командующий приказал временно, до дальнейших распоряжений, прекратить все походы в восточную Балтику»⁵².

И все же наш рассказ о действиях подводников во льдах в период Первой мировой войны не будет полон, если мы не вспомним о небезынтересном эпизоде, имевшем место не на Балтике, а на Черном море.

Напомним, что если не считать 34 подводные лодки Джевецкого, переправленные по железной дороге в Севастополь в начале 1880-х гг., то первые боеспособные подводные лодки появились на Черноморском флоте вскоре после окончания русско-японской войны. В 1908 г. в Севастополь перевезли по железной дороге крупновские лодки «Карп», «Карась» и «Камбала»*, а

* «Камбала» погибла в мае 1909 г. Во время ночной учебной атаки ее таранил броненосец «Ростислав».

еще ранее, в 1907 г., туда доставили лодки «Лосось» и «Судак» фирмы Д. Голланда.

Через несколько лет Морское министерство решило усилить подводные силы на Черном море, выдав с этой целью заказы на постройку 6 лодок Балтийскому и Невскому заводам, открывшим в городе Николаеве свои отделения: трех типа «Морж» и трех типа «Нарвал» (проект Д. Голланда).

В декабре 1914 года в Николаеве производились испытания первой из трех подводных лодок типа «Морж» — «Нерпы». Военное время диктовало укороченные сроки, и испытания велись по сокращенной программе, невзирая на уже наступившую зиму.

14 декабря «Нерпа» выходила в реку Буг для торпедных стрельб, но сплошной лед заставил ее вернуться к заводу, и 18 декабря с помощью портового ледокола № 3 в охранении минного заградителя «Дунай» и портового парохода «Франц» она направилась в Севастополь. По пути в связи с наступлением темноты ей пришлось зайти в Очаков: вести «Нерпу» ночью через лед Днепровско-Бугского лимана, да еще в надвинувшемся тумане, лоцманы не взялись. К тому же здесь было выставлено минное заграждение и маршрут проходил через узкий фарватер.

На следующий день переход был продолжен, корабли успешно форсировали ледовую преграду, и 20 декабря «Нерпа» благополучно прибыла в Севастополь.

Что касается Балтики, то мы видели, что ни мороз, ни лед не послужили непреодолимым препятствием для боевого применения русских и английских подводных лодок во время Первой мировой войны. Однако заметим, что зимние походы лодок носили лишь эпизодический характер и сколько-нибудь ощутимых результатов не принесли.

Наверно, пользы было бы больше, если командование флота с учетом опыта подводников Дальнего Востока и рекомендаций опытных командиров организовало специальную подготовку экипажей в зимнее время года. Это, безусловно, сыграло бы положительную роль во время Ледового похода 1918 г. кораблей Балтийского флота.



Рубка подводной лодки «Камбала» на могиле погибших подводников



ПОД КРАСНЫМ ФЛАГОМ РЕВОЛЮЦИИ

Трудное начало

«Тогда — в апреле (1918 г. — *В. Р.*) — тяжелые льды закрывали гельсингфоргскую гавань, и тяжелые шаги маннергеймовских отрядов звучали у самой гавани. Финская революция была задавлена интервентами, и Балтийский флот лишился своей базы. Корабли надо было спасти, надо было вывести их через льды в Кронштадт. Без машин, почти без топлива, балтийцы уводили корабли — все, которые хоть как-нибудь могли двигаться. Линкоры и крейсера, миноносцы и подлодки шли по пробитой ледоколом «Ермак» ледяной дороге» — так начинает свой рассказ о Ледовом походе его участник Леонид Соболев в очерке «Моря и океаны»⁵³, открывающем его прекрасную книгу «Морская душа».

Знаменитый Ледовый поход составляет одну из ярких страниц в истории советского Военно-морского флота. Именно тогда только что созданный после роспуска старого, царского флота молодой Рабоче-Крестьянский Красный Флот приобрел бесценный опыт массового перевода кораблей, в том числе и подводных лодок, через могучие ледяные поля зимнего Балтийского моря.

В 1917 г. российский флот располагал 561 боевым кораблем и 549 вспомогательными судами. Основная их масса (302 боевых и 270 вспомогательных кораблей) находилась на Балтике⁵⁴. В состав флота входило 52 подводные лодки, из них 32 — на Балтийском море, где они были сведены в дивизию.

Главной базой Балтийского флота являлся Гельсингфорс (Хельсинки). Базировались корабли также на Ревель, Ганге (Ханко), Або (Турку).

Перебазирование из Ревеля и Гельсингфорса в Кронштадт, проведенное в сложных условиях зимы и начала весны, когда

значительная часть акватории Финского залива покрыта льдом, диктовалась напряженной и опасной для молодого советского государства международной обстановкой.

После прекращения мирных переговоров в Бресте 18 февраля 1918 г. войска кайзеровской Германии перешли в наступление по всему фронту — от Балтийского до Черного моря. На северо-западе создалась непосредственная угроза для Петрограда.

После доклада «О стратегическом положении на море в случае активных действий Германии» наркома по морским делам П.Е. Дыбенко, заслушанного на заседании Совнаркома под председательством В.И. Ленина в ночь на 15 февраля 1918 г., коллегия Народного комиссариата по морским делам подготовила и направила на флот 17 февраля директиву, послужившую основой для разработки и осуществления плана перебазирования флота*. Постановлением СНК от 27 февраля, подписанным В.И. Лениным, на это Центробалту выделялось 100 тыс. рублей⁵⁵.

С получением директивы Центральный комитет Балтийского флота (Центробалт) направил на корабли приказ подняться «на последний революционный бой, в котором или победим, или с честью умрем... Товарищи призываются на свои боевые места для защиты кровью добытой свободы»⁵⁶.

К 18 февраля в Ревеле получили предписание Военного отдела Центробалта «теперь же приготовить и по мере возможности начать переводить в Гельсингфорс все подводные лодки, их базы, а равно и прочие вспомогательные суда... Крейсерам привести в срочную боевую готовность и остаться в Ревеле до приказа»⁵⁷.

Над Ревелем нависла непосредственная угроза. 19 февраля кайзеровские войска высадились с островов Моонзундского архипелага на материк. 20—21 февраля начались бои на подступах к городу. Части Красной Армии и отряды революционных моряков-добровольцев пытались сдержать немцев, но достаточных сил для длительной обороны с суши в базе не было. В донесении, отправленном из Ревеля еще 18 февраля, сообщалось, что крейсера и подводные лодки также в бой вступить в случае необходимости не смогут из-за некомплекта команд, а на подготовку к переходу в Гельсингфорс требуется не менее двух дней.

В Ревеле находились в то время 5 крейсеров, 2 минных заградителя, 17 подводных лодок, другие корабли.

* При этом учитывалось, что в декабре 1917 г. уже совершили в ледовых условиях переход из Гельсингфорса в Кронштадт линкор «Гражданин» («Цесаревич»), крейсера «Аврора», «Диана» и «Россия».

Подводные лодки оказались в особо тяжелом положении. Как обычно, с началом зимы они стали в ремонт. На многих были демонтированы двигатели, выгружены аккумуляторные батареи, разобраны рулевые и другие устройства. Недокомплект команд составлял 60—70%.

Немало трудностей создавало при подготовке к переходу отношение командного состава. Часть бывших офицеров не верили в успех и открыто высказывали сомнения в правильности принятого решения, другие оказывали «тихое» сопротивление. Отдельные открыто саботировали подготовку к переходу⁵⁸.

Не ожидая завершения ремонтно-восстановительных работ на всех кораблях, командование приняло решение направить 19 февраля на буксире ледокола «Волынец» (вошел в дальнейшем в состав Эстонского флота под названием «Суур-Тылль») три первые подводные лодки. 22 февраля «Ермак» повел еще две подводные лодки и два транспорта с военным снаряжением и имуществом базы.

Ледовая и навигационная обстановка сложилась крайне неблагоприятно. В поступившем из Ревеля в Петроград сообщении указывалось: «Состояние льда на рейдах очень тяжелое, и суда пробиваются с трудом. В море в больших массах толстый лед. Продолжение морозов с каждым днем ухудшает возможность навигации»⁵⁹. Ртутный столбик термометра продолжал опускаться и достиг отметки —23°. Мороз сковывал пробитые во льду ледоколами каналы. Сильный ветер вызывал подвижку ледяных полей (их толщина достигала 70 см), сжатие которых могло закончиться для кораблей катастрофой.

Однако никакие трудности и опасности не послужили препятствием для выполнения задачи. Возвратившийся в Ревель «Волынец» 24 февраля вновь направился в Гельсингфорс, ведя за собой транспорт «Европа» (плавбаза дивизии подводных лодок), спасательное судно «Волхов» (с 1922 года «Коммуна») и подводные лодки⁶⁰.

Когда немецкие войска захватили Ревель, в порту осталась лишь часть мелких кораблей, не имевших военного значения, около десятка базовых плавучих средств. Противник раструбил о захвате богатых «трофеев», в том числе 8 подводных лодок. О каких же лодках шла речь? В базе были оставлены 4 подводные лодки типа «Кайман» фирмы С. Лейка («Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил»), построенные в 1905—1911 гг. Они давно устарели и еще в 1916 г. были сданы в порт, а команды переведены на новые лодки. Четыре другие лодки типа «Сом» фирмы

Д. Голланда («Белуга», «Пескарь», «Стерлядь» и «Щука»), вступившие в строй в 1905—1906 гг., также потеряли боеспособность и использовались лишь для обучения подводников.

Всего из Ревеля балтийские моряки вывели свыше 56 боевых кораблей и судов, в том числе 9 подводных лодок типа «Барс». Одна из них — «Единорог» — затонула на переходе 25 февраля.

Участник Ледового похода, в то время председатель судового комитета подводной лодки «Тур» инженер-механик Г.М. Трусов высказал впоследствии предположение, что при срочной подготовке лодки к переходу во время корпусных работ могли вместо заклепок забить деревянные пробки, которые при сильных ударах о лед выбило. Да и заклепки в спешке могли поставить недостаточно надежно, вследствие чего в походе могли разойтись швы⁶¹.

Печально мог закончиться и перевод подводной лодки «Угорь», отправленной без команды на буксире за портовым катером. На ней были разобраны дизеля, отсутствовала аккумуляторная батарея, и лодка не имела хода. Когда «Угорь» застрял во льду и катеру пришлось отправляться за помощью, команды других лодок, решив, что корабль брошен на произвол судьбы, высадились на нем и стали снимать приборы и различные детали. Моряки шедшего в караване транспорта «Тосно» открыли предупредительный огонь из пулемета, и «грабители» тогда бросились наутек. После трехсуточного пребывания во льдах «Угорь» все же привели в Гельсингфорс, правда, в сильно разукомплектованном состоянии, даже без магнитного компаса.

К концу февраля — началу марта значительная часть кораблей сосредоточилась в Гельсингфорсе. Лишь 4-й дивизион из четырех подводных лодок типа «АГ» («Американский Голланд») и их плавучая база «Оланд» находились в Гангэ вместе с частью дивизиона тральщиков.

Продолжавшееся обостряться международное положение Советской России требовало ускорить перебазирование флота. Германия готовила вторжение в Финляндию. Решительных и незамедлительных действий требовали и статьи Брестского мирного договора, касавшиеся Балтийского флота. Статья VI, в частности, гласила: «...Финляндия и Аландские острова... немедленно очищаются от русских войск и Красной гвардии, а финские гавани от русского флота. Пока море покрыто льдом и возможность вывода русских судов исключена, на этих судах должны быть оставлены лишь немногочисленные команды»⁶².

Нетрудно между строк договора разглядеть скрытый замысел Германии. Эта статья явно была рассчитана на то, чтобы устроить

ловушку для Балтийского флота и в дальнейшем захватить его. Охваченные революционным энтузиазмом, проникнутые решимостью во что бы то ни стало спасти флот экипажи не только крупных кораблей, но и миноносцев и подводных лодок настойчиво готовились к новым схваткам со льдом.

Среди предложений о том, как лучше поступить, чтобы обеспечить безопасный перевод подводных лодок, было и такое: погрузиться после выхода из базы в образованном ледоколом разводье и в подводном положении следовать до острова Гогланд, где разведка обнаружила большие полыньи, пригодные для всплытия⁶³. Конечно, этот способ форсирования ледовых преград был отвергнут: у подводников не имелось никакого опыта подледных плаваний и риск в данном случае не оправдывался.

Моряки никак не могли смириться с мыслью о том, что крупные надводные корабли могут пробиться сквозь льды, а подводные лодки останутся, и их в случае угрозы захвата противником взорвут. Некоторые команды отказывались грузить зарядные ящики торпед на лодки. А судовые комитеты «Тура», «Тигра» и «Рыси» направили судовым комитетам линкоров «Андрей Первозванный» и «Республика», крейсеров «Олег» и «Баян» просьбу взять лодки на буксир. «Получив согласие судового комитета броненосца «Республика», — вспоминает инженер-механик Г.М. Трусков, — вести на буксире подводную лодку «Тур», я обратился к командиру дивизии просить разрешение на переход лодки в Кронштадт и получил такой ответ:

— Никакого предписания на переход лодки я дать не могу. Лодка должна быть подготовлена к уничтожению, когда последует приказание. Если ваш судовый комитет хочет поступить самостоятельно, представьте мне протокол общего собрания команды с решением об уходе лодки из Гельсингфорса... В случае потери лодки в море, вы будете нести ответственность в первую голову»⁶⁴.

Первый отряд кораблей — четыре линкора и три крейсера под проводкой ледоколов «Ермак» и «Волынец» — вышел из главной базы 12 марта и, преодолев во льдах 1800 миль, через шесть суток прибыл в Кронштадт. Скептики и малoverы оказались посрамлены. Успешное завершение нового важного этапа вселяло надежду, что флот будет спасен.

С получением такого обнадеживающего известия балтийцы с еще большим рвением взялись за подготовку к переходу следующих отрядов кораблей, тем более что военная обстановка все более обострялась.

3 апреля 1918 г. начальник Морских сил Балтийского моря А.М. Щастный и член Совкомбалта И.Ф. Шпилевский телеграфировали начальнику Морского генерального штаба: «Сейчас прибыл начальник подводного дивизиона и доложил, что в Ганга пришли дредноут, один трехтрубный крейсер, один типа «Ветхий», шесть больших тральщиков, десять малых и три больших транспорта с десантом 12 или 13 тыс. человек, кроме того много дымов в море. В 8 ч 30 мин Гангэ занят немцами. Подводные лодки взорваны»⁶⁵.

Вместе с четырьмя подводными лодками — «АГ-11», «АГ-12», «АГ-15», «АГ-16» — была взорвана и плавбаза «Оланд». А команды их выехали поездом в Гельсингфорс. На железнодорожные платформы успели погрузить снятые с подводных лодок механизмы, приборы, торпедное имущество.

Высадившийся на полуострове Гангэ немецкий десант продвигался к столице Финляндии. Выполняя условия Брестского договора, части Красной Армии покидали ее территорию.

В Гельсингфорсе к этому времени все еще находилось свыше 200 кораблей, в том числе и 12 подводных лодок со своими плавбазами «Тосно» и «Воин», учебным судном «Петр Великий» и спасательным судном «Волхов», причем только часть лодок могла двигаться своим ходом. На подводных лодках «Кугуар», «Тур», «Угорь» и «Ягуар» были разобраны два, а на «Змее» и «Тигре» по одному дизелю. Часть разобранных механизмов находилась на лодках, а с «Угря» — в Ревеле, там же осталась плавмастерская Балтийского судоремонтного завода, которая очень пригодилась бы в Гельсингфорсе.

По-прежнему вызывала тревогу малочисленность командного состава. Бывший моторный старшина подводной лодки «Волк» Я. Тимофеев вспоминал впоследствии: «Накануне перехода группа контрреволюционных офицеров сошла на берег и отказалась вернуться на корабли... Моряки из своей среды выбирали коман-



Подводная лодка «Кугуар» на рейде Ревеля, 1917 год. Фото Е. Иванова

диров, которые успешно справились с возложенными на них обязанностями. Большую помощь нам оказал в ледовом походе прибывший на нашу подводную лодку молодой офицер инженер-механик тов. Мельников, которого мы избрали командиром лодки. На меня были возложены обязанности инженер-механика»⁶⁶.

К тому же и руководить ремонтными работами было некому: бывший флагманский механик и бывший помощник начальника дивизии подводных лодок по материальной части находились «в безвестной отлучке»⁶⁷, а попросту говоря — сбежали.

Не всегда решительно и последовательно действовал начальник Морских сил Балтийского моря А.М. Щастный. 31 марта, когда первый отряд уже совершил переход в Кронштадт, он телеграфировал в Москву: «В данный момент совершенно невозможно эвакуация судов из Гельсингфорса»⁶⁸. Позднее он изменил свое мнение. В отношении же подводных лодок он принял, как считают специалисты, недостаточно продуманное решение, о чем донес в народный комиссариат по морским делам: «Сегодня я снабжаю месячным запасом семь больших лодок и посылаю их в лед. Пусть вмерзнут и постепенно продвигаются к Кронштадту... Через три недели, полагаю, лед разойдется, и лодки подойдут к Кронштадту»⁶⁹. Естественно, оно было отменено.

Курс - Кронштадт

Первоначально выход второго отряда планировался из Гельсингфорса 23 марта. Однако отсутствие ледоколов заставляло постоянно переносить сроки. И вот, не дожидаясь «Ермака», решили все же отправить отряд в путь. 4 апреля, разбив в гавани лед, портовые ледоколы «Силач» и «Штадт Ревель» начали выводить корабли на внешний рейд. Когда на следующий день отряд взял курс на Кронштадт, роль ледокола пришлось выполнять флагманскому кораблю — линкору «Андрей Первозванный». Г.М. Трусов (кстати, избранный членом Совкомбалта — совещательного органа при командующем флотом) много лет спустя рассказывал, как трудно приходилось даже имевшему мощные машины линкору: «Толстый лед с трудом поддавался натиску морского гиганта, шедшему под всеми 25 котлами. Время от времени он останавливался, отработывал назад, а затем с разгона раскалывал мощными ударами ледяные торосы. Сделав это, броненосец давал протяжный гудок, означавший «следовать за мной». Так повторялось много раз»⁷⁰.

Надо ли говорить о том, какие испытания выпали на долю подводных лодок, тем более что ледовые условия по сравнению с обстановкой, в которой проходил переход первого отряда, усложнились: началась весенняя подвижка льда, сопровождавшаяся образованием мощных торосов.

Три лодки предполагалось вести на буксире у линкора и крейсеров: «Тур» за «Андреем Первозванным», «Тигр» за «Олегом», «Рысь» за «Баяном».

Буквально в первые же минуты возникли осложнения. «Тигр» еще на рейде подошел к крейсеру «Олег» и подал на корму стальной буксирный трос. Выбрать его не успели, образовалась слабина. При первых оборотах машины, когда «Олег» стал разворачиваться, трос намотало на гребной винт. Пришлось стопорить ход, спускать водолазов, чтобы освободить винт. Работа заняла три часа.

До конца суток отряд смог продвинуться только на 13 миль. Наступила ночь, и корабли остановились в районе маяка Грохара.

С рассветом движение возобновилось. Корабли ушли на восток, но подводной лодке «Рысь» не повезло. Попытки завести на нее буксирные тросы, чтобы вытащить из ледовых клещей, которые ее зажали, казалось, намертво, не увенчались успехом. Крейсер вынужден был оставить «Рысь» одну у маяка.



Подводная лодка «Рысь» во время перехода Гельсингфорс — Кронштадт. 1918 г.

«Задраив все люки, мы вышли на лед, думая, что вот-вот лодка будет раздавлена, — вспоминал участник похода Шиповников, — но вдруг ветер стих, лед стал расходиться. Мы обрадовались и решили идти в Гельсингфорс, так как другой возможности у нас не было. Во время хода лопнул штуртрос вертикального руля. Мы остались без управления и еле-еле дотянулись до Гельсингфорса»⁷¹.

После устранения повреждений 7 апреля «Рысь» вновь вышла в Кронштадт с остальными кораблями отряда.

В дальнейшем установленный порядок движения не раз менялся. Подводной лодке «Тур» пришлось даже взять однажды на буксир... линейный корабль «Республика».

Вообще ее переход сопровождался немалыми «приключениями». Уже вначале, ударившись о корму остановившегося во льду

линкора, лодка повредила носовую оконечность. Вода заполнила носовую балластную цистерну, образовался дифферент на нос, затруднявший движение. «Тур» плохо слушался руля и все время рыскал. Один за другим рвались буксирные тросы. Команда выбивалась из сил, заводя новые, пока не оказался израсходованным их запас. Пришлось отклепать лодочный якорь, сбросить его за борт, а якорь-цепь подать на «Республику». Воду же из поврежденной цистерны периодически откачивать помпой.

Считая, что поврежденная лодка обречена, командир «Республики» приказал команде «Тура» перейти на борт линкора, которому она мешала работать задним ходом. Судовые комитеты обоих кораблей выдвинули контрпредложение — использовать в качестве буксировщика ледокол «Силач», который и повел лодку на восток. В один из дней льды сдавили крейсер «Олег», и его стало нести на крейсер «Баян». На помощь «Олегу» пришла подводная лодка «Тигр», взяв его на буксир и оттащив в сторону. Столкновение удалось предотвратить.

По свидетельству Г.М. Трусова, подводная лодка «Тигр», имевшая наиболее укомплектованную специалистами команду, двигалась за кормой крейсера преимущественно самостоятельно. Когда же ее затирали льды, на выручку приходили ледоколы «Силач» и «Штадт Ревель». Во время ночных стоянок лодка даже получила с них пар для обогрева отсеков и механизмов.

Третью пути до маяка Родшер отряд проделал под проводкой маломощных ледоколов. Утром 8 апреля к нему присоединились пришедшие с востока ледокол «Ермак» и броненосный крейсер «Рюрик», но и им «торить» дорогу во льдах было нелегко.

Наконец, 11 апреля корабли второго отряда, и среди них первые две подводные лодки, вошли в Кронштадтскую гавань. Конечно, семисуточный ледовый переход не прошел бесследно. Наиболее значительные повреждения корпуса и винтов получила подводная лодка «Тур». А вот «Тигру» не повезло уже в последний момент: при швартовке в Кронштадте он разбил носовую оконечность.

И все же подводные лодки выдержали суровые испытания. А ведь для них плавание во льдах было особенно опасно, если учесть, что «барсы», а в переходе участвовали лишь они, не имели, как известно, водонепроницаемых переборок, и любое повреждение корпуса с поступлением в него воды означало угрозу для живучести лодки.

Переход второго отряда подтвердил выводы специалистов, что не только броненосные корабли, имевшие мощную обшив-

ку, могут преодолевать льды, но и суда с более тонкими корпусами. Необходимо только содействие мощных ледоколов.

Здесь следует сделать необходимое дополнение. Вместе с нашими кораблями в Гельсингфорсе находилась флотилия из 7 английских подводных лодок типа «Е» и «С» со своей плавбазой «Амстердам». Согласно Брестскому договору, их надлежало или разоружить, или увести в русский порт. Советское командование предложило командиру английских подводников коммодору Кромби перевести корабли в нашу базу, но тот отклонил это разумное предложение. 4 апреля, когда второй отряд готовился к выходу, английские подводные лодки, плавбаза и три парохода взлетели на воздух у маяка на острове Грохара (Хаймая). Глухие взрывы, прогремевшие над скованным льдом морем, тяжелым чувством отозвались в сердцах моряков-балтийцев... И только боезапас из 80 русских торпед, сданных в свое время на хранение на плавбазу англичан «Амстердам», был спасен благодаря Ф.В. Сакуну, минному машинисту с «Пантеры»⁷².

Основное ядро флота (6 линкоров и 5 крейсеров) и первые две подводные лодки, таким образом, уже сосредоточились в Кронштадте. Оставшиеся в Финляндии корабли свели в третий, самый многочисленный отряд, который решили выводить несколькими эшелонами, чтобы облегчить управление ими на переходе.

Беспокойство личного состава в связи с возрастающей угрозой захвата флота противником усиливалось. Моряки требовали срочно выводить корабли из Гельсингфорса в Кронштадт. По этому поводу проходили митинги, собрания. На одном из собраний подводников, состоявшемся 5 апреля, в решении записали: «Сего числа, ввиду высадки германских войск в Гангэ и движения их к Гельсингфорсу... уйти всем дивизионом (имеется в виду 1-й дивизион. — *В.Р.*) из Гельсингфорса в Кронштадт, для чего немедленно начать приготовление к походу: опробовать механизмы, зарядить батареи и принять провизию»⁷³.

В первом эшелоне третьего отряда 7 апреля отправились восемь подводных лодок: «Вепрь», «Волк», «Ерш», «Змея», «Леопард», «Пантера», «Рысь» и «Ягуар». 9 апреля во втором эшелоне из Гельсингфорса были выведены две последние подводные лодки: «Угорь» на буксире у транспорта «Иже» и «Кугуар» — у плавбазы «Тосно».

Маршрут третьего отряда по предложению начальника оперативного отдела штаба флота М.М. Петрова проложили вдоль северного берега Финского залива. Проходящий здесь так назы-

ваемый стратегический шхерный фарватер, как тогда считалось, отличался более благоприятными ледовыми условиями. Многочисленные острова и выступы берега мешали подвижке льдов и, следовательно, образованию торосов. Здесь меньше был риск подвергнуться опасному, особенно для подводных лодок, имевших слабые корпуса, сжатию.

Однако расчет на «щадающие» условия плавания в этом районе оправдался лишь отчасти. За меридианом Котки, как показало дальнейшее плавание, стали все чаще встречаться торосы, которые не могли преодолеть, даже спарившись, сторожевой корабль «Руслан» и посыльное судно «Ястреб», сопровождавшие корабли первого эшелона. «Руслан» и «Ястреб» относились к судам ледокольного типа: имели ледовое подкрепление корпуса, ледовый пояс вдоль ватерлинии и усиленный форштевень.

Внутри подводных лодок стоял невероятный холод. Не спасала даже теплая одежда. Тех, кто находился на мостике или выходил на надстройку, чтобы сбрасывать наползавший лед, обжигал пронизывающий ветер. Спали не раздеваясь, не более 2—3 ч в сутки, ели прямо на боевых постах, не отходя от механизмов, и, как правило, неразогретую пищу. О каком-либо отдыхе и думать не приходилось. Даже ночью, когда движение прекращалось, не удавалось отдохнуть. Необходимо было заряжать аккумуляторные батареи, тщательно осматривать отсеки лодок, устранять повреждения и поломки, готовить аварийный материал, новые буксирные тросы.

А условия плавания продолжали ухудшаться. Южный ветер усилил торошение льда. У острова Кивакири продвижение застыло. Подтянувшиеся сюда корабли второго эшелона, обгоняя лодки, вносили беспорядок в ледовый ордер.

«Торосившийся лед грозил раздавить подводные лодки, — делился впоследствии своими наблюдениями бывший командир посыльного судна «Кречет» В.Н. Янкович. — Из хаотически нагроможденных льдин торчали лишь боевые рубки. Команды четырех лодок вышли на лед, опасаясь гибели своих кораблей. Сопровождавшие лодки ледоколы «Руслан и «Ястреб» и гидрографическое судно «Азимут» сами оказались зажаты льдом...

Прежде всего мы освободили ледоколы, а затем занялись подводными лодками. Подводники со страхом следили, как «Кречет» полным ходом шел чуть ли не прямо на лодку, чтобы подойти вплотную и околоть ее»⁷⁴.

В районе Хапассаарских шхер зажало подводные лодки «Пантера», «Вепрь» и «Волк». На «Пантере» трещал корпус, расходились швы. Команде пришлось сойти на лед, а когда сжатие пре-

кратилось, взяты за ликвидацию повреждений. Не раз на этой и других лодках заклинивало рули. Ледокольные суда брали на буксир корабли, потерявшие управление.

11 апреля начальник Морского генерального штаба Е.А. Беренс телеграфировал начальнику 1-й бригады линейных кораблей и старшему морскому начальнику в Кронштадте С.В. Зарубаеву: «Прошу вас оказать содействие к тому, чтобы ледоколы... как можно скорее вышли обратно через Биоркэ шхерами навстречу подлодкам. Пусть имеют в виду, что дело идет о спасении флота... Дело государственной важности»⁷⁵. На следующий день Беренс в новой телеграмме еще раз требовал: «Ледоколы не должны быть задержаны ни одной минуты»⁷⁶.

12 апреля Зарубаев донес, что «Ермак» вышел по назначению. Участие мощного линейного ледокола, присоединившегося к каравану у острова Нако 13 апреля, ускорило вывод кораблей из тяжелых льдов.

15 апреля в Кронштадт прибыли подводные лодки «Вепрь», «Волк», «Ерш», «Змея», «Кугуар», «Леопард», «Рысь» и «Ягуар», 17 апреля — «Угорь», 18 апреля — «Пантера», а 22 апреля — их плавбаза «Воин». Последний эшелон третьего отряда покинул столицу Финляндии 11 апреля. А на следующий день в город уже ворвались германские войска. В течение мая в соответствии с условиями Брестского договора после многочисленных проволок и препирательств немцы все же были вынуждены выпустить из Гельсингфорса и Котки еще ряд кораблей и судов.

Итак, во время многосуточного перехода в самое трудное в отношении ледовых условий время года (конец зимы и начало весны) ни один корабль, за исключением подводной лодки «Единорог», не был потерян.

Всего во время Ледового похода было переведено в Кронштадт из финских портов свыше 236 боевых кораблей, вспомогательных судов и транспортов, в том числе 12 подводных лодок. Необходимо подчеркнуть, что все переведенные подводные лодки относились к типу «Барс». Спроектированные И.Г. Бубновым, построенные на российских судостроительных заводах, они с честью выдержали суровое испытание.

Командование Балтфлота особо отметило энтузиазм и решительность моряков-подводников. В проекте приказа об итогах операции, подготовленном Советом комиссаров Балтийского флота, указывалось: «Весь личный состав дивизии подводных лодок высказал твердое намерение вывести свои лодки из Гельсингфорса и доказал это на деле, не оставив ни одной. Трудно-

сти вывода подводных лодок увеличивались тем, что почти все они были незадолго до того выведены из Ревеля, при его занятии немцами, а потому уже имели много повреждений, полученных при Этом переходе во льдах, и тем не менее это не остановило их малочисленный личный состав от проявления исключительной энергии для вывода снова лодок в более тяжелых условиях»⁷⁷.

Что касается самого начальника Морских сил Балтийского моря А.М. Щастного, возглавлявшего флот, когда его основные силы выводились в тяжелых условиях из Гельсингфорса в Кронштадт, и, естественно, несшего главную ответственность за благополучное проведение Ледового похода, то многие десятилетия его роль или умалчивалась, или подавалась в негативном плане. Причина этому — несправедливый суд по совершенно абсурдному обвинению «в преступлениях по должности, в подготовке контрреволюционного переворота и государственной измене». Скоропалительное заседание Революционного трибунала при ВЦИК, на котором, по существу, главным обвинителем и единственным свидетелем выступил Троцкий, и такой же скоропалительный смертный приговор, без замедления приведенный в исполнение, положили конец завязавшемуся конфликту начальника Морских сил Балтийского моря с всесильным наркомом по военным и морским делам. Можно предположить, что Щастный не был влюблен в новую власть, но человек честный, преданный Отчизне, поставленный этой властью на ответственный пост и согласившийся его принять, не мог поступиться своим долгом, тем более что пользовался доверием моряков-балтийцев.

История восстановила доброе имя капитана 1 ранга Алексея Михайловича Щастного, участника обороны Порт-Артура, ветерана Первой мировой войны, организатора Ледового похода.

При оценке Ледового похода необходимо учитывать, что он проходил не только в борьбе с суровой стихией природы, но и в условиях боевого противодействия противника.

Немцы пытались воспрепятствовать эвакуации из Ревеля бомбардировкой с воздуха и обстрелом. Утром 25 февраля неприятельский аэроплан стал бомбить корабли. За ним прилетало еще несколько самолетов. Одна из бомб попала в крейсер «Рюрик». Огнем зенитной артиллерии налет удалось отразить, и ледоколы продолжили вывод из порта подводных лодок, тральщиков, транспортов.

29 марта направлявшийся в Гельсингфорс «Ермак» подвергся обстрелу из орудий береговых батарей острова Лавенсари, а через двое суток в районе маяка Аспё по ледоколу открыл огонь

захваченный финнами ледокол «Тармо». «Ермаку» пришлось вернуться в Кронштадт, чтобы через несколько суток выйти в сопровождении крейсера «Рюрик» для встречи каравана, покинувшего Гельсингфорс 5 апреля.

Оказавшиеся в руках врага ледоколы «Сампо», «Тармо» и «Волынец» неоднократно появлялись вблизи трассы перехода, угрожая двигавшимся во льдах кораблям. Особую опасность представляли они для подводных лодок и транспортов, не имевших оружия для самообороны.

Ледовый поход проходил, по существу, без налаженного навигационно-гидрографического и крайне слабого ледокольного обеспечения, надежного прикрытия с суши, при полном отсутствии у нашего флота авиации, позволившей бы вести разведку и защищать корабли с воздуха, недостатке топлива и других видов снабжения, невозможности соблюдать скрытность действий и осуществлять маскировку, строго выдерживать намеченные сроки и последовательность движения.

Конечно, прорыв сквозь льды существенно сказался на техническом состоянии кораблей. Подводные лодки получили повреждения носовых балластных цистерн, крышек носовых торпедных аппаратов, горизонтальных рулей и винтов. Появились трещины в корпусах.

Необходимо учесть, что ледовые поломки у лодок могли бы быть более значительными, если бы на подводных лодках типа «Барс», которые строились на судостроительной верфи «Ноблесснер», не учли серьезный недостаток лодок Балтийского завода. Здесь при их постройке решетчатые торпедные аппараты подняли выше, к кромке верхней палубы,

Полученные на подводных лодках во время Ледового похода повреждения в течение 1918 г. устранили, отремонтировали двигатели, механизмы, системы, устройства, приборы.

В дальнейшем с учетом опыта, полученного во время Ледового похода 1918 г., и того, что в условиях войны оперативная обстановка может потребовать вести боевые действия на море в зимнее время во льдах, вырабатывались рекомендации по нанесению ударов по противнику и отражению его ударов, организации службы ледовых прогнозов, ведению воздушной ледовой разведки, созданию такой материальной части, которая могла бы использоваться при низких температурах и воздействии ледовых условий. Ведь большинство морей, омывающих берега нашей страны, на которых содержались морские силы, а в их составе подводные лодки, покрываются в зимнее время льдом.

Зимние рейды

К осени 1918 г. Республика Советов отбила натиск кайзеровских войск, ликвидировала первые мятежи белогвардейцев. После Ноябрьской революции в Германии немецкие корабли покинули Финский залив. Однако с окончанием Первой мировой войны правительства стран Антанты организовали широкую интервенцию против молодого Советского государства. В балтийских водах снова возникла опасность вражеского нападения: здесь появилась английская эскадра. Для обороны морских подступов к Петрограду 15 ноября создается Действующий отряд кораблей (ДОТ), в состав которого вошел и специально сформированный дивизион подводных лодок «Вепрь», «Волк», «Пантера», «Рысь», «Тигр», и «Ягуар»⁷⁸. К 25 ноября все лодки, исключая «Вепрь», сосредоточились в Кронштадте, который стал главной базой флота. Ввиду раннего ледостава «гуру» пришлось в течение двух суток пробиваться из Петрограда к острову Котлин через уже довольно толстый лед.

Боевым походам предшествовали тренировочные плавания в районе Красной Горки. Они проходили в тяжелых метеорологических условиях и при начавшемся льдообразовании.

Основной боевой задачей, которую приходилось решать подводным лодкам, явилась разведка. 27—28 ноября Балтийский флот высадил десант в Нарвском заливе. Для его обеспечения и разведки была использована подводная лодка «Тур» (командир НА. Коль). Ледокол вывел ее из Кронштадта к кромке льда за Толбухин маяк. Вначале «Тур» шел в охранении отряда десантных судов, а затем самостоятельно отправился к Ревелю. Немалые испытания выпали на долю его экипажа. Финский залив встретил лодку шквальным ветром и обильным снегопадом. Через рубку перекачивались ледяные валы. Рулевой И.С. Дианов с трудом удерживал в руках штурвал. Одежда находившейся на мостике верхней вахты покрылась ледовым панцирем. Под тяжестью льда оборвалась антенна, и связаться с Кронштадтом стало невозможно. С рассвета до 11 ч дня лодка наблюдала за Ревельским рейдом, но военных кораблей противника не обнаружила. 29 ноября лодка вернулась в Кронштадт, а затем перешла в Петроград.

Располагая после похода «Тура» точными данными об отсутствии близ Ревеля английской эскадры, советское командование решило осуществить десантную операцию. 28 ноября три транспорта при поддержке крейсера «Олег» и эсминца «Меткий» высадили десант на левый берег реки Нарвы. Моряки соединились с частями 7-й армии, освободившей 29 ноября Нарву.

Командование Балтийского флота решило, насколько позволит состояние льда, остановить у Ревеля и других балтийских портов постоянный дозор из подводных лодок.

7 декабря командир «Тура» получил новое предписание — направиться на разведку в район Либавы (Лиепая) и Виндавы (Вентспилс). На этот раз условия похода еще больше ужесточились. Наступили сильные морозы. Потребовалось три дня работы ледоколов (а всего ушло пять суток на переход в Кронштадт), чтобы пробиться к острову Котлин, при этом сама лодка шла и под дизелями, и под электромоторами. Повреждения корпуса, полученные на переходе, вынудили командование отменить этот поход. 26 декабря «Тур» вернулся в Неву, затратив снова на форсирование льда Невской губы трое суток.

Дважды выходила на задание в декабре 1918 г. подводная лодка «Тигр» (командир В.В. Мацеевский). Первый поход, начавшийся 2 декабря, проходил в условиях жестокого шторма и сильного снегопада. Во время плавания вышло из строя рулевое управление, и командир решил для ночевки и устранения неисправности лечь на грунт на глубине 30 м. Но и там волны били лодку о дно. От острова Нерва, где подводники обнаружили вражескую батарею, лодка вернулась в базу.

С немалыми трудностями столкнулся экипаж «Тигра» и во втором походе, продолжавшемся с 30 декабря 1918 г. по 3 января 1919 г. Перед выходом на разведку лодка должна была на рейде определить и уничтожить девиацию и проверить работу лага. Однако выполнить эти необходимые мероприятия полностью не удалось, так как лед оказался серьезным настолько, что при самом полном ходе под электромоторами «Тигр» застревал во льду и, чтобы освободиться, экипаж неоднократно заполнял и опорожнял цистерны — использовал прием, уже известный подводникам по Ледовому походу.

Выходить из гавани пришлось за ледоколом «Ораниенбаум». 31 декабря «Тигр» обследовал район между островом Кокшер (Кери) и Ревелем, где предположительно обнаружил минное заграждение. В последующие два дня «Тигр» находился в районе бухт Кунда и Кашпервик (Кясму-Лахт), но заполненные водой перископы не позволили вести наблюдение в погруженном состоянии, и командир решил возвратиться. На обратном пути на траверзе маяка Соммерс лодке встретился плавучий, а у маяка Нерва сплошной лед, который она преодолела сначала самостоятельно, а потом по пробитому ледоколом «Трувор» каналу.

Два похода совершила той зимой и подводная лодка «Пантера» (командир А.Н. Бахтин). В первый она отправилась 23 декабря.

Ледокол вывел ее к кромке льда, и после дифферентовки она взяла курс к Ревелю.

За южным Гогландским маяком подводники определили свое место. Но штурману пришлось нелегко: компас и пеленгатор обмерзли и покрылись льдом, а лодка то и дело зарывалась в волну. У маяка Кокшер Бахтин погрузился. Сильная качка мешала лодке держаться на перископной глубине. Да и наблюдение стало невозможным, так как оба перископа замерзли, не вращались, не поднимались и не опускались и вообще в них ничего не было видно. «Через некоторое время, — вспоминал впоследствии Бахтин, — перископы начали оттаивать, однако видно хорошо было только в кормовой перископ, носовой же торчал бесполезно — как оказалось потом, он был погнут... волной, представляя большое сопротивление, вследствие намерзшего льда»⁷⁹.

О результатах похода командир доложил сначала семафором* на встретившейся ему у банки Средней крейсер «Олег», а затем лично, поднявшись на эсминец «Спартак» у Шепелевского маяка. Он подтвердил наличие у Ревеля минного заграждения, поставленного интервентами.

По возвращении из похода командир «Олега» рассказывал, что во встретившейся крейсеру «Пантере» трудно было узнать корабль. Лодка напоминала плавучий айсберг: она была полностью покрыта льдом от носа до кормы вместе с мостиком и пушкой.

Тяжелые ледовые условия заставили временно приостановить выходы подводных лодок в море. Однако обстановка на сухопутном фронте и в Финском заливе все же настоятельно требовала посылки кораблей в походы. Противник высадил несколько десантов на побережье Прибалтики, занял Нарву.

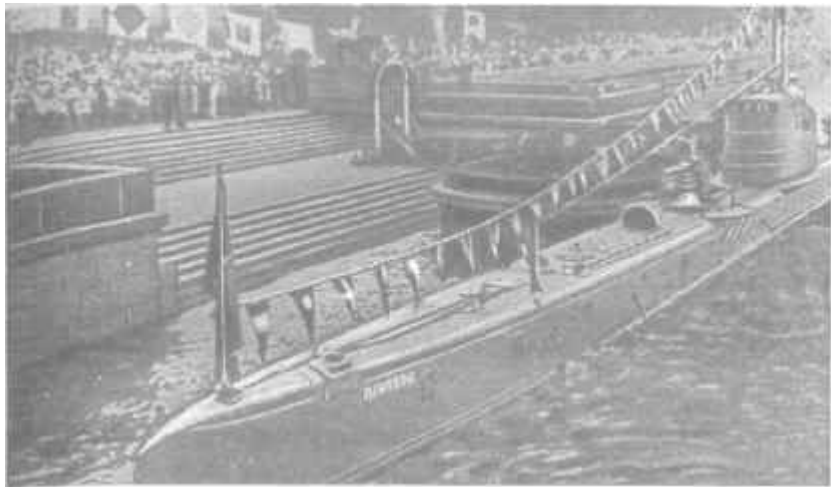
15 января «Пантера» вновь направилась для выполнения боевого задания, на этот раз «для воспрепятствования предполагавшемуся десанту в Нарвской губе».

Лед сковал уже всю восточную часть Финского залива. Казалось, что выход лодки — дело совершенно безнадежное. И все-таки приказ есть приказ. Повел «Пантеру» ледокольный буксир «Тосмар». Только выход из гавани занял около трех часов.

Пройдя ряжи**, А.Н. Бахтин воспользовался встретившейся полыней и определил девиацию, а затем отправился за ледоколом к кромке льда. Когда спустились сумерки, «Тосмар» и «Пан-

* Под тяжестью намерзшего льда на «Пантере» оборвалась антенна, и командиру лодки ни разу за весь поход не удалось воспользоваться радиотелеграфом.

** Ряжи — подводное заграждение из забитых в грунт свай.



Подводная лодка «Пантера»

тера» стали у Толбухина маяка на якорь. Утром выяснилось, что для дальнейшей работы с лодкой у буксира не хватит топлива, его пришлось отпустить. Командир «Пантеры» попытался пробиться к чистой воде самостоятельно. До Шепелевского поворотного буя все складывалось удачно, но затем, после поворота, лодку зажали дрейфующие ледовые поля. Дизеля работали самым полным, а корабль не двигался с места. Отходя назад под электромоторами, лодка «с разбега» вгрызлась в лед, но безрезультатно. К тому же «Пантеру» стало нести на минное поле. Попытки удержаться на якоре не приводили к цели. Тревога нарастала. Вызвать ледокол по радио вначале не удалось. Решили выбираться из ледового плена своими силами. В довершение всех бед льдом забило машинные кингстоны*. Тогда перешли на движение с помощью электромоторов, общая мощность которых составляла 900 л/с.

Уже в темноте с помощью другого ледокольного буксира — «Ораниенбаум», все же пришедшего на выручку, удалось добраться до гавани.

Вслед за «Пантерой» предстояло отправиться в море подводной лодке «Рысь», но ее выход ввиду тяжелой ледовой обстановки не состоялся. Поход «Пантеры» стал, таким образом, пос-

* Кингстоны — запорные устройства на приемных трубопроводах забортной воды, в данном случае для системы охлаждения дизелей.



Вледовом походе 1918 г.

ледным, к тому же и неудачным, походом балтийских подводников в зиму 1918/19 года. В феврале ей вновь выпала доля вступить в единоборство со льдом, на этот раз на переходе на ремонт в Петроград. С большим трудом преодолев с помощью «Ермака» ледяные заторы в Морском канале и на Неве, лодка добралась до стенки Балтийского завода. В тот же день, 13 февраля, вернулись из Кронштадта и подводные лодки «Рысь» и «Тигр».

Таким образом, в зимних разведывательных походах в Финском и Нарвском заливах участвовали три подводные лодки: «Пантера», «Тигр» и «Тур». К сожалению, выводы, к которым пришло командование после первых походов флота, не были оптимистическими. В рапорте начальника Морских сил Балтийского моря С.В. Зарубаема и члена Реввоенсовета В.И. Пенкайтиса от 5 января 1919 года командующему Морскими силами Республики В.М. Альтфатеру указывалось: «Последние походы подлодок с достаточной ясностью показали, что они держаться в море и ходить на разведку теперь больше не могут.

Причины таковы: лодка все время под водой быть не может, при выныривании же она настолько обмерзает, что лишена возможности вновь погружаться, так как обледенение мешает закрывать люки и пользоваться перископом.

В таком положении она беспомощна, не имея большого хода и сильной артиллерии... Лодка не может пользоваться радиотелеграфом опять же из-за обмерзания (ломается сеть телеграфа)⁸⁰.

И все же льды Балтики не явились непреодолимым препятствием для советских подводников. Более того, и после неутешительного вывода, сделанного командованием, походы подводных лодок, как уже отмечалось, все же планировались. Была предпринята еще одна попытка послать через лед в Финский залив в январе 1919 г. «Пантеру», готовилась к выходу в море подводная лодка «Рысь».

Остаток зимы подводники использовали для ремонта, и когда в середине марта вновь был организован ДОТ Морских сил Балтийского моря, в него вошло семь боеспособных лодок. В дальнейшем после проведенного в ускоренные сроки ремонта численность боеспособных лодок возросла до 12⁸¹.

Нескольким из подводных лодок довелось совершить боевые походы: флот интервентов осмеливался показываться на виду у Кронштадта.

В июле 1919 г. подводные лодки «Волк» и «Вепрь» безуспешно пытались атаковать английские эсминцы, а «Пантера» — подводные лодки противника. И лишь 31 августа торпедная атака «Пантеры» (командир А.Н. Бахтин) увенчалась победой — потоплением эсминца «Витория». Так был открыт боевой счет советских подводников.

В 1920 г. балтийские подводные лодки в боевых действиях не участвовали. Однако они совершили несколько походов в Финский залив и Ладожское озеро, один из них в октябре в составе отряда из пяти лодок продолжительностью шесть суток.

К концу года на Балтике насчитывалось 14 подводных лодок: 9 из них в строю, 3 — в резерве и 2 — в постройке, сведенных в дивизию из трех дивизионов, в которую также входили две плавбазы — «Тосно», «Воин», учебное судно «Верный» и спасательное судно «Волхов».

Неимоверные трудности, в которых оказалась советская страна после окончания Гражданской войны, не могли не сказаться на состоянии флота, его корабельного состава.

В одном из документов, хранящихся в Российском государственном архиве ВМФ в Ленинграде, есть красноречивая запись: «На них не только что погружаться, а вообще отходить от стенки опасно»⁸². Речь идет о подводных лодках «Пролетарий» (бывшая «Змея»), «Большевик» («Рысь»), «Краснофлотец» («Ягуар») и «Рабочий» («Ерш»)*. Не в лучшем состоянии находились и другие подводные корабли.

* В январе 1923 г. подводные лодки Балтийского флота получили новые наименования.

Еще более резкий и категоричный вывод морское командование сделало в конце 1923 г. в докладе Реввоенсовету СССР: «...мы идем к факту полной гибели нашего подводного флота»⁸³.

И все же к началу 1925 г. ценой невероятных усилий удалось сохранить боеготовность всех подводных лодок, находившихся на Балтике. Их свели в бригаду двухдивизионного состава, которой командовал Я.К. Зубарев.

Однако командованию давно уже было ясно, что Рабоче-Крестьянский Красный Флот нуждается в новых, более совершенных кораблях, в том числе и подводных лодках.

В 1924 г. Совет Народных Комиссаров СССР принимает решение о проектировании и строительстве подводных лодок на советских судостроительных заводах. А 26 ноября 1926 г. Совет Труда и Оборона (СТО) утверждает шестилетнюю программу военного кораблестроения, предусматривавшую постройку 12 подводных лодок.

Закладка первых советских подводных лодок «Декабрист», «Народоволец» (в настоящее время установлена как корабль-музей в Гавани Васильевского острова Санкт-Петербурга), «Красногвардеец» состоялась на одном из судостроительных заводов на Неве 5 марта 1927 г. Соответственно они получили номера: «Д-1», «Д-2» и «Д-3».

Возглавлял группу по проектированию и постройке лодок, состоявшую из семи человек, талантливый инженер Б.М. Малинин.

Еще до принятия в 1929 г. первого пятилетнего плана была утверждена судостроительная программа на 1928—1933 гг., в соответствии с которой намечалось строительство 59 подводных лодок⁸⁴.

Трем первым подводным лодкам (а всего типа «Д» было построено шесть) выпала доля осваивать высокие полярные широты, «Красногвардейцу» («Д-3») же еще и совершить в 1938 г. непродолжительное подледное плавание в Гренландском море.

Естественно, что с вводом в строй новых кораблей неумолимо вставал прежний, далеко еще не разрешенный вопрос о проведении боевой подготовки в зимнее время, чтобы боеготовность подводного флота поддерживалась круглый год.



ЛЕДОВЫЕ МИЛИ

И зимой сохраняет боеспособность

В предыдущей главе, когда речь шла о зимних походах балтийских подводников, использовались примеры, связанные с чрезвычайными обстоятельствами. А в обычных условиях? Как правило, с наступлением зимы подводные лодки становились к стенке заводов для ремонта или пережидали неблагоприятное время у своих плавбаз, а личный состав занимался осмотром и переборкой механизмов. Вольно или невольно боеспособность подводных сил за зимние месяцы снижалась.

Таким образом, вопрос плавания лодок зимой, продолжения боевой подготовки в условиях, когда море покрывается льдом, не являлся праздным или надуманным. Проблема эта неоднократно обсуждалась и в военно-морских кругах, и во флотской печати.

В статье «Ледокольное дело в боевой обстановке», опубликованной в «Морском сборнике», В.И. Арнольд-Алябьев писал: «Прогресс подводной техники может со временем создать такие подводные корабли, которые смогут ходить подо льдом, но пока можно ожидать встречи с подводными лодками только у кромки льда или в ближайшей полосе льдов у кромки. Невозможность проводки во льдах миноносцев и подводных лодок лишает флот, действующий в направлении «изо льда к воде», в зимнюю кампанию этих существенных участников войны»⁸⁵.

Итак, в данном случае «приговор» был не в пользу сторонников зимних плаваний.

Но, наперекор скептикам, оптимисты не сдавались. Многие командиры не только стояли за круглогодичную боевую подготовку, но и изучали приемы использования и эксплуатации оборудования, устройств и приборов в условиях низких температур,



Командир «Щ-114»
А.И. Матвеев

обдумывали возможности для форсирования ледовых преград обычными серийными лодками.

Свидетельством такого рода поисков является обстоятельная статья А.И. Матвеева* «Использование подводных лодок в зимнее время», также помещенная в «Морском сборнике». В ней автор тщательнейшим образом анализирует все возможные осложнения, которые могут возникнуть на подводных лодках при плавании в зимний период в надводном положении. Происходит сильное обмерзание корпуса. Все предметы на верхней палубе превращаются в ледяные глыбы. Леера, стойки, антенна будут представлять собой ледяные цилиндры. Своим весом лед может вызвать их поломку. Появление большого дополнительного груза приведет к уменьшению остойчивости лодки. На ходу могут появиться повреждения легкого корпуса, надстройки, форштевня, горизонтальных рулей, гребных винтов. Ниши торпедных аппаратов, которые закрыты волнорезами, может забить льдом, в результате чего *нельзя* будет открыть передние крышки и произвести торпедный выстрел. Из-за обмерзания рулевого устройства лодка может совсем не слушаться руля.

Огромной внимательности, подчеркивалось в статье, требует погружение. Обмерзшая надстройка с закупоренными отверстиями превращается в большую «палубную цистерну». Имеющий положительную плавучесть лед намного затруднит дифферентовку. Следует ожидать при погружении «непонятных» кренов и дифферентов, а под водой на ходу — даже потерю плавучести из-за оттаивания льда.

Нарисовав такую, прямо скажем, довольно мрачную картину, автор спрашивает: «Но значит ли это, что ее (подводную лодку. — В.Р.) нельзя использовать? Отнюдь нет. Современная

* Александр Иванович Матвеев — один из первых подводников-тихоокеанцев. С 1934 г. командовал подводной лодкой «Щ-114», с 1937 г. — дивизионом, а с 1938 г. — бригадой подводных лодок Тихоокеанского флота. Участвовал в Великой Отечественной войне на Черном море и Балтике. После окончания войны возглавлял ряд соединений, служил в Военно-морской академии, преподавал в военно-морском училище.

лодка может преодолеть указанные трудности, и научно-исследовательская, изобретательская и рационализаторская мысль должна изыскивать пути и средства их устранения...»⁸⁶

В статье высказывались и многие советы подводникам. В частности, для большей сохранности волнорезов, рулей, гребных винтов рекомендовалось идти во льду в позиционном положении. Для содержания в исправности системы погружения предлагалось после всплытия «откачивать системы досуха», для устранения промерзания кингстонов — производить чаще их проворачивание... Многие из рекомендаций сохраняют свое значение и в наши дни.

Вывод, который сделал А.И. Матвеев, был однозначен: «Подлодка и зимой сохраняет свою боеспособность и способна решать все присущие ей задачи (выделено мной. — В.Р.) лишь в более сложной обстановке и условиях и при повышенном износе материальной части»⁸⁷.

Изучался тогда вопрос и о возможности плавания в Финском заливе подо льдом. Некоторые подводники справедливо считали, что корабль, способный плавать под водой, может и должен преодолевать ледовые преграды в подводном положении.

Одним из инициаторов решения проблемы подледных плаваний на Балтике стал начальник штаба бригады подводных лодок капитан 2 ранга А.Т. Тарадин*. В середине тридцатых годов он вместе с флагманским штурманом бригады старшим лейтенантом М.И. Балтачи, выполнившим все необходимые навигационные расчеты, подготовил доклад «О возможности использования подводных лодок в условиях Финского залива». Авторы доклада предлагали ввести в существовавшие проекты подводных лодок некоторые конструктивные дополнения, которые позволили бы

* Алексей Тимофеевич Тарадин окончил в 1921 г. школу ВЦИК. По путевке ЦК РКСМ был направлен на флот, окончил учебный отряд подводного плавания, служил там инструктором-электриком, потом плавал на «барсах». Поступил в военно-морское училище, по окончании которого снова попал на подводные лодки. Окончил затем командирские классы КУОПП имени С.М. Кирова. Командовал подводной лодкой «Ерш». В годы Великой Отечественной войны — военно-морской атташе при советском посольстве в Швеции.



А.Л. Тарадин

подводникам уверенно плавать «под неподвижным льдом для решения боевых задач в период зимних боевых действий в Финском заливе и Балтийском море»⁸⁸.

К сожалению, настойчивые попытки А.Т. Тарадина в течение нескольких лет проверить на практике свою идею и произведенные расчеты не приводили к положительным результатам: скептики брали верх. Более того, отдельные начальники, как рассказывал автору Алексей Тимофеевич Тарадин, смотрели на него, как на человека, занимающегося далекими от реальных дел утопическими планами. Не помогло вначале и обращение подводника в отдел подводного плавания Управления боевой подготовки Главного морского штаба. И все же смелая идея Тарадина не осталась «гласом вопиющего в пустыне». Дать заключение «о возможности использования подводных лодок в зимних условиях Финского залива» поручили опытнейшему специалисту — начальнику одного из отделений Главного морского штаба капитану 2 ранга А. М. Стеценко. С марта 1942-го по февраль 1943 г. контр-адмирал А.М. Стеценко командовал бригадой подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. До этого капитан 1 ранга Стеценко возглавлял отдел подводного плавания, созданный в апреле 1941 г. при штабе Краснознаменного Балтийского флота.

В своем докладе А.М. Стеценко отметил: «Положительное решение этого вопроса неизмеримо повышает оперативные возможности»⁸⁹.

Однако, обстоятельно рассмотрев все детали плавания подводных лодок в условиях зимней Балтики, оппонент обратил внимание, что большая протяженность ледяного покрова в Финском заливе до меридиана Хельсинки—Таллин (около 200 миль) сразу же ставит вопрос о том, как будет обстоять дело с зарядкой аккумуляторной батареи. Ведь дальность плавания под водой, например, у подводных лодок типа «Щ» составляла всего 100 миль. Значительная часть маршрута изобилует островами и банками, направления и скорости глубинных течений не изучены. Все это создает серьезные навигационные затруднения, особенно если учесть, что переход будет проходить исключительно по счислению*.

* Счисление — непрерывный учет фактического перемещения корабля, ведущийся на основании расчетов на навигационной карте в целях обеспечения безопасности плавания и для прокладки курса только по показаниям компаса и отсчетам лага без определения места навигационными, радиотехническими или астрономическими способами.

В результате вывод, который сделал А.М. Стеценко, был неутешителен: выход под ледяными полями Финского залива в Балтийское море из-за большой протяженности маршрута и значительной толщины льда, «без возможности в случае необходимости всплыть, не реален»⁹⁰.

Еще большая трудность, по его мнению, связана с «обратным приемом» лодки, возвращающейся в базу. Ведь ей необходимо очень точно выйти на постоянно поддерживаемую ледоколом полынью. В другом месте лодка, как отмечает Стеценко, «сделать это без специального устройства для пробивания льда снизу не сможет».

10 января 1939 г. вопрос о возможности выхода подводных лодок подо льдом Финского залива в Балтийское море обсуждался на заседании постоянной подводной комиссии ВМФ, созданной в 1938 г. во главе с заместителем начальника Главного морского штаба капитаном 1 ранга В.А. Алафузовым. Председательствовал на этом заседании, на которое были приглашены опытные подводники, представители конструкторских бюро, постоянной комиссии по приемке кораблей, штабные работники, капитан 1 ранга П.С. Броневицкий, в то время возглавлявший Краснознаменный Учебный отряд подводного плавания имени С.М. Кирова.

После доклада капитана 3 ранга А.Т. Тарадина, в то время начальника штаба 4-й бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота, развернулись прения. Выступавшие единодушно отмечали, что вопрос, вынесенный для обсуждения, «проработан» еще недостаточно.

Значительный интерес вызвало выступление одного из участников совещания — Добровольского*, который сказал, что еще в 1935—1936 гг. он занимался проблемой выхода подводной лодки из Кронштадта в зимнее время в Балтийское море. По его расчетам, лодка за ледоколом должна была следовать до банки Средней, а оттуда уже до чистой воды — подо льдом. Однако, по его заявлению, он уже тогда пришел к выводу, что в условиях боевых действий такой переход затруднен, ибо лодка может подвергнуться нападению противника при следовании в надводном положении.

Комиссия подчеркнула в своих выводах, что «необходимость выхода и входа лодок подо льдом в Финском заливе представляет особую ценность, и если это будет признано оперативно-

* Речь идет, видимо, о капитане 2 ранга В.Д. Добровольском, в 1940 г. заместителе председателя Постоянной приемной комиссии НКВМФ.

необходимым, то для этого нужно создать специальный тип подводной лодки для изучения плавания подо льдами, ибо существующие типы подводных лодок не пригодны»⁹¹.

И все же в 1939 г. решили провести на Балтике опытовое подводное плавание. Для этой цели командование выделило подводную лодку «Щ-322», которой командовал капитан-лейтенант В.А. Полещук. По плану учения лодке предстояло выйти из Кронштадта за ледоколом, погрузиться у приемного буя и следовать подо льдом до Восточного Гогландского плёса. Согласно расчету, произведенному командиром совместно со штурманами, подводной лодке предстояло пройти под ледовым покровом примерно 60—70 миль. Однако по техническим причинам (завод не поставил вовремя новую аккумуляторную батарею) поход «Щ-322» не состоялся.

В дальнейшем, в 1940 г., А.Т. Тарадин еще раз вернулся к своему предложению, направив письмо на имя заместителя наркома ВМФ, в котором вновь доказывал необходимость проведения опытовых плаваний подо льдом Финского залива подводных лодок, находившихся в составе флота.

Возможность успешного плавания подводных лодок подо льдом и боевого использования упиралась, как мы видели, в решение двух задач. Первая — необходимо было обеспечить периодическое всплытие для зарядки аккумуляторных батарей, емкость которых ограничивала время пребывания лодки в подводном положении на ходу. И вторая — иметь возможность наблюдать из-под льда за обстановкой на поверхности, в том числе и при выходе в торпедную атаку. Установленные в предвоенные годы шумопеленгаторные станции типа «Марс» (ими были оборудованы уже 176 подводных лодок) давали возможность выходить в бесперископные атаки, но тренировки такого рода были единичными, они не предусматривались тогда курсами боевой подготовки, и опыта у подводников еще не было.

Стоял, таким образом, вопрос о создании специального устройства, которое позволяло бы проделывать отверстие во льду, чтобы с помощью перископа вести наблюдение за поверхностью из-под льда, путем подъема выдвижного устройства для забора воздуха осуществлять зарядку аккумуляторных батарей, а в аварийных случаях и выходить на лед, иначе говоря, оснащения лодки ледовым буром.

Впервые ледовые буры (они представляли собой цилиндры с металлическим резцом на конце и приводились в движение от электромотора) были установлены на подводной лодке «Наутилус» Г. Уилкинса, пытавшегося совершить экспериментальное пла-

вание в 1931 г. в Арктике, но, по свидетельству командира лодки Х. Свердруп, «оказались совершенно непригодными к употреблению»⁹².

В 1939 г. балтийский подводник старший лейтенант А.В. Лепешкин* внес предложение о создании «прибора для наблюдения с подводной лодки из-под льда». Этот прибор (а по существу устройство) представлял собой гидравлический бур, устанавливаемый на тумбе перископа подводной лодки. Предварительно он был опробован на реке Фонтанке в Ленинграде. На заседании Главного военного совета ВМФ, состоявшегося 17 февраля 1940 г.⁹³, с докладом на котором выступил А.В. Лепешкин, обсудили



*А.В. Лепешкин
(фото 1950 г.)*



*Командир «М-90»
П. А. Сидоренко*

вопрос о возможностях подводной лодки, оснащенной буром. Идея изобретателя получила одобрение. Для производства испытаний была создана комиссия под председательством командира 3-й бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота капитана 2 ранга Н.И. Виноградова**.

Испытать устройство поручили экипажу подводной лодки «М-90». Выбор пал не случайно: эта подводная лодка, вступившая в строй в 1938 г. (командир старший лейтенант П.А. Сидоренко), уже через год после подъема Военно-морского флага заняла на флоте первое место по боевой подготовке. Экипажу довелось действовать

* В 1939 г. Алексей Васильевич Лепешкин служил в Главном морском штабе, а до этого был помощником коменданта подводной лодки «Щ-321».

** Впоследствии командир бригады подводных лодок Северного Флота, начальник штаба Краснознаменного Балтийского флота, заместитель главнокомандующего ВМФ по кадрам, начальник Управления военно-морских учебных заведений.



Подводная лодка «М-90», оборудованная для подледного плавания

Подводной лодке «М-90» производился силами личного состава под руководством командира БЧ-5 М.И. Колушенкова. Михаил Иванович впоследствии рассказывал, что идею использования гидробура Алексей Васильевич Лепешкин, по-видимому, заимствовал у ледоколыщиков. Некоторые ледоколы (так называемого американского типа) имели в носовой части винт для отбрасывания льдин и размывания торосов. Корабелы-проектировщики ледоколов предлагали установить вместо носового винта мощное гидравлическое устройство. В конце тридцатых годов таким устройством предполагалось оснастить один из новых советских ледоколов.

Обстановка военного времени (шла советско-финляндская война) заставляла работать ударными темпами. На тумбе перископа смонтировали гидробур. В носовой и кормовой частях надстройки приварили к палубе две металлические фермы с шипами в верхней части, чтобы лодку можно было зафиксировать при приледнении.



Гидробур, установленный на тумбе перископа на подводной лодке «М-90»

и в ледовой обстановке. В конце 1939 г. «М-90» за ледоколом «Октябрь» (бывший «Штадт Ревель» — участник Ледового похода 1918 г.) шла в тяжелом льду до траверза Шепелевского маяка. Дальше лодка в мелкобитом льду до чистой воды двигалась уже самостоятельно.

Монтаж «прибора» А.В. Лепешкина на под-

Перед началом испытаний, которые состоялись в апреле 1940 г., возникли непредвиденные трудности. Ледокола, который бы смог вывести лодку на чистую воду, в базе не оказалось. Канал в гавани пробивали сначала малыми, а затем большими подрывными патронами и не давали ему смерзнуться, утюжа канал с помощью ко-

раблей, которые винтами разгоняли льдины. Затратили уйму времени, а дело не двигалось. Применили даже малые глубинные бомбы, но и они не помогли. Наконец, из Таллина пришли два ледокола и проложили во льду фарватер. Появилась возможность приступить к испытаниям. И вот «М-90» с председателем комиссии на борту вышла из гавани, осторожно раздвигая льдины, добралась до точки погружения и ушла под лед. Чтобы выйти точно к месту приледнения, лодка прошла несколько минут прямым курсом на глубине 15 м и легла на грунт. После команды «Осмотреться в отсеках» и получения докладов командир начал всплытие без хода. Когда фермы (их подводники прозвали «рогами») коснулись нижней части ледяного поля, из уравнильной цистерны откачали некоторую часть воды, чтобы надежно «прижать» корабль к поверхности льда, толщина которого достигла 60—70 см. И только тогда запустили гидробур. Мощные струи, вырывающиеся из сопл вращающейся головки бура, за 7 мин проделали отверстие диаметром около 40 см, что подтвердил специальный сигнальный прибор. Командир поднял перископ, осмотрелся. Лодка находилась подо льдом в полумиле от входа в гавань. К месту приледнения лодки бежали люди. Первым подошел к перископу командир дивизиона и убедился, что на лодке все в порядке. По приказанию командира бригады произвели выстрел воздухом, из торпедного аппарата, но лодка не шелохнулась. Испытания, таким образом, закончились успешно. Но необходимо было еще возвратиться к полынье, в которой «М-90» погрузилась. А это не так-то просто: предстояло идти задним ходом (при повороте на 180° можно потерять ориентировку), а подводные лодки типа «М» были одновинтовые и на заднем ходу плохо слушались руля. Отделившись ото льда, приняли воду в балластные цистерны и легли на грунт, чтобы зафиксировать исходную точку для начала движения. Потом осторожно оторвались от дна и пошли по расчету задним ходом.

В намеченной точке застопорили электромоторы и дали пузырь воздуха* в среднюю цистерну. Лодка без крена и дифферента подвсплыла на глубину 3 м, так что часть ограждения рубки вышла из воды. Подняли перископ, осмотрели горизонт: можно продолжать всплытие. Продули среднюю, и «М-90» со скрежетом всплыла, но с дифферентом на корму. Когда командир и комбриг поднялись на мостик, то увидели, что кормовая надстройка

* Дать пузырь воздуха — дать небольшую порцию воздуха среднего давления, чтобы немного облегчить лодку и тем самым позволить ей всплыть на несколько метров.

покрыта огромными льдинами. Старший лейтенант Сидоренко поздравил экипаж с успешным окончанием сложного эксперимента.

На следующий день испытания повторили. С помощью гидробура промыли во льду отверстие, подняли перископ, произвели залп воздухом уже из двух торпедных аппаратов. Лодка дрогнула, сместилась по курсу на четверть градуса. Итак, можно не только плавать подо льдом и вести наблюдение из подледного положения, но и использовать оружие.

Вспоминая о результате проведенного опыта, много лет спустя адмирал Н.И. Виноградов писал: «Испытания были на удивление всем успешны: специальное промывающее устройство (гидробур. — *В.Р.*) действовало безотказно, проделывая отверстие быстрее расчетного времени. А вот конструкция вспомогательного приспособления к этому устройству, обеспечивающего приледнение лодки, была очень громоздкой. Это и удивляло, и отпугивало, создавая впечатление, что плавать с такими рогообразными стойками на палубе лодка вряд ли сможет. Но они могли быть легко усовершенствованы, уменьшены в размерах и значительно облегчены — это уже тогда стало ясно»*.

Напрашивался еще один вывод: проделанное во льду отверстие создает реальную возможность забора воздуха для работы дизелей под водой и выпуска выхлопных газов. Значит, можно будет производить зарядку аккумуляторной батареи. Следовательно, боевые возможности подводной лодки намного повысятся в условиях зимы — позволят решить ту задачу, о которой шла речь в январе 1939 г. на заседании постоянной подводной комиссии.

15 мая 1940 г. Главный военный совет ВМФ, рассмотрев результаты испытаний, признал прибор удачным и предложил лишь устранить некоторые конструктивные недостатки. Рекомендовалось, в частности, стойки опор сделать облегченными и заваливающимися, чтобы в подводном положении они не затрудняли подводной лодке маневрирование.

Выступая 8 октября 1940 г. на совещании представителей Главного морского штаба, Военно-морской академии и военно-воздушных сил ВМФ, проходившем под председательством адмирала И.С. Исакова (на нем обсуждался доклад капитана 2 ранга В.И. Рутковского об опыте использования подводных лодок в боевых условиях), начальник Управления боевой подготовки ВМФ вице-адмирал Ю.Ф. Ралль сказал: «Необходимо дальнейшее усовершенствование приспособления для плавания подводных лодок подо льдом. Возможность его полностью доказана. Ставится

* Из неопубликованных воспоминаний Н.И. Виноградова.

вопрос о том, чтобы плавать не отдельными лодками, а группами...»⁹⁴

Дальнейшие испытания и совершенствование специальных устройств для плавания подводных лодок подо льдом прервала Великая Отечественная война.

В боевой обстановке

В конце тридцатых годов советский подводный флот представлял довольно внушительную силу. Вслед за «Декабристами» он получил от промышленности подводные лодки различных классов и типов: «К», «Л», «П», «Щ», «С» и «М» и к началу Второй мировой войны имел в строю 161 лодку (26 больших, 77 средних и 58 малых)⁹⁵. 29 из них находилось на Балтике.

В начавшейся 30 ноября 1939 г. советско-финляндской войне участвовали подводные лодки трех бригад Краснознаменного Балтийского флота и бригады Северного флота.

В ходе этой войны балтийские подводники приобрели немалый опыт плавания не только во льдах, но и под ледовым покровом.

Силы Балтийского флота, базировавшиеся в Эстонии и Латвии, с началом боевых действий с Финляндией были развернуты для борьбы с противником на его морских сообщениях. После нескольких ощутимых ударов, нанесенных советскими надводными кораблями и флотской авиацией, финны вынуждены были прекратить плавание своих транспортов в открытой части Балтийского моря и сосредоточить перевозки в Ботническом заливе. Здесь они рассчитывали на полную безопасность мореплавания, тем более что от Балтики залив отгораживает гряда мелких, близко отстоящих друг от друга Аландских островов, а проливы отличаются небольшими глубинами. Пролив Сёдра-Кваркен (Южный Кваркен) противник перекрыл плотными минными заграждениями.

Ботнический залив стал по существу внутренним морем Финляндии, где осуществлялись интенсивные перевозки между портами. По данным нашей разведки в них ежедневно разгружалось до 40 судов.

Здесь наблюдались сильные штормы, частые туманы, сильные морозы. Зима выдалась тогда на редкость суровая. Но ничто не могло противостоять воле и решимости балтийских подводников.

Первыми преодолев сильную противолодочную оборону, провались в Ботнический залив в первых числах декабря 1939 г.

подводные лодки «С-1» (командир капитан-лейтенант А.В. Трипольский) и «Щ-319» (командир капитан-лейтенант Н.С. Агашин). Вслед за ними вышли для действий на вражеских коммуникациях в этом районе подводные лодки «Щ-323» (командир старший лейтенант Ф.И. Иванцов) и «Щ-322» (командир капитан-лейтенант В.А. Полешук), и обе возвратились в базу с победой. Потоплением вражеского транспорта закончился и поход «С-1».

В конце декабря направились в поход подводные лодки «Щ-311» (командир капитан-лейтенант Ф.Г. Вершинин) и «Щ-324» (командир капитан 3 ранга А.М. Коняев). На «Щ-311» в походе участвовал командир дивизиона капитан-лейтенант А.Е. Орел (впоследствии адмирал, командующий Балтийским флотом, начальник Военно-морской академии.).

«Щ-311» вышла из базы 24 декабря. Балтика встретила подводников неистовым штормом и непрерывными снежными зарядами. Через несколько часов плавания лодка превратилась в ледяной «ковчег», и Вершинину, чтобы избавиться от наросшего льда, пришлось погрузиться.

Предстояло пройти в Ботнический залив. Командир 2-й бригады подводных лодок Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н.П. Египко в статье «Героические походы» писал во флотской газете о прорыве «Щ-311» в Ботнический залив: «Лодка зимой среди льдов, впервые из всех подлодок, просто «на ощупь», вслепую, как угорь, прошла сквозь шхерные щели, иные шириной 80—100 м, и вышла в глубокий тыл врага. Много раз по ее борту зловеще скользили минрепы...»⁹⁶

«Когда заняли уже позицию в назначенном районе, — рассказывал впоследствии капитан 1 ранга в отставке Ф.Г. Вершинин, — мы заметили темный силуэт: во вражеский порт Васа направлялся крупный транспорт. Решил атаковать его артиллерией. Получив повреждения от наших снарядов и ища спасения, судно зашло в забитый льдом пролив между островами. Но вскоре стало быстро крениться на борт. Судьба его была решена».

Ночью встретился еще один транспорт. В надводном положении лодка его обстреляла. Потом судно остановилось. Когда «Щ-311» подошла ближе, обнаружилось, что перепугавшаяся команда покинула его. Выпущенная подводниками торпеда довершила дело.

Пять последующих суток лодка безрезультатно находилась на позиции в беснующемся море. Ветер с севера нагнал в этот район лед. Под тяжестью намерзшего льда дважды обрывалась антенна, и корабль на некоторое время оказывался без связи. По превратившейся в каток палубе стало невозможно передвигаться. Но

радисты, балансируя на поставленных один на другой ящиках, сращивали антенну.

На шестые сутки обнаружили еще одно судно. Командир лодки предупредительными выстрелами дважды приказывал ему застопорить ход. И только потом, когда команда сошла в шлюпки, потопил судно артиллерийским огнем.



*Подводная лодка «Щ-311», удостоенная
Красного Знамени*

Но декабрьско-январский поход «Щ-311» примечателен не только тремя победами. В вахтенном журнале лодки сохранились и записи о подледном плавании. Трижды «Щ-311» приходилось уходить под ледяные поля. Вот одна из таких записей:

«Ботнический залив, 4 января 1940 года, четверг. До широты 63°10'С сплошной лед...

11.25. Погрузились на глубину 25 метров.

12.05. Легли на курс 90°.

13.24. Подошли под полосу плавающего льда.

16.44. По местам стоять к всплытию!

16.47. Отдраили рубочный люк...»⁹⁷

На вахте в эти часы стояли в центральном посту старший лейтенант Н.А. Колтыпин и лейтенант В.А. Силин. Всплывая в широких развоях, Ф.Г. Вершинин каждый раз производил подзарядку аккумуляторной батареи: никто не мог сказать, сколько может продлиться пребывание подо льдом.

Продолжительное плавание подо льдом не осталось безнаказанным. 5 января на лодке обнаружили, что один из торпедных аппаратов заполнен водой. Оказалось, что лед повредил его переднюю крышку.

За образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество 12 членов экипажа «Щ-311» Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 февраля 1940 г. были награждены орденом Красного Знамени, 24 — орденом Красной Звезды, 3 — медалью «За боевые заслуги».

В тот же день Верховный Совет СССР присвоил капитан-лейтенанту Федору Григорьевичу Вершинину звание Героя Советского Союза. Ф.Г. Вершинин пришел на флот в 1927 г. Окончил школу подплава по специальности рулевого. Плавал на под-



В центральной посту подводной лодки «Щ-311». У перископа командир лейтенант Ф.Г. Вершинин

водной лодке «Батрак» в качестве штурманского специалиста и командира отделения. Затем остался на сверхсрочную службу, служил инструктором учебного отряда. Окончил без отрыва от службы морской техникум. Командование направило его на «подводные классы», по завершении учебы получил назначение помощником коман-

дира «Щ-311». В 1937 г. стал командиром этого корабля.

22 декабря 1939 г. во второй боевой поход вышла подводная лодка «С-1».

Участник похода И.А. Баканов (во время описываемых событий — командир минно-артиллерийской боевой части, лейтенант) впоследствии писал: «Второй поход был тяжелым... Станешь погружаться — лодка не идет под воду, потому что вся обледенела и плавает как айсберг. Помню, один раз погружаемся, лодка не идет, я приказал принять воду в цистерну быстрого погружения: все равно не идет лодка вниз... Смотрю на глубиномер, вдруг он прыгнул — 60, 70 и 80, стремительно летим вниз. Командир отделения ловко отдал весь балласт, и на глубине 80 м мы задержались и потом всплыли на заданную глубину. Под водой лед на корпусе быстро стаял»*.

Как и другим кораблям, для выхода из Ботнического залива «С-1» предстояло преодолеть пролив Сёдра-Кваркен. Подходы к нему уже затянул сплошной лед.

19 января 1940 г. в 9ч 17мин лодка погрузилась, легла на курс 180° и на глубине 20 м двинулась к выходу из залива. Уже после возвращения «С-1» в базу командир 1-й бригады подводных лодок капитан 1 ранга К.М. Кузнецов в донесении командованию флота указывал: «При возвращении подлодка попала в сплошной лед и 4 часа не могла всплыть в районе маяка Грундкаллен»⁹⁸.

* Судя по описанным здесь действиям, лейтенант Баканов исполнял в этот момент обязанности вахтенного начальника. Что касается фразы «командир отделения ловко отдал весь балласт», то, видимо, имелось в виду, что балласт был продут. (См.: Флот в боях с белофиннами. М.-Л., 1942. С. 48.)

Пять раз капитан-лейтенант Трипольский давал команду на всплытие, и каждый раз лодка верхней частью ограждения рубки упиралась в лед. Лишь шестое всплытие увенчалось успехом.

Представляют интерес выдержки из дневниковой записи Александра Владимировича Трипольского, в которых рассказывается об этом эпизоде: «Я обдумываю, как лучше пройти опасное, утыканное минами место. Это волнует всех. На лицах матросов читаю: «Как наш командир поведет лодку?» Прежде чем принимать решение, перебираю всевозможные варианты, ведь мне доверены корабль и жизнь людей. Решил идти в подводном положении. На рассвете погружаюсь. Идем уже третий час. Пора всплыть, чтобы осмотреться. Наверху лед. Прошли 10 мин — снова лед. Пробуем через каждые 10—15 мин — и все лед.

Наконец, обнаружили прогалину. Кругом море льда. Принимаю решение идти в надводном положении»⁹⁹.

В ходе дальнейшего плавания «С-1» еще раз форсировала ледяные поля, но уже в надводном положении. В 15 милях от Либавы она снова попала в сплошной лед. Всего за поход, продолжавшийся с 22 декабря 1939 г. по 20 января 1940 г., лодка прошла около 5 тысяч миль, из них свыше 600 миль под водой, во льдах — 423 мили, из них свыше 10 миль подо льдом¹⁰⁰.



Моряки-подводники с «С-1», удостоенные государственных наград за мужество и отвагу, проявленную в боях за нашу Родину. В первом ряду в центре Герой Советского Союза А. В. Трипольский

Мужество, стойкость и мастерство подводников и этого корабля, проявленные в обоих нелегких зимних боевых походах, были по достоинству оценены Родиной. Указом Президиума Верховного Совета от 7 февраля 1940 г. капитан-лейтенанту А.В. Трипольскому было присвоено звание Героя Советского Союза, а весь личный состав «С-1» награжден орденами и медалями. Александр Владимирович Трипольский в 1924 г. был призван на Черноморский флот. Служил водолазом на крейсере «Профинтерн». Окончив в 1936 г. Учебный отряд подводного плавания имени С.М. Кирова, получил назначение помощником командира подводной лодки «Л-2», а в апреле 1938 г. возглавил экипаж «С-1». В начале Великой Отечественной войны командовал бригадой подводных лодок. Затем его перевели на Тихоокеанский флот. С октября 1942-го по март 1943 г. командовал дивизионом подводных лодок типа «С», переданным Северному флоту и переведенным через Тихий океан, Панамский канал и Атлантику в Баренцево море. В Заполярье возглавил дивизион подводных лодок, участвовал в шести боевых походах. В 1945 г. принимал участие в войне с Японией. Умер капитан 1 ранга А.В. Трипольский в 1949 г.

В тот же день, что и «С-1», еще одной балтийской подводной лодке — «Щ-324» (командир капитан-лейтенант А.М. Коняев) также пришлось выходить из Ботнического залива подо льдом.

Проводили «Щ-324» в боевой поход из Таллина 30 декабря 1939 г. Новый, 1940 год ее экипажу предстояло встретить в море. Уходящий год провожал «щуку» сильным штормом. За несколько минут до торжественного момента из отсека в отсек передали распоряжение командира:

— Встречу Нового года отставить. Она переносится на более благоприятное время.

Несколько суток лодка искала противника. Нелегкие оказались эти дни. Вначале «Щ-324» попала в каменный лабиринт. Ее форштевень дважды касался подводной скалы. Когда всплыли для зарядки аккумуляторной батареи, держаться на поверхности оказалось невозможно, пришлось погрузиться и попытаться лечь на грунт. Но даже на глубине 34, а потом и 42 м лодку поднимало и ударяло о камни.

На пятые сутки появился еще один враг — плавающий лед. Пришлось уходить мористее.

С каждым днем все труднее становилось определять свое место. И командир применил своеобразный, хотя и небезопасный метод: находил на карте характерную гряду подводных камней и, проложив к ней курс, опускался в намеченной точке на грунт,

чтобы убедиться по глубиномеру в правильности своего места. После такого «определения» уходил на позицию и каждые 10—15 мин поднимал перископ для осмотра горизонта. Но возникало новое препятствие: «глаз» перископа затягивала белесая муть. Нашелся и в этом случае выход — чаще опускать его для оттаивания в воду.

13 января поиск, казалось, должен был бы увенчаться успехом — на горизонте обнаружены дымы кораблей — конвой из пяти вымпелов. Атака! Торпеды устремились к вооруженному транспорту водоизмещением около 8 тыс. т. Но, увы, они прошли мимо цели. Затем послышался нарастающий шум винтов. -

Сначала по одному борту, потом по другому стали раздаваться оглушительные звуки взрывающихся глубинных бомб. С трудом удалось оторваться от преследования. В отсеках с облегчением вздохнули. Плавание продолжилось.

В дневнике, который вели в походе капитан-лейтенант А. Ковтун и старший политрук В. Посекалин, есть такие строки: «17-й день. Где наше место — неизвестно. Лодка стала похожа на плавающий айсберг. Лед свисает от антенн до палубы. Глубомеры в центральном посту замерзли. Леера вырвало вместе со стойками. Верхний люк закрыть невозможно. Мотористы Тихонов и Литов отогрели люк двумя паяльными лампами. Погрузились с большим трудом»¹⁰¹.

Запасы продуктов и пресной воды подходили к концу. Оставаться на позиции дальше стало бесполезно, да и рискованно. Но и выбраться из Ботнического залива было сложно. Подводников подстерегали мины, гранитные скалы и сплошной лед. Пробижаться через него в надводном положении опасно: возможны нападение с воздуха и встреча с вооруженными ледоколами противника. К тому же сжатие льдов могло раздавить легкий корпус и нанести другие непоправимые повреждения.

Оставался один выход — пытаться пробиться через пролив Сёдра-Кваркен подо льдом. Дерзкое, но единственно возможное решение! В центральном посту состоялся «военный совет». Решение командира было одобрено. Штурман сделал предварительную прокладку, рассчитал курсы. У маяка Стурброттен «Щ-324» Ушла под ледяное поле.

В журнале боевых действий появилась новая запись: «...19 января 1940 г. 9.10. Погрузились. Объявили боевую тревогу. 9.17. Легли на курс 208°. Начали форсировать пролив в подводном положении на глубине 17 м...»¹⁰²

Скорость лодки составляла всего 2—3 узла. Увеличивать ее было нельзя — каждая миля пути таила опасность. Приборы час-

то показывали глубины менее 25 м. Иногда приходилось с трудом проталкиваться сквозь узкую щель между дном и льдом. В вахтенном журнале снова появились отметки: «Стукнулись о грунт», «Коснулись грунта». В общей сложности за весь поход в нем сделано 38 (!) подобного рода коротких записей. После одного из таких ударов о грунт через полтора часа плавания в подводном положении лодку подбросило вверх, и она буквально выскочила на поверхность, проломив 12-сантиметровый лед.

Прокладывая курс по счислению, А.М. Коняев на траверзе острова Меркет повернул на 25° влево и благодаря этому благополучно избежал посадки на двухметровую каменистую банку, а их по курсу движения корабля было в этом районе немало.

Естественно, в такой обстановке командира корабля все время не оставляла мысль: удастся ли в случае необходимости всплыть во льду? На всякий случай подготовили торпеды. Если лед пробить силой плавучести не удастся, Коняев решил, создав дифферент на корму, попытаться подорвать его залпом из носовых торпедных аппаратов. И все же «Щ-324» удалось выбраться на поверхность. Первый раз она пыталась всплыть с глубины 20, затем с 40 м, но безрезультатно. Рубка упиралась в лед, а он не поддавался. Погрузившись на глубину 70 м и продув цистерны, корабль снова устремился вверх — сильный удар, лязг и скрежет металла. Корпус лодки содрогнулся. Младший командир Тихонов по приказанию Коняева с трудом открыл заклинившуюся крышку рубочного люка. В центральный пост хлынула струя свежего воздуха.

Командир «Щ-324» поднялся на мостик, огляделся. Вокруг необозримое белое пространство. Вся надстройка покрыта глыбами сверкающего льда. Неподалеку полоса чистой воды — канал, пробитый финским ледоколом. Это насторожило. И Коняев решил снова спрятаться под ледяной покров. Последний (уже третий в тот день) раз «Щ-324» всплыла в надводное положение в 22 ч, сначала на перископную глубину, стукнувшись через несколько минут о лед выступающими частями ограждения рубки, а затем, продув среднюю цистерну, — окончательно, подняв на себя лед толщиной 25 см.

Почти сутки ушли на то, чтобы добраться до Ливавы. Днем 20 января «Щ-324» приняла сигнал бедствия от застрявшего во льду небольшого немецкого транспорта «Элизабет Готс». Подойдя к нему вплотную, пытались околоть судно и тем самым вызвать его из плена, да не тут-то было. Пришлось передать в порт радиogramму с просьбой о высылке ледокола. В ожидании его лодка продолжала продвигаться вперед. Командир все это время

не покидал мостик. Тут же находились его помощник лейтенант Г.И. Тархнишвили (в дальнейшем старший лейтенант Г.И. Тархнишвили вступил в командование «Щ-324», сменив А.М. Коняева), комиссар дивизиона подводных лодок старший политрук В.В. Посекалин, комиссар лодки политрук Н.Д. Юриных. Когда «Щ-324» ошвартовалась у правого борта подводной лодки «Щ-309», стоявшей у плавбазы «Смольный», в ее топливных цистернах оставалось лишь 4 т соляра.



Подводная лодка «Щ-324» возвращается из боевого похода. Январь 1940 г.

22 суток находилась «Щ-324» в зимнем боевом походе, оставив за кормой тысячи миль труднейшего плавания. Из них 31,3 мили было пройдено по счислению под сплошным ледяным покровом. Если исключить время коротких всплытий, лодка находилась подо льдом чуть больше 11 ч¹⁰³. По другим данным, «Щ-324» преодолела подо льдом 20 миль¹⁰⁴.

Подобного мировая практика подводного плавания еще не знала. Однако 25—26 января 1940 г. этот своеобразный рекорд был побит экипажем подводной лодки «Л-13» Тихоокеанского флота. Во время опытового учения по выходу из бухты подо льдом 26 января 1940 г. «Л-13» за 19 ч 43 мин прошла под ледяным покровом 46,8 мили.

За умелые, решительные и находчивые действия в этом походе, личное мужество и отвагу командир «Щ-324» капитан 3 ранга (очередное воинское звание он получил вскоре после похода) Анатолий Михайлович Коняев удостоен звания Героя Советского Союза.

Анатолий Михайлович Коняев родился в 1909 г.



Маршрут подледного плавания «Щ-324» (составлен С.Е. Горлатовым)



*Командир «Щ-324» Герой Советского
Союза А.М. Коняев и военком
Н.Д. Юриных*

В Военно-морском флоте служил с 1931 г. Учился в Учебном отряде, где получил специальность торпедиста, затем окончил двухгодичные минно-артиллерийские курсы. Был назначен минным специалистом на «Л-1», потом командиром минно-торпедной боевой части на «Щ-301». Окончив курсы командиров, получил назначение помощником командира на

«Щ-302». Возглавил экипаж «Щ-324» в конце 1937 г. Во время Великой Отечественной войны А.М. Коняев служил в штабе КБФ, в Управлении подводного плавания ВМФ. Уволился в запас в 1957 г.

Необычные обстоятельства зимнего похода «Щ-324» легли в основу сюжета «Грузинских сказок» — рассказа Л.С. Соболева, вошедшего в его сборник «Морская душа». Прообразом героя рассказа — командира подводной лодки, оказавшейся в трудном положении под сплошным ледяным покровом, послужил Анатолий Михайлович Коняев.

Страна высоко оценила подвиг моряков-подводников. Все три балтийские подводные лодки, о которых шла речь выше, Указами Президиума Верховного Совета СССР были награждены орденом Красного Знамени, став, таким образом, первыми в советском подводном флоте Краснознаменными кораблями: «С-1» и «Щ-311» — 7 февраля 1940 г., «Щ-324» — 21 апреля 1940 г.

Во время советско-финляндской войны экипажи и других подводных лодок Балтийского флота совершали разные по продолжительности подледные плавания.

Наиболее примечательный случай произошел с «С-5» (командир капитан-лейтенант А.А. Башенко). В первый день плавания, 1 февраля 1940 г., «С-5» встретила битый, а местами и сплоченный лед. Когда корабль вышел на чистую воду и льда не было видно, командир решил погрузиться. Через час поднятый при всплытии командирский перископ стукнулся о нижнюю поверхность ледяного покрова. Командир начал быстро опускать перископ и услышал при этом удар его верхней головки о тумбу. Зенитный перископ, чтобы осмотреть горизонт, поднять не уда-

лось: он обмерз. В 15 ч 45 мин лодка вновь всплыла под перископ. А.А. Башенко поднял оба перископа. В зенитный он увидел, что командирский перископ от удара погнуло, о него сорвало оправу верхнего защитного стекла и разбило само стекло.

Наука пошла впрок. Всплывая, капитан-лейтенант Башенко стал предварительно с помощью тумб перископов убеждаться в отсутствии льда на поверхности. 2 февраля 1940 г. при всплытии в 19 ч под тумбы перископа он вновь ощутил сильные удары.

В течение почти часа «С-5» пять раз подвсплывала на глубину 6 м и каждый раз на поверхности встречала лед. Наконец, в 19 ч 55 мин еще одна попытка всплыть увенчалась успехом¹⁰⁵. Однако возвращение в базу оказалось делом не простым, тем более что предстояло еще исполнить полученное по радио приказание из штаба бригады по оказанию помощи нашим летчикам, совершившим вынужденную посадку на лед. Всю ночь подводники пробивались в указанном направлении. Но достичь цели так и не смогли — лодка прочно застряла в сплошном льду. Несколько суток она дрейфовала вместе с ледяными полями, пока 7 февраля ее не обнаружила и не помогла выбраться из плена канонерская лодка «Красное знамя». «Свобода», однако, оказалась непродолжительной. Командир писал потом в донесении: «...лодку зажало. Двигаться ни вперед, ни назад нельзя. Лед начал ползти на палубу. Надстройка трещит. Лодка начала крениться на левый борт... Вызвали всю команду наверх для сбрасывания льда...»¹⁰⁶

В конце концов все закончилось благополучно, и «С-5» вернулась в базу. При осмотре лодки установили, что у одного из винтов покорежены лопасти, повреждена система плавучести, выведены из строя волнорезы, погнуты шпангоуты легкого корпуса. Даже форштевень — литой стальной брус — тоже оказался искривленным.

В ледовой обстановке пришлось действовать в тот же период и подводной лодке «Щ-309» (командир капитан-лейтенант С.С. Веселов). Подводная лодка вошла в Ботнический залив в начале января. Здесь ее встретил свирепый норд-вест. Штормовые волны кренили лодку то на один, то на другой борт на 30—40°. Вся надстройка быстро покрылась толстым слоем льда, который с каждым часом нарастал все больше и больше, угрожая устойчивости корабля. Все свободные от вахты поочередно поднимались наверх и ломали, топорами, кувалдами скалывали ледяные «доспехи». Борьба за живучесть корабля закончилась в пользу ее экипажа, и «Щ-309» благополучно вернулась в базу. «Боевой счет» ледовых плаваний у некоторых балтийских подводных ло-

док был довольно внушительным: «С-1» прошла во льдах 123 «Щ-311» - 200, «С-5» - 271 милю¹⁰⁷.

Борьба с ледовой стихией во время советско-финляндской войны выпала и на долю подводных лодок типа «М», дивизион которых (командир капитан 3 ранга Н.И. Морозов*) входил в 3-ю бригаду подводных лодок КБФ. Балтийским «малюткам» и до этого приходилось встречаться со льдом. В конце сентября и первой половине октября 1939 года СССР подписал пакты с взаимопомощи с Прибалтийскими государствами. Согласно этим пактам нашей стране предоставлялось право создавать на территории Прибалтики военно-морские базы. Эстония, в частности, предоставила Краснознаменному Балтийскому флоту с этой целью Палдиски. Командование приняло решение перевести сюда из Ораниенбаума 3-ю бригаду подводных лодок. В начале ноября к новому месту базирования прибыли подводные лодки «М-72», «М-74», «М-75», «М-77». На переходе до самого Толбухина маяка им пришлось пробиваться через льды: зима в том году наступила необычно рано. В такой же обстановке совершили переход и лодки 24-го и 26-го дивизионов 3-й бригады. Через ледяные поля подводные лодки шли в позиционном положении. В результате корабли не получили при плавании во льду никаких повреждений.

С началом боевых действий лодки типа «М», направляясь на боевые позиции, не раз сталкивались с трудностями ледового и даже подледного плавания. Иногда опыт приобретался дорогой ценой. «М-78», например, в подводном положении наскочила на плавающую льдину и погнула перископ.

Обстоятельства плавания подводной лодки «М-72» (командир старший лейтенант Н.Н. Кулыгин) в Финском заливе оказались исключительно сложными.

15 января выполнившая боевую задачу подводная лодка возвращалась в базу. Море штормило. Чтобы укрыться от волн, она погрузилась на глубину 20 м, но и здесь ее качало и иногда даже выбрасывало на поверхность. Четыре часа «М-72*» шла в подводном положении. Наконец командир принял решение всплыть, тем более что качка уже перестала ощущаться. Однако при всплытии отчетливо слышалось шуршание по бортам. Кулыгин решил, и не без основания (здесь находились минные и сетевые заграж-

* Перед Великой Отечественной войной капитана 3 ранга Н.И. Морозова перевели на Северный флот, где он также командовал дивизионом подводных лодок типа «М», получив шуточное прозвище «малюточный дед».

дения противника), что корабль попал в противолодочную сеть. Немедленно остановили гребные электродвигатели. Потом всплытие продолжили, но уже без хода. На глубине 8—9 м лодка осталась, словно кто-то ее удерживал. Продули среднюю цистерну, но стрелка глубиномера никак не приближалась к заветному нулю. И только через некоторое время глубиномер показал «0». Командир осторожно поднял перископ, но ничего не увидел, так как на море стоял туман. Решил выйти наверх. Рубочный люк открылся с трудом, ибо весь мостик оказался забитым кусками льда. До самого горизонта простирались сплошные ледяные поля. Всю ночь подводники пытались освободиться из плена, но мощности энергетической установки «малютке» не хватило. Пришлось запрашивать на утробу ледокол¹⁰⁸.

Не давая оценку действиям командира «М-72», скажем, что и этот опыт был поучительным.

В газетах «Красный флот» и «Красный Балтийский флот», да и в центральной печати публиковались тогда отдельные корреспонденции о мужестве, мастерстве и находчивости подводников-балтийцев. Так, в числе других появилась небольшая статья старшего лейтенанта И.М. Татарина «Плавание подводных лодок во льдах». Автор констатировал: «Подводные лодки при соблюдении необходимых условий могут с успехом плавать во льдах и выполнять боевые операции... Плавание во льдах или вблизи льдов под перископом должно быть особенно осторожным. Во избежание поломок об отдельно плавающие льдины вахтенные командиры должны быть особенно бдительны и внимательно осматривать горизонт и окружающую поверхность. При всплытии с глубины вблизи льдов лучше перископа не поднимать и всплывать медленно, хорошенько вслушиваясь в посторонние шумы.

...Многие лодки нашего флота уже плавали и выполняли боевые задачи во льдах. Подлодка «Н» прошла более 60 миль* подо льдом. Она и всплыла в сплошном льду толщиной свыше 5 см и дальше пошла в надводном положении...

Лодки же, обладающие большим запасом плавучести, могут всплывать под еще более толстым льдом. И если принять решение всплывать не медленно, а быстро, с разгона, то никакая сила удержать лодку не сможет»¹⁰⁹.

В том же 1940 году подводникам Балтики еще раз пришлось встретиться с ледовой обстановкой, но уже при других обстоя-

* В статье шла речь о подводной лодке «Щ-324». Автор допустил неточность: лодка, как отмечалось выше, прошла подо льдом 31,3 мили.

тельствевах. В соответствии с советско-финляндским договором нам передавалась в аренду территория полуострова Ханко, где создавалась военно-морская база в целях усиления обороны входа в Финский залив. Летом сюда перебазировался дивизион подводных лодок под командованием капитан-лейтенанта Е.Г. Юнакова (этот 8-й дивизион лодок типа «М» входил во 2-ю бригаду подводных лодок КБФ).

В конце года командование решило усилить его принятыми от промышленности подводными лодками XII серии «М-102» и «М-103».

Однако лед уже сковал Финский залив. Это не остановило балтийцев. 22 декабря «М-102» (командир капитан-лейтенант П.В. Гладилин) и «М-103» (капитан 3 ранга В.Д. Нечкин) под общим командованием капитан-лейтенанта Н.К. Мохова, командира дислоцировавшегося в Кронштадте 9-го дивизиона, двинулись в путь. Предстояло пройти весь Финский залив, повторив, по существу, маршрут Ледового похода 1918 г., но только в обратном направлении. В районе острова Сескар корабли попали в сжатие, и «Ермаку», высвобождая их из крепких ледовых объятий, пришлось изрядно поработать. За островом Гогланд была чистая вода. Ледокол направился в Кронштадт. А лодки к исходу дня 23 декабря благополучно завершили переход к новому месту базирования¹¹⁰.

Конечно, подледные и ледовые плавания «Щ-311», «Щ-324», «С-1», «С-5», «М-72» и других подводных кораблей ни в какое сравнение не могут идти с походами к Северному полюсу под арктическими льдами наших атомных подводных лодок. Но ведь известно, что здание начинает строиться с фундамента. Можно без преувеличения сказать, что экипажи балтийских, а как мы затем увидим, и тихоокеанских, и североморских дизельных подводных лодок еще на рубеже тридцатых и сороковых годов закладывали фундамент ледовой одиссеи «Ленинского комсомола».

Наше повествование о ледовых и подледных плаваниях подводников в тридцатые годы нельзя ограничить лишь рассказом о действиях балтийцев. Было бы несправедливо не упомянуть о том, что отдельные, непродолжительные ледовые плавания выпали и на долю... черноморских подводников, причем примерно при тех же обстоятельствах, какие имели место в начале Первой мировой войны.

В январе 1931 г. вступившей в строй кораблей Черноморского флота подводной лодке «Д-4» («Революционер») (командир В.С. Сурин) пришлось совершить двухсуточный переход во льдах к месту постоянного базирования¹¹¹.

Несколькими годами позже такие же переходы выпадали на долю еще нескольких лодок. Необходимость завершить их испытания, несмотря на то что акваторию завода и примыкающего к нему участка реки Буг, Бугский и Днепровский лиманы затаил сплошной ледяной покров толщиной до 25 см (зима выдалась на юге в том году необычно суровой: мороз доходил до -15°), диктовалась особым обстоятельством. Часть строившихся в Николаеве подводных лодок типа «Малютка» предназначалась для созданных в 1932 г. Морских сил Дальнего Востока. Их предстояло перевезти на берега Тихого океана по железной дороге.

Начальник штаба Морских сил Черного моря К.И. Душенов предложил альтернативный вариант: перебросить лодки в Севастополь на выделенном Наркомводом по решению Совета Труда и Оборона (СТО) транспорте «Союз водников». Однако число подготовленных к испытаниям в Севастополе лодок превышало возможности судна. Поэтому «М-6» и «М-8» совершили в декабре 1933 г. и январе 1934 г. ледовые переходы из Николаева через Одессу в Севастополь, а затем после испытаний и проверки обратно на завод для устранения выявленных технических неисправностей и достройки. В ледовой проводке участвовали портовые ледоколы «Торос», «Снег», № 5. Переходом руководил К.И. Душенов.

До сих пор речь шла о подводниках Балтики, Тихого океана и даже Черного моря. «За бортом» оставались североморцы. И хотя в будущем именно подводникам Северного флота выпадет честь покорить подледные глубины Центральной Арктики, все же вначале их первые подводные лодки мало сталкивались с ледовыми преградами, что главным образом объясняется особенностями Баренцева моря, значительная часть которого круглый год свободна от льда.



ПОД СОЗВЕЗДИЕМ БОЛЬШОЙ МЕДВЕДИЦЫ

«Дельфин», «Святой Георгий» и другие

Эти два события разделяют чуть более четырех месяцев. Одно датируется 7 мая 1917 г. В этот день в вахтенном журнале подводной лодки «Ф-1», переименованной в «Святого Георгия» (приобретена русским правительством у итальянской судостроительной фирмы «Фиат — Сан-Джорджо» и стояла у причала завода в Специи), появилась запись о том, что на ней подняты флаг, гюйс и вымпел. Это означало, что лодка, во-первых, вошла в состав российского военного флота и, во-вторых, вступила в кампанию, была готова к плаванию.

Другое событие произошло 9 сентября 1917 г. на расстоянии не одной тысячи километров от первого.

У Соборной (впоследствии Красной) пристани Архангельска, от которой провожали в арктические экспедиции многие известные истории суда, в том числе и «Святого Фоку» Г.Я. Седова, ошвартовалось небольшое судно, а правильное, боевой корабль под Андреевским флагом — та же подводная лодка. А ее командир представил начальству специальный рапорт: «Доношу... что сего числа с вверенной мне командой прибыл из Специи и ходатайствую о зачислении ее в дивизион особого назначения». Командиром был старший лейтенант И.И. Ризнич.

Так в российском Заполярье появился еще один необычный корабль (о трех других, как и о нем самом, еще пойдет речь ниже). Плавания первых подводных лодок открыли новую страницу в истории мореплавания в этом регионе.

На протяжении многих веков нашим соотечественникам не раз приходилось пресекать попытки иноземных завоевателей утвердиться в северных водах и на их берегах. Вопрос о создании

здесь военно-морской базы и отряда военных судов для защиты побережья и промыслов поднимался еще в конце XIX века, но только с началом Первой мировой войны и появлением реальной угрозы со стороны кайзеровского флота были предприняты конкретные шаги. В феврале 1916 г. создается специальный отряд обороны Кольского залива из переоборудованных и вооруженных транспортных и промысловых судов, развернутый 19 июня того же года во флотилию Северного Ледовитого океана.

Во время Первой мировой войны на Севере появились и первые дизель-электрические подводные лодки № 1 и № 2*.

Они входили в дивизион особого назначения дивизии подводных лодок Балтийского моря. Командовал дивизионом старший лейтенант И.И. Ризнич (он же был одновременно и командиром подводной лодки № 2. Командир подводной лодки № 1 — лейтенант В.И. Шмидт).

Построенные по проекту Д. Голланда на Невском заводе в Петербурге в 1914 г., эти подводные лодки имели водоизмещение 33,4/43,6 т, скорость хода 8/6 узл. Дальность плавания надводным шестиузловым ходом — около 150 миль, при такой же скорости под водой — 18 миль. Вооружение — 2 носовых трубчатых торпедных аппарата. Экипаж состоял из 6 человек. Предназначались они в помощь приморским крепостям и планировались первоначально для усиления «внешней линии ограждения обороны Кронштадта».

Из Петрограда подводные лодки отправили по железной дороге до Вологды, а затем водным путем до Архангельска, куда они прибыли 4 августа 1915 г.**. Здесь они базировались на Взглавье в устье Северной Двины и выходили на испытания. Дальнейшая судьба этих лодок оказалась незавидной. Командование решило включить их в систему обороны Кольского залива и отправить в Александровск-на-Мурмане (ныне город Полярный).

11 октября подводные лодки № 1 и № 2 вышли из Архангельска своим ходом. После стоянки в связи с ночным временем у Чижевского таможенного поста лодки продолжили путь уже на бук-

* В книге Козлова И.А. и Шломина В.С. «Краснознаменный Северный флот» (М., 1983. С. 28) ошибочно указывается, что из подводных лодок на Северный морской театр первой была доставлена лодка «Дельфин».

** Вначале предполагалось также перевезти на Север дальневосточные подводные лодки «Касатка» и «Фельдмаршал граф Шереметев» (с августа 1917 г. — «Кета»), но затем решение изменили и, когда лодки уже находились в пути, их «перенарядили» на Балтику.

сире у сопровождающих их судов — парохода «Сергей Витте» и вспомогательного крейсера «Василий Великий». С погодой подводникам явно не повезло. 12 октября северо-западный ветер усилился до 7 баллов, потом на короткое время стих, а к вечеру задул с противоположного румба. У полуночи разыгрался шторм в 7—8 баллов. Буксировщики и лодки укрылись за островом Сосновец.

Весь следующий день ушел на исправление полученных повреждений. Еще не наступил рассвет 13 октября, как корабли отправились в дальнейший путь с расчетом зайти в Иоканьгу в светлое время суток. Отошедший к западному румбу ветер усилился до 8—9 баллов, а с северного направления пошла сильная зыбь. Огромные волны, в которые зарывались лодки, не давали возможности следить за их положением. Уже на подходе к Иоканьгскому рейду на пароходе «Сергей Витте» обнаружили, что буксир лопнул, а подводная лодка № 2 потеряна¹¹². В дальнейшем она была найдена на берегу Святоносской бухты (Иоканьгский залив). В начале мая 1916 г. лодку № 2, лежавшую между мысами Коровий и Чайчий, обследовали. Результаты осмотра оказались неутешительными: «Корма разворочена, горизонтальных и вертикальных рулей нет. Отогнуты листы корпуса. Киль оторван»¹¹³. К счастью, происшествие это обошлось без жертв: команды лодок шли на борту парохода «Сергей Витте».

При осмотре в Иоканьге подводной лодки № 1 оказалось, что корпус ее принял много воды. Еще немного, и эту лодку могла бы постичь участь ее напарницы. Недаром Ризнич убеждал контр-адмирала Б.В. Ивановского, начальника Охраны водного района Архангельского порта, державшего свой флаг на «Василии Великом», еще при стоянке у острова Сосновец, что продолжать плавание крайне опасно и шторм следует переждать.

Подводная лодка № 1 в дальнейшем была возвращена в Архангельск, отремонтирована и в июне следующего года отправлена в Александровск на пароходе «Айсленд».

Подводную лодку «Дельфин» в разобранном виде доставили из Владивостока по железной дороге сначала в Котлас, а оттуда на барже по рекам в Архангельск, куда она прибыла 25 июня 1916 г. Через месяц, 22 июля, на буксире у парохода «Сума» в сопровождении ледокольного парохода «Вайгач» лодка была отправлена в Александровск с заходом в Иоканьгу¹¹⁴. Командовал «Дельфином» старший лейтенант Г.М. Ломан.

Наступившая зима окончательно утвердила командира дивизиона старшего лейтенанта И.И. Ризнича в мнении, что исполь-

зывать подводные лодки «Дельфин» и № 1 на Севере невозможно. Последняя была сложна по конструкции, требовала тщательного ухода и к тому же имела малую мореходность. Для базирования лодок Александровск не был приспособлен. Без специальной плавбазы трудно поддерживать их в боевой готовности и обеспечивать необходимые для личного состава условия. Об этом Ризнич неоднократно докладывал командованию.

В довершение зимой 1917 г. обе подводные лодки во время шторма, разыгравшегося в Кольском заливе, были повреждены. А лодка № 1 даже затонула в Екатерининской гавани. Произошло это 26 апреля. Штормовые волны стали неистово бить ее корпус об ограждение горизонтальных рулей «Дельфина». Запущенная помпа не справилась с откачкой воды¹¹⁵.

Затонувшая лодка в дальнейшем была осмотрена водолазами, поднята и в августе 1917 г. сдана вместе с «Дельфином» на хранение в порт.

Однако рассказ о судьбе первой отечественной боевой подводной лодки «Дельфин» был бы не полон, если бы мы не вспомнили о том, что после окончания Гражданской войны ее даже собирались сохранить в качестве памятника подводному кораблестроению в России. Инициатором этой идеи выступил известный подводник Л.А. Белецкий, инженер-механик, член комиссии по обследованию Мурманска. Его поддержал начальник дивизии подводных лодок Балтийского моря Я.К. Зурабов. В рапорте на имя командующего флотом он доложил: «...В торговом порту Мурманска на полосе обсушки, заливаемый приливом, лежит корпус первой русской подводной лодки... абсолютно без осмотра..., а между тем она была действительно прототипом пяти поколений русских лодок; потому крайне желательно... ДЕДУШКУ русского подводного флота спасти от разрушения и хранить с почетом... наш, современных подводников, долг и обязанность сохранить для потомства этот памятник...»¹¹⁶ Зурабов просил командование решить вопрос о перевозке «Дельфина» в Петроград для сохранения.

Однако штаб Морских сил Балтийского моря отказал в этой просьбе, сославшись на то, что лодка уже продана в Латвию, да «интерес к ней как историческому памятнику отходит на второй план под давлением более важных, настоятельных боевых интересов, экономического кризиса и расстройств транспорта...»¹¹⁷ И «Дельфин» был отправлен на слом. Спустя несколько десятилетий почти такая же судьба постигла в нашей стране и «дедушку» ледокольного флота — первый в мире линейный ледокол

«Ермак», детище С.О. Макарова, и многие другие исторические корабли.

Необходимо указать также, что по договоренности русского командования с британским адмиралтейством для усиления обороны Кольского залива сюда были присланы Англией устаревший крейсер «Ифигения», 3 тральщика и 3 подводные лодки. Но последние, непригодные для плавания в арктических водах, никакой роли в обороне русских коммуникаций не сыграли¹¹⁸.

Иная судьба у подводной лодки русского флота «Святой Георгий», также входившей во флотилию Северного Ледовитого океана, а затем, после установления советской власти, в состав Северо-Двинской речной военной флотилии под новым уже названием — «Коммунар». С краткого упоминания о ней мы и начали эту главу.

В 1915 г., как уже говорилось в начале главы, русское правительство купило в Италии подводную лодку «Ф-1», построенную за год до этого в Специи. Строилась она итальянской фирмой «Фиат — Сан-Джорджио» и имела следующие основные тактико-технические элементы: водоизмещение надводное 260/313 т; длина 45,2 м, ширина 4,2 м, осадка 3 м, скорость 13,4/8,25 узла; дальность плавания в надводном положении — 700 миль, вооружение — 2 трубчатых носовых торпедных аппарата, глубина погружения — 40 м.

Экипаж для этой подводной лодки в составе 3 офицеров и 15 унтер-офицеров и матросов был подобран из опытных специалистов. Командование лодкой и руководство переходом поручили «достойным офицерам» — командиром назначен старший лейтенант И.И. Ризнич, штурманом — лейтенант А.Э. Ропп, вахтенным начальником — подпоручик по адмиралтейству М.А. Мычалкин, до этого помощник командира «Дельфина».

Получив в Петрограде, куда он был вызван с Севера, необходимые инструкции, И.И. Ризнич выехал в Романов-на-Мурмане (Мурманск). 28 февраля 1917 г. на пароходе «Осло» русские подводники отправились в Италию.

7 мая на «Ф-1», переименованную в «Святого Георгия», подняли Андреевский флаг и гюйс. Лодка таким образом вступила в строй Российского флота.

8 июня И.И. Ризнич телеграфировал в Петроград об окончании приемки подводной лодки от завода. А 13 июня 1917 г. «Святой Георгий» снялся со швартовов. Итальянцы тепло проводили русских подводников в трудный и опасный путь.

Переход Средиземным морем прошел без осложнений. Наиболее трудным оказалось плавание вдоль берегов Пиренейского

полуострова. Атлантика встретила подводников неприветливо. «Выйдя за мыс Сан-Висент (Сант-Винсант. — *V.P.*), — писал командир «Святого Георгия» в вахтенном журнале, — встретили свежий норд, зыбь с норд-веста — крупная, сильно заливаает подводную лодку, принимаем много воды¹¹⁹».

Пришлось сделать в Лиссабоне остановку, чтобы дать команде отдохнуть. От Лиссабона до Бреста «Святого Георгия» сопровождали французские корабли. В Бресте экипаж получил пополнение: радиотелеграфиста и двух мотористов, о которых Ризнич запрашивал заранее. Теперь он был укомплектован полностью.

22 июля «Святой Георгий» прибыл в английскую базу Девенпорт (Плимут), где команда занялась ремонтом лодки, изрядно потрепанной при плавании в Атлантике и особенно в Бискайском заливе.

Через месяц она продолжила плавание. В Северном море корабль опять попал в непогоду: ветер с дождем и шквалами, сильная зыбь. Из-за крутой волны все время приходилось изменять курс. В вахтенном журнале снова появились тревожные записи: «Порча передачи рулевого привода; остановили дизель. Волна и ветер сильно увеличились; шли самым малым ходом против волны...»; «Из-за сильной волны всю ночь держались носом против волны, работая одним электромотором...»¹²⁰

Преодолев все трудности и опасности, подстерегавшие их на переходе (маршрут пролегал через районы активных действий германского флота), отважные русские моряки благополучно привели свой корабль 9 сентября 1917 г. к месту назначения. Переход Специя—Архангельск продолжался почти четыре месяца.

В специальном приказе морского министра отмечалась сложность «блестящего, исключительного по условиям плавания перехода... свыше 500 миль... совершенного подлодкой малого водоизмещения в осеннее время через целый ряд зон расположения неприятельских подводных лодок, минных заграждений и т.п.»¹²¹. Переход этот, подчеркивалось в приказе, показывает, что «офицерам и матросам, сплоченным взаимным уважением и преданным своему долгу, не страшны не только поставленные врагом всевозможные преграды, но и сама стихия»¹²².

Комментируя этот приказ, журнал «Свободный флот» писал, что дальнейшие плавания подводных лодок стали уже частным явлением. Германские подводные лодки появились у берегов Северной Америки, Азорских островов. Но это большие подводные лодки, специально приспособленные для длительного пребывания в море. Подводная лодка «Святой Георгий» — малого водоизмещения, и «к последней не применимо сравнение со специ-

ально построенными для дальних плаваний подводными лодками... Подвиг наших моряков остается... выдающимся и непревзойденным в других государствах»¹²³.

Последовавшие затем политические события на Севере России существенно отразились на судьбе флотилии Северного Ледовитого океана. Когда летом 1918 г. к Архангельску направился флот интервентов и возникла угроза захвата города, Совет комиссаров флотилии принял решение вывести вверх по Северной Двине морские и речные суда, а те, которые нельзя провести по речному фарватеру, затопить. Несмотря на сопротивление командира, оставшаяся часть команды затопила подводную лодку «Святой Георгий» на отмели, чтобы она не попала в руки врага¹²⁴.

После освобождения Архангельска от интервентов корабль подняли и восстановили. Приказом № 27 командующего Морскими силами Республики и управляющего делами Народного комиссариата по морским делам А.В. Немитца от 7 мая 1920 г. подводная лодка была переименована в «Коммунар». А 1 июля 1920 г. начальник Морских сил Северного моря В.Н. Варваца объявил командиру, комиссару, механику и всему остальному личному составу благодарность за проявленную энергию при приведении корабля в порядок. В приказе, изданном в связи с этим, говорилось: «Ожидаю и впредь такой же кипучей и плодотворной деятельности на пользу советскому Красному Флоту. Подводную лодку «Коммунар» ставлю в пример всем остальным судам вверенной мне флотилии»¹²⁵.

Невысокие тактико-технические элементы не позволили использовать подводную лодку в дальнейшем на Севере. С июля 1921 г. она находилась в порту на хранении, а в июле 1924 г. исключена из списков Красного флота и разобрана.

В последние годы Первой мировой войны впервые появились в полярных водах и германские подводные лодки. Германия длительное время отставала от других стран, в том числе и от России, в развитии подводного кораблестроения. Первая подводная лодка «U-1», вступившая в строй, была спущена на воду только в 1905 г. К началу войны немцы обладали уже 26 лодками¹²⁶.

Перед Первой мировой войной вследствие еще недостаточно высоких боевых качеств подводных лодок у них имелось немало высокопоставленных противников. Германский морской министр гросс-адмирал А. Тирпиц, выступая в рейхстаге, заявил, что «Германия благодаря конфигурации ее побережья и географическому расположению ее портов не нуждается в подводных лодках»¹²⁷.

В ходе войны Германия стала активно использовать подводные лодки для борьбы на океанских и морских коммуникациях,

срыва морских перевозок Англии, а затем для осуществления блокады Британских островов. И с этой целью предприняла широкое строительство лодок. В ходе войны были построены 344 подводные лодки, 438 лодок запроектировано и частично начато постройкой¹²⁸. Значительно изменялись тактикою технические элементы лодок: усилено вооружение, улучшились мореходные качества, увеличилась дальность плавания. В 1916 г. операции германских подводных лодок распространились на северную часть Атлантического океана и Северный Ледовитый океан.

Всего в северных водах в 1916 г. находилось 7 лодок противника. Районы их действий были расположены между мысами Нордкин и Слетнес, губой Вайда и мысом Цып-Наволок. Результативность боевой деятельности германских подводников оказалась невысокой: из 1582 судов, прошедших по полярным коммуникациям, они потопили 31, из них 6 русских¹²⁹ (по другим данным — 3).

В начале 1917 г. Германия начала неограниченную подводную войну*, распространив ее и на полярные районы. До 1 июня германские подводные лодки обнаруживались здесь 27 раз¹³⁰. Всего за 1917 г. ими было потоплено 21 судно, в том числе 9 русских судов, а также 5 судов нейтральных государств, — немцы не гнушались нападать на безоружные суда стран, с которыми они не воевали.

Такие ничтожные результаты по сравнению с итогами действий немецких подводников на других морских театрах (всего ими потоплено в 1914—1918 гг. 5861 торговое судно общим тоннажем 13,2 млн т¹³¹) объясняются многими факторами, в том числе и мерами, которые предпринимали союзное и русское командования для борьбы с подводными лодками и организации противолодочной обороны. Уже в 1916 г. наши корабли повредили одну и потопили другую подводную лодку противника.

В первом случае в артиллерийскую дуэль с двумя германскими подводными лодками, шедшими для маскировки под парусами, вступил 25 сентября в районе маяка Цып-Наволок миноносец «Властный». Под прикрытием снежной пурги ему удалось сблизиться с неприятельскими кораблями и открыть по ним огонь. Противник ответил тем же. Снаряды с миноносца достиг-

* Неограниченная (беспощадная) подводная война — боевые Действия германского подводного флота против английского торгового судоходства, — при которой полностью игнорируются все международные соглашения и правовые нормы, касавшиеся использования подводных лодок в борьбе на море.

ли цели, и лодка с горящими парусами погрузилась. А за ней ушла под воду и вторая.

Во втором случае победу над подводным врагом одержал миноносец «Грозовой». 20 октября корабль вместе с посыльным судном «Купавна» и тральщиком «Т-13» направлялся к порту Барде», чтобы встретить идущий оттуда караван и сопроводить его в Кольский залив. После встречи у острова Харно конвой собирался уже лечь на обратный курс, но с тральщика заметили вражескую подводную лодку. Приказав ему и посыльному судну охранять транспорты, командир «Грозового» решил атаковать противника и, когда ему удалось сблизиться с лодкой на расстояние 5 кабельтовых, открыл артиллерийский огонь. 4 снаряда разорвались в корме, в рубке, между рубкой и пушкой. На лодке произошел взрыв. С большим дифферентом на корму она скрылась под водой. На месте ее гибели расплылось большое масляное пятно, охватившее акваторию площадью около одной квадратной мили¹³². Впоследствии установили, что миноносец уничтожил подводную лодку «U-56».

Так еще в начале века русские военные моряки открыли боевой счет потопленных на Севере подводных кораблей противника.

Подлодка для Арктики

Почти полтора десятилетия после Первой мировой войны полярные воды Русского Севера не видели подводных кораблей. Первые подводные лодки советского Военно-морского флота пришли сюда в 1933 г.

Однако мысль о том, что подводный корабль может в этом регионе служить не только целям обороны страны, но и освоения Арктики, не угасала.

После установления советской власти освоение Арктики, побережья морей Северного Ледовитого океана, Северного морского пути рассматривалось как одно из важнейших звеньев развития производительных сил страны. Обсуждались самые различные варианты решения транспортной проблемы, сложность которой, когда шла речь об использовании морских путей, усугублялась тем, что арктические моря большую часть года скованы льдом.

Начальник отдела подводного плавания Морского технического управления ВМС РККА Л.А. Белецкий в книге «Подводная лодка» еще в начале 1920-х гг. писал: «Поставим вопрос: пригод-

ны ли подводные лодки для каких-либо иных целей кроме военных?

Пока — но только пока — мы можем сказать «нет»... Мало оснований имеется для приспособлений лодок к каким-либо научным работам. Глубина ее погружения не так велика...

Но исключительные обстоятельства могут заставить вспомнить о подводных лодках. Устья наших сибирских рек заблокированы льдом. Эту блокаду лишь два месяца в году прорывают торговые суда при помощи сильных ледоколов. И если создастся надобность, если будет призвана на помощь наука, быть может, срок этой двухмесячной паузы в блокаде будет значительно расширен при помощи подводных лодок (выделено мной. — В.Р.).

В науке и технике многое, кажущееся невозможным, преодолевается часто с большим успехом, как только твердо и определенно будут поставлены известные требования»¹³³.

Среди ученых, считавших подводную лодку перспективным видом арктического транспорта будущего, необходимо назвать С.А. Бутурлина*. Убедившись в огромных ресурсах северных районов во время своих экспедиций, ученый размышлял и над средствами достижения отдаленных районов Заполярья. В статье «Что такое «Север», кто там живет и будущее мировое значение его» есть небольшой раздел «Подледное плавание». В нем ученый писал: «В Ледовитом море глубже 40 м под поверхностью нельзя встретить льда.

Подводные суда нормально плавают на 50—60-метровой глубине. Удар о лед при ходе в 6—7 км в час для лодок современной постройки не опасен... При нужде подводная лодка может путем взрывов, просверливания и т.п. проникнуть сквозь лед на поверхность... Для массовых грузов подводная лодка, конечно, дорогое сообщение. Но ее работа дешевле работы аэроплана, и в случае доставок почты, пушнины, ценных металлов или при необходимости снабдить продуктами или снаряжением затертый льдами остров, корабль или какой-либо прибрежный пункт соответствующего типа подводная лодка может оказаться практичнее воздушного судна¹³⁴ (выделено мной. — В.Р.).

Подводный корабль рассматривался учеными и как удобное средство изучения океанских, в том числе и арктических глубин. Не случайно состоявшаяся в сентябре 1931 г. в Инсбруке II кон-

* Сергей Александрович Бутурлин — ученый-орнитолог, в 1900 г. по поручению Общества любителей естествознания, антропологии и этнографии вместе с Б.М. Житковым предпринял путешествие на Новую Землю, а в 1902 г. — поездку на остров Колгуев.

ференция Международного полярного года (наша страна, как известно, явилась одним из инициаторов проведения этого интернационального научного мероприятия и приняла в нем активное участие) рекомендовала национальным комитетам использовать в качестве нового средства для исследования высоких широт Южного полушария подводную лодку.

В январе 1934 г. во Всесоюзном Арктическом институте (Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт) в Ленинграде специальная комиссия во главе с Р.Л. Самойловичем при участии В.Ю. Визе, Н.И. Евгенова, А.И. Дубравина и других полярных исследователей разработала план и тематическую программу работ высокоширотных экспедиций. Комиссия считала необходимым использовать в этой экспедиции помимо ледокольного парохода «Садко» с самолетом на борту и дирижабля также подводную лодку¹³⁵.

Подводная лодка рассматривалась и как транспортное средство «при исключительных обстоятельствах», о которых в свое время писал Л.А. Белецкий.

В феврале 1934 г. в Чукотском море льдами раздавило пароход «Челюскин». Тогда в условиях полярной ночи в одном из самых суровых районов Арктики в ледовом лагере оказались 104 человека. Многие советские ученые, полярники, просто рядовые советские люди, обеспокоенные судьбой челюскинцев, предлагали различные планы их вызволения. В комиссию по спасению попавших в беду людей, возглавляемую В.В. Куйбышевым, поступали многочисленные письма. Вносились предложения о вывозе челюскинцев из ледового лагеря О.Ю. Шмидта на Большую землю с помощью дирижабля, самолетов, оленьих и собачьих упряжек и даже... подводной лодки.

Последнее предложение, в частности, поступило и из далекого от моря города Выкса Горьковской области. Его житель С. Коломейцев писал: «Подводная лодка — верное средство спасения челюскинцев. Погрузившись возле Уэлена, лодка должна взять курс на лагерь Шмидта. Вблизи лагеря должна быть подготовлена прорубь соответствующих размеров, в которую вынырнет лодка. Чертеж прилагаю»¹³⁶.

Использование подводных лодок Северного флота в период спасательной экспедиции по снятию со льдины знаменитой четверки папанинцев дрейфующей станции «Северный полюс» в 1938 г. (они обеспечивали суда, направленные к льдине, связью) послужило толчком к предложению, которое поступило несколько месяцев спустя от капитана Петрова в Народный комиссариат Военно-морского флота и носило название «Подвод-

ная лодка подледного плавания». По свидетельству видного советского историка профессора М.И. Белова, «оно было первым научно-обоснованным и тщательно разработанным проектом похода кораблей на полюс для изучения Северного Ледовитого океана, если не считать Уилкинса, предпринявшего попытку проникнуть под арктические льды»¹³⁷.

Бюро изобретений НКВМФ направило проект капитана Петрова начальнику Главсевморпути И.Д. Папанину с заключением, что разрешение этой идеи целесообразно «начать с изучения ледовых условий и обстановки плавания в северных водах и уже на основании полученных данных выработать задания на технический проект подводной лодки».

Дальнейшая судьба этого изобретения, к сожалению, осталась неизвестной. Видимо, все дело ограничилось бюрократической перепиской. Однако сама идея арктической подледной лодки продолжала жить.

Незадолго до Великой Отечественной войны, 26 мая 1941 г., на имя заместителя Председателя СНК СССР А.И. Микояна, Председателя Комитета Оборона при СНК СССР К.Е. Ворошилова и начальника Главсевморпути И.Д. Папанина поступила записка председателя ученого совета Арктического научно-исследовательского института профессора В.Ю. Визе «О перевозке грузов по Северному морскому пути на подводных лодках». Ученый-полярник писал в ней:

«Подводная лодка в настоящее время является единственным средством для морской транспортировки грузов зимой из Мурманска в порты Тихого океана Северным путем... Имеющийся опыт подводного плавания и естественные условия высокоширотной трассы Северного морского пути (сейчас уже экспериментально доказано, что высокоширотная трасса не только короче, но более удобна в смысле ледовой обстановки. — *В.Р.*) позволяют считать, что плавание подводных лодок из Мурманска в Тихий океан вполне осуществимо. Трасса для подводных лодок пролегла бы от Мурманска через Баренцево море к проходу между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа и островом Ушакова в Полярный бассейн, затем вдоль северной окраины материкового уступа на восток до меридиана Берингова пролива и через пролив в Тихий океан...

Выход подводных лодок на поверхность во время следования вдоль трассы может быть осуществлен в естественных разводьях или путем разламывания льда снизу в местах, где толщина льда не особенно велика»¹³⁸.

Член коллегии Главсевморпути, начальник Управления арктического флота и портов М.П. Белоусов поддержал предложение В.Ю. Визе, обратив внимание на необходимость разрешения двух основных вопросов: «1) обеспечение длительного пребывания лодки под водой; 2) обеспечение настолько частого выхода ее на поверхность, насколько это требуется для возобновления энергии аккумуляторов и других надобностей».

Однако общее заключение Главного управления Северного морского пути было отрицательным: «...применение подлодок для транспортировки грузов в Арктике не представляет хозяйственной целесообразности». Такой вывод, безусловно, правилен, если к нему добавить: в то время. Ибо подводные лодки существовавших проектов, построенные для Военно-морского флота, конечно же не могли удовлетворять необходимым требованиям.

Однако научная и техническая мысль, связанная с применением подводных кораблей в полярных водах для народнохозяйственных и исследовательских целей, не стояла на месте. Еще за несколько месяцев до появления записки профессора В.Ю. Визе журнал «Советская Арктика» поместил статью инженера А. Тарасова «В Арктику под водой», в которой автор предлагал довольно утопический проект судна, предназначенного для изучения глубин полярных морей¹³⁹.

В верхней части корпуса судна намечалось установить лыжи — полозья для смягчения ударов о нижнюю кромку ледяных полей. Для выхода экипажа на поверхность лодка оборудовалась выдвижными устройствами-конусами с системой автогенных горелок (автогенное пламя, как известно, не гаснет в воде) для «прожигания» во льду отверстия. В носовом отсеке подводного

судна планировалось разместить глубоководный батискаф для океанографических исследований, а по бортам два водолазных люка со шлюзовыми камерами для выравнивания давления. Симметрично расположенные иллюминаторы должны позволить вести наблюдение за окружающей лодку водной средой. Посреди палубы из большого люка, находящегося



Подледное научно-исследовательское судно инженера А. Тарасова (по проекту)

на палубе и ведущего в гидравлическую камеру, в случае аварии предполагалось автоматически «выстреливать» специальные эллиптические снаряды (автор назвал их «подводными парашютами») с размещенными в них людьми, запасами провизии и топлива.

А. Тарасов в этой публикации обошел молчанием вопрос о двигателе для подводного хода, а это, как мы знаем, весьма существенно для подводной лодки, предназначенной для плавания подо льдом*.

Рассказ о развитии идеи создания арктической подводной лодки был бы неполным, если бы мы обошли молчанием попытку использовать подводную лодку для научных исследований в полярном бассейне, предпринятую в 1931 г. Г. Уилкинсом и закончившуюся, к сожалению, неудачно.

Полярный исследователь Джордж Губерт Уилкинс приобрел к тридцатым годам широкую известность. За его плечами было уже участие в 1913—1916 гг. в канадской арктической экспедиции В. Стефансона, в 1921—1922 гг. в британской экспедиции Э. Шеклтона в Антарктику. Весной 1927 г. он вместе с норвежским летчиком В. Эйельсоном совершил полет в район дрейфа Ф. Нансена на «Фраме» и путешествия Р. Амундсена на дирижабле «Норге», а через год еще один — от Аляски до Шпицбергена.

Во время своих последних экспедиций Губерт Уилкинс пришел к убеждению, что самолет, хотя и самое быстрое, но не самое лучшее средство для определения «протяженности и формы... Ледовитого океана и исследования океанографических условий, морских течений и тех животных организмов, которые населяют океан. Эти задачи не могут быть удовлетворительно решены во время полетов, но на часть поставленных вопросов можно было бы дать ответ, если бы представилась возможность пройти через Ледовитый океан на подводной лодке. Вместе с тем плавание на подводной лодке содействовало бы лучшему ознакомлению с дрейфующими льдами и дало бы более прочное основание для суждения о том, возможно ли устройство на дрейфующих льдах метеорологических станций... Смена обслуживающего персонала могла бы, по всей вероятности, производиться при помощи большого дирижабля, но было бы надежнее и спокойнее, если бы знать, что это можно осуществить и при помощи подводной лодки»¹⁴⁰.

* Много лет спустя, в 1956 г., А. Тарасов опубликовал новую статью. На этот раз он снабдил арктическое подводное судно уже атомной энергетической установкой для подводного и реактивными двигателями для надводного хода. (См.: Военные знания. 1956. № 7. С. 26—27.)

Г. Уилкинс приобрел себе единомышленника в лице выдающегося норвежского полярного путешественника Х. Свердрупа, с которым он впервые встретился еще в 1926 г. Харальд Ульрик Свердруп был ровесником Уилкинса (оба родились в 1888 г.). Когда Уилкинс в 1928 г. задал ему вопрос о том, не возглавит ли он научные работы в полярной подводной экспедиции, Свердруп ответил согласием. Позднее он писал: «Если бы только удалось пройти через Ледовитый океан на подводной лодке, то можно было бы в течение немногих летних недель дать ответ на вопросы, стоявшие тогда перед нами на протяжении нескольких лет, причем мы не имели возможности подойти к ним вплотную¹⁴¹».

Мысль об арктическом походе на подводной лодке все больше овладевала воображением Уилкинса. Вернувшись в 1930 г. в США (начиная с 1925 г. все свои экспедиции он организовывал в этой стране), он знакомится с С. Лейком, который также был одержим этой идеей, и подводником С. Дэнэнхоуэром, капитан-лейтенантом в отставке, служащим и совладельцем фирмы «Торпедобот компании Лейк».

Из-за отсутствия необходимых средств построить специальное арктическое подводное судно не удалось. Решили приспособить серийный подводный корабль. С этой целью за символическую плату в... 1 доллар приобрели по рекомендации Лейка подводную лодку «О-12», давно уже исключенную из состава военно-морских сил и ржавевшую на кладбище судов в Филадельфии. Нарекли ее «Наутилусом» в честь жюльверновского корабля капитана Немо. Переговоры вели компаньоны Уилкинса, поскольку он не был американским гражданином. Переоборудование лодки велось по планам Лейка: надстройку усилили мощной стальной обшивкой, своего рода спинным плавником. В носовой части установили бушприт с гидравлическим амортизатором. Перископ закрыли защитным колпаком. В уменьшенной наполовину рубке смонтировали ледовый бур (всего их было три — еще два в оконечностях лодки), а в торпедном отсеке — шлюзовую камеру для водолазных спусков в воду и механизированную лебедку для гидрологических работ. Навигационное оборудование пополнилось эхолотом и гирокомпасом, которых раньше не имелось.

Испытать «Наутилус» предполагалось подо льдом у берегов Лабрадора или в заливе Святого Лаврентия, но переоборудование его затянулось, испытания не состоялись, проведение экспедиции в 1931 г. оказалось под угрозой.

В июне лодка наконец направилась из Провинстауна в Атлантический океан. На десятые сутки плавания вышли из строя механизмы, и «Наутилус» начал дрейфовать. Доставил его на



Подводная лодка «Наутилус» Г. Уилкинса во льдах у Шпицбергена

буксире в Ирландию проходивший мимо американский линейный корабль «Вайоминг». Затем лодку отправили для ремонта в Англию, а через месяц, 1 августа, она уже самостоятельно прибыла в норвежский порт Берген и, наконец, в Тромсё, откуда планировалось отправиться к Шпицбергену.

В Бергене к Уилкинсу присоединились Х. Свердруп, Ф.-М. Салль — молодой ученый из вашингтонского института Карнэги, сведущий по части магнитных наблюдений, а также немецкий ученый Б. Филлингер из Фрейберга, имевший опыт работы в полярных областях и способный исполнять обязанности врача и естествоиспытателя. Помимо Губерта Уилкинса, научной группы из трех названных выше сотрудников и радиотелеграфиста на борту «Наутилуса» перед выходом в полярное плавание находилось еще 15 человек команды — 2 офицера и 13 матросов (когда «0-12» входила в состав ВМС США, ее экипаж насчитывал 33 человека).

5 августа 1931 г. провожаемый добрыми напутствиями жителей Тромсё «Наутилус» отправился в свое первое и последнее полярное плавание.

По мере продвижения на север погода ухудшалась и громадные волны стали раскачивать корабль с борта на борт. Кренометр зарегистрировал размах качки в 52°. И сразу же экипаж «Наутилуса» стали преследовать неудачи: периодически выходили из строя то правый, то левый дизель. В результате к посел-



Г. Уилкинс на борту «Наутилуса». Берген, 1930г.

ку Лонгьир в Исфьорде на Шпицбергене корабль подошел на электродвигателях.

Отремонтировав двигатели надводного хода, 18 августа экспедиция взяла курс на север. К вечеру следующего дня показались первые льды. «Мы уже не могли больше держаться своего курса и вынуждены были идти зигзагами», — писал впоследствии Х. Свердруп.

Льды делались все сплоченнее, и «Наутилус» стало зажимать. Экипаж начал приготовление к подледному плаванию, производя расчеты и опробуя оборудование. И тут выяснилось: запаса электроэнергии для непрерывного плавания подо льдом на расстояние 125 миль, как планировалось, могло не хватить. Не пригодными для использования оказались и ледовые буры. И все же Уилкинс решил не отказываться от попытки погрузиться под лед.

22 августа «Наутилус» остановился в полынье. Раздалась команда «Приготовиться к погружению», как вдруг оказалось, что у подводной лодки отсутствуют кормовые горизонтальные рули. Участники экспедиции решили тогда, что они отвалились во время качки: лодка-то была уже порядком изношена и не плавала с 1925 г.

Позднее появилась еще одна версия. Командир американской атомной подводной лодки «Скейт» Дж. Калверт, вспоминая в своей книге «Подо льдом к полюсу» о встрече с ученым, писал, что тот поведал об одном обстоятельстве, которое долго держал в секрете: он подозревал, что кто-то из команды перед походом, очевидно еще в Бергене, из-за боязни плавания подо льдом к полюсу, подпилит рули, рассчитывая на то, что они сами отвалятся.

Несколько дней «Наутилус» дрейфовал у кромки ледяных полей. Ученые производили различные наблюдения и исследования. 28 августа экспедиция достигла рекордной для того времени широты — 81°59'. Так далеко к северу от Шпицбергена не заходило еще ни одно судно.

Перед Уилкинсом встала дилемма: продолжать плавание или вернуться? После совещания с коллегами было решено провести запланированные океанографические работы и все же попробовать погрузиться под лед.

Первые попытки удачи не принесли: стоило только подвести нос подводной лодки под льдину, как последняя соскальзывала или разламывалась. Наконец маневр удался. Для этого создали дифферент на нос в 7,5° и осторожно подвели переднюю часть лодки под лед. Глубиномер показывал 37 футов (11,28 м) при средней толщине льда в 17 футов (5,18 м). «Наутилус» наполови-

ну оказался подо льдом, который доходил до башни центрального поста управления, а ахтерштевень поднялся вверх, как с иронией писал Х. Свердруп, «в знак негодующего протеста против подобного обращения с подводной лодкой!».

Дэненхоуэр «осадил» «Наутилуса», продул цистерны и привел корабль в первоначальное положение».

1 сентября 1931 г., таким образом, впервые в истории была произведена попытка погрузиться на подводной лодке под арктический лед. Это произошло на 82° северной широты, в 500 милях от Северного полюса, при глубине океана 4,2 тыс. м.

Продолжая океанографические исследования, «Наутилус» находился к северу от Шпицбергена до 6 сентября, а затем отправился к архипелагу с заходом в Лонгьир, а оттуда в Берген, куда прибыл 10 октября. В Норвегии команду распустили, а «Наутилус» впоследствии затопили в фьорде: по условиям договора об аренде его надлежало возвратить в США, но буксировка обошлась бы дорого, и американское правительство санкционировало затопление.

Г. Уилкинс после окончания плавания поселился в США и, конечно, не прекратил свои путешествия. В 1938 г. по приглашению нашего правительства Г. Уилкинс приехал с женой в СССР (это был его второй приезд, первый — в 1923 г.). При составлении программы пребывания в Советском Союзе Уилкинс выразил желание встретиться с полярными летчиками В.П. Чкаловым, М.М. Громовым и их товарищами, совершившими перелеты через Северный полюс, с папанинцами и, кроме того, «получить консультации советских подводников, имеющих опыт плавания подо льдами об условиях и методах плавания на подводной лодке во льдах и подо льдом и, в частности, об опасности обледенения лодки и об условиях видимости подо льдом»¹⁴².

Видимо, встреча с советскими подводниками, к сожалению, не состоялась. Однако следует подчеркнуть: ученый с мировым именем по достоинству оценил достижения подводников-североморцев в освоении высоких широт. Тем более что все эти годы его не оставляла мысль о создании специального арктического подводного корабля.

Еще в середине 1930-х гг. в английской печати промелькнуло сообщение о том, что Г. Уилкинс решил предпринять новую попытку пересечь Северный Ледовитый океан на подводной лодке. «Я намерен, — заявил якобы Уилкинс представителям прессы, — отправиться из Шпицбергена и пройти подо льдом Северного полюса к Берингову морю, покрыв расстояние в 2200 миль. Экспедиция будет продолжаться примерно 2,5 месяца. Подводная

лодка будет построена с расчетом, чтобы она могла оставаться подо льдом в течение 5 дней, но я попытаюсь делать короткие переходы продолжительностью примерно в 12 ч каждый, покрывая 50 миль за один переход»¹⁴³.

Имеются сведения, что за счет дотации из Рокфеллеровского фонда и других учреждений полярному исследователю будто бы удалось построить в 1939 г. подводную лодку водоизмещением 250 т, совершить арктическое путешествие на которой помешала начавшаяся Вторая мировая война.

Некоторое время назад автору удалось найти косвенное подтверждение этих сведений. Прибывший в Советский Союз Г. Уилкинс дал интервью ленинградскому корреспонденту газеты «Правда», которая поместила его в номере за 5 июня 1938 г. Путешественник сказал: «В 1931 г. я пытался проникнуть в Центральную Арктику на подводной лодке. Своей цели мне осуществить не удалось, но мысли этой я не оставил. В будущем году я намерен организовать новую экспедицию в Центральный полярный бассейн. Сейчас я всецело поглощен подготовкой к этой новой экспедиции. Самые большие трудности приходится испытывать со средствами. Постройка специальной лодки обходится в 100 тыс. долларов. Субсидию от государства я не получаю и в это дело вкладываю свои личные накопления, помощь моих друзей и некоторых научно-исследовательских учреждений. Механизмы и винты подводной лодки уже готовы. Работа по корпусу отнимет не больше трех месяцев.

Наша лодка направится к Шпицбергену. Оттуда начнется подводное плавание к мысу Барроу. Вся экспедиция продлится не менее двух месяцев...

В Советском Союзе я пробуду неделю. После двухдневного пребывания в Ленинграде (там Уилкинс посетил Всесоюзный арктический институт — ВАИ. — *В.Р.*) отправлюсь в Москву, где надеюсь встретиться с полярниками и героями-летчиками, вписавшими замечательные страницы в завоевание Арктики. Я буду советоваться с ними по поводу предстоящей экспедиции».

Умер Г. Уилкинс в 1958 г. на семьдесят первом году жизни, так и не осуществив свою заветную мечту — достичь Северного полюса на подводной лодке. Выполняя его предсмертную волю, высказанную при посещении американской атомной подводной лодки «Скейт» незадолго до смерти, ее командир Дж. Калверт взял на борт в свой второй поход под арктические льды урну с прахом полярного исследователя.

17 марта 1959 г., всплыв в районе Северного полюса, американские подводники, отслужив молебен, при свете факелов в

полумраке полярной ночи развеяли прах неутомимого путешественника и исследователя над дрейфующими паковыми льдами.

Сразу же после возвращения из плавания с Г. Уилкинсом Х. Свердруп написал книгу «Что произошло с «Наутилусом» (вышла в Осло в 1931 г.), вскоре переведенную на русский язык и изданную в нашей стране под названием «Во льды на подводной лодке». В предисловии к первому советскому изданию этой книги автор писал: «Я более чем уверен, что раньше или позже, но подводная лодка будет применена для исследования Полярного моря.

И разве не может случиться, что следующая подводная лодка, которая сделает попытку нырнуть под полярные льды, будет принадлежать СССР?!»¹⁴⁴

Предвидение норвежского ученого-полярника оказалось пророческим. Прошло несколько лет, и советская подводная лодка «Д-3» совершила короткое плавание под полем мелкобитого арктического льда.

После эксперимента с «Наутилусом» идея создания специального подводного судна для полярных морей не угасла. И нет ничего удивительного, что на исторической сцене снова появилось имя Саймона Лейка, хорошо знакомого нам в связи с постройкой его фирмой подводных лодок для российского флота в первом десятилетии нашего столетия.

К 1936 г. фирма «Электрик боут», которой руководил С. Лейк, разорилась и построенная им подводная лодка для исследовательских работ была продана с аукциона. Преуспевавший в прошлом изобретатель и предприниматель оказался нищим. Возможно, именно это обстоятельство и побудило Лейка, уехавшего из России после прекращения контракта в 1911 г., снова обратиться к русским.

Американец направил через акционерное общество «Амторг», созданное в Нью-Йорке и занимавшееся экспортно-импортными операциями, письмо с предложением предоставить Советскому Союзу проекты различных подводных лодок исследовательского и коммерческого назначения, а также военной подводной лодки «особого типа, способной к навигации в ледяных морях».



*Командир подводной лодки «Наутилус»
Харальд Свердруп*

Предложение С. Лейка обсуждалось в правительственных, научных и военно-морских кругах. Так как сам предприниматель по состоянию здоровья приехать в нашу страну не мог, то он попросил направить к нему специалистов для работы под его руководством. В США выезжали В.Ф. Критский, возглавлявший бюро по проектированию подводных лодок, и инженер В.Н. Перегудов, назначенный много лет спустя главным конструктором первого советского подводного атомохода. Переговоры прошли успешно. Однако дальнейшие контакты с С. Лейком оборвались. Можно предположить, что это было связано с обстановкой в стране в 1937—1938 гг.

В высоких широтах

Подводная лодка «Д-3» («Красногвардеец»), которой было суждено первой в истории пройти под арктическим льдом, относилась к подводным лодкам I серии, спроектированным советскими конструкторами во главе с Б.М. Малининым и вступившим в строй в 1930—1931 гг.

Три первые лодки типа «Д» — «Д-1» («Декабрист»), «Д-2» («Народоволец») и «Д-3» («Красногвардеец») в составе экспедиций ЭОН-1 и ЭОН-2 были переведены в 1933 г. в связи с созданием Северной военной флотилии в Мурманск по Беломорско-Балтийскому каналу. Вместе с небольшим транспортом «Умба», ставшим их плавучей базой, они составили дивизион, командиром которого назначили М.П. Скриганова. Командовали «Д-1» — В.А. Секунов, «Д-2» — Л.М. Рейснер и «Д-3» — К.Н. Грибоедов.

Началось освоение подводниками нового морского театра. Плавание сначала продолжалось недолго: выходили в Кольский залив, в губы Ара и Ура. Поздней осенью 1933 г. лодки побывали в Баренцевом море, в районе Териберки.



Подводная лодка «Д-3»

Зимой 1933—1934 г. личный состав дивизиона занимался оборудованием временной базы на берегу и ремонтом своих кораблей. С наступлением лета боевая учеба возобновилась. Во время похода 1934 г. дивизион лодок пошел сначала до северной оконеч-

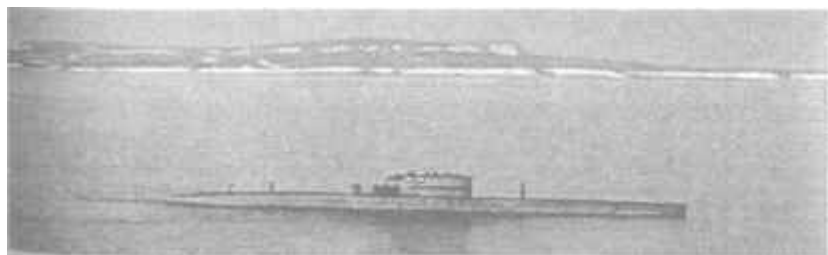
ности Европы — мыса Нордкап, а затем отправился на восток. «Полигоном» подводников стало Белое море: глубины здесь сравнительно небольшие, да и ориентироваться легче, так как берега лучше оборудованы в навигационном отношении.

Завершив выполнение задач боевой подготовки, дивизион взял курс к Новой Земле. На подходах к ее южному острову североморцев встретила «новоземельская бора». Тяжело пришлось не только подводным лодкам, но и сопровождавшему их учебному кораблю «Комсомолец», высокие борта которого создавали дополнительную парусность. Командующий Северной военной флотилией З.А. Закупнев, под руководством которого проходило это плавание, принял решение возвратиться в Кольский залив.

В следующем, 1935 г. подводники совершили еще один поход к Новой Земле. После выполнения учебных задач в Белом море 3 сентября корабли под брейд-вымпелом командира дивизиона направились из Архангельска на север. Утром 6 сентября открылись очертания Новой Земли, а незадолго до обеда лодки отдали якоря в губе Белушьей, на западном побережье ее Южного острова.

О напряженности боевой учебы подводников в те годы можно судить по таким данным: в 1935 г. подводная лодка «Д-1», например, находилась в море свыше трех месяцев, за 86 ходовых дней она прошла 5259 миль¹⁴⁵.

В 1936 г. подводные лодки Северной военной флотилии совершили новое высокоширотное плавание под флагом командующего Северной военной флотилией флагмана 1 ранга К.И. Душенова. Походу предшествовало двадцативосьмисуточное пребывание в Белом море, во время которого проверялись оружие и материальная часть, отрабатывались задачи совместного плавания. 14 августа «Д-1» (командир капитан 3 ранга В.П. Карпунин) и «Д-2» (командир капитан 2 ранга Л.М. Рейснер) под непосредственным руководством командира отдельного дивизиона под-



Подводная лодка «Д-1» выходит из Русской Гавани. 1936 г.

водных лодок капитана 1 ранга К.Н. Грибоедова* в сопровождении гидрографического судна «Таймыр» направились из Белого моря к Новой Земле. «Д-3» (командир капитан 3 ранга М.Н. Попов) осталась в Архангельске для устранения неисправностей.

Условия плавания до острова Междушарского были сравнительно благоприятными: ветер не превышал 6 баллов, видимость — средняя. Наконец, открылся вход в губу Белушью. Около часа подводные лодки продвигались вдоль невысокого берега.

Многие из подводников уже побывали в Белушьей в предыдущем году. Другим все было в новинку. «Президент» Новой Земли Тыко Вылка посетил подводную лодку. Яркое впечатление произвели на него чистота, поддерживаемая в отсеках, и большое количество разнообразных механизмов и приборов, сверкающих надраненным металлом. Не найдя, видимо, другого сравнения, Вылко заявил, что в подводной лодке «красиво, как в церкви».

Распрощавшись с гостеприимными хозяевами, моряки покинули губу Белушью и направились дальше на север, миновали остров Подрезов с отвесными скалами из черных сланцев, Гусиную Землю, взяв курс к проливу Маточкин Шар.

На рейде Лагерного, второго по величине становища на Новой Земле, расположенного на отмели недалеко от входа в пролив, сделали остановку. Часть личного состава сошла на берег «в увольнение».

Дальнейшее продвижение осложнилось ухудшением видимости, туманом и моросью. Длина пролива чуть больше 100 км. Западное устье шириной вначале немногим более 7 км сужается к середине до 2—3 км. А в так называемом Переулье расстояние от одного берега до другого составляет всего 666 м. Идти по извилистому проходу, зажатому между высокими горами, было нелегко, тем более что приливно-отливное течение здесь каждые 6 ч меняет свое направление, а кроме него существует еще и так называемое дрейфовое течение. Когда корабли отошли от пролива на 5—6 миль, на горизонте появились сплоченные ледяные поля. Идти было дальше бессмысленно, да и небезопасно.

* Константин Николаевич Грибоедов, принявший дивизион от М.П. Скриганова, в годы Гражданской войны служил в Северо-Двинской военной флотилии, с 1921 г. на Черном море, сначала на штабной работе, затем в подплаве. Командовал подводной лодкой «Рабочий». Возглавил экипаж «Д-3» («Красногвардеец»). В числе первых североморцев награжден в 1935 г. орденом Ленина. Судьба талантливого командира-подводника в годы сталинских репрессий сложилась трагически.



*Члены экипажа подводной лодки «Д-2» с жителями
становища Белушья. 1935 г.*

Командующий флотилией флагман 1 ранга К.И. Душенов, который шел на «Д-1», принял решение возвратиться в Баренцево море. Таким образом, первая попытка подводников-североморцев совершить плавание в Карском море закончилась, по существу, неудачно.

Дальнейший маршрут пролегал на север в 20—25 милях от западного берега Северного острова Новой Земли. В отчете о походе подчеркивалось, что это был один из самых сложных участков, ибо об условиях плавания в этом районе в то время располагали довольно скудными сведениями. Ледовую разведку впереди по курсу по-прежнему производил «Таймыр». Наконец дивизион приблизился к мысу Макарова, за которым лежал вход в Русскую Гавань. На фоне высоких снежных гор перед взорами североморцев раскинулся широкий залив, который два узких полуострова делили на собственно Русскую Гавань, бухту Воронова и небольшой заливчик Чаева.

К.И. Душенов решил отметить пребывание подводников на Новой Земле: на одной из скал укрепили медную доску с памятной надписью о посещении подводными лодками «Д-1» и «Д-2» Русской Гавани.

«Визит» североморцев в арктическую бухту продолжался двое суток. Залив за эти дни заполнился льдом. Температура воздуха



Мемориальная доска, установленная на Новой Земле при посещении Русской Гавани в 1936 г.

«Д-1» 2 сентября вернулась в Полярное, а через несколько дней направилась в Белое море: ей предстоял переход в Ленинград на ремонт.

Подводная лодка «Д-2» встретила с «Д-3», задержавшейся, как уже говорилось, в Архангельске. В Баренцевом море состоя-



Памятный знак, установленный подводниками-североморцами при посещении Русской Гавани в 1936 г.

понизилась до нуля градусов.

«Выход из Русской Гавани был осуществлен уже во льдах», — зафиксировал в отчете о походе командир дивизиона капитан 1 ранга К.В. Грибоедов¹⁴⁶.

Под ледовой проводкой «Таймыра» 23 августа подводные лодки вышли из залива в Баренцево море.

Затем обе лодки отправились по маршруту: мыс Цып-Наволок (полуостров Рыбачий), мыс Нордкап, остров Медвежий, Шпицбергенская банка, мыс Нордкап. Далее пути их разделились: «Д-2» пошла к Лофотенским островам. Достигнув островов Рест, она возвратилась к северной оконечности Европы. «Д-3» снова двинулась к Рыбачьему. В главную базу флотилии оба корабля прибыли одновременно — 26 сентября. Наибольшая продолжительность пребывания в море — 52 суток — оказалась у «Д-2». За это время она прошла 5803 мили в надводном и 501 милю в подводном положении.

Таким образом, во время высокоширотного похода 1936 г. североморские подводники побывали в водах трех морей — Баренцева, Карского и Норвежского. Вдохновителем всех этих сложных и продолжительных плаваний являлся К.И. Душенев, за год перед тем назначенный командующим флотилией*.

В.А. Фокин**, командир отдельного дивизиона эсминцев, подчеркивал: «Чем свирепее шторм, чем гуще туман, тем чаще посылает комфлот Душенев наши корабли в океан... Он нам говорит: «Плывать надо в наиболее сложной обстановке, но каждый выход сопровождать глубоким расчетом и глубокой подготовкой. Туман, снежный заряд, шторм надо сделать нашими союзниками»¹⁴⁷.

Об этом наставлении своего флагмана подводники-североморцы помнили всегда. Из года в год нарастала наплаванность лодок. В 1935 г. число ходовых дней составило у «Д-1» — 86, в 1936 г. у «Д-2» — 107; в 1937 «Д-3» прошла в надводном положении 8299 миль, в подводном — 929 миль¹⁴⁸. С 1 октября 1935 г. по 1 октября 1936 г. «Д-2» погружалась в ходе боевой учебы 143 раза¹⁴⁹.

Подводники продолжали уверенно осваивать высокие широты. В 1938 г., например, «Д-1» (командир старший лейтенант М.П. Августиневич) совершила в сентябре-ноябре дальний поход. Из Полярного она отправилась к Цып-Наволоку, затем к острову Вердё, мысу Нордкап, островам Медвежьему, Надежды (Хопен), Междушарскому (архипелаг Новая Земля), Колгуев (мысу Канин Нос), острову Кильдин. В течение 44 суток плавания подводная лодка прошла 4841 милю в надводном и 1001 милю в подводном положении. Впечатляющие итоги, особенно если учесть, что большая часть похода проходила уже в уже наступившее суровое условие года.

1937—1938 гг. оставили яркий след в истории освоения Арктики. Свыше девяти месяцев И.Д. Папанин, Э.Т. Кренкель, А.Е. Федоров и П.П. Ширшов — маленький коллектив первой в мире дрейфующей полярной станции (в дальнейшем она полу-

* Константин Иванович Душенев (1895—1940), служил до революции на «Авроре», с мая 1917 г. — член судового комитета корабля. Участник Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде. В годы Гражданской войны воевал на Волге. В начале 1930-х гг. — начальник и комиссар Военно-морской академии, начальник штаба Морских сил Черного моря. Константина Ивановича не миновала тяжкая доля многих военачальников того времени. В 1938 г. он был необоснованно репрессирован.

** Виталий Алексеевич Фокин — впоследствии адмирал, начальник Главного штаба ВМФ.

чила название «Северный полюс-1» — СП-1), высаженный в районе полюса 21 мая 1937 г. специальной воздушной экспедицией под руководством О.Ю. Шмидта, находился в эпицентре полярной стихии. За героическим дрейфом отважной четверки мужественных полярников с волнением следил поистине весь мир. За 274 дня льдина с папанинцами «на борту» проделала путь в 2500 км до 71-й параллели. Участники дрейфа собрали ценнейший научный материал.

В конце января 1938 г., когда станция оказалась уже около восточного берега Гренландии, разразился шторм, огромная четырехкилометровая льдина, на которой находился лагерь полярных исследователей, раскололась. Пять суток бушевала пурга. На шестые одна из трещин прошла в десяти метрах от палатки зимовщиков, вскоре наметилась еще одна, уже непосредственно под палаткой. Положение сложилось угрожающее. Требовались незамедлительные, решительные меры по спасению полярников.

4 февраля Кренкель передал в Москву: «Находимся на обломке поля длиной 300, шириной 200 м... В случае обрыва связи просим не беспокоиться...»

Однако не беспокоиться было нельзя: каждую минуту могло случиться непредвиденное.

Северный флот* принял деятельное участие в спасении папанинцев. В начале января 1938 г. из Москвы на флот поступила телеграмма от заместителя наркома ВМФ Л.М. Галлера, в которой он запрашивал о состоянии гидрографических судов «Таймыр» и «Мурман»**, а затем передал указание о приведении их в полную готовность для выхода в море.

Для доставки папанинцев на материк предусматривалось в качестве резервного варианта использовать также дирижабль «В-6». Корабли флота — эсминец «Карл Либкнехт», подводные лодки «Д-3», «Щ-402» и «Щ-404» и гидрографические суда, как планировалось вначале, должны были обеспечивать воздушный корабль радиосвязью и служить для него ориентирами по маршруту полета. Однако во время перелета из Москвы в Мурманск дирижабль 6 февраля разбился в районе Кандалакши, задев в темноте за сопку. И это значительно изменило намеченные планы.

«Таймыр» отправился из Мурманска 3 февраля. Начальник Главного управления Северного морского пути О.Ю. Шмидт,

* 11 мая 1937 г. Северная военная флотилия была преобразована в Северный флот.

** Гидрографические суда «Таймыр» и «Мурман» входили в состав Северного флота.

которому поручили координировать действия всех средств по снятию со льдины папанинцев, находился еще в Москве. В связи с этим предполагалось доставить его на борт вышедшего в море «Таймыра» с помощью эскадренного миноносца или подводной лодки.

В телеграмме на имя Л.М. Галлера К.И. Душенов 2 февраля 1938 г. сообщал: «...до 5.02, дня приезда Шмидта, он («Таймыр». — *В.Р.*) уйдет на 650 миль — для эсминца это предел радиуса... Лучше идти на подлодке до кромки льда. Скорость 10 узл. Готовлю «Д-3»¹⁵⁰.

О.Ю. Шмидту не довелось идти на подводной лодке. Он встретил отважных полярных исследователей на ледоколе «Ермак» (ледокол отправился из Ленинграда 11 февраля) уже после того, как их сняли со льдины «Таймыр» и «Мурман».

Однако участвовать в спасательной экспедиции подводной лодке «Д-3» («Красногвардейцу») все же пришлось.

И.Д. Папанин впоследствии отмечал: «О походе к дрейфующей льдине подводной лодки у нас мало писали, между тем этот поход был проведен военными моряками с исключительной отвагой. С восхищением и гордостью можно говорить об этом»¹⁵¹.

Незадолго до выхода для выполнения правительственного задания «Д-3» вернулась из зимнего плавания. Проходило оно в труднейших условиях при температуре воздуха до -12° и ветре до 11 баллов. Возвратилась «Д-3» в густом тумане. «Труднейшие условия плавания в северных морях, — писала в связи с этим походом флотская газета, — стали для заполярных подводников самым обычным явлением»¹⁵².

По плану боевой подготовки экипажу «Д-3» предстояло снова выйти в море — на этот раз для проведения учебных торпедных стрельб, но неожиданно поступил приказ готовиться к ответственному дальнему походу.

Поздно вечером 5 февраля 1938 г. лодка покинула Екатерининскую гавань. Командовал подводной лодкой старший лейтенант В.Н. Котельников, назначенный на эту должность в ноябре 1937 г. В 1931 г. он окончил Военно-морское училище имени М.В. Фрунзе, потом курсы усовершенствования командного со-



«Таймыр» на якоре



*Командир «Д-3»
В.Н. Котельников*

става и штурманские классы при Учебном отряде подводного плавания имени С.М. Кирова в Ленинграде, служил на подводных лодках «Народоволец», «Красноармеец» и «Декабрист» на штурманских должностях*. А вахтенным начальником «Д-3» «Красногвардейца» был лейтенант Ф.А. Видяев**.

На борту лодки находились командир бригады*** капитан 1 ранга К.Н. Грибоедов, флагманский штурман лейтенант Ф.В. Константинов и группа радистов, старшим среди которых был признанный «снайпер эфира» И.М. Нечаев.

Радистам предстояло поддерживать связь между гидрографическими судами, направленными к папанинцам, и главной базой флота.

В этой операции участвовали также миноносец «Карл Либкнехт», подводные лодки «Щ-402» и «Щ-404» (а затем и рыболовный траулер «РТ-89»), но район их плавания в основном не выходил за пределы Баренцева и Норвежского морей («Щ-402» действовала у острова Медвежьего, «Щ-404» у мыса Нордкап). «Д-3» предстояло выйти не только в Норвежское, но и, возможно, в Гренландское море.

Баренцево море встретило подводников шестибалльным лобовым штормовым ветром. А у Нордкапа их поджидал уже десятибалльный шторм. Находившийся здесь «Карл Либкнехт» после встречи с подводной лодкой направился в базу, и «Д-3» осталась наедине с разбушевавшейся стихией.

* В годы Великой Отечественной войны капитан 2 ранга В.Н. Котельников командовал гвардейской подводной лодкой «К-22». В звании капитана 1 ранга был командиром дивизиона подводных лодок. Погиб в боевом походе на «К-22» в феврале 1943 г.

** Капитан 3 ранга Ф.А. Видяев во время войны был командиром сначала Краснознаменной подводной лодки «Щ-421», а затем гвардейской «Щ-422», на борту которой погиб в июле 1943 г. Ф.А. Видяев широко известен на флоте как признанный мастер «пистолетных» торпедных атак.

*** К этому времени на флоте имелась уже бригада подводных лодок из двух дивизионов: подводных лодок типа «Д» и подводных лодок типа «Щ».

Все больше и больше ощущалось дыхание Арктики. Температура воды и особенно воздуха давно зашла за нулевую отметку, встречались по курсу движения отдельные льдины и даже перемычки мелкобитого льда — остатки разбитых волнами ледяных полей.

13 февраля командир В.Н. Котельников записал в своем дневнике: «При снежной пурге проводили пробное погружение. Все механизмы работают отлично. Настроение команды превосходное. В 12.55 слева по борту открылся остров Ян-Майен (мыс Юнг-Фореланд). Несмотря на то что погода не давала возможность определиться, штурманское счисление оказалось точным — вышли прямо на остров»¹⁵³.

Вспоминая об этом дне, Ф.В. Константинов писал много лет спустя:

«Однажды на подходе к одной из таких перемычек Котельников принял решение произвести пробное погружение и поддифферентовать лодку... Поскольку перемычка, к которой подошла «Д-3», показалась Котельникову небольшой, около 5 кабельтовых, он обратился к командиру бригады за разрешением форсировать ее на глубине 50 м. Грибоедов разрешил. Так подводная лодка «Д-3» совершила подледное плавание под плавающими арктическими льдами»¹⁵⁴.

(Филипп Васильевич Константинов пришел на флот в 1933 г. по призыву Центрального Комитета партии, окончил специальные курсы командного состава, по окончании которых получил назначение штурманом на подводную лодку Черноморского флота. В начале Великой Отечественной войны командовал подводной лодкой «Д-3».)



Ф.В. Константинов

Погружение и дифферентовка лодки диктовались следующими соображениями: подводникам, возможно, предстояло встретиться со льдами и дальше. Форсировать их в надводном положении было бы опасно — при ударе о льдину могли погнуться или даже сломаться лопасти бронзовых винтов. Обход ледяных полей и поиск безопасного маршрута потребовал дополнительного времени и увеличил путь к лагерю папанинцев. И, наконец, за время похода на лодке значительно уменьшился запас топлива и питье-

вой воды, в результате чего изменился ее вес. Дифферентовка подводной лодки (ее часто называют «вывеской») облегчала управление кораблем в подводном положении.

Таким образом, первое в истории подледное плавание в арктических водах выпало на долю «Д-3». Оно продолжалось около 30 мин. Предвидение Х. Свердрупа оправдалось. Лодка некоторое время шла около берегов норвежского острова Ян-Майен, прозванного «дьявольским» и поражающего своими высокими вершинами, покрытыми снегом.

По мере движения по Датскому проливу к берегам Гренландии ледовая обстановка усложнялась.

«Д-3» двигалась в полях битого льда разводьями*. До лагеря покорителей полюса подводникам оставалось менее 100 миль, когда через радиостанцию «Мурмана» поступила радиограмма из Полярного:

«Благодарю за отлично выполненную задачу по обеспечению экспедиции бесперебойной связью. Возвращайтесь в базу. Желаю счастливого плавания. Командующий флотом Душенов»¹⁵⁵.

«Мурман» на следующий день настолько приблизился к дрейфующей станции, что папанинцы ясно видели огни и луч прожектора гидрографического судна. Завершающая операция по снятию их со льдины началась.

А подводная лодка «Д-3» в ночь на 14 февраля легла на обратный курс. Путь подводников в базу оказался не менее трудным: шквалистый ветер ураганной силы разогнал огромную волну. К исходу суток волнение моря достигло 8 баллов.

Штаб Северного флота получил с «Д-3» 15 февраля в 12 ч 20 мин тревожную радиограмму: «Имею крен до 60°. Электролит вылился из группы. Вышел из строя гирокомпас. Иду по магнитному»¹⁵⁶. Через несколько часов еще одну: «Изоляция батарей низкая... Видимость плохая. Астрономических наблюдений не имею. Море 9 баллов... Прошу дать надежнейший прогноз погоды на 16 и 17.02. Личный состав работает отлично»¹⁵⁷.

16, 17 и 18 февраля море продолжало бушевать, но «Д-3» уверенно держала курс к родным берегам. И снова штормовые

* К сожалению, во многие книги, посвященные «СП-1», и даже в историю подводной лодки «Д-3», когда речь идет об ее участии в спасении папанинцев, вкралась неточность. Ссылаясь на дневник В.Н. Котельникова, часто пишут: «Подводная лодка достигла кромки льда, и во мраке ночи моряки увидели зарево полыхавшего на льдине смоляного бочонка». На самом деле речь шла не о «Д-3», а о гидрографическом судне «Мурман», которое передало на лодку радиограмму аналогичного содержания, а лодка, в свою очередь, репетовала в штаб флота.

волны немало похозяйничали на надстройке; оторвали дверцу ограждения рубки, свернули спиралью трап и унесли в море не — большую корабельную шлюпку-тузик.

В 19 ч 28 мин 18 февраля «Красногвардеец» вошел в Екатерининскую гавань, откуда без малого две недели назад отправился в сложнейшее плавание. За кормой «Д-3» осталось 2410 труднейших штормовых миль. Ответственное правительственное задание было выполнено успешно*.

Тем временем «Таймыр» и «Мурман» пробивались все ближе и ближе к ледовому лагерю. 19 февраля состоялась волнующая встреча моряков-североморцев с героями-полярниками. Имуущество и научные материалы дрейфующей станции подняли на борт гидрографических судов, а сами папанинцы, разделившись попарно, стали почетными гостями их экипажей. 21 февраля они перешли на «Мурман», который и доставил участников дрейфа в Ленинград. В канун двадцатилетия Красной Армии и Военно-морского флота с борта ледокола отважные покорители Арктики направили североморцам поздравительную телеграмму:

«Наша четверка... рада приветствовать в вашем лице верных защитников северных побережий... Пусть борта ваших кораблей будут такими же крепкими и могущественными, как крепок и могуществен наш государственный корабль. Всей душой поздравляем со славным юбилеем РККА и ВМФ. Искренний привет! Папанин»¹⁵⁸.

Прошло чуть больше года после поистине беспримерного похода «Д-3», и североморским подводникам выпала честь выполнить новое правительственное задание.

В апреле 1939 г. в Северное море для обеспечения радиосвязью двухмоторного самолета «Москва», на котором Герой Советского Союза В.К. Коккинаки вместе со штурманом М.Х. Гордиенко совершал беспосадочный перелет через Атлантику в Соединенные Штаты Америки, командование Северного флота направило подводные лодки «Щ-402» (командир капитан-лейтенант Б.К. Бакунин), «Щ-403» (командир капитан-лейтенант Ф.М. Ельищев), «Щ-404» (командир капитан-лейтенант В.А. Ива-

* «Старушка» «Д-3», как называли лодку на флоте, отличилась и в дни военных испытаний. До момента своей гибели летом 1942 г. она совершила под командованием капитана 3 ранга Ф.В. Константинова и капитана 3 ранга М.А. Бибеева семь боевых походов, отправив на дно девять фашистских судов и повредив два судна и боевых корабля противника. «Красногвардеец» первым на Северном флоте стал Краснознаменным (17 января 1942 г.), гвардейским (3 апреля 1942 г.) кораблем. Имя и традиции этой заслуженной подводной лодки перешли к атомному ракетоносцу Краснознаменного Северного флота.

нов) и «Д-2» (командир капитан-лейтенант А.А. Жуков). На подводной лодке «Щ-404» вышел в этот поход командир дивизиона «шук» капитан 3 ранга И.А. Колышкин.

До Нордкапа лодки шли вместе, а затем направились в отведенные для них районы. 22 апреля их командиры донесли в штаб флота о занятии исходных позиций. В море корабли настиг жесточайший шторм, сила ветра достигала 11 баллов.

Из Баренцева моря «Щ-402», «Щ-403», «Щ-404» и «Д-2» направились в Норвежское, а затем и в Северное море. Радисты поддерживали с самолетом уверенную связь. 28 апреля они приняли радиограмму с борта «Москвы»: «Полет проходит нормально. Под крылом самолета берега Исландии». И еще: «Вижу берега Лабрадора. Все в порядке. Коккинаки».

А 29 апреля командующий флотом радировал о возвращении лодок в базу.

Зимой 1939/1940 г. в связи с советско-финляндской войной подводные лодки использовались для несения дозорной службы. Несмотря на лютые морозы, продолжали и боевую учебу. Вахтенные журналы подводных лодок Северного флота того времени хранят немало красноречивых записей о новых нелегких походах. «Щ-404», например, вместе со «Щ-402» вышла 23 февраля 1940 г. для выполнения учебно-боевой задачи в бушующее море. В сплошных снежных зарядах, при крене, доходившем до 40°, лодки почти достигли 72-й параллели. Поход продолжался до 13 марта. Несмотря на штормовые условия, лодки производили дифферентовку, погружались, экипажи проводили тренировки на боевых постах.

История зафиксировала, как мы отметили, лишь один случай подледного плавания подводных лодок Северного флота в предвоенные годы. И это понятно: в районах боевой подготовки и автономных плаваний североморцам, как правило, могли встретиться лишь отдельные ледяные поля, приносимые ветром с севера и северо-востока. Поэтому плавания подо льдом, если они и имели место, носили по существу случайный характер. Герой Советского Союза контр-адмирал в отставке И.А. Колышкин, прославленный подводник-североморец, командовавший в годы войны Краснознаменной ордена Ушакова I степени бригадой подводных лодок Северного флота, вспоминал в связи с этим: «В осеннее время, в период автономных плаваний, лодки бывали в Карском море, у мыса Желания и в других районах с более высокими широтами. Попадая в полосы мелкобитого льда, как правило, не погружались, а форсировали лед в надводном положении. Но случалось (помню из рассказов товарищей), некоторые коман-

диры, например подводной лодки «Д-2» (Л. Рейснер) в 1936 г. и «Щ-402» (В. Бакунин) в 1939 г., во время автономных походов совершили небольшие подледные плавания, совершенствовали боевую выучку» (из письма И.А. Колышкина автору книги).

Однако одно роковое происшествие серьезно осложнило в конце 1940 г. боевую учебу. В ноябре в Мотовском заливе погибла подводная лодка «Д-1». Причины ее гибели так и остались неизвестными. За год до этого, осенью 1939 г., погибла «Щ-424» — ее случайно таранил рыболовный траулер.

Строгая комиссия сделала парадоксальный вывод: «Подводным лодкам на глубинах моря больше рабочей глубины лодки не погружаться»¹⁵⁹. Это означало, что боевую подготовку следует, по существу, немедленно прекратить, так как глубины Баренцева моря везде превышали рабочую глубину погружения лодок. Белое море уже замерзло. А ждать лета в условиях, когда надвигалась военная гроза, было, как считал А. Г. Головкин, незадолго до этого назначенный командующим флотом, непростительно, преступно. И командующий (ему тогда было всего 34 года) взял на себя ответственность продолжать боевую подготовку. В те времена, в условиях жестокого сталинского режима, когда любую оплошность могли возвести в ранг «вредительства», это означало рисковать собственной головой.

Вдоль ледового ожерелья России

«Будущее покажет, пересечет ли кто-нибудь Ледовитый океан на новой и лучшей подводной лодке. Я думаю, что это можно осуществить»¹⁶⁰. Таким предсказанием Х. Свердруп закончил главу о плавании «Наутилуса» к северу от Шпицбергена в своей книге «Во льды на подводной лодке».

Это предвидение (первое, которое приводилось еще раньше и, как мы знаем, касалось подледного плавания) норвежского мореплавателя также сбылось. В 1940 г. советская подводная лодка «Щ-423» совершила в одну навигацию с запада на восток трансарктическое плавание по трассе Северного морского пути.

К тому времени, когда «Щ-423» отправилась в поход через полярные моря, Северный морской путь был уже основательно изучен. Ежегодные сквозные рейсы сначала экспедиционных, а затем и транспортных судов стали к концу 1930-х гг. обычным делом. Они наглядно продемонстрировали огромное народнохозяйственное значение нашей национальной арктической морс-

кой трассы. Важную роль был призван сыграть этот путь и в оборонном отношении.

Ратуя за строительство ледоколов, С.О. Макаров еще в конце XIX века подчеркивал: «Содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь и

стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим путем в военном отношении»¹⁶¹.

Нельзя не вспомнить здесь также, что на необходимость освоения Северного морского пути для целей обороны страны указывал Д.И. Менделеев: «Помимо экономического значения военная оборона страны должна много выиграть, когда можно будет без Суэцкого или Среднеамериканского канала около своих собственных берегов переводить суда или хотя бы их часть из Атлантического океана в Великий и обратно, так как очевидно, что Россия и там и тут должна держать большой сильный флот для защиты своих жизненных интересов»¹⁶².

Предвидениям С.О. Макарова и Д.И. Менделеева суждено было осуществиться в наши дни.

Переходу «Щ-423» предшествовали знаменитые сквозные плавания ледокольного парохода «А. Сибиряков» в 1932 г. с запада на восток и ледореза «Ф. Литке» в 1934 г. с востока на запад, переход Северным морским путем эсминцев «Сталин» и «Войков» на Тихий океан в 1936 г., двойной сквозной рейс ледокола «И. Сталин» в 1939 г.

Рассматривался вопрос и о переводе подводной лодки. Были выработаны рекомендации для технических решений, призванных обеспечить безопасное плавание подводных лодок в арктических условиях. К разработке их еще зимой 1934 г. привлекли опытного корабельного инженера А.И. Дубравина. Последний доложил свои соображения начальнику Главсевморпути О.Ю. Шмидту и его заместителю М.И. Шевелеву. Предложенные Дубравинным конструктивные решения получили одобрение.

С именем Андрея Ивановича Дубравина мы еще не раз будем встречаться. Многие годы своей творческой деятельности он посвятил научно-практическим проблемам улучшения ледоколь-



Подводная лодка «Щ-423» на переходе Северным морским путем. 1940 г.

ных средств, повышающих их проходимость во льдах, участвовал в ряде полярных экспедиций, в проектировании первых советских ледокольных и гидрографических судов.

Однако запланированный на 1935 г. первый переход подводных лодок не состоялся (сначала решили перевести Северным морским путем надводные корабли). Рассматривался вопрос о подготовке опытового перехода подводных лодок с Европейского морского театра на Дальний Восток трансарктической трассой в навигацию 1938 г. При изучении навигационных качеств подводных лодок различных типов с учетом плавания в полярных водах приоритет отдавался подводной лодке типа «Щ», обладавшей большей маневренностью¹⁶³. (Тяжелая навигация 1937 г., когда в Арктике зазимовало 25 судов, а пароход «Рабочий» погиб во льдах, заставила отказаться от планируемого перевода подводной лодки.) Отменили его также и в 1939 г. в связи с осложнившейся международной обстановкой. И только в 1940 г. подводный корабль впервые вышел на трассу Северного морского пути.

Руководство подготовкой к форсированию арктических морей подводной лодкой «Щ-423» в составе специально созданной для этой цели экспедиции особого назначения (ЭОН-10) возложили на военинженера 1 ранга И.М. Сендика. Это был опытный полярный гидрограф, участник многих полярных экспедиций. В 1937 г. он возглавлял штаб Особого отряда гидрографических судов ВМФ, также перешедших по трансарктической трассе с запада на восток. А перед назначением в ЭОН-10 являлся начальником гидрографии Северного флота.

В начале июня 1940 г. подводную лодку подняли для ремонта и переоборудования на слип в одном из судоремонтных предприятий Мурманска и даже обнесли высоким забором: этого требовали интересы сохранения военной тайны. По проекту назначенного в экспедицию военинженера 2 ранга А.И. Дубравина на корпус подводной лодки «одели» специальную «шубу» толщиной 150—200 мм. Поверх двух слоев дерева наложили дополнительную железную обшивку: она надежно прикрыла от возможных повреждений борта и штевни. Хрупкие бронзовые винты заменили на стальные со съемными лопастями. Вместо «штатных» носовых и кормовых горизонтальных рулей установили специальные съемные кормовые рули с укороченным баллером. У вертикального руля срезали балансирную часть, чтобы избежать его поломки и заклинивания. Сняли также волнорезы верхних носовых и кормовых торпедных аппаратов и на их место установили специальные щиты.

9 июля «шуку» спустили на воду. После дооборудования и пробного погружения она выходила 22—24 июля в Мотовский залив на ходовые испытания, во время которых проверялись надводная и подводная остойчивость, определялись скорости, опробовалось управление кораблем в подводном положении.

В отчете экспедиции указано, что «ледовая наружная деревянно-металлическая облицовка корпуса допускала возможность погружения подводной лодки, что, в свою очередь, определяло возможность подводного хода как у обыкновенного подводного корабля»¹⁶⁴.

Планом перехода предусматривалось движение лодки во льдах в надводном положении. Однако в случае необходимости лодка могла преодолевать ледовые препятствия и под водой. Могла использовать «Щ-423» и свое основное оружие — торпеды: закрывавшие торпедные аппараты щиты легко снимались. Правда, стрельба из нижних носовых торпедных аппаратов исключалась, так как их закрывала противоледовая обшивка.

Командиром «Щ-423» на время перехода назначили капитана 3 ранга И.М. Зайдулина, опытного подводника, много плававшего на Дальнем Востоке: он командовал подводной лодкой «Щ-123» Тихоокеанского флота. На прежнего молодого командира лодки старшего лейтенанта А.М. Быстрова возложили функцию дублера.

Ледового капитан-наставника решили не брать: И.М. Сендик и А.И. Дубравин хорошо знали Северный морской театр.

К штабу экспедиции прикомандировали старшего преподавателя Военно-морской академии капитана 1 ранга Е.Е. Шведе и в качестве стажера слушателя академии капитан-лейтенанта М.А. Бибеева.

Настало 5 августа 1940 г. — день выхода в море. Проводить в арктическое плавание корабль прибыли бывший командующий флотом вице-адмирал В.П. Дрозд, вместе со своим штабом много уделявший внимания подготовке «Щ-423» к участию в экспедиции, и назначенный на этот пост контр-адмирал А.Г. Головкин.

Маршрут экспедиции в Карское море пролегал через пролив Югорский Шар, но в море по радио передали указание направиться к проливу Маточкин Шар, где лодку ожидали ледокол «Ленин» (впоследствии в связи с вступлением в строй атомного ледокола «Ленин» переименован во «Владимира Ильича») и входивший в состав ЭОН-10 транспорт «А. Серов» (на нем находились топливо, аварийный и зимовочный запасы и на случай зимовки был оборудован специальный кубрик на 36 человек). Во время стоянки в проливе кормовые горизонтальные рули сняли,

и дальнейший переход лодка осуществляла уже в крейсерском положении. Под проводкой ледокола экспедиция сквозь поля крупнобитого льда стала пробиваться к Диксону, причем лодка шла самостоятельно.

На Диксоне, куда пришли 15 августа, водолазы осмотрели ледовую «шубу», винты и установили, что повреждений нет и можно без опасений продолжать путь. 17 августа экспедиция направилась к проливу Вилькицкого, где пришлось форсировать поля многолетнего льда.

Особенно тяжелая обстановка создалась в море Лаптевых, в районе островов «Комсомольской правды». Толщина отдельных торосов достигала 3—4 м. На подходе к проливу у островов Фирнлея к отряду присоединился ледокол «И. Сталин», на борту которого находились заместитель начальника Главного управления Северного морского пути М.И. Шевелев и начальник штаба ледовых операций западного сектора Арктики Н.А. Еремеев, взявшие на себя руководство проводкой ЭОН-10 на одном из самых сложных участков, а также ледорез «Ф. Литке» и несколько транспортных судов.

Условия обитаемости на лодке по сравнению с обычным плаванием значительно ухудшились. Это объяснялось и низкими температурами, и повышенной влажностью, и большой скученностью в отсеках: помимо команды здесь находилось еще более десятка человек, чтобы обогреть и осушить помещения, с ледореза подали закрепленный на тросе шланг и пустили по нему пар.

Миля за милей экспедиция пробивалась все дальше и дальше. Некоторые суда получили повреждения. Потеряв при ударе о лед в Карском море одну лопасть винта, пароход «А. Серов» в море Лаптевых лишился еще двух. С большим трудом удалось довести судно до Тикси. Водолазный осмотр вынес ему приговор: транспорт следовать дальше не может. Все грузы экспедиции перегрузили на транспорт «Волга».

31 августа экспедиция снова двинулась на восток. В море отряд встретился с караваном транспортных судов. Моряки-полярники с удивлением смотрели на подводную лодку, которую то и дело скрывали снежные заряды, в кают-компаниях и каютах долго еще обсуждалась необычная встреча. Сходились на одном: подвиг ее экипажа, пустившегося в столь опасное арктическое путешествие, достоин уважения.

За Новосибирскими островами в Восточносибирском море, особенно по мере приближения к островам Медвежьим, ледовая обстановка осложнялась с каждой милей. На помощь отряду пришли ледоколы: сначала «Красин», который провел лодку и транс -

порт через льды самого крупного в восточном секторе Айонского массива, а затем «Л. Каганович» (в дальнейшем «Адмирал Лазарев»). За последним экспедиция следовала на участке между мысами Шелагский и Биллингса в тяжелом многолетнем льду сплоченностью до 9—10 баллов. На некоторых участках ледокол буксировал лодку и транспорт поодиночке. Восточнее мыса Биллингса «Щ-423» и «Волга» вышли наконец на чистую воду.

За мысом Дежнева отряд настиг шторм силою до 10—11 баллов. Крен на «Щ-423» достигал временами критических величин — до 46°. Завершив переход Северным морским путем, подводная лодка 9 сентября 1940 г. прибыла в бухту Провидения на Чукотке. С момента выхода из Полярного прошло 37 суток. Здесь «Щ-423» прошла «проверочную вывеску», погрузилась «на перископную глубину и имела подводный ход на протяжении 1 мили в бухте Эмма»¹⁶⁵. За 6 суток стоянки экипаж произвел необходимый осмотр и ремонт механизмов: кораблю предстояло плавание в бурном в это время года Тихом океане. Прогноз оправдался. Когда лодка вышла из бухты в сопровождении «Л-17»*, ее встретило штормовое Берингово море.

На 74 сутки после выхода из Полярного утром 17 октября подводная лодка «Щ-423» отдала якорь в бухте Золотой Рог. За кормой корабля осталось 7227 миль, из них свыше 680 — в арктических льдах¹⁶⁶.

Нарком ВМФ наградил весь личный состав экспедиции учрежденными в 1939 г. знаками «Отличник РКВМФ», а ее командира И.М. Сендика и инженера А.И. Дубравина ценными подарками — золотыми часами.

Судьба участников первой экспедиции по переводу подводной лодки Северным морским путем сложилась по-разному. Капитан 1 ранга Е.Е. Шведе, преподававший в Военно-морской академии, на основе собранного им в походе материала защитил докторскую диссертацию, стал заслуженным деятелем науки РСФСР и в звании контр-адмирала руководил многие годы одной из академических кафедр.

По окончании экспедиции И.М. Сендик возглавил Северный (Полярный) отдел, созданный при Главном морском штабе. В 1941 г. предполагалось поручить ему командование еще одной экспедицией особого назначения — ЭОН-11, в состав которой

* 10 сентября в бухту Провидения вошли прибывшие для встречи «Щ-423» (в апреле 1942 г. подводную лодку «Щ-423» переименовали в «Щ-139») подводные лодки «Л-7», «Л-8» и «Л-17» под общим командованием капитана 2 ранга Ф.Ф. Павлова.

планировали включить несколько подводных лодок, но новая экспедиция не состоялась. В последующем он стал начальником Отдела внешних коммуникаций, созданного на базе Северного отдела.

А.И. Дубравин и в период войны, и в мирное время неоднократно участвовал в различных арктических экспедициях на судах и кораблях флота, плодотворно работал в области истории полярного мореплавания.

Капитан 3 ранга М А Бибеев, став командиром гвардейской Краснознаменной подводной лодки «Д-3» Северного флота, погиб вместе с ее экипажем в боевом походе.

Отдали жизнь за Родину в годы Великой Отечественной войны в декабре 1943 г. на Черном море капитан-лейтенант АМ. Быстрое и в августе 1944 г. на Балтике капитан 2 ранга И.М. Зайдулин.



Участники перехода на «Щ-423» Северным морским путем в 1940 г. Сидит внизу В.С. Моисеев, в первом ряду (слева направо): М.И. Шевелев, Л.И. Дубравин, Н.А. Еремеев, Б.Г. Чухновский; во втором ряду: И.М. Зайдулин, Е.Е. Шведе, Г.Н. Соловьев, В.Я. Лознев

Опыт перевода во льдах «Щ-423», снабженной специальной ледовой защитой, а еще раньше, в 1936 г., эсминцев «Сталин» и «Войков», также облаченных в «шубы», побудил А.И. Дубравина на постановку перед командованием Военно-морского флота вопроса о дальнейшей разработке специальных защитных конструкций, которые бы обеспечили возможность плавания кораблей во льдах без «значительного изменения тактических свойств».

На основании выдвинутых А.И. Дубравиным предложений нарком ВМФ издал директиву, предписывавшую Военным советам Краснознаменного Балтийского и Тихоокеанского флотов, а также Управлению кораблестроения и Техническому уп-

равлению ВМФ разработать и осуществить проекты ледовой защиты кораблей с проведением их испытания зимой 1940/1941 г. А к осени 1941 г. на основе испытаний изготовить опытные конструкции. Война помешала претворить эти предложения в жизнь¹⁶⁷.

В 1941 г. на Дальний Восток предполагалось перевести Северным морским путем три подводные лодки типа «К» — «К-21», «К-22», «К-23» и несколько лодок типа «С» и «Щ». Коррективы в эти планы также внесла война. Часть кораблей, включенных ранее в состав экспедиции, перешла по Беломорско-Балтийскому каналу для пополнения Северного флота, другие передали Краснознаменному Балтийскому флоту, а штаб экспедиции расформировали.

В годы Великой Отечественной войны важное оборонное значение Северного морского пути получило новое подтверждение. В 1942 г. с Дальнего Востока в Баренцево море были переведены лидер «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный». Участники экспедиции (она называлась ЭОН-18) широко использовали опыт проводки «Щ-423».

В 1949 г. для пополнения Тихоокеанского флота была создана еще одна экспедиция особого назначения (ЭОН-49), которую возглавил контр-адмирал А.И. Родионов. В нее вошли три подводные лодки типа «С»: «С-21» (командир капитан 3 ранга В.Л. Ужаровский), «С-22» (командир капитан 2 ранга П.М. Ильяшевский) и «С-24» (командир капитан 3 ранга И.И. Папылев).

В один из августовских дней корабли вышли из Кольского залива. На третьи сутки показались берега Новой Земли. Подводные лодки стали на якорь на рейде пролива Маточкин Шар. Однако данные ледовой разведки, переданные с Диксона, свидетельствовали, что наиболее безопасный путь в Карское море лежит через другой пролив — Югорский Шар, и отряду пришлось спуститься южнее. У входа в пролив лодки встретил ветеран арктического флота ледокол «Ленин».

Во время стоянки у Диксона штаб ледовых операций проинформировал командование отряда о прогнозе по маршруту перехода. Он оказался неутешительным: деловитость полярных морей оказалась значительно выше, чем в предшествующие годы. Но ждать улучшения обстановки не оставалось времени, и 21 августа корабли снялись с якорей. На пути к проливу Вилькицкого, и особенно в море Лаптевых, подводные лодки форсировали поля многолетнего льда. А у островов Фаддея и Андрея (море Лаптевых) пришлось задержаться: началась подвижка ледяных полей. Лишь 1 сентября отряд двинулся дальше. Много суток ушло, чтобы добраться до устья Лены. После стоянки в Тикси, где



*Подводная лодка «С-24» на трассе
Северного морского пути. 1949 г.*

личный состав проверил состояние корпусов и материальной части, 21 сентября отправились под проводкой ледокола к Новосибирским островам, а затем в Восточносибирское море.

Путь к порту Амбарчик преградили тяжелые льды. Особую опасность плавание в таких льдах пред-

ставляло для «С-24». В отличие от «С-21» и «С-22» эта лодка не имела защитной ледовой «шубы» и шла со штатными бронзовыми винтами. С трудом удалось преодолеть расстояние до Амбарчика. Но и в этом порту передохнуть не пришлось: под влиянием неблагоприятных ветров началась подвижка льда. Попытка спрятаться за мыс Баранов не помогла. Лед сдавливал корпуса.

Пять дней корабли экспедиции простояли на якоре, рассчитывая, что все же удастся пройти на восток. Однако даже два ледокола, специально сюда направленные, вначале не смогли пробиться к ним: путь прочно преградил Айонский ледовый массив. Другого выхода не оставалось, как вернуться в Тикси, где лодки и зазимовали.

Чтобы лодки не раздавило при сжатии льдов, вначале их вручную окапывали. Потом от этого изнурительного и, как оказалось, бесполезного занятия отказались. Лед давно сковало, и подвижка его не наблюдалась. По шлангам, проложенным с транспорта «Вишера», на лодки подавался пар. Это позволило поддерживать плюсовую температуру, нормально нести вахты, производить проворачивание многих механизмов.

С началом арктической навигации 1950 г. лодки с заходом в порт Певек (ныне город на берегу Чаунской губы Восточно-Сибирского моря) завершили переход Северным морским путем. А затем направились к новому месту базирования. По окончании экспедиции оказалось, что за кормой кораблей осталось свыше 9,2 тыс. пройденных миль, из них почти 2,5 тыс. миль во льдах. В дальнейшем по трассе Северного морского пути еще не раз проводились для пополнения Тихоокеанского флота боевые корабли и вспомогательные суда.

На одном из таких переходов следует остановиться. Во Владивостоке, на Корабельной набережной, неподалеку от ошвартован-

ного у стенки бывшего посылного судна «Красный выпел», первого боевого корабля Тихоокеанского флота, который часто называют младшим братом «Авроры», стоит на пьедестале почета гвардейская Краснознаменная подводная лодка «С-56». В грозные годы войны ею командовал Герой Советского Союза капитан 2 ранга Г.И. Щедрин (впоследствии вице-адмирал). На долю этой лодки выпала честь первой в советском флоте совершить кругосветное плавание, правда, с разрывом более чем в десять лет.



Командир «С-56» Г.И. Щедрин в центральном посту у перископа. 1944 г.

...Осенью 1942 г. шесть подводных лодок (в том числе и «С-56») Тихоокеанского флота под общим командованием Героя Советского Союза капитана 1 ранга А.В. Трипольского получили приказ совершить переход на Северный флот, который вел ожесточенную борьбу с врагом на правом крыле советско-германского фронта.

Весной следующего года пять из них, достойно пронеся советский Военно-морской флаг через три океана и девять морей, полярные и тропические широты и, таким образом, совершив полукругосветное плавание, прибыли в Полярное, пополнив подводные силы Северного флота. («Л-16» трагически погибла в Тихом океане, не доходя до Сан-Франциско, будучи торпедирована, как тогда считалось, неизвестной подводной лодкой, по одной из версий — японской.)

На Тихоокеанском флоте «С-56» занимала среди подводных лодок одно из первых мест по боевой и политической подготовке. «Весь экипаж «С-56» пришел к нам с хорошей выучкой, в чем мы с Виноградовым (командир бригады подводных лодок. — В.Р.) убедились в первые же дни знакомства со Щедриным и его людьми. Дальнейшее показывает, что мы не ошиблись в оценке командира и экипажа новой на флоте лодки: почти из каждого похода, вот уже шестой месяц, «С-56» возвращается с победой», — записал в своем дневнике в 1943 г. командующий Северным флотом¹⁶⁸. После окончания войны «С-56» не уронила славы одного из лучших кораблей Северного флота.

Но вот весной 1954 г. на флот поступил приказ: подготовить к переходу Северным морским путем на Дальний Восток под-



*Подводная лодка «С-56» на трассе
Северного морского пути*

водные лодки «С-56» (командир гвардии капитан-лейтенант В.И. Харченко), «С-102» (командир капитан 3 ранга А.С. Хлонин), «С-104» (командир капитан 3 ранга Д.А. Фиронов) и другие корабли. (В переходе участвовали также четыре подводные лодки послевоенной постройки.) Возглавлял отряд капитан 1 ранга Н.П. Нечаев. Корпус «С-56» не заключали на этот раз, как сделали ранее на «Щ-423», в

двойную «шубу». На ней установили облегченную ледовую защиту, и только, как и прежде, бронзовые винты были заменены на временные стальные, а также сняты носовые горизонтальные рули.

Наступило 10 июля 1954 г. День уже клонился к вечеру. Несмотря на дождь, не перестававший идти с самого утра, проститься с боевыми друзьями, проводить будущих тихоокеанцев в трудное арктическое плавание пришло множество людей. На кораблях и постах СНИС (Служба наблюдения и связи) подняли сигнал «Счастливого плавания».

Проливом Югорский Шар отряд, в составе которого шла «С-56», вошел в Карское море. Здесь стали попадаться отдельно плавающие льдины. За 14 июля пересекли сразу три северные параллели — 72, 73 и 74-ю.



Командир «С-56» В.И. Харченко, обеспечивший переход подводной лодки из Заполярья на Дальний Восток в 1954 г.

На следующий день к обеду открылся один из Медвежьих островов, а через некоторое время показались мачты полярной радиостанции острова Диксон. Пройдя пролив Превен, корабли отдали якоря на Диксонском рейде. Стоянка в арктической бухте затянулась: сведения о ледовой обстановке по маршруту дальнейшего следования изо дня в день поступали неутешительные.

И лишь 8 августа подводные лодки снялись с якоря и взяли курс на северо-восток. К вечеру следую-

шего дня за 76-й параллелью вошли в шхеры архипелага Норденшельда, а 10 августа, идя за ледоколом «Ермак», встретившим караван у входа в пролив Вилькицкого, миновали мыс Челюскин и вышли в море Лаптевых.

Ледокол ушел за следующим караваном. Попытка подводников форсировать льды самостоятельно успехом не увенчалась. Пришлось лечь в дрейф и ожидать возвращения ледоколов. И только когда «Ермак» и «А. Сибиряков» стали в голове каравана, снова тронулись в путь. Навстречу не раз попадались небольшие айсберги и стамухи — осколки айсбергов, сидящие на грунте, столкновение с которыми могло закончиться печально.

Поздно вечером 16 августа уже по чистой воде достигли порта Тикси. В порту североморцы проводили полярный день. В отличие от Диксона здесь не пришлось долго ожидать. Однако за короткий срок успели осмотреть механизмы и произвести необходимый ремонт.

19 августа отряд, в состав которого входила «С-56», снова двинулся на восток. На следующие сутки проливом Дмитрия Лаптева, отделяющим Новосибирские острова от материка, вошли в Восточно-Сибирское море. Плавание проходило без ледоколов, но «С-56» и другие корабли все время вынуждены были форсировать ледовые перемычки, плавучие ледяные поля. 22 августа опять встретились со сплошным льдом, правда не таким сплоченным, как у выхода из пролива Вилькицкого. Более десяти часов форсировали его то в наплывающем тумане, то в налетающих снежных зарядах. К вечеру пришлось стать среди льдов на якорь, пока не подошел ледокол «Ленин» и не взял «С-56» под проводку. Тяжело пришлось всему экипажу, но особенно личному составу БЧ-5 (электромеханическая боевая часть). Дизеля испытывали непомерную нагрузку. То и дело приходилось производить реверсы, менять ход. Доставалось и верхней вахте. Ветер, мороз пронизывали до костей. Командир «С-56» и его старший помощник гвардии старший лейтенант В.Д. Шакуло, попеременно несущие командирскую вахту, не сходили с мостика.

Крепким орешком, как и ожидалось, оказался пролив Лонга. У мыса Биллингса караван встретили ледоколы «Л. Каганович», «Молотов», «А. Микоян».

«С-56» пришлось идти вплотную за ледоколом «Л. Каганович». Дело это оказалось непростым и даже опасным. Вылетающие из-под его корпуса и винтов льдины повредили носовые балластные цистерны. Однако другого выхода не было. Стоило ненамного отстать, как лодка оказывалась зажатой льдом. Але-

доколу к тому же приходилось «отлучаться» для околки других судов. Личный состав испытывал колоссальное напряжение. В критические моменты людям приходилось находиться в готовности номер один, т.е. по боевой тревоге, непрерывно по 26—28 ч. В Чукотском море экипаж пытался пустить в ход пешни и подрывные патроны. Но помогло это мало: на некоторое время сжатие ослабевало, но затем лед снова заключал корпус лодки в свои могучие клещи.

Шквальный западный ветер вызвал такую подвижку льда, что вскоре вся кормовая часть надстройки до рубки оказалась под ним. Здесь срезало леерные стойки, сорвало несколько листов обшивки легкого корпуса. Своей тяжестью лед притопил лодку. Образовался дифферент на корму в 9°. Попытка личного состава сбросить многотонные глыбы ни к чему не привела. Пришлось, нарушив инструкцию, продуть в воду кормовые топливные цистерны, чтобы поставить корабль на ровный киль и получить возможность снова запустить дизеля. В наше время, когда вопрос об экологической угрозе арктическому региону встал особенно остро, никто бы, конечно, подобную вольность даже в создавшейся аварийной обстановке себе не позволил.

Продвижение на восток за ледоколом «Л. Каганович», а затем ледоколом «Ленин» шло настолько медленно, что штурману гвардии лейтенанту А.А. Фролову за четырехчасовые промежутки вахты почти не приходилось менять на карте место корабля. На форсирование одной из мощных ледовых перемычек протяженностью в 10 миль даже под проводкой ледокола ушло более суток. На последнем этапе кораблям помогали ледоколы «А. Микоян» и «Молотов» (в последующем «Адмирал Макаров»).

Наконец все преграды остались позади, и подводная лодка вошла в Берингов пролив. Миновав мысы Дежнева и Чукотский, встретившие сплошным туманом, она направилась в бухту Провидения, где стала на якорь в ее западной части — бухте Комсомольской. На календаре значилось 1 сентября. Таким образом, на переход Северным морским путем «С-56» затратила более полутора месяцев. Она прошла в полярных морях 3991 миль, около 400 миль из них во льдах. Вместе с «С-56» успешно закончили переход и другие корабли.

Плавание до Владивостока проходило обычным маршрутом: Берингово море — Тихий океан — Петропавловск-Камчатский, 4-й Курильский пролив — Охотское море — пролив Лаперуза — Японское море. Снова началась служба «С-56» на Тихоокеанском флоте. Вскоре после возвращения на Тихоокеанский флот заслу-

женный боевой корабль переоборудовали в плавучую зарядовую станцию. В этом новом качестве «С-56» просуществовала еще много лет, пока не было принято решение превратить подводную лодку в мемориальный корабль-музей.

В дальнейшем экспедиции особого назначения по переводу боевых кораблей и вспомогательных судов ВМФ приобрели регулярный характер. После 1949 г. они организовывались также в 1950, 1952, 1954 гг., а затем ежегодно в течение еще двух десятков лет.

Только за 1949—1960 гг. по трансполярной магистрали с запада на восток было перебазировано более 550 боевых кораблей и вспомогательных судов ВМФ различных классов и типов (от малых противолодочных кораблей до крейсеров), и в том числе свыше 100 (!) подводных лодок. Заметим при этом, что за это время и последующие годы ни один корабль, ни одно судно не были затерты льдами и потеряны. Автор, участвовавший в ряде экспедиций, с полным основанием может утверждать, что это является следствием тщательной подготовки кораблей к труднейшему переходу через арктические льды и высокой ответственности всего командного и рядового состава экспедиций. Надо ли говорить, какое внушительное пополнение получил тогда Тихоокеанский флот и насколько правы были Д.И. Менделеев, С.О. Макаров и другие ученые, ратовавшие за освоение нашей национальной магистрали — Северного морского пути. Сбылась мечта многих поколений русских и советских моряков об использовании Северного морского пути в оборонном отношении, для маневра военно-морскими силами.

Итак, мы убедились, что советским подводникам пришлось совершать не только эпизодические плавания во льдах, но и дальние трансарктические переходы. И те, о которых рассказывалось выше, и другие, им подобные, полярные экспедиции с участием подводных кораблей явились прелюдией к походам советских атомных подводных лодок под паковыми льдами к Северному полюсу, в Центральный арктический бассейн и трансарктическим плаваниям.



У БЕРЕГОВ ВЕЛИКОГО ОКЕАНА

Пионеры тихоокеанских глубин

Важные страницы в летопись ледовых и подледных плаваний советских подводников еще до Великой Отечественной войны, как это ни странно на первый взгляд, вписали не североморцы, а тихоокеанцы.

Полярное (в предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны место базирования бригады подводных лодок Северного флота) расположено на берегу Екатерининской гавани Кольского залива, а районы боевой подготовки подводных лодок даже зимой не покрываются льдом.

Впервые отечественные подводные лодки появились на Тихом океане, как уже говорилось ранее, в сентябре 1904 г. Во время Первой мировой войны русские подводные силы прекратили здесь свое существование — лодки отправили тогда на Балтику, Север и Черное море. Возрождение подводных сил началось здесь с воссозданием в 1932 г. Тихоокеанского флота (первоначально назывался Морские силы Дальнего Востока).

Своей судостроительной базы на Дальнем Востоке для строительства подводных лодок тогда еще не было. И корпуса, механизмы, все оснащение для лодок доставлялись из западных районов страны. В разобранном виде первые восемь лодок типа «Щ» поступили осенью 1932 г. Одновременно Балтийский и Черноморский флоты направили сюда группу опытных командиров — А.Т. Заостровцева, К.О. Осипова, Г.Н. Холостякова, М.П. Скриганова, А.М. Стеценко и молодых, способных подводников — И.И. Байкова, М.И. Гаджиева, Н.П. Египко, В.А. Касатонова, М.С. Клевенского, А.И. Матвеева, А.И. Родионова, А.Т. Чабаненко, С.Е. Чурсина и других. Вслед за ними прибыли для комплектования команд другие специалисты, а также младшие командиры и краснофлотцы.

Спустя немногим более года после формирования Морских сил Дальнего Востока, 29 июня 1933 г. вышла на ходовые испытания первая в Приморье подводная лодка типа «Щ». Командовал ею в то время Г.Н. Холостяков, одновременно возглавлявший первый здесь дивизион подводных лодок. Дублером командира этой лодки, имевшей первоначально литерно-цифровое наименование «Щ-11», являлся Д.Г. Чернов. По окончании испытаний он вступил в командование кораблем.

В ходовых испытаниях первых двух «щук» непосредственно участвовал Р.А. Муклевич, старый большевик, в прошлом балтийский моряк, участник штурма Зимнего, с 1926 г. начальник Морских сил РККА, с 1931 г. инспектор ВМС РККА, с 1934 г. начальник Главного управления судостроительной промышленности. Р.А. Муклевича не миновала горькая участь многих военачальников 1930-х гг. Он был репрессирован и только после XX съезда КПСС посмертно реабилитирован.

23 сентября 1933 г. в торжественной обстановке на первых подводных кораблях «Щ-11» и «Щ-12» (в дальнейшем «Щ-101» и «Щ-102») подняли Военно-морской флаг. Эта дата с тех пор считается днем рождения подводных сил Тихоокеанского флота. Подводные лодки вошли в состав 2-й морской бригады, возглавил которую К.О. Осипов, старейший ветеран подплава, участник Гражданской войны. На Балтике головная подводная лодка типа «Щ» III серии вступила в строй почти одновременно с тихоокеанскими — 14 октября 1933 г. Подводные же лодки V серии специально проектировались для Дальнего Востока, с учетом разборки их для перевозки по железной дороге. В октябрь-ноябре подняли Военно-морской флаг еще пять подводных лодок, а в декабре последняя, восьмая «щука»¹⁶⁹.

В декабре 1933 г. во Владивосток прибыл первый эшелон со специально построенными для Дальнего Востока подводными лодками типа «М» («малютками») VI серии. Сразу спустить их на воду не удалось, так как бухта к тому времени уже покрылась льдом. И только в конце апреля 1934 г. первые лодки «М-1», «М-2» и «М-3» (командиры Н.И. Виноградов, Е.Е. Полтавский и А.В. Бук) ввели в строй.

Зима 1933/1934 г., как мы уже заметили, поставила перед подводниками, казалось, неразрешимую задачу. Чтобы лодки стали боеспособными, требовалось отработать задачи боевой подготовки. Но для этого предстояло ответить на вопрос: могут ли «щуки» успешно плавать в условиях низких температур, когда заливы и бухты, прибрежная полоса моря покрываются льдом? Трудности

усугублялись тем, что молодые тихоокеанцы не были знакомы с новым для них морским театром.

Первый выход лодок состоялся 17 декабря 1933 г. Бухту, в которой предстояло совершить плавание всем дивизионом, сковывал сплошной лед. И все же без помощи ледоколов в позиционном положении, попеременно меняя ход с переднего на задний и обратно, подводные лодки вышли на чистую воду.

Через пять дней для разведки ледового покрова, отработки дифферентовки и срочных погружений в отведенный для этого район направились подводные лодки «Щ-12» (командир А.Т. Заставцев), «Щ-13» (командир С.С. Кудряшов) и «Щ-14» (командир Н.С. Ивановский). Температура воздуха доходила в тот день до -27° , воды на поверхности до -4° , ветер достигал 21 м/с (8 баллов). Весь Уссурийский залив был затянут льдом.

С первых минут плавания попали в шугу (рыхлый лед и комья снега на воде перед ледоставом). Корпуса лодок быстро обмерзли. В результате вся надстройка превратилась в своеобразную ледяную «цистерну», только без шпигатов (отверстие в корпусе для удаления воды) и вентиляции. Толщина льда на палубе увеличилась до 15 см. Лодки стали «тяжелыми», появились нежелательные крены и дифференты.

Дифферентовка лодок в таких условиях требовала особого искусства: корабли приобретали положительную плавучесть, которая по мере погружения и оттаивания льда быстро уменьшалась, и они буквально проваливались.

При движении в надводном положении даже в 12-сантиметровом льду мощности энергетических установок лодкам не хватало. То и дело приходилось останавливаться, ложиться в дрейф. При сильном ветре, когда начиналось сжатие, мощные ледяные плиты словно живые взбирались по булям* на палубу. Возвращались корабли, маневрируя от одной полыньи к другой. «...Не лодки, а какие-то айсберги! — так описывал впоследствии их внешний вид после возвращения из зимнего плавания вице-адмирал Г.Н. Холостяков. — Привычные очертания рубок исчезли вместе с палубными пушками в бесформенных ледяных глыбах. Только над люком нечто вроде проруби, откуда выглядывают командир и вахтенный сигнальщик»¹⁷⁰. Закралось сомнение: может быть, боевую подготовку подводных лодок зимой следует прекращать?

* Були — часть легкого наружного корпуса лодки ниже верхней палубы, в которой размещаются на лодках этого типа балластные цистерны и шахты — трубы для хранения мин.

24 января в пятисуточное плавание с командиром дивизиона на борту отправилась подводная лодка «Щ-11» (командир Д.Г. Чернов). Вначале оно проходило без особых осложнений. Лед толщиной 12—15 см лодка форсировала легко, особенно если в ледяных полях имелись полыньи и разводья. Но порой работа двигателей даже полным ходом не приводила к успеху, и приходилось ложиться в дрейф. В ночь на 26 января ветер резко усилился и достиг 9 баллов. Началось сжатие. Лед пополз по буям, покрыв, наконец, всю верхнюю палубу. Над ним возвышалась только рубка, окруженная торосами. Но затем ветер вынес «Щ-11» вместе со льдом в открытое море. Сжатие стало ослабевать, между ледяными полями появились большие расщелины. Во время похода подводная лодка неоднократно производила в учебных целях дифферентовку, срочное погружение в разводьях, а потом под проводкой ледокола без каких-либо повреждений вернулась в базу. «Мороз, ветер, обмерзание, — указывалось в отчете о походе, — были побеждены»¹⁷¹.



*Вице-адмирал
Г.Н. Холостяков*

Выяснилась и причина, препятствовавшая погружению. Ларчик открывался просто: вода, заливая надстройку, застывала и ледяная корка наглухо закрывала коробку клапанов вентиляции. Клапаны не выпускали из балластных цистерн воздух и, таким образом, не давали им возможность заполниться водой. По возвращении «Щ-11» всем командирам лодок на основе приобретенного опыта рекомендовали: тщательно следить за состоянием клапанов вентиляции, регулярно скалывать лед. При необходимости держать лодку в позиционном, а не в крейсерском положении, чтобы часть балластных цистерн уже была заполнена. Это, конечно, ограничивало надводную скорость, да и годилось не для всякой погоды, но зато значительно облегчало погружение.

При изучении документов привлекло внимание одно странное обстоятельство: в них нет даже намек на пусть хоть самое небольшое, но подледное плавание. С трудом верилось, чтобы в подобных условиях ни одна из лодок не оказалась подо льдом.

В воспоминаниях Г.Н. Холостякова о тех далеких временах содержится ответ на возникшее сомнение:



А.Т. Заостровцев

«Плавания зимы 1933/1934 г. обогатили нас знанием многих особенностей нового морского театра. Командиры обменивались приобретаемым опытом и плавали все увереннее. А практика походов продолжала подсказывать то одному, то другому что-нибудь новое.

Ни перед кем из нас не вставала прежде такая, например, задача, как плавание подо льдом. Здесь же в условиях, когда лед местами очень крепок, но занимает не слишком большие пространства, сам собою возник вопрос: а не выгоднее ли «поднырнуть»?

Одним из первых попробовал это сделать в феврале 1934 г. опять-таки Заостровцев*. <...> Успешно проводили свои «шуки» под ледовыми полями также Чернов, Ивановский»¹⁷².

Много лет спустя контр-адмирал в отставке А.Т. Заостровцев** подтвердил в письме к автору, что ему действительно приходилось не раз совершать тогда небольшие подледные плавания.

В начале 1934 г. «Щ-102», которой он командовал, вышла под проводкой ледокола для обеспечения дальнего перелета советских самолетов, мороз достигал — 20°. «В северном углу Уссурийского залива, — писал Алексей Тимофеевич, — действовал огромный своеобразный «холодильник», непрерывно «выбрасывающий» ледяные поля. Иногда береговой припай замедлял подвижку льдов, образуя разводья». В одном из таких разводий «Щ-102» произвела дифферентовку, и командир принял смелое для того времени решение идти на глубине 30 м подо льдом к югу от острова Аскольд, чтобы всплыть там на чистой воде.

«Оба электромотора работали «малый вперед». В полуопущенный зенитный перископ был отчетливо виден над нами светло-

* Написав «опять-таки», Г.Н. Холостяков, видимо, имел в виду, что А.Т. Заостровцев всегда отличался новаторством в боевой учебе.

** С мая 1934-го по апрель 1938 г. А.Т. Заостровцев командир 14-го дивизиона 2-й морской бригады, затем по сентябрь 1940 г. командир 6-й морской бригады, куда входили подводные лодки типа «Л». Великую Отечественную войну встретил на Балтике, командуя учебной бригадой подводных лодок.

зеленый лед с сероватыми зазубринами, — продолжил рассказ А.Т. Заостровцева Г.Н. Холостяков. — В отражаемом льдом свете хорошо просматривались носовая и кормовая надстройки. Потом появились блики солнечных лучей — лед над лодкой был уже не сплошной. И, наконец, я различил движение волн.

Всплыли на чистой воде. Позади ослепительно блестело ледяное поле»¹⁷³.

«Щ-102» («Лещ») прошла подо льдом около 5 миль. Подобного рода «нырки» под ледяные поля в ходе боевой подготовки, отработки различных учебных боевых задач совершали, как уже отмечалось, и другие подводники: командиры «Щ-101» — Д.Г. Чернов, «Щ-104» — Н.С. Ивановский, а также командиры «Щ-106» — Ф.С. Маглич, «Щ-108» — А.Ф. Кулагин¹⁷⁴.

В июле начали боевую подготовку и подводные лодки типа «малютка». Она проходила в заливе Петра Великого и на подходах к нему.

С наступлением зимы «щуки» обоих дивизионов перебазировались вместе с плавбазой «Саратов» в бухту, из которой легче было выходить для боевой подготовки в зимнее время. По правилу, установленному Г.Н. Холостяковым, подводники должны с наступлением холодов, когда в гаванях появлялся лед, держать «винты подводных лодок на чистой воде». Появились и другие тихоокеанские традиции, повышавшие боеготовность кораблей. Девизом подводников стало: «Пришел с моря, будь готов к немедленному выходу в море!»

Следующая зима также не прервала боевую подготовку тихоокеанцев. К этому времени корабельный состав флота пополнился новыми «щуками» и «малютками»*.

О напряженности в боевой учебе подводников можно судить по следующим данным: за зимнюю кампанию 1934/1935 г. подводная лодка «Щ-101» оставила за кормой свыше 1700 миль, «Щ-103» — 575 миль, «Щ-104» — около 1150 миль «Щ-111» — свыше 1100 миль. Под водой наибольшее расстояние — 90 миль прошла «Щ-104». Она находилась в подводном положении непрерывно около 40 ч.

Уверенно осваивали в суровое время года плавание и экипажи «малюток». Так, И.И. Байков, командир подводной лодки «М-16» (впоследствии адмирал), находившейся в течение трех суток, с 14 по 16 февраля 1935 г., на позиции, докладывал после возвращения командованию, что «район был покрыт плавающим льдом в большом количестве... держаться на перископной

* Вслед за первыми лодками типа «Малютка» в июне вступили в строй еще 12 подводных лодок VI и VI-бис серий.

глубине было нельзя... Держался на глубине 20м¹⁷⁵. И все же, несмотря на все трудности и немалый риск, «М-16» погружалась пять раз, успешно выполнив учебные боевые задачи.

Вслед за одиночным плаванием состоялся групповой зимний поход подводных лодок «М-16» и «М-17» (командир М.И. Куприянов) и «М-18» (командир Г. И. Гаврилин). Руководил им И.И. Байков¹⁷⁶. Тогда же зимой 1934/1935 г. подводные лодки, «М-4» (командир З.А. Долгов) и «М-6» (командир В.А. Мазин), совершали учебные выходы из базы подо льдом.

Особое внимание уделялось в те года в советском флоте повышению автономности подводных кораблей. И впереди моряков других флотов шли здесь тихоокеанцы, первыми опрокинувшие привычные представления о тактических возможностях подводных лодок.

В один из сентябрьских дней 1935 г. вышла в море подводная лодка «Щ-102» (ею командовал уже С.Е. Чурсин). Перед экипажем была поставлена задача достижения полного срока автономности. В море выполнялись учебные торпедные стрельбы, производились срочные погружения. В дневное время лодка находилась на глубине, ночью всплывала для зарядки аккумуляторов. По возвращении в базу ее встретил в торжественном строю весь личный состав бригады. И лишь тогда экипаж узнал, что поход осуществлялся по непосредственному указанию наркома обороны СССР К.Е. Ворошилова. Задание было выполнено: подводная лодка типа «Щ» пробыла на позиции 20 суток, из них 143 ч 21 мин под водой¹⁷⁷.

Страна тогда переживала время рекордов. В 1935 г. началось стахановское движение — могучий патриотический почин, всколыхнувший массы советских людей и, конечно, бойцов Красной Армии и моряков Красного Флота, начало которому положил трудовой подвиг А.Г. Стаханова.

Вскоре на Тихоокеанском флоте* стали известны и другие достижения подводников. Экипаж подводной лодки «Щ-115» доказал, что возможно непрерывно пробыть под водой более трех суток. «М-25» находилась в подводном положении с применением приборов регенерации свыше 50 ч.

Выступая на I Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 г., народный комиссар обороны СССР К.Е. Ворошилов подчеркнул: «Наши моряки, в первую голову наши доблестные подводники, на своих новых лодках также перекрывают теоретические расчеты и нормы, установленные для их судов»¹⁷⁸.

* 11 января 1935 г. Морские силы Дальнего Востока преобразованы в Тихоокеанский флот.

Спустя короткое время все установленные ранее рекорды автономности побил экипаж «Щ-117» (командир Н.П. Египко). Для нас совершенный этой лодкой поход представляет особый интерес, так как он связан с главной темой повествования.

Им сам лед не страшен...

11 января 1936 г. «Щ-117» по пробитому ледоколом фарватеру вышла из базы и до 20 февраля — 40 суток — находилась в море. Стояли трескучие морозы, достигавшие -23° . Перед тем как лодке выйти на позицию, командир бригады Г.Н. Холостяков вызвал для проверки лодку в бухту, где стояла плавбаза «Саратов», на которой размещался штаб. Подходы к бухте покрывал лед толщиной 10—15 см.

Перед Н.П. Египко* встала дилемма: ломать подводной лодке лед форштевнем или перехитрить природу и достичь бухты под водой. Выбрали второй способ, так как первый грозил повреждением корпуса и возможным срывом предстоящей задачи.

Штурман М.П. Котухов был самым молодым среди командного состава лодки, но показал себя в этом походе прекрасным специалистом. Он сделал предварительную прокладку, и расчеты оказались предельно точными. «Щ-117», пробив лед, всплыла неподалеку от плавбазы. Все обошлось благополучно. Лишь стойки антенн оказались поломанными, но радисты их быстро отремонтировали.

На следующий день проверка закончилась, и лодку допустили к выполнению задания. Она снова погрузилась под лед и шла под ним до чистой воды. По свидетельству Н.П. Египко, расстояние, пройденное 11 и 12 февраля, в общей сложности составило около 10 миль.

* Николай Павлович Египко призван на флот в 1925 г. До вступления в командование подводной лодкой «Щ-117» был старшим помощником командира на «Щ-102». В конце 1936 г. откомандирован с Тихоокеанского флота в Военно-морскую академию. Принимал участие в боях против мятежников в республиканской Испании в качестве командира подводных лодок «С-6» и «С-2». 22 февраля 1939 г. в числе первых подводников удостоен звания Героя Советского Союза. По возвращении из Испании командовал бригадами подводных лодок на Черном и Балтийском морях. Во время Великой Отечественной войны служил в Главном штабе ВМФ. После войны в звании вице-адмирала возглавлял училище подводного плавания имени Ленинского комсомола в Ленинграде.

До конца похода, который, хотя «Щ-117» несла обычную позиционную службу, все же носил экспериментальный характер, лодке не пришлось больше плавать подо льдом. Но трудностей на долю ее экипажа выпало немало. В надводном положении она постоянно подвергалась могучим ударам штормовых волн.

Однако главными врагами подводников были в том походе, конечно», мороз до -23° и лед. Под влиянием низких температур толщина льда на палубе и надстройках доходила до 70 см, а на орудиях до 40 см.

Изменившаяся из-за намерзшего льда плавучесть намного усложняла погружение. Приходилось принимать несколько тонн воды в уравнительную цистерну и с ходу, как указывалось в отчете командира, «загонять лодку под воду». Оттаивание льда занимало порой не менее часа¹⁷⁹.



Участники рекордного автономного плавания «Щ-117», награжденные в апреле 1936 г. орденами Советского Союза. Сидят (слева направо) торпедист В.И. Маньшин, Командир лодки Н.П. Египко, военком СИ. Пастухов; стоят: радист М.Л. Лавриненко, командир отделения электриков В.Д. Кондратов, рулевой Ф.Н. Петров, старший рулевой НА. Дозмороз

Спустя месяц после начала похода командир лодки получил радиограмму от командующего флотом флагмана 1 ранга М.В. Викторова: «Отважным подводникам-стахановцам «Ура!»

За 40 суток пребывания в походе «Щ-117» прошла 3022,3 мили, из них 315,6 мили под водой. В подводном положении она находилась в общей сложности 340 ч 35 мин — свыше 14 суток¹⁸⁰, для того времени цифра весьма внушительная. Во всяком случае, такого результата не имела ни одна из советских лодок.

Вскоре на флот пришла радостная весть: ЦИК СССР 3 апреля постановил наградить за отличную работу и выдающиеся достижения в боевой подготовке целый ряд командиров, политработников и краснофлотцев-подводников Тихоокеанского флота. Все члены экипажа подводной

лодки «Щ-117» удостоились ордена «Знак почета», а командир И.П. Египко, ранее награжденный орденом Ленина, и комиссар С.И. Пастухов — ордена Красной Звезды.

Подводная лодка «Щ-117» стала первым в нашем Военно-морском флоте кораблем с полностью орденоносным экипажем.

Вспоминая о том времени, Н.П. Египко говорил автору: «Никто из нас не думал, что поход станет, как теперь его именуют, историческим. Каждый из нас считал, что делает обычное, рядовое дело, которого требует воинский долг. И уж, конечно, мы не мечтали попасть в число «пионеров подледных глубин», тем более старались тогда не афишировать такие «нырки» под ледяные поля — они ни одной инструкцией, ни одним наставлением не предписывались. К тому же кое-кто из старших командиров не только не поощрял подобную «инициативу», но И даже предупреждал, что подобный риск ничем якобы не оправдан. Мы знали, что в бригаде имели место неудачные подледные «эксперименты». Николай Павлович имел в виду случай с подводной лодкой «Щ-121».

В конце февраля — начале марта 1936 г. «Щ-121» (командир Н.И. Виноградов), находясь в районе, заполненном плавающим льдом, несла дозорную службу. 25 февраля, идя под перископом со скоростью 2 узла, командир начал маневрировать, чтобы избежать столкновения со льдинами. Маневрирование закончилось плачевно: зенитный перископ оказался погнутым. К сожалению, печальный опыт не послужил уроком. 2 марта при тех же обстоятельствах на «Щ-121» был поврежден и командирский перископ¹⁸¹. Подводная лодка была отозвана с позиций в базу.

Достижение «Щ-117» в том же году значительно перекрыла подводная лодка «Щ-122» (командир А.В. Бук). Вслед за ней еще более высоких результатов добился экипаж «Щ-123» (командир И.М. Зайдулин), превысивший проектную автономность в три раза. 75 суток И.М. Зайдулин и его боевые друзья находились в отрыве от базы.

Читатель успел, наверное, заметить, что многие приведенные выше примеры нелегких походов подводников-тихоокеанцев связаны с зимними условиями. Добиваясь всемерного расширения сроков боевой подготовки, они сделали ее, по существу, круглогодичной.

«Слов нет, зимние плавания давались нелегко, — писал в своих воспоминаниях Г.Н. Холостяков, — начиная с того, что при выходе из базы лодки преодолевали от одной до двух «ледовых» миль. Приходилось строго следить за соблюдением специальных мер по защите ото льда корпуса и цистерн. Но зато обес-

печивались и непрерывность учебы в море, и несение дозорной службы. Всю бригаду можно было в любое время года развернуть на тех позициях, где требуется»¹⁸².

Необходимость обеспечения безопасности советских морских рубежей на Дальнем Востоке выдвинула задачу и дальнейшего освоения новых, удаленных районов плавания.

В августе 1936 г. на выполнение этой задачи вышли пять подводных лодок под общим командованием капитана 2 ранга Г.Н. Холостякова, который держал свой флаг в этом походе на плавбазе «Саратов». Они дошли до бухты Нагаево в Охотском море, посетили Охотск, Магадан, Оху и благополучно возвратились в базу.

Участвовавшие в том походе подводные лодки «Щ-119» (командир В.В. Киселев) и «Щ-121» (командир Н.И. Виноградов) имели задачу достичь предельной дальности плавания без дозаправки топливом. Они не вернулись, как остальные корабли, в базу, а направились нести позиционную службу.

По инициативе подводников дополнительный запас топлива был принят в булевые балластные цистерны. Подводные лодки прошли свыше 5000 миль каждая, а радиус их удаления от базы достиг почти 1500 миль. Норму дальности плавания без пополнения запасов экипажи лодок перекрыли в 2 раза¹⁸³.

Вслед за этими лодками выдающиеся по своим результатам походы совершили и другие «щуки».

«Щ-113» (командир М.С. Клевенский), например, пробыла в море 102 суток (с 14 сентября по 25 декабря 1936 г.), возвратившись в базу, когда побережье уже было сковано льдом. Отличился и личный состав «Щ-114» (командир А.И. Матвеев), значительно превысивший установленные сроки непрерывного пребывания под водой для лодок этого типа¹⁸⁴.

Читатель вправе спросить: а имеют ли эти продолжительные походы прямое отношение к вопросу о подледных плаваниях? Ответ может быть только однозначным: «Безусловно!» Оказавшись под обширными сплоченными ледяными полями, подводная лодка может быть длительное время лишена возможности всплыть на поверхность, тем более что и толщина даже обычного — не пакового — морского льда бывает такой, что пробить его силой плавучести без опасения получить серьезные повреждения трудно.

Именно потому в одном из документов, относящихся к плаванию подводной лодки «Щ-113» в 1936 г.*, указывалось: «Необ-

* В течение 9 суток, с 26 мая по 4 июня 1936 г., подводная лодка «Щ-113» непрерывно находилась в подводном положении.

ходимость повышения автономности подводных лодок для активного действия против флота противника диктуется рядом обстоятельств, в том числе проблемой *плавания подводных лодок подо льдом* (выделено мной. — *В.Р.*), особенно на театре Балтийского моря, минского залива, плавания подводных лодок Северным морским путем и т.д.»¹⁸⁵.

Подписан этот документ — отчет об автономном плавании «Щ-113» командиром 14-го дивизиона капитаном 3 ранга А.Т. Заостровцевым — одним из пионеров подледных плаваний подводных лодок на Дальнем Востоке.

В ходе зимних плаваний, во время которых то одной, то другой лодке приходилось форсировать ледовые преграды в подводном положении, подводники отрабатывали приемы наблюдения за нижней поверхностью ледовых полей, обнаружения разводий для всплытия во льду.

Командовавший подводными лодками «М-6» и «Щ-107» Василий Александрович Мазин вспоминал: «Находясь на зимовке (речь идет о стоянке у кромки льда. — *В.Р.*), мы вынуждены были выходить на чистую воду на боевую подготовку. Подледные плавания были очень короткими как по расстоянию, так и по времени (от 10 до 50 мин). Глубина погружения составляла 15—20 м. Скорость 3—6 узл., маневр осуществлялся следующим образом: буксир разбивал в ледяном поле большую площадь, чтобы подводная лодка могла погрузиться. Лодка погружалась на 45—20 м, т.е. производила «нырок», и на глубине шла к чистой воде по расчету. Всплытие осуществлялось без хода с опущенным перископом при соблюдении мер предосторожности.

Наблюдение велось в иллюминатор боевой рубки. Если была чистая вода, лодка всплывала в крейсерское положение и следовала в назначенный район».

Такие же заходы под лед, как свидетельствовал вице-адмирал в отставке Г.И. Щедрин, приходилось совершать и подводным лодкам «М-5» и «Щ-110», которыми он командовал на Тихоокеанском флоте.

О некоторых деталях подледных плаваний рассказывал автору бывший командир подводной лодки «Щ-114» капитан 1 ранга в отставке А.И. Матвеев:

«Во время походов нам периодически встречались гонимые ветром ледовые перемычки, которые мы форсировали в подводном положении. Для этой цели мы уходили на глубину до 30 м. Конструкции мостика и перископы не были приспособлены для плавания во льдах. Особенно опасались погнуть перископ. Во из-

бежание этого применяли такой прием: на малом ходу всплывали на глубину 10—15 м и осторожно поднимали зенитный перископ. Вода на этой глубине днем прозрачная, а через перископ было хорошо видно, есть ли лед на поверхности. Если вода была чистой ото льда, всплытие под перископ (перископная глубина лодки по глубиномеру составляла 6 м) производилось на самом малом ходу с опущенным перископом»*.

Не только ледовые, но и эпизодические подледные плавания, таким образом, стали на Дальнем Востоке обычным делом. Сообщения о зимних плаваниях подводных лодок в ледовой обстановке периодически стали появляться в печати, хотя, конечно, цензура того времени старательно оберегала и эту «военную тайну».

11 февраля 1937 г. флотская газета «На боевой вахте» (ныне «Боевая вахта» — газета Краснознаменного Тихоокеанского флота) опубликовала очерк «Будем плавать, товарищи!» своего корреспондента М.И. Куртынина, ходившего в зимний учебно-боевой поход на подводной лодке «М-18» (командир Г.И. Гаврилин). Вот выдержки из этого очерка, дающие некоторое, конечно, далеко неполное представление о том, как проходили такого рода плавания:

«Командиру части принесли ледовую карту. Радостного в ней мало. Сплошной ледяной покров тянулся из бухты далеко в залив. Но и там, за кромкой, нанесенной на карту тонким пунктиром, выход к чистой воде таил много неприятностей. Там плавают, гонимые ветром и течениями, острые и крепкие ледяные глыбы...

В проливе разводья стали шире, да и лед слабее... Командир выбрал относительно широкую полынью и приказал готовить лодку к погружению. Наступило самое ответственное испытание. Пожалуй, нигде так не нужна строгая последовательность команд и безукоризненная точность их выполнения, как при дифферентовке лодки. А в условиях зимы тем более. Забортные отверстия забиты мелким льдом, как пробкой. Недосмотр — в бесконечных лабиринтах воздухопровода образуется лед...

Командир, не отрывавшийся от перископа, видел, как стремительно заходили по морю ледяные поля. Начинался шторм. Гаврилин настойчиво и терпеливо выбирал место для всплытия. И все же, когда рубка была уже над водой, внезапно налетела огромная льдина. Как пилой она срезала антенную стойку.

* Подлинники писем В.А. Мазина, Г.И. Щедрина и А.И. Матвеева хранятся в личном архиве автора.

...Лодки прибыли в базу со следами сурового поединка с зимой. Палубы обледенели. На надстройках висели, как припаянные, комья льда. Но зато дизель и все приборы лодки служили безупречно, а люди работали мастерски.

Наблюдавший за этим походом т. Кузнецов* выслушал доклады командиров и сказал:

— Ну, теперь будем плавать, товарищи!»

В последующие годы флотская газета тихоокеанцев стала публиковать более подробные, сопровождаемые конкретными рекомендациями, статьи об опыте походов подводных лодок в ледовых условиях. Их автором был известный на флоте Штурман М.П. Котухов.

О Михаиле Петровиче Котухове следует сказать особо. Когда «Щ-117» совершила плавание на «двойную автономность», штурман был самым молодым специалистом на бригаде: ему исполнилось двадцать лет. В дальнейшем М.П. Котухов был штурманом дивизиона подводных лодок, а перед Великой Отечественной войной — флагманским штурманом бригады малых подводных лодок, которой командовал капитан 2 ранга А.Т. Чабаненко. М.П. Котухову довелось участвовать в ряде зимних ледовых, в том числе и подледных, плаваний. В 1943 г. М.П. Котухов был переведен на Северный флот старшим помощником командира подводной лодки, затем принимал участие в войне с Японией. Михаил Петрович Котухов оказал автору неоценимую помощь в сборе материалов о ледовых и подледных плаваниях подводников-тихоокеанцев, о чем автор вспоминает с искренней благодарностью.

В одной из статей особо обращалось внимание на необходимость соблюдения мер безопасности при всплытии во льду: «Подводным лодкам нередко приходится всплывать из-под льда, подчас довольно толстого. Был случай, когда одна из лодок лежала на грунте длительное время. При погружении район был чист, льда близко не было. Затем ветер изменил направление, нагнал в район нахождения лодки лед толщиной до 20 см. Всплытие лодка начала с приподнятым перископом в дневное время. Вместо характерного светло-зеленоватого и голубоватого цвета командир видел в перископ белые пятна. Всплытие происходило медленно. Перископ моментально был опущен. Лодка коснулась льда, получила дифферент на нос. Снова был заполнен балласт.

* По-видимому, К.М. Кузнецов, капитан 3 ранга, с апреля 1936 г. по февраль 1937 г. начальник штаба 2-й бригады подводных лодок Тихоокеанского флота.

И так толчками, несколько раз заполняя и продувая балласт, лодка разогнала, растолкала льдины и всплыла с чистой палубой...

При плавании во льдах подводным лодкам приходится бегать перископы. Поэтому всплытие лучше всего производить с опущенными перископами»¹⁸⁶.

Продолжали подводники-тихоокеанцы осваивать и отдаленные районы Дальневосточного морского театра. В 1937 г. подводная лодка «Щ-105» («Кета») под командованием капитана 3 ранга А.Т. Чабаненко вышла для обеспечения гравиметрических съемок, проводившихся в Охотском и Японском морях под руководством профессора Д.А. Сорокина (ранее ученый проводил уже такие съемки на подводной лодке на Черном море). Предстояло 75-суточное плавание. Автономность подводной лодки, как уже указывалось, была в два с половиной раза меньше. «Планом похода не предусматривалось пополнение запасов в море. Поэтому подводники проявляли искусную изобретательность, чтобы принять и наилучшим образом разместить дополнительные ресурсы топлива, питьевой и дистиллированной (для аккумуляторных батарей) воды, провизии, разнообразных расходных материалов. В частности, топливо сверх нормы разместили в две цистерны главного балласта, которые пришлось специально для этой цели дооборудовать. В море от подводников требовалась особая точность в определении места, что налагало особую ответственность на штурманов, удержание лодки во время научных наблюдений в течение 2 ч «на ровном киле», без кренов и дифферентов и на определенной глубине при соблюдении интервала между расчетными точками в 20 миль. На связистов налагалась обязанность обеспечить регулярный прием сигналов точного времени.

Эти трудности усугублялись осенними штормами и туманами.

Со всеми задачами экипаж «Щ-105» справился с честью, и лодка успешно возвратилась в базу, заслужив благодарность представителей советской науки.

Успехи тихоокеанских подводников в боевой учебе, награды, которые они заслужили, не смогли защитить их от политических репрессий 1937—1938 гг. «Железный каток» репрессий докатился и до берегов Тихого океана. Многие из командиров-подводников оказались за решеткой по обвинению в шпионаже, измене Родине, терроризме, вредительстве и других мнимых преступлениях. В том числе и те командиры-новаторы, которые первыми прокладывали для своих кораблей курсы во льдах и подо льдом: А.В. Бук, Н.С. Ивановский и другие. Не миновала эта горькая чаша и самого командира 5-й бригады Г.Н. Холостякова, осужденного ни мало ни много на 15 лет.

В ноябре 1939 г. Георгий Никитич писал своему брату из лагеря в бухте Ольга, где отбывал наказание, о предъявленных ему обвинениях (письмо чудом миновало гулагские кордоны): «Вменялось вредительство в боевой подготовке. Но в то время в 1936, 1937 и 1938 (I квартал) гг. у меня была боевая подготовка лучше, чем у других, и сам комфлот Кузнецов в апреле 1938 г. отметил это в приказе. Вредительство в плавании во льдах — ложное, так как теперь все бригады так плавают».

К лету 1940 г. Г.Н. Холостяков и другие командиры из его бригады, обвиненные во вредительстве, по решению Военной коллегии Верховного суда СССР были освобождены.

В довоенные годы пришлось выходить тихоокеанским подводникам и в арктические воды. Осенью 1939 г. дивизион подводных лодок типа «Л» отправился на Север. «Ленинцы» прошли Беринговым морем в бухту Эмма на северо-востоке Чукотки и поочередно ошвартовывались у стоявшего в порту Провидения транспорта. Команда судна по существующей у моряков традиции флотского гостеприимства предоставила возможность подводникам отдохнуть, помыться в бане, снабдила свежими продуктами, в том числе овощами.

Обогнув затем северо-восточную оконечность Азиатского материка, лодки вошли в Чукотское море и посетили поселок Уэлен. Одним из «ленинцев» — подводной лодкой «Л-12», участвовавшей в этом походе, командовал капитан 2 ранга С.И. Романенко. (22 августа 1945 г. во время войны с Японией эта лодка под командованием капитан-лейтенанта П.З. Шелганцева потопила японский фрегат.)

Совершенствовались и методы подледных плаваний, что диктовалось необходимостью усиливать боевую готовность в связи с осложнявшейся на Дальнем Востоке международной обстановкой.

На флот продолжали поступать новые корабли, в том числе и подводные лодки. В 1939 г. в составе Тихоокеанского флота имелось уже четыре бригады подводных лодок и несколько отдельных дивизионов*. Осваивались новые районы базирования. Боевая подготовка подводников не ослабевала круглый год. От случайных «нырков» под лед, вызываемых необходимостью преодолевать ледовые преграды во время зимних походов, о которых рассказывалось выше, тихоокеанцы перешли к «проигрыва-

* К началу Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот располагал 85 подводными лодками, в том числе 13 кораблями типа «Л», 34 — типа «Щ», 1 — типа «С» и 37 — типа «М». Это были самые многочисленные подводные силы в подводном флоте.



Командир «Л-13» Н.Ф.Школенко во время опытового учения при возвращении в базу

нию» специально спланированных учений «Выход подо льдом из базы».

Одно из первых опытных плаваний подо льдом совершила подводная лодка «Л-13» под командованием капитан-лейтенанта Н.Ф. Школенко. Перед ее экипажем поставили задачу — проверить возможность выхода подводной лодки в море в условиях тяжелой ледовой обстановки, отсутствия сильных ле-

доколов и при противодействии противника. Иначе говоря, следовало выяснить, смогут ли подводные лодки во время военных действий принять участие в боях, если будут выведены из строя ледоколы.

Перед началом учения экипаж пополнил энергетические ресурсы, произведя зарядку аккумуляторной батареи, наполнил баллоны воздухом высокого давления. Были тщательно проверены лаг, электротрахометры и соответствие их показаний числу оборотов гребных электродвигателей. Это вызывалось необходимостью особо точно определять скорость движения корабля и пройденное расстояние: ведь предстояло плавание только по счислению.

Учение проходило 25—26 января 1940 г. Погода выдалась особенно морозной. Еще утром портовый ледокол взломал лед, а потом в назначенное время вывел подводную лодку в точку погружения и развернул носом на выход из бухты.

На борту «Ленинца» находились командир дивизиона капитан 3 ранга М.В. Федотов и дивизионный штурман старший лейтенант М.Т. Хрусталеv. (В дальнейшем оба офицера была переведены на Краснознаменный Балтийский флот.) Затем лодка легла на грунт и два с половиной часа «оттаивала» — освобождалась ото льда, намерзшего на надстройке, после чего произвела по расчету дифферентовку. Закончив ее, начала движение со скоростью 2,5 узла по заранее рассчитанным курсам и глубинам. Основными ориентирами ее движения при плавании подо льдом, как говорится в отчете, служили «гироскомпас, эхолот и штурманское счисление».

Много лет спустя капитан 1 ранга в отставке А.И. Чиликин рассказал, как родилась идея проведения этого опытового учения. В то время он был дивизионным механиком 43-го дивизиона 4-й бригады подводных лодок.

В один из зимних вечеров, которые обычно использовались для подготовки к занятиям, тренировкам и учениям, его и дивизионного штурмана пригласил командир дивизиона.

«— Как вы думаете, — спросил нас командир, — может ли подлодка, погрузившись в нашу бухту, пройти подо льдом — выйти на чистую воду в Японское море?»

Прикинув наши возможности, мы заявили:

— Может.

Командир дивизиона посмотрел, подумал и сказал:

— Ну раз вы говорите, что эта задача по плечу, то подготовьте мне подробное обоснование: какие при выполнении задачи подледного плавания могут возникнуть трудности и как их избежать»¹⁸⁷.

План учения был составлен, рассмотрен в штабе дивизиона, затем бригады и утвержден командующим флотом флагманом флота 2 ранга И.С. Юмашевым.

За время подледного плавания «Л-13» прошла из бухты Улисс в пролив Босфор Восточный, миновала остров Скрыплев, пересекла Уссурийский залив и всплыла уже ночью Южнее острова Аскольд в южной части залива Петра Великого.

Под полуметровым льдом подводная лодка находилась 19 ч 43 мин, преодолев за это время расстояние в 46,8 мили, установив, таким образом, новый рекорд подледного плавания. Напомним, что расстояние, пройденное 19 января того же года более чем за 11 ч балтийской подводной лодкой «Щ-324», составило 31,3 мили. Надо иметь в виду, что сравнение это носит чисто формальный характер: «Щ-324» действовала в боевых условиях и притом на значительном удалении от базы.

По окончании учения «Л-13» продолжила поход, приступив к отработке тактических и сложных аварийных задач. Всего в морозном январе лодка находилась в море 10 суток. Пройденное за это время расстояние было сравнительно небольшим — чуть больше 361 мили в надводном и 108,5 мили в подводном положении: не нужно забывать, что в море дрейфовали обширные ледяные поля. Но зато погружалась она в такой обстановке 24 (!) раза¹⁸⁸.

Контр-адмирал в отставке А.Т. Заостровцев, руководивший этим сложным учением (он тогда командовал 4-й бригадой под-

водных лодок, куда входила «Л-13»), вспоминая все перипетии плавания «Л-13», писал:

«Несмотря на то что учение было хорошо подготовлено, проиграно на карте, мне изрядно пришлось тогда поволноваться. Помню первое донесение, переданное на дежурную подводную лодку*: «Дал ход, вышел на середину бухты. Глубина 48 м. Все благополучно». Затем: «Произвел дифферентовку без хода, ложусь на курс 240°. Все хорошо»... Новое донесение: «Лег на створ пролива Босфор Восточный»... Через некоторое время пост СНИС (служба наблюдения и связи), находящийся на острове Скрыплев, передал по телефону: «Подводная лодка донесла: «Прошли остров Скрыплев. Происшествий нет. Все благополучно». Больше донесений с подводной лодки мы не получили. Прошло несколько тревожных часов... Волнения, ожидания: как проходит переход? И, наконец, сообщение: «Всплыл, широта... долгота... Все благополучно. Школенко». Радости нашей не было пределов. Наши расчеты полностью оправдались»**.

Учение, проведенное «Ленинцем», показало реальную возможность выхода подводной лодки из базы подо льдом. В выводах по нему рекомендовалось ввести этот метод в наставление по боевой деятельности подводных лодок, разработать специальную задачу по борьбе за живучесть при плавании подо льдом, произвести расчеты необходимого выгодного угла встречи подводной лодки со льдом при необходимом всплытии, а также для пробивного усилия различной толщины льда.

Результаты учения позволили начальнику управления боевой подготовки ВМФ контр-адмиралу Ю.Ф. Раллю заявить, что возможность подледного плавания определенно доказана. Ставится вопрос о том, чтобы плавать подо льдом не отдельными лодками, а группами¹⁸⁹.

Проверка возможности группового выхода подводных лодок из бухты подо льдом также выпала на долю тихоокеанцев. На этот раз эта задача была поставлена перед «малюточниками» — экипажами подводных лодок типа «М» 2-й бригады, которой командовал капитан 2 ранга А.Т. Чабаненко. Значительная часть службы адмирала Андрея Трофимовича Чабаненко связана с подводным флотом и Дальним Востоком. По окончании ВВМУ имени М.В. Фрунзе он стал вахтенным начальником подводной лодки «Политработник» Черноморского флота. С созданием Тихоо-

* Связь с подводной лодкой осуществлялась до пределов слышимости средствами звукоподводной связи.

** Подлинник письма хранится в личном архиве автора.

кеанского флота его направили во Владивосток, он был помощником командира, командиром подводной лодки, командиром дивизиона и бригады. Принимал участие в 1945 г. в войне с милитаристской Японией. Будучи в 1952—1962 гг. командующим Северным флотом, организовывал походы дизель-электрических подводных лодок под кромку льда для испытания гидроакустической аппаратуры. И даже совершил подледное плавание на подводном атомоходе.

«На Дальнем Востоке мы научились самостоятельно действовать в ледовых условиях, — писал адмирал в отставке А.Т. Чабаненко. — Для зимнего плавания специально ставились дополнительные крепления в носу, снимались волнорезы торпедных аппаратов и устанавливалось ледовое ограждение перископа»¹⁹⁰.

Подготовка учения по групповому выходу подводных лодок подо льдом началась заранее и связана с тем, что в отличие от лодок других типов на «малютках» не имелось тогда эхолотов. Это значительно осложняло положение, так как не позволяло осуществлять дополнительный контроль за местоположением корабля и путисчислением, «нащупывая» эхолотом характерные глубины.

Штурман бригады капитан-лейтенант М.П. Котухов составил маршрут, по которому, погрузившись у пирса, подводные лодки зимой, меняя курсы и ведя точный отсчет времени, могли выходить в море подо льдом. В мае—июле 1940 г. на бригаде специально провели тренировочные выходы, во время которых «малютки» выходили в намеченный район в подводном положении только по счислению. Делалось это так: лодка отходила от пирса, погружалась и направлялась под водой в одну из точек с характерной для данного места бухты глубиной. В расчетной точке ложилась на грунт. Удостоверившись в этом по глубиномеру, всплывала и продолжала движение по избранному маршруту.

В конце ноября 1940 г., уже в условиях раннего ледостава, командование провело пробный выход подводной лодки «М-23», которой командовал старший лейтенант В.М. Александров.



Адмирал А. Т. Чабаненко



*Подводные лодки Тихоокеанского флота возвращаются
из зимнего плавания*

В заметке «Отличное слепое плавание», опубликованной в «Боевой вахте», говорилось: «Подводная лодка «Н» совершила сложное и длительное плавание в подводном положении без навигационных обсерваций. Лодка на глубине форсировала узкости, маневрировала в стесненных районах и, наконец, совершила продолжительный переход на прямом курсе в море...¹⁹¹ По соображениям цензуры в газете не говорилось, где плавание проходило подо льдом.

3—4 декабря такое же плавание совершила подводная лодка «М-19» под командованием В.И. Авдашева¹⁹².

После неоднократных тренировок командование бригады не сомневалось, что учение пройдет успешно.

Позднее, когда залив полностью покрылся льдом, решили провести намеченный экспериментальный поход. В первом в истории групповом подледном плавании, состоявшемся 26 декабря 1940 г., участвовали подводные лодки «М-2» (командир старший лейтенант В.М. Михайлов), «М-19» (командир старший лейтенант В.И. Авдашев), «М-20» (командир старший лейтенант Е.Н. Алексеев) и «М-24» (командир старший лейтенант А.Г. Яйло).

На «М-24» находился командир дивизиона капитан-лейтенант Л.М. Сушкин, который впоследствии, в годы войны, командую «С-55», перешел на Север и там погиб в боевом походе.

Первые три «малютки» успешно справились с задачей, а вот «М-24» не повезло: она потеряла ориентировку и не смогла продолжить плавание. Лодке пришлось всплыть в полынье у одного из пирсов. И все же командование высоко оценило результаты учения.

Таким образом, следуя традициям, заложенным еще в начале века экипажами первых на Дальнем Востоке подводных лодок «Дельфин», «Сом» и «Кефаль», подводники-тихоокеанцы в предвоенные годы не только успешно отрабатывали задачи боевой подготовки в суровое зимнее время, но и осуществили первые, в том числе и групповые, подледные плавания. В дальнейшем они не ослабляли усилий для поддержания боевой готовности своих кораблей в зимнее время года. Как и раньше, подводные лодки, невзирая на все трудности в условиях ледостава, выходили в море и успешно отрабатывали учебные боевые задачи*. При этом в курс боевой подготовки были внесены на этот счет соответствующие дополнения. Экипажи лодок 1-го отдельного дивизиона («Щ-125», «Щ-126», «Щ-127» и «Щ-128»), говорится, например, в годовом отчете за 1942 г., «за зимний период, помимо плавания в ледовых условиях, приобрели большую практику в использовании своего оружия, по уходу и сбережению материальной части зимой»¹⁹³. Как известно, в годы Великой Отечественной войны многие из тихоокеанских подводников пополнили кадры подводных сил на Севере и Балтике. Опыт и закалка, которые они получили на Дальнем Востоке, позволили им успешно действовать против врага в любых, самых сложных, боевых и гидрометеорологических условиях.

* Заметим, что на Балтике еще в 1939 г. была предпринята попытка покончить с «сезонностью» в боевой подготовке подводных лодок (директива наркома ВМФ флагмана 1 ранга Н.Г. Кузнецова). Однако полностью решить проблему не удалось. И это понятно, если учесть и ледовую обстановку в Финском заливе в зимнее время, и условия базирования здесь подводных лодок. (См.: Дмитриев В.И., Чемесов О.Г. В глубинах Балтики. С. 28.)



В ГОДЫ СУРОВЫХ ИСПЫТАНИЙ

На Балтике

Великая Отечественная война внесла много нового в методы использования подводных сил, как и других родов сил советского Военно-морского флота. Уже с самого начала боевых действий на Балтике, на Севере, на Черном море стало ясно, что первоначальные взгляды на характер войны на море претерпевают в связи с нападением Германии существенные изменения.

Основной задачей, которую решали подводные лодки Краснознаменного Балтийского флота в течение всей войны, явилась борьба на морских коммуникациях противника, нарушение его судоходства. С самого начала балтийские подводники стремились действовать активно, наступательно, хотя потеря уже в 1941 г. многих военно-морских баз поставила их в трудное положение и внесла значительные коррективы в организацию боевой деятельности подводных сил.

В 1941 г. подводные лодки КБФ совершили 79 боевых походов. Естественно, читатель может спросить: приходилось ли действовать балтийцам в ледовой обстановке, пригодился ли опыт, который был накоплен советскими подводниками в предвоенные годы, и в частности во время советско-финляндской войны*.

Ответ на поставленный вопрос не однозначен. Балтийские подводники находились в течение длительного периода в таких условиях, когда не только зимой, но и в период летней кампании их действия были чрезвычайно стеснены, особенно с 1942 г.,

* К началу Великой Отечественной войны на Балтике имелось три бригады подводных лодок, две из которых базировались на Ригу (Усть-Двинск), Либаву, Галлин и Ханко. В сентябре их объединили в одну бригаду, базировавшуюся на Кронштадт и Ленинград.

когда противник создал в Финском заливе мощный противолодочный рубеж. И все же, когда возникала необходимость, подводные лодки уверенно преодолевали ледовые преграды.



Подводные лодки «Калев» и «Лембит» в военной гавани. 1937 г.

Первой подводной лодкой, которой еще в 1941 г. пришлось действовать во льдах, стал «Лембит»* (командир капитан-лейтенант А.М. Матиясевич). В ночь на 5 ноября 1941 г. подводная лодка вышла в свой третий с начала войны боевой поход. Предстояло заминировать фарватер в проливе Бьёркезунд, пользуясь которым противник мог выходить из шхер к нашим коммуникациям, ведущим к Кронштадту. Падал мокрый снег, густой пеленой скрывая идущую в молодом льду лодку. За Большим Кронштадтским рейдом лед кончился, «Лембит» погрузился и направился в назначенный район. Когда банка из двадцати мин была выставлена, лодка легла на обратный курс. У Толбухина маяка она снова вошла в уже окрепший лед, и движение ее замедлилось.

На следующие сутки командир получил приказание перебазироваться из Кронштадта в Ленинград. Невскую губу к этому времени полностью затянул лед. Свободных ледоколов и буксиров не оказалось, и «Лембиту» пришлось рассчитывать лишь на собственные силы.

Не успела подводная лодка развернуться для выхода из гавани, как начался артиллерийский обстрел. Медленно продвигавшийся во льду под покровом темноты корабль стал соблазнительной мишенью для вражеских артиллеристов**. В дуэль, чтобы прикрыть лодку от огня противника, вступили батареи кронштадтских фортов. Однако немцы не унимались: уж очень был

* Подводная лодка «Лембит» построена в Англии в 1937 г. для эстонского флота. С вступлением Эстонии в Союз Советских Социалистических Республик включена в состав КБФ. Первым советским командиром ее был капитан 3 ранга В.А. Полещук. Сейчас Краснознаменная подводная лодка «Лембит» — мемориальный корабль. В 1965 г. она стала на вечную стоянку к причалу в Таллине.

** Еще в сентябре 1941 г. вражеские войска вышли на побережье Невской губы от поселка Лигово до города Петергофа (Петродворец), и их артиллерия получила возможность вести огонь по кораблям и судам, следовавшим по Морскому каналу.



*Командир дивизиона капитан 2 ранга
В.А. Полешук и командир «Лембита»
капитан 3 ранга А.М. Матиясевиц*

велик соблазн потопить идущую в надводном положении лодку. Снаряды рвались то по одному, то по другому борту. Один из них упал впереди по курсу, разбив преграждавшую ей путь крупную льдину: воистину нет худа без добра! «Лембит» стремительно рванулся вперед. Следующий снаряд разорвался на том месте, где еще несколько минут назад находилась лодка,

но ее уже прикрыла гранитная стенка гавани.

Чтобы не попасть в артиллерийскую вилку, командир все время менял ход: корабль то силой натруженных дизелей так наваливался на лед, что из-под стального форштевня с грохотом вываливались обломки ледяного поля, то медленно продвигался вперед, пытаясь, словно ножом, разрезать ледяное покрывало.

Но вот стали глохнуть дизеля: кингстоны охлаждения забивала ледяная шуга. Под руководством командира электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенанта С.А. Моисеева мотористы и трюмные стали продувать их и очищать. Хорошо, что во время короткой стоянки в Кронштадте удалось полностью зарядить аккумуляторную батарею: включили электромоторы и с их помощью добрались до спасительных дамб Морского канала. От быстрого хода лед заползал на були и даже на палубу лодки, но сбрасывать его не было времени. Так с покрытой льдом надстройкой «Лембит» и вошел на рассвете 7 ноября в Неву. В ноябре 1941 г., а в это время на подходах к Кронштадту уже начался ледостав, действовали в море помимо «Лембита» и другие подводные лодки: с 9 ноября «Щ-311» (командир капитан-лейтенант П.А. Сидоренко), с 13 ноября «М-98» (командир капитан-лейтенант П.И. Беззубиков), и им пришлось при возвращении форсировать молодой лед.

Последними возвратились после несения службы на позиции в районе плавучего маяка Эландсрев к юго-востоку от острова Эланд 21 ноября подводная лодка «Щ-311» и 12 декабря «Щ-309» (командир капитан-лейтенант И.С. Кабо).

«Щ-309» направлялась в базу, когда в Финском заливе уже образовались большие скопления льда и даже неподвижные поля. Чтобы не повредить корпус, пришлось идти в позиционном по-

ложении. На подходе к Кронштадту и далее к устью Невы лодку вел за собой ледокол «Молотов».

С наступлением зимы боевые походы подводных лодок прекратились. Корабли, в том числе и подводные лодки, казалось, замерли у своих причалов. Но жизнь продолжалась.

В эти неимоверно трудные для ленинградцев недели и месяцы флот не раз приходил на помощь трудящимся осажденного города, выделяя из своих ресурсов продовольствие и топливо. Так, например, часть соляра, необходимого для работы одной из ленинградских ГРЭС, поручили доставить экипажу подводной лодки «П-2», которой командовал капитан-лейтенант 3 ранга И.П. Попов*. 21 декабря 1941 г. окрашенная для маскировки в белый цвет лодка под проводкой ледокола направилась в Кронштадт, где ей предстояло заполнить цистерны топливом. Маленький отряд, которым командовал капитан 1 ранга Ф.Л. Юрковский, при выходе из огражденной части Морского канала подвергся артиллерийскому обстрелу. Осколки вражеских снарядов изрешетили легкий корпус, надстройку лодки, ранили несколько человек, шесть снарядов попали в ледокол. Но, несмотря на огневое противодействие врага, балтийские моряки благополучно достигли цели.

В Кронштадте с лодки сняли орудия, в балластные цистерны закачали топливо. Поздно вечером 30 декабря через льды Невской губы «Звезда» в сопровождении ледокола двинулась обратно. В Морском канале конвой опять подвергся артиллерийскому налету. К счастью, дело обошлось без попаданий. Задание Ленинградского горкома ВКП(б) было выполнено: блокированный город получил 700 т соляра. Особого рассказа требует попытка балтийских подводников все же выйти в море в конце 1941 г. Еще поздней осенью в Военном совете флота возник замысел подготовить подводную лодку типа «К» XIV серии** для длительного (4—5 месяцев) автономного плавания.

«Мы исходили из того, — вспоминал впоследствии командовавший Краснознаменным Балтийским флотом в годы войны адмирал В.Ф. Трибуц, — что даже одиночная подводная лодка, если она будет активно действовать на морских коммуникациях,

* В литературе при описании этого эпизода иногда называют эту лодку ошибочно — «Правда». Не избежал этой ошибки в своих ранних публикациях на эту тему и автор.

** Подводная лодка типа «К» XIV серии — крейсерская подводная лодка, проект ее разработали в середине 1930-х гг. конструкторы под руководством М.А. Рудницкого. Это был один из лучших в мире крупных подводных кораблей.



Командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц у подводников. Слева командир бригады капитан 1 ранга А. М. Стеценко

сможет держать врага в напряжении, заставит его посылать суда с усиленными конвоями, что увеличит время их прохождения между портами¹⁹⁴.

Выбор пал на «К-51». И не случайно: подводные лодки этого типа имели 10 торпедных аппаратов (6 в носу и 4 в корме), запас торпед — 24. Принимали на борт до 20 мин заграждения. У них было «солидное» артиллерийское вооружение: 2—100-мм и 2—45-мм орудия. Дальность пла-

вания экономическим ходом при скорости 9,3 узла надводной и 3,0 узла подводной составляла соответственно 16 500 и 175 миль. Автономность подводного крейсера равнялась 50 суткам.

Некоторые подробности, связанные с предстоящим походом «К-51», осветил в своих воспоминаниях адмирал Ю.А. Пантелеев, который в звании контр-адмирала командовал в то время Ленинградской военно-морской базой:

«Как-то в середине декабря начальник штаба флота (вице-адмирал Ю.Ф. Ралль. — *В.Р.*) срочно вызвал меня к себе и сообщил:

— Готовьте лучший ледокол. Он должен вывести в море подводную лодку «К-51».

— А как же она зимой вернется, Юрий Федорович? — удивился я.

Начальник штаба разъяснил, что новая большая крейсерская подводная лодка «К-51» только вступает в состав флота и по плану должна всю зиму действовать на коммуникациях противника в Балтийском море. Вернется же она в базу весной, как только уйдет лед. Лодку надо было вести с ледоколом почти до Гогланда. Руководство этой операцией возлагалось на опытного подводника капитана 2 ранга Л.А. Курникова (начальник штаба бригады подводных лодок КВФ. — *В.Р.*).



Адмирал Ю.А. Пантелеев

С оперативной точки зрения замысел был очень интересным, фашисты на весь мир орала об уничтожении нашего флота и блокировании его остатков в Ленинграде. И в это самое время в Балтийском море появляется советская подводная лодка и топят фашистские корабли.

Вернувшись из штаба, я приказал удвоить число дозоров вдоль Морского канала. Для артиллерийского прикрытия перехода подводной лодки база выделила пять батарей, а Кронштадтская крепость — семь.

18 декабря мы провожали ледокол («Молотов». — *В.Р.*) и с ним подводный крейсер. Лед в канале был очень тяжелым, корабли шли медленно и только к шести часам утра подошли к траверзу Петергофа.

Противник осветил их лучами шести своих прожекторов и открыл интенсивный артиллерийский огонь¹⁹⁵.

Дополним рассказ Ю.А. Пантелеева. Командовать «К-51» в предстоящем необычном походе было поручено командиру дивизиона, куда вошла «Катюша» после постройки, капитану 2 ранга В.А. Егорову. (Официальным командиром «К-51» являлся капитан-лейтенант А.В. Лепешкин, назначенный на эту должность в начале декабря 1941 г.)

Для участия в походе к экипажу «К-51» прикомандировали с подводной лодки «К-52» командира электромеханической боевой части инженера-капитан-лейтенанта А.П. Барсукова, командира группы движения старшего инженер-лейтенанта Е.И. Семёнова и старшину группы мотористов мичмана С.Е. Андреева. При выходе из Ленинграда на борт лодки поднялся также М.А. Рудницкий. Присутствие на корабле главного конструктора и строителя подводных крейсеров, конечно досконально знающего устройство корабля и всех его систем, усиливало атмосферу спокойствия и уверенности, царившую среди личного состава «К-51», хотя боевое задание, которое выпало на его долю, как все отчетливо понимали, являлось чрезвычайно сложным и опасным.

Переход в Кронштадт под проводкой ледокола «Молотов» (им командовал Н.М. Николаев) осуществлялся в ночь на 15 декабря.

Враг не заметил идущую во льдах лодку и весь огонь сосредоточил на ледоколе. Снаряды рвались рядом с судном. Несколько человек, находившихся на верхней палубе, получили ранения.

Полтора часа длился обстрел. И только утром, когда маленький отряд подошел к острову Котлин, артиллерийские батареи противника смолкли.



Ледокол «Ермак»

В Кронштадте подводники завершили последние приготовления к походу, и в ночь на 22 декабря «К-51» вышла из гавани. На этот раз во льду ее вел ледокол «Ермак».

Обстановка сложилась тяжелой. Порывистый ветер, достигавший 7—6 баллов, вызвал подвижку ледяных полей.

Канал между «Ермаком» и следовавшей за ним на расстоянии одного кабельтова лодкой быстро затягивало, ее корпус стали сдавливать крупные льдины. Во многих местах легкого корпуса сорвало листы обшивки. Дали течь некоторые расположенные здесь цистерны. Сдвинуло с креплений орудийные платформы. В левом борту, в районе носовых горизонтальных рулей образовалась пробоина размером 7 x 1,5 м. Толщина льда, взгромоздившегося на палубу, достигала 3 м. На подводной лодке сыграли аварийную тревогу. Ледокол околел ее и запросил командира о дальнейших намерениях. Но подводники даже в такой обстановке отказались от мысли о возвращении, хотя полученные повреждения угрожали живучести корабля. Экипаж единодушно высказался за продолжение похода, заверив, что все повреждения, угрожающие боеспособности лодки, сможет устранить своими силами.

В подходящей полынье решили провести вывеску и дифферентовку. Погружение показало, что от намерзшего льда избавиться не так-то просто. И все же последующий трезвый анализ создавшейся обстановки окончательно привел к неутешительному выводу: от выполнения боевой задачи следует отказаться, тем более что ледовые поля простирались до западного Голландского плеса, а Гогланд находился в руках противника. В воздухе периодически появлялись неопознанные самолеты.

Вечером 22 декабря «К-51» и ледокол прибыли к острову Лавенсари, где в течение двух суток их экипажи устраняли на лодке повреждения.

26 декабря поступило приказание от командования флота «К-51» вернуться в базу¹⁹⁶.

Так неудачно закончилась единственная в первые годы войны попытка использовать на Балтике накопленный в период боевых действий с Финляндией опыт подледных плаваний. В дальнейшем обстановка на Балтийском театре еще более осложнилась.

Продолжая усиленно минировать Финский залив, противник оборудовал две противолодочные позиции — гогландскую и нарген-порккалауддскую, прорываться через которые было крайне рискованно.

И тем не менее балтийские подводники и в этих условиях продолжали вести борьбу с врагом. Прорываясь через устье Финского залива, подводные лодки в 1942 г. свыше тысячи раз пересекали линии минных заграждений, причем глубина залива местами не превышала 20 м. Само собою разумеется, что в зимнее время в такой обстановке действовать стало совершенно невозможно.

В 1943 г. положение еще более усугубилось в связи с тем, что в самом узком месте залива на линии нарген-порккалауддской позиции немцы установили двойное сетевое заграждение. На очень немногих глубоких отдельных участках под сетью, имевшей ширину от 40 до 70 м, где лодки могли бы пройти, подводников подстерегали донные магнитные мины. Вдобавок ко всему противник развернул на подходах к противолодочным позициям корабельные дозоры, усилил действия авиаций.

В 1943 г. подводная лодка «Щ-303» (командир капитан 3 ранга И.В. Травкин) предприняла попытку прорваться через противолодочный рубеж и с величайшим трудом вернулась обратно. Четыре другие лодки («Щ-406», «Щ-408», «С-9» и «С-12») погибли. Подводные лодки КБФ оказались наглухо блокированными, и от использования их для борьбы на коммуникациях противника в Балтийском море пришлось отказаться.

Боевые походы советских подводников возобновились лишь во второй половине 1944 г., когда представилась возможность часть подводных сил перебазировать в конце сентября — начале октября в предоставленные вышедшей из войны Финляндией порты Хельсинки, Турку (Або) и Ханко и оттуда производить развертывание подводных лодок, пользуясь безопасными фарватерами в финских шхерах.

Осенью 1944 г. подводные лодки снова стали выходить в боевые походы. Продолжали они активно действовать и с наступлением зимы — тогда, когда шхерные фарватеры сковал лед. На помощь лодкам при выходе из новых мест базирования приходили финские ледоколы.

Одной из первых в начале октября 1944 г. направилась в море подводная лодка «Щ-310» под командованием капитан-лейтенанта С.Н. Богорада, а всего она совершила в осенне-зимних Условиях 1944/1945 г. три боевых похода, общей продолжительностью 110 суток.



Подводная лодка «Щ-310» в сопровождении морского охотника возвращается из боевого похода

и проворачивание механизмов, их прогревание, частые, непредусмотренные никакими боевыми обстоятельствами погружения, чтобы избавлять корпус и надстройку от ледяного панциря, выматывали силы и без того уставших людей. Иногда подобная процедура занимала довольно продолжительное время. По команде из центрального поста в уравнительную цистерну принимали до 4 т воды и в течение нескольких часов производили одну поддифферентовку за другой, пока не оттают и не оторвутся от корпуса подводной лодки последние глыбы намерзшего льда.

«Щ-310» возвратилась в базу, умножив свой боевой счет. Ее командиру С.Н. Богораду было досрочно присвоено воинское звание капитана 3 ранга. А по окончании войны Указом Президиума



*Командир «Щ-310»
С.Н. Богорад*

Второй ее поход, пожалуй, наиболее тяжелый, начался 1 декабря 1944 г. и закончился 15 января 1945 г. Трудности штормового плавания усугубились тогда сильными морозами: ртутный столбик опускался до отметки -20° . Подводники знали, как бороться с обмерзанием корпуса, механизмов, но от этого им не становилось легче. Непрерывные проверки

Верховного Совета СССР от 8 июля 1945 г. он удостоился звания Героя Советского Союза. Подводная лодка еще в марте 1945 г. стала Краснознаменной.

В аналогичных условиях действовали в море в начале 1945 г. экипажи и других подводных лодок. Многие из них совершили в трудное зимне-весеннее время по два похода: «Л-21» (командир капитан 2 ранга С.С. Могилевский), «Л-3» (командир капитан 3 ранга В.К. Коновалов), «К-52» (командир капитан 3 ранга И.В. Травкин), «Лембит» (командир капитан 3 ранга А.М. Матиясевиц), «С-13» (командир капитан 3 ранга А.И. Маринеско).

О некоторых из этих походов следует, мне кажется, рассказать подробнее.

Подводную лодку «К-52» новый, 1945 г. застал в Кронштадте у пирса береговой базы: заканчивался ремонт, и корабль готовился к походам. Военный совет флота принял решение направить ее в район банки Штольпе (Слупска), что на подходах к Данцигской (Гданьской) бухте, где наблюдалось особенно оживленное движение вражеских боевых кораблей и транспортов. К Данцигу приближались советские войска. Началось массовое бегство гитлеровцев из города. Противник вывозил в Германию оборудование демонтированных в городе военных предприятий. Морской путь стал для него единственным: железная дорога постоянно находилась под массированными ударами советской авиации.

Подводники «К-52» рвались в море. Первый выход лодки на позицию в октябре 1944 г. был неудачным. При срочном погружении на ней произошла авария. Лодка вернулась в базу и стала в ремонт.

Но выйти на просторы Балтики в феврале было не так-то просто. Ледовая обстановка в Финском заливе в этот период особенно тяжелая. Нагромождения льда достигают порой высоты 3 м. Об этом балтийцы знали еще со времен Ледового похода 1918 г. Чтобы не повредить носовую часть корабля (форштевень, носовые горизонтальные рули и передние крышки торпедных аппаратов), на ней по инициативе командира электромеханической боевой части инженер-капитана 3 ранга М.А. Крастелева установили прочный стальной щит — «намордник», как его называли матросы.

7 февраля финский ледокол «Сампо» взял «К-52» на буксир и вывел из Купеческой гавани Кронштадта. На рейде лодку ждали ледоколы «Иокарху» и «Войма», которым выпала доля «торить» дорогу. До острова Бьёрке продвижение шло без задержек. Когда же отряд вошел в шхеры, где встретился более тяжелый, торосистый лед, корабли стало затирать. Ночью движение прекращалось. Утром лодку с огромным трудом освобождали из ледовых тисков. С помощью ледоколов удалось преодолеть и самые



Командиры подводных лодок «Л-3» и «К-52» Герои Советского Союза В. К. Коновалов (слева) и И. В. Травкин

грудные участки вблизи Хамины и Котки. На пятые сутки, 11 февраля, она прибыла в Хельсинки. Через четыре дня ледокол «Тармо» вывел «К-52» из припайных льдов на чистую воду, и она, погрузившись, направилась в боевой поход к банке Штольпе.

Многосуточная борьба со льдами на переходе из Кронштадта вскоре дала о себе знать: в перископ при осмотре горизонта обнаружили тянувшийся по поверхности воды след соляра. Лодка теряла одно из своих главных свойств — скрытность. Чем это угрожает, знает каждый подводник. Причина могла быть в данном случае скорее всего одна: при сильном сжатии льдов легкий корпус лодки деформировался и одна из междубортных цистерн, заполненных топливом, дала небольшую течь. Приняли решение: расходовать топливо только из нее, чтобы как можно быстрее освободиться от демаскирующего следа.

Весенним солнечным утром 11 марта «К-52» возвратилась из похода и ошвартовалась у плавбазы «Иртыш». Боевой счет ее экипажа в этом боевом походе оказался внушительным.

Во время докового осмотра в Свеаборге выяснилось, что при форсировании льдов и плавании в штормовом море на «К-52» оказались поврежденными горизонтальные и вертикальный рули, винты, захлопки главных балластных цистерн, решетки кингстонов¹⁹⁷.

Немало усилий пришлось затратить экипажу «К-52», чтобы устранить вместе с финскими рабочими последствия зимнего похода.

В середине апреля лодка под проводкой финского ледокола «Сису» снова вышла в море и также вернулась с победой. Родина щедро наградила подводников. Кавалером «Золотой Звезды» Героя Советского Союза стал ее командир И.В. Травкин. Личный состав был награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны и Красной Звезды. А лодка удостоилась ордена Красного Знамени.

За несколько дней до возвращения «К-52» из февральско-мартовского похода, 4 марта 1945 г., в район банки Штольпе с задачей уничтожения вражеских транспортов и боевых кораблей из Хельсинки вышла подводная лодка «К-53» (командир капитан 3 ранга Д.К. Ярошевич).

По шхерным фарватерам до точки погружения у острова Утэ ее сопровождали два финских ледокола. Казалось бы, обеспечение надежное и никаких неожиданностей быть не могло.

На рассвете 8 марта подводная лодка пришла в назначенный район, и ее экипаж приступил к поиску кораблей противника.

Однако поход чуть было не сорвался. Когда торпедисты стали проворачивать механизмы торпедных аппаратов, выяснилось, что у носовых аппаратов правого борта не открываются передние крышки. Осмотр показал, что открытию крышек мешает смятая льдом часть набора легкого корпуса в районе их приводов. Пришлось пустить в ход лом и кувалды. Титаническими усилиями моряков привод крышек торпедных аппаратов удалось освободить, и лодка могла продолжать поход. Так, в начале боевого похода коварный лед, оказавшийся виновником неисправности, чуть не сыграл с подводниками злую шутку.

История зафиксировала в этот период два подледных плавания. Первое совершила подводная лодка «С-13» (командир капитан 3 ранга А.И. Маринеско). Как известно, на долю экипажа этого корабля и его талантливого командира выпал выдающийся боевой успех.

На двадцатый день похода, вечером 30 января 1945 г. («С-13» вышла из Ханко 11 января), когда лодка находилась севернее Данцигской бухты, гидроакустик старшина 2-й статьи И.М. Шнапцев обнаружил шумы винтов, а через три часа с мостика заметили огни идущего вдалеке судна. Командир принял решение атаковать его. Четырехторпедный залп (три из четырех торпед — одна не вышла из торпедного аппарата — достигли цели) решил судьбу теплохода «Вильгельм Густлов», служившего в годы войны плавбазой учебного дивизиона подводных лодок германского флота в военно-морской базе Готенхафен.

10 февраля в том же походе «С-13» потопила еще одно крупное судно противника — транспорт «Генерал фон Штойбен». На дно пошли еще 3 тыс. (спаслось только около трехсот человек) германских солдат и офицеров.

Однако для нас в связи с этим походом интересно одно весьма примечательное обстоятельство.

На подходе к базе Турку «С-13» должен был встретить и сопроводить советский надводный корабль. При всплытии в точке randevу 13 февраля его не оказалось. Зато вокруг подводной лодки сверкали в лучах весеннего солнца льдины, а на горизонте виднелись сплошные ледяные поля. Не получив ответа на радио-



*Командир «С-13»
А.И. Маринеско*

запрос, командир принял решение без задержки идти в базу подо льдом. Ожидание могло закончиться плохо — на входах в шхерные фарватеры, у кромки ледяных полей, под водой, мог подстергать враг.

Правда, и предстоящий маршрут — извилистый шхерный фарватер был не из легких. Но А.И. Маринеско принадлежал к тем командирам, кто способен на смелые, неординарные решения. К тому же он мог полностью положиться на командира штурманской боевой части капитан-лейтенанта Н.Я. Редкобородова, считавшегося на флоте одним из лучших штурманов-подводников: предстояло идти только по счислению. После двухчасового плавания «С-13» всплыла, пробив ледяной покров верхним ограждением рубки. Выйти на мостик сразу не удалось. Огромный осколок льда прижал рубочный люк. Пришлось вогнать в просвет деревянный клин, а потом, быстро заполняя цистерну то одного, то другого борта, создавать крен. Так с большим трудом избавились от злополучного груза.

Продолжила «С-13» движение уже в надводном положении, работая в режиме ледокола.

Преодолев почти половину пути до базы, лодка встретила наконец направлявшийся к ней тральщик. Оказалось, что задержка с выходом конвоира навстречу лодке произошла из-за опоздания лоцмана. Когда корабли сблизились, командир дивизиона капитан 1 ранга А.Е. Орел прямо по льду перебрался на «С-13», где поздравил ее экипаж и командира с выдающимися победами.



Адмирал А.Е. Орел

За одержанные в походе победы личный состав «С-13» был отмечен орденами Отечественной войны, Красной Звезды. 20 апреля 1945 г. Президиум Верховного Совета СССР наградил «С-13» орденом Красного Знамени.

С именем командира этого подводного корабля Александра Ивановича Маринеско, человека сложной и драматической судьбы, в послевоенные годы было связано немало инсинуаций. И все-таки справедливость восторжествовала: Указом Президента СССР в канун 45-летия Победы в Великой Отечественной войне отважному подводнику присвоено звание Героя Советского Союза.

Второй факт подледного плавания связан с уже известной нам гвардейской подводной лодкой «Щ-309» (командир гвардии капитан 3 ранга П.П. Ветчинкин)*. 18 февраля 1945 г. подводная лодка с командиром бригады контр-адмиралом С.Б. Верховским на борту вышла из Турку на позицию в район Либавы. Как и другим лодкам, сквозь шхеры дорогу ей пробивал ледокол. Через пять суток, в День Красной Армии и Красного флота 23 февраля, был обнаружен небольшой конвой. Из надводного положения командир успешно атаковал охраняемый двумя тральщиками транспорт «Геттинген». Но затем «Щ-309» подверглась ожесточенному преследованию кораблями охранения. Более пяти часов немцы бомбили лодку, а затем ушли, будучи уверенными, что она погибла.

Переход в базу занял не один день. В основном «Щ-309» шла под водой. 3 марта на подходе к месту, где нужно было лечь на курс, ведущий к шхерному фарватеру, взломав лед, всплыли. Оказалось, что лодка попала под ледяные поля, о чем подводники не подозревали. Для встречи «Щ-309» из Турку вышел тральщик «ТЩ-217», но, получив от удара о льдину пробоину в районе топливной цистерны, возвратился обратно в базу. Присоединившийся же к нему ледокол продолжил движение навстречу лодке. 4 марта он взял «Щ-309» под ледовую проводку и на исходе дня благополучно привел в Турку шедшую самостоятельно за ним лодку и на буксире — поврежденный тральщик.

Почти до середины апреля советские подводные лодки, уходя в походы и возвращаясь из них, вынуждены были пользоваться согласно достигнутой с правительством Финляндии договоренности услугами финского ледокольного флота.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны балтийские подводники умножили опыт зимних плаваний, смело выходили в боевые походы, не страшась ни сильных морозов, ни сплоченных льдов.

За Полярным кругом

На Кольском полуострове, в городе Полярном, где в годы Великой Отечественной войны находилась главная база Северного Флота и базировалась бригада подводных лодок, стоит обелиск. У его подножия покоятся якоря. Отлитый из бронзы моряк сжимает в руке бинокль. На фронтоне здания, возвышающегося за обелиском, начертаны знаменитые слова флотоводца-патрио-

* «Щ-309» 1 марта 1943 г. преобразована в гвардейскую.

та С.О. Макарова: «Помни войну!» Сегодняшние североморцы не забывают завет своего замечательного соотечественника. Помнят они и о том, что Северный флот, как и другие советские флоты, встретил начало войны во всеоружии.

Вначале, в 1941 г., подводные лодки вели поиск кораблей врага в Баренцевом море, но вскоре расширили район действий на ту часть Норвежского моря, которая прилегает к берегам Северной Норвегии, чьи порты немцы использовали в качестве своих военно-морских баз.

О боевых походах в более высокие широты в первый год войны и речи не было: противник не проявлял тогда интереса к арктическим водам, рассчитывая, что овладение ими Кольским полуостровом приведет к гибели Северного флота и необходимость использовать для перевозок моря Северного Ледовитого океана отпадет сама собой.

Но наступления на Мурманск одно за другим проваливались. Германское командование понимало, какую огромную роль в снабжении фронта и тыла играют Северный морской путь и наши внешние арктические коммуникации.

Придавая большое значение Северному морскому театру, советское Верховное Главнокомандование стремилось укрепить здесь ударные силы. В 1941—1942 г. бригада подводных лодок пополнилась новыми кораблями. Это позволило командованию не только значительно активизировать боевую деятельность подводных лодок, но и расширить районы их использования.



*Подводная лодка «К-21» в походе
в высокие широты*

Начиная с 1942 г., когда в этом возникала необходимость, наши подводные лодки выходили и в высокие широты.

31 августа 1942 г. в один из таких походов отправилась из Полярного подводная лодка «К-21» (командир капитан 2 ранга Н.А. Лунин*. Район ее действий определили к северу от 76-й параллели и на восток до 82-го меридиана.

Задание, которое получил командир «К-21», было свя-

* «К-21» — подводная лодка, которая 5 июля 1942 г. атаковала германский линкор «Тирпиц».

зано с пресечением действий кораблей германского флота по плану операции «Вундерланд» («Страна чудес»).

План операции в Арктике под таким кодовым названием начал разрабатываться германским военно-морским командованием на Севере еще с весны 1942 г. и получил окончательное оформление в июне. Цель операции заключалась в том, чтобы надводными и подводными силами нанести неожиданный удар по нашим морским коммуникациям в Карском море, уничтожить советские конвои вместе с ледоколами, разрушить порты Диксон и Амдерму и тем самым нанести непоправимый, как считали гитлеровские стратеги, удар по советской транспортной магистрали в Арктике — Северному морскому пути.

Для выполнения плана операции в качестве главной ударной силы вначале предназначались два тяжелых крейсера — «Лютцов»* и «Адмирал Шеер». Им предавалось также несколько подводных лодок. Одновременно предполагалось заминировать новоземельские проливы, чтобы наши суда в Карском море оказались в капкане.

16 августа «Адмирал Шеер» вышел из Нарвика и, обогнув северную оконечность Новой Земли — мыс Желания, направился к проливу Вилькицкого для перехвата каравана, идущего с востока. Почти десять дней рейдер охотился за советскими судами в арктических водах. 25 августа он потопил слабо вооруженный ледокольный пароход «А. Сибиряков», который сообщил на Диксон о нападении на него неизвестного крупного военного корабля, а затем рейдер пытался захватить Диксон. Получив достойный отпор от находившихся там сторожевого корабля «СКР-19» (вооруженный с началом войны ледокольный пароход «Дежнев») и береговой батареи и не выполнив задачи, «Адмирал Шеер» отправился восвояси. Операция «Вундерланд» потерпела провал.

Для поиска и уничтожения корабля и пресечения новых потерь в Арктике штаб Северного флота принимал экстренные меры. В частности, с



Тяжелый крейсер «Адмирал Шеер»

* «Лютцов» не принял участия в операции; он наскочил на камни в одном из выходов и стал в ремонт.

целью перехватить вражеский рейдер и была направлена к Новой Земле подводная лодка «К-21»*. Выйдя на позицию севернее мыса Желания, она начала поиск. Достигнув $79^{\circ}20'$ северной широты, лодка не раз пересекала ледяные перемычки с вкраплениями старого, торосистого льда. Встречались и айсберги. Некоторые ледяные горы возвышались над водой на 70 м. Около одного такого ледяного исполина 5 сентября лодка прошла в надводном положении в непосредственной близости — на расстоянии 10 кабельтовых.

Более двух недель несла «К-21» боевую вахту в высокоширотном районе, из них двенадцать суток в Карском море. При плавании на север она достигла 8 сентября параллели $78^{\circ}40'$, а 16 сентября параллели $79^{\circ}30'$, где уже встретился лед. Два часа «К-21» продолжала движение во льду, но, опасаясь повредить корпус, повернула на юг. Наибольшее удаление лодки от Новой Земли к северу во время похода составило свыше 150 миль¹⁹⁸.

И только получив радиограмму о возвращении, капитан 2 ранга Н.А. Лунин приказал лечь на обратный курс. 21 сентября «К-21» ошвартовалась в Полярном. Боевого соприкосновения с кораблями противника в этом арктическом походе она не имела.

На смену «К-21» к мысу Желания направилась лодка «С-102» (командир капитан 3 ранга Л.И. Городничий), получившая задание вести поиск вражеских подводных лодок и прикрыть в случае необходимости переход отряда кораблей Экспедиции особого назначения ЭОН-18 (лидер «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный»), переводимых на Северный флот с Тихоокеанского флота Северным морским путем**.

Учитывая, что проход вражеских кораблей, в том числе и подводных лодок, в Карское море был вероятен лишь севернее



«К-21» в Кольском заливе, апрель 1943 г.

Новой Земли, в районе мыса Желания, с этого времени по решению командования Северного флота была определена специальная позиция¹⁹⁹.

«С-102» находилась в районе мыса Желания с

* Командованию Северного флота не было известно, что в ночь на 28 августа командир «Адмирала Шеера» получил приказание возвратиться в базу и к моменту выхода «К-21» уже покинул Карское море.

** Ледовая обстановка в южной части Карского моря оказалась благоприятной, и корабли экспедиции прошли в Баренцево море, не огибая Новую Землю, проливом Югорский Шар.

29 сентября по 13 октября, когда здесь уже наступила полярная ночь. Условия плавания сложились для ее экипажа, естественно, еще более суровые, чем для «К-21». Температура наружного воздуха уже давно опустилась ниже нулевой отметки. Продолжительность верхней вахты сократили до двух часов. Густой снег затруднял наблюдение, тем внимательнее прослушивали горизонт гидроакустики. Однако враг обнаружен не был, и лодка возвратилась в базу.

Передышка после этого похода оказалась непродолжительной, и 4 ноября «С-102» пришлось оставить Полярное, на этот раз взяв курс в северо-западную часть Баренцева моря с задачей прикрыть переходы одиночных транспортов из портов союзных государств, а также предпринять поиск моряков с советского парохода «Декабрист» (его торпедировали самолеты у острова Надежды, лежащего за семьдесят шестой параллелью) и других погибших судов.

В районе гибели «Декабриста» и других судов, о судьбе которых ничего не было известно, лодка крейсировала до 9 ноября. Но на ее пути шлюпки, в которых могли находиться уцелевшие моряки, не встретились. И вообще ничто не напоминало о разыгравшейся здесь трагедии. Только одно бушующее море, да небо над рубкой, постоянно закрытое свинцовыми тучами, нависающими над водой.

С тяжелым чувством возвращался из нелегкого похода экипаж «С-102», до самой последней минуты не терявший надежду, что ему удастся вызволить попавших в беду моряков.

В 1943 г. германское командование усилило боевую деятельность своих подводных лодок в арктических водах, направляя ее на борьбу против наших внутренних конвоев, тем более что плавание внешних конвоев с наступлением полярного дня союзниками снова было прервано. Как и в предыдущем году, противник не ограничивался только непосредственным нападением на корабли и суда. Он использовал минное оружие на подходах к портам, к узкостям — заливам и проливам, совершал бандитские набеги на полярные станции.

Появились немецкие подводные лодки в Карском море в августе, когда арктическая навигация шла уже полным ходом. Одновременно здесь действовало до 6—7 лодок. Особенно часто радиоразведка обнаруживала их к юго-востоку от мыса Желания и у восточного побережья Новой Земли. Помимо авиации и надводных кораблей командование Северного флота использовало для борьбы с врагом на подходах к Новой Земле и подводные лодки, направляя их, как и в 1942 г., к ее северной оконечности.

Здесь для действий лодок были нарезаны две позиции: одна — к северу от мыса Желания, другая — к востоку от него. Дозоров надводных кораблей флота в этом отдаленном районе не выставлялось. В 1943 г. на позиции к северу и востоку от мыса Желания выходили четыре наших лодки²⁰⁰.

Использование подводных лодок для противолодочной обороны затруднялось тогда недостаточностью да и несовершенством средств обнаружения противника. Тем значительнее выглядит тот исключительный случай, когда атака вражеской подводной лодки закончилась успешно для нашего корабля. Речь идет о потоплении лодкой «С-101» в 1943 г. у северной оконечности Новой Земли фашистской субмарины.

7 августа «С-101» (командир капитан-лейтенант Е.Н. Трофимов) вышла из Полярного в очередной боевой поход, на этот раз к мысу Желания. В нем участвовал ее бывший командир, возглавивший вновь созданный в бригаде дивизион подводных лодок типа «С» капитан 2 ранга П.И. Егоров. 13 августа в тумане открылись берега Новой Земли. Штурман лейтенант М.К. Чуприков уточнил место. Подводная лодка погрузилась и направилась к заданной позиции.

Потянулись томительные, похожие один на другой, дни поиска. Однообразие нарушил 21 августа доклад гидроакустика старшины 2-й статьи М.А. Филиппова о том, что он слышит похожие на шум винтов звуки. Причем пеленг на него «брался» очень точно. Командир посмотрел в перископ, но из-за тумана ничего не увидел. Чтобы не выдавать своего присутствия, лодка опустилась глубже и взяла курс на шум. Через некоторое время еще раз всплыла на перископную глубину. На горизонте капитан-лейтенант Трофимов увидел неясный силуэт и, как ему вначале показалось, бурун неопознанного корабля. Опять погрузился и пошел на сближение. У командира, естественно, возникла мысль: не враг ли это? И отдал приказание: «Торпедная атака!» На лодке привели в боевую готовность носовые и кормовые торпедные



Подводная лодка «С-101»

аппараты. Шум прослушивался еще отчетливее, а пеленг не менялся. Командир зашел в рубку акустика и решил сам прослушать шумы. А спустя несколько минут вызвал его в центральный пост и предложил посмотреть в перископ.

«Целью», вызвавшей сомнение специалиста, а с ним и командира, оказался самый настоящий... айсберг. И не один: поблизости среди мелкобитого льда плавало еще две огромные ледяные горы²⁰¹. Заметим, что с подобными случаями пришлось сталкиваться и другим подводным лодкам, плававшим в высоких широтах, где встречаются айсберги.

28 августа, когда «С-101» уже не одни сутки находилась на позиции в 78 милях к востоку от мыса Желания, краснофлотец И.В. Ларин, несший вахту на гидроакустической станции, доложил, что слышит шум винтов подводной лодки. Доклад на этот раз оказался точным. В поднятый перископ на расстоянии 40—50 кабельтовых были отчетливо видны характерные очертания рубки вражеской субмарины, шедшей под дизелями курсом 350°. Осторожно, чтобы не спугнуть врага, «С-101» начала маневрирование для атаки.

В отсеки передали приказание исключить малейшие шумы, чтобы не привлечь внимания противника. Когда дистанция сократилась до 6 кабельтовых, в 10 ч 50 мин П.И. Егоров (он принял в этот момент на себя командование кораблем в связи с тем, что молодой командир не успел перед выходом выполнить зачетные торпедные стрельбы) дал трехторпедный залп из носовых торпедных аппаратов с интервалом в 6 секунд, причем торпеды имели разную установку глубины хода. Через 50 секунд в отсеках услышали мощный грохот. Командир увидел в перископ поднявшийся над поверхностью моря громадный султан воды. Когда «С-101» всплыла в позиционное положение, на мостик поднялись командир дивизиона, командир лодки и вахтенный офицер лейтенант В.К. Сергеев. Их взору открылось огромное соляровое пятно, которое растекалось на поверхности моря. В воде плавали деревянные обломки, пробки, одежда²⁰².

Найденные документы позволили установить, что потоплена подводная лодка «U-639», возвращавшаяся после постановки мин на подходах к устью Оби.

2 сентября «С-101» ошвартовалась в Полярном, оставив за кормой свыше 3500 миль, из них 650 под водой.

Боевой успех сопутствовал экипажу «С-101» и в других походах. За образцовое выполнение заданий командования она удостоилась после окончания войны, 24 мая 1945 г., ордена Красного Знамени.

В тот же период у северной оконечности Новой Земли несла позиционную службу еще одна советская подводная лодка — «С-54» (командир капитан 3 ранга Д.К. Братишко). Это был ее

третий поход на Северном флоте; «С-54» вместе с подводными лодками «Л-15», «С-51», «С-55» и «С-56» в 1942—1943 гг. перешла с Дальнего Востока в Заполярье через Тихий и Атлантический океаны. Пребывание «С-54» у Новой Земли, как и походы других подводных лодок Северного Флота в высокие полярные широты, представляет определенный интерес.

В один из дней от вахтенного гидроакустика в центральный пост поступил доклад: «Слышу шум винтов работающей машины». Боевая тревога поставила на ноги весь экипаж. Капитан 3 ранга Братишко пристально осматривал горизонт. Из боевой рубки находящимся в центральном посту слышались голоса разговаривавших между собой командира и старшего помощника капитан-лейтенанта Г.К. Васильева.

— Смотри, старпом, по-моему, силуэт подводной лодки, — глуховато говорил командир.

— Я тоже так думаю, — ответил через минуту Васильев, снова уступая место у перископа Братишко.

— Вот нахал, идет, как у себя дома, сейчас мы устроим ему прописку на дне моря, — возбужденно продолжал командир. — Далековато только! Будем сближаться, чтобы ударить без промаха.

Когда до цели оставалось менее 50 кабельтовых, из рубки раздалась команда:

— Отбой боевой тревоги!

Спустившись из боевой рубки, командир с досадой сказал:

— Айсберг, чтоб его приподняло да бросило! Издали похож на подводную лодку, и волна о него бьет, как будто выхлоп работающего дизеля. Запросите акустика, что он сейчас слышит?

Из переговорной трубы раздался голос Фадеева:

— Слышу все тот же шум...

Сближение до девяти кабельтовых подтвердило: айсберг! Он величаво проплывал, гордый своей неприступностью и сверканием льда в лучах низкого в этих широтах солнца...

После отбоя подводники донимали шутками гидроакустика:

— Как же ты, Коля, целый час вел нас в атаку на льдину?..

Но сами отлично понимали: лучше сто раз ошибиться, чем пропустить врага. К тому же теперь будут знать, какой шум издает айсберг»*.

* При описании этого эпизода использованы выдержки из неопубликованной рукописи А.Г. Стребыкина, старшего краснофлотца, трюмного машиниста этой подводной лодки. Рукопись, подаренная подводником Герою Советского Союза вице-адмиралу в отставке Г.И. Щедрина, хранилась в его личном архиве.

В сентябре 1943 г. у северной оконечности Новой Земли несли боевую службу и гвардейская Краснознаменная подводная лодка «Щ-402», которой командовал в то время гвардии капитан 3 ранга Д.М. Каутский.

Осенний поход «Щ-402» 1943 г. продолжался в течение 33 суток — со 2 сентября по 5 октября — и был для нее, как и для других кораблей, плававших в годы войны в столь высоких северных широтах, одним из трудных, особенно в навигационном отношении.

21 сутки — с 8 по 29 сентября — «Щ-402» находилась в Карском море. Подводникам приходилось почти все время действовать в сплошном тумане или при постоянных снежных зарядах.

Выполнение боевой задачи затрудняли попадавшие на пути лодки многочисленные айсберги, которые, как это отмечалось и в случаях с подводными лодками «С-101» и «С-54», акустики принимали за вражеские цели, пока не научились различать эхо и шумы плавучих ледяных гор. В довершение «Щ-402» попала в жесточайший шторм.

29 сентября барометр, наконец, начал давать обнадеживающие показания, погода стала улучшаться. К огорчению команды, все еще не терявшей надежду на встречу с противником, поступила радиограмма, отзывавшая «щуку» в базу.

Поход этот не принес кораблю боевого успеха, но экипаж «Щ-402» вышел победителем в борьбе со стихией, приобрел ценный опыт плавания в высокоширотном районе. (Экипажу гвардейской Краснознаменной подводной лодки «Щ-402» не пришлось встретить светлый День Победы. 21 сентября 1944 г. лодка погибла в боевом походе.)

В сентябре 1943 г. в том же районе действовала также подводная лодка «К-1», которой командовал в походе командир дивизиона капитан 1 ранга М.Ф. Хомяков (ее «штатный» командир капитан 3 ранга В.Г. Стариков находился в отпуске). В базу лодка не вернулась. Подводники-североморцы тяжело переживали гибель боевых товарищей. Они поклялись отомстить за них ненавистному врагу.

В 1944 г. противник не только не отказался от посылки своих подводных лодок в Карское море, но и усилил их деятельность на наших внутренних арктических коммуникациях. В связи с этим в арктический сектор морского театра командование Северного флота перебросило к началу навигации в Карское море дополнительные силы из надводных кораблей и авиации. Летом была создана Карская военно-морская база.

Подводным лодкам Северного флота в 1944 г. вновь приходилось выполнять боевые задачи в районах, прилегающих к мысу Желания.

Первой 15 августа вышла сюда подводная лодка «С-104» (командир капитан 2 ранга В.А. Тураев)²⁰³.

18 августа лодка пересекла семьдесят седьмую параллель и заняла позицию у мыса Желания (район ее действий был определен между 76-й и 78-й параллелями и 64-м и 75-м меридианами). Жизнь на корабле вначале шла монотонно, ничто не нарушало привычного ритма несения вахт.

Участник похода мичман Л.А. Власов в своих воспоминаниях рассказал о некоторых эпизодах этого необычного для экипажа плавания, о том, как экипаж «С-104», подобно морякам других подводных лодок, ранее действовавших у Новой Земли, был введен в заблуждение плававшим айсбергом, принятым за цель²⁰⁴.

Двадцать три дня находилась «С-104» в районе восточнее мыса Желания. Напряженный поиск не увенчался успехом. Через две недели сюда пришла для несения боевой службы подводная лодка «С-15» (командир капитан-лейтенант Г.К. Васильев). Для определения места командир принял решение склониться к мысу Спорый Наволок. Здесь лодка попала в тонкий молодой лед. Чтобы он не забил кингстоны охлаждения дизелей, Г.К. Васильев направил подводную лодку к чистой воде. Однако около полуночи «С-15» оказалась среди дрейфующих полей крупнобитого льда. Пришлось уменьшить ход до малого. И снова полоса чистой воды сменялась то мелкобитым льдом, то полями тяжелого, прошлогоднего льда²⁰⁵.

Почти месяц, с 21 сентября по 17 октября, находилась «С-15» в высокоширотном районе, покинув его уже в условиях наступившей полярной ночи.

Даже эти приведенные выше краткие сведения убедительно свидетельствуют, что и в годы минувшей войны подводным лодкам Северного флота приходилось не раз плавать в полярных широтах и встречаться со льдами, хотя главные районы боевых действий, как мы уже говорили, находились у северо-восточных берегов Скандинавского полуострова, там, где проходили основные морские пути противника.

Опыт высокоширотных и ледовых плаваний, полученный на Северном флоте в предвоенные и военные годы, навел флагманского штурмана бригады подводных лодок капитана 1 ранга М.М. Семенова и командира «С-17» Героя Советского Союза капитана 2 ранга Я. К. Иосселиани на мысль об использовании обычной серийной дизель-электрической подводной лодки для

похода к Северному полюсу. С таким предложением они обратились после войны к своему командованию. По их замыслу маршрут следовало разработать с учетом данных авиаразведки о наличии полыней и разводий. Кроме того, поиск участков чистой воды, в которых можно было бы всплывать для зарядки аккумуляторной батареи, лодка могла производить с помощью эхолота, направленного вверх. В аварийных случаях, как они считали, можно было бы подорвать лед для образования полыни торпедами.

Отдавая должное смелости и решительности инициаторов планов арктического похода на подводной лодке, следует сказать, что их намерение носило преждевременный характер. При том уровне развития техники, особенно навигационных приборов, не позволявших в нужной степени контролировать точность путеисчисления при плавании в околорайонных районах, поход к Северному полюсу не просто носил рискованный характер, он мог бы закончиться трагически. Тем более что и энергетическая установка дизель-электрической лодки для плавания в подводном положении требовала постоянной подзарядки аккумуляторной батареи и, следовательно, всплытия.

Предложение, естественно, принято не было, хотя его авторы, казалось, разработали свой план довольно детально.

Продолжали появляться и идеи создания арктических подводных лодок и за рубежом и в нашей стране. Один из зарубежных проектов был создан в Италии группой специалистов под руководством адмирала Адальберто Мариано* еще перед началом Второй мировой войны. В 1944-м, а затем в 1946 г. Мариано через органы внешней торговли СССР обратился к советскому правительству с предложением приобрести этот проект. Свое предложение итальянский адмирал обосновывал тем, что для Советского Союза очень важно «увеличить возможность плавания на просторах Ледовитого океана», тем более что интерес к этому району проявляют другие страны. «Всякое запоздание, — считал он, — принесет лишь ущерб и угрожает отставанию СССР от других государств». После консультаций и получения заключений от специалистов итальянцу было отказано. Видимо, потому что к тому времени появился свой отечественный проект специальной арктической подводной лодки от теперь уже известного нам капитана 2 ранга А.В. Лепешкина.

* А. Мариано участвовал в полярной экспедиции к Северному полюсу на дирижабле «Италия», потерпевшем катастрофу в 1928 г. Вместе с товарищем он был спасен полярным летчиком Б.Г. Чухновским и доставлен им на ледокол «Красин».

Свое предложение изобретатель адресовал главному Военно-морских сил СССР адмиралу И. С. Юмашеву. Разработанный флотским офицером эскизный проект и пояснения к нему вызвали немалый интерес среди ученых и конструкторов. Их обсуждение длительное время велось на различных уровнях в Главном морском штабе, Арктическом научно-исследовательском институте, Главном управлении Северного морского пути и других инстанциях. К дальнейшей разработке были привлечены Центральное конструкторское бюро № 18, Центральный научно-исследовательский институт военного кораблестроения. В качестве базы для создания проекта такой арктической подводной лодки предлагались (для ускорения) проекты трофейной немецкой подводной лодки XXI серии, а затем советской подводной лодки типа «К» XIV серии.

Положительно отзывались о проекте А.В. Лепешкина известные подводники Герои Советского Союза И.А. Колышкин и Я.К. Иосселиани, а также главный конструктор крейсерских подводных лодок типа «К» М.А. Рудницкий, возглавлявший в то время Управление подводного кораблестроения ГУК ВМФ. Дейтельное участие в дальнейшей разработке проекта принял участие академик Ю.А. Шиманский, так что в литературе можно встретить упоминание об арктической подводной лодке Шиманского. После войны под грифом «Секретно» вышла даже брошюра с таким названием, затем, по всей вероятности, «за ненадобностью» уничтоженная, так что обнаружить ее не удалось.

Работа над проектом специальной подводной лодки для исследования арктических глубин в скором времени прекратилась.

Походы к Северному полюсу стали возможными лишь тогда, когда в составе Северного флота появились подводные лодки, оснащенные атомными энергетическими установками и совершенной навигационной аппаратурой. До подледной одиссеи «Ленинского комсомола» оставалось еще полтора десятилетия.

Германские субмарины несли во льдах смерть

Ранее уже шла речь о действиях подводных лодок германского флота в полярных водах в годы Второй мировой войны. Может быть, этим и стоило ограничиться, если бы не одно немаловажное обстоятельство. Не успели еще смолкнуть раскаты орудийных залпов, как наши союзники по антигитлеровской коалиции, и прежде всего Соединенные Штаты Америки, стали

вовсю расписывать «героические», а по существу пиратские действия фашистских подводников в арктических районах.

Обращалось внимание на то, что германские подводные лодки в целях укрытия заходили под ледяные поля, пережидали там опасность. А некоторые, всплывая в разводьях, производили зарядку аккумуляторных батарей.

Американский военно-морской обозреватель Н. Полмер писал, например, что несколько немецких подводных лодок, действуя в годы войны у кромки паковых льдов в районе Шпицбергена, совершали непродолжительные подледные плавания. Некоторые лодки, попав в паковые льды, чтобы не быть ими раздавлены, спасались погружением, другие использовали льды, уклоняясь от преследования противолодочных кораблей союзников²⁰⁶.

Другой американский исследователь Р.-Д. Макуэтти в статье «Арктическая подводная лодка», опубликованной в журнале «Юнайтед Стейтс нейвл инститьют просидингс», также упоминал о том, что гитлеровские подводники пытались плавать под ледяными полями во время боевого патрулирования (а правильнее сказать, во время разбойничьих рейдов против советского судоходства) на трассе Северного морского пути — в Баренцевом и Карском морях, причем район их боевых действий простирался на восток вплоть до пролива Вилькицкого²⁰⁷.

Наиболее обстоятельно, пожалуй, проанализировал действия немецких подводников в полярных водах Баллиган в статье «Подводные лодки в Арктике», помещенной во французском журнале «Ля ревью маритим». «Не обнаружено никаких документов, говорящих о плавании подводных лодок подо льдом, — заявил он. — Один американский писатель (мы можем сказать: уже не один. — *В.Р.*), однако, утверждает, что немецкие подводные лодки уходили под лед, когда оказывались стиснутыми льдами. Экипажи подводных лодок жаловались, что ледяные глыбы, бросаемые волнами на корабль, портили головку шноркеля или перископ»*.

* Шноркель — так на германских подводных лодках называлось выдвигное устройство для подачи при ее перископном положении атмосферного воздуха в дизельный отсек и удаления выхлопных газов работающего двигателя. В отечественном флоте носит название РДП (Работа дизеля под водой). Идея создания такого устройства была выдвинута в 1915 г. офицером русского флота — лейтенантом Н.А. Гудимом, командиром подводной лодки «Акула». В том же году вентиляционные и газоотводные трубы на подводных лодках «Волк» и «Леопард» были подняты до высоты тумб перископов.



Немецкая подводная лодка «U-209»

Объективности ради заметим, что германским подводным лодкам в тот период все же не раз приходилось форсировать ледяные преграды, а иногда, чтобы уклониться от встреч с советскими кораблями и кораблями союзников, уходить под лед, не удаляясь, однако, значительно от его кромки. Случалось, что гитлеровские подводники попадали под ледяные поля и не-

произвольно. Во время операции «Вундерланд», в августе 1942 г., подводная лодка «U-209», например, при всплытии у западного берега Новой Земли повредила себе о лед перископ.

30 августа того же года в районе губы Белушьей четыре английских корвета, приданных Беломорской военной флотилии, обнаружили подводную лодку «U-456» в крейсерском положении и обстреляли ее. Вражеская субмарина погрузилась и ушла под кромку битого льда. Преследовать ее во льду английские моряки не решились.

В 1944 г. три германские подводные лодки пытались форсировать пролив Вилькицкого и пройти в Нордвик. Однако 18 сентября они натолкнулись на непреодолимые льды в районе мыса Челюскин. В тот же день одна из лодок — «U-935» повредила от удара перископ. В результате немцы отказались от своей затеи и вернулись в Карское море.

Несколько раньше две другие германские подводные лодки во время рейда в Карском море получили, всплывая во льдах, настолько серьезные повреждения, что это заставило их покинуть район действий²⁰⁸.

Итак, подводным лодкам нацистской Германии не только приходилось действовать во льдах, но и уходить под лед, чтобы избежать преследования наших противолодочных кораблей.

Еще до войны немецкий военно-морской журнал «Марине рундшау» откровенно писал о взглядах верховного командования гитлеровской Германии на роль северных и арктических районов в будущей войне с Советским Союзом: «Здесь находится центр тяжести русских морских коммуникаций с Западом... Поэтому Германия будет принуждена для полноценной блокады Советской России на западном фронте послать флот

на Север с целью прервать арктическую коммуникацию Советской России...»²⁰⁹

Для знакомства с обстановкой в Заполярье на трассе Северного морского пути главное командование военно-морских сил Германии (ОКМ) организовало внимательное изучение результатов предвоенных советских арктических навигаций. Особенно важное значение придавалось исследованию всех обстоятельств, связанных со сквозным плаванием с запада на восток германского рейдера «Комет» в 1940 г.

После заключения в августе 1939 г. пакта о ненападении с Советским Союзом германское правительство, по данным датского исследователя Р.С. Стеенсена, вначале пыталось договориться о переводе Северным морским путем из бассейна Тихого океана 35 судов, интернированных в портах нейтральных стран Юго-Восточной Азии.

Однако в ходе переговоров сошлись на предоставлении Германии возможности перевести только одно торговое судно в Японию. В Гамбурге на сравнительно небольшом товаро-пассажирском судне «Эмс» (тоннаж около 3,3 тыс. брутто-регистрационных тонн) установили вооружение, закамуфлировав его под обычный транспорт и переименовав в «Комет».

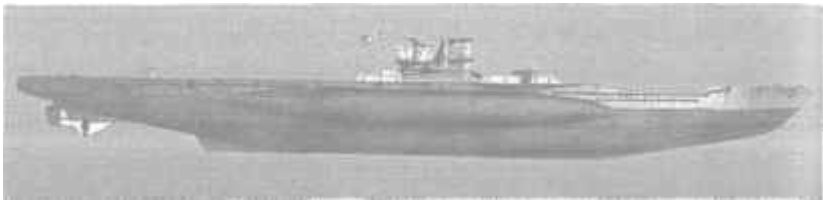
«Вооружение было настолько хорошо замаскировано, что русские (речь идет о ледовых лоцманах. — *В.Р.*), — писал Стеенсен, — направляясь с мостика в свои каюты и обратно, никак не могли его заметить». Но шила в мешке не утаишь, и в ходе плавания тщательно скрываемый немецкими моряками секрет все же раскрылся.

Под «благовидным предлогом» (тяжелая ледовая обстановка на подходе к проливу Лонга) в Певеке капитану судна Р. Эйссену было отказано в дальнейшей проводке и предложено возвратиться в Баренцево море. Последовал решительный отказ, и рейдер продолжил путь самостоятельно.

В западной печати, естественно, этот факт преподносится как «неблаговидный поступок нейтрального государства (СССР. — *В.Р.*) против держав, воевавших с гитлеровской Германией»²¹⁰.

Германия имела на Севере две флотилии подводных лодок, каждая из которых насчитывала вначале около 12 единиц. Базировались они на Берген и Тронхейм, где с этой целью были построены специальные скальные убежища. В дальнейшем численность германского подводного флота на Севере возросла и достигла в 1945 г. 60—65 лодок.

Против кораблей Северного флота и флотов союзников, а также для борьбы на арктических путях сообщения использова-



Немецкая подводная лодка типа VIII (модель)

лись в основном подводные лодки типа VIII*. Автономность их составляла 6—9 недель, что позволяло длительное время находиться в отрыве от своих баз.

Известный советский историк профессор М.И. Белов указывал, что противник направил свои подводные лодки в восточную часть Баренцева и Карское моря еще в 1941 г. По приведенным им архивным данным, в период войны германские подводные лодки летом и осенью 1941 г. впервые обнаруживались в северо-западной и юго-западной частях Карского моря.

В 1942 г. в восточной части Баренцева моря германские подводные лодки появились в начале июля. После рассредоточения союзного конвоя PQ-17 они стали охотиться здесь за одиночными транспортом, пытавшимися укрыться у берегов Новой Земли. А затем гитлеровцы распространили свои действия на Карском море.



Адмирал А.Г. Головкин

Все это вынудило командование Северного флота принять меры к организации противолодочной обороны в западном районе советской Арктики, хотя достаточных сил и средств у флота для этого вначале не имелось. Командовавший флотом в годы войны адмирал А.Г. Головкин в связи с этим писал с огорчением: «...у нас не хватило сил для противодействия. Во-первых, чтобы помешать проникновению гитлеровцев в Карское море, надо держать под наблюдением пространство шириной в несколько сот миль, на подходах из Баренцева моря к проли-

* Немецкие подводные лодки типа VIII имели водоизмещение 768/871 т, скорость хода 17/7,6 узла, глубину погружения 100 м, вооружение: 1 кормовой и 4 носовых торпедных аппарата, 2 орудия — 88- и 20-мм калибра.

вам Югорский Шар, Карские Ворота, Маточкин Шар, а также пространство севернее мыса Желания. Во-вторых, чтобы предотвратить нападение вражеских подводных лодок на конвои, надо иметь не один-два корабля эскорта на два-три транспорта, как имеем сейчас мы. <...> Стоит ли удивляться, если нам время от времени не удастся убедить то или иное судно?..»²¹¹



*Рубка немецкой
подводной лодки «U-960»*

Свыше 20 подводных лодок германского флота совершило в 1942—1944 гг. пиратские рейды в Карское море, в том числе по два похода в 1943 г. - «U-601» и «U-960», в 1944 г. - «U-711».

Наибольшая продолжительность пребывания в арктических походах падает на подводные лодки: в 1943 г. — «U-302», «U-703» (около 55 суток) и «U-255» и «U-711» (свыше 60 суток), в 1944 г. — «U-278» и «U-739» (более 60 суток). Подводная лодка «U-957» в 1944 г. действовала в полярных водах свыше 70 суток²¹².

Если в 1942 г. вели поиск наших судов одиночные лодки, то в последующие годы гитлеровские подводники стали применять против наших судов и конвоев испытанный прием «волчьей стаи», когда на обнаруженное судно набрасывалась целая группа лодок.

Широко применял враг, как уже отмечалось, в арктических районах и минное оружие, выставляя банки из мин заграждения, в том числе и неконтактных.

Для отстоя своих лодок, оборудования наблюдательных постов, как стало известно в послевоенное время, немцы использовали в 1943—1944 гг. необитаемые районы шхер Минина (западное побережье полуострова Таймыр), в частности остров Вардропер, залив Волчий в архипелаге Норденшельда в Карском море*, мыс Спорый Наволок на северо-восточном побережье

* Аэрофотосъемку этого района немцы произвели еще в 1931 г. во время полета дирижабля «Граф Цеппелин».

Уже после войны гидрографическое судно «Исследователь» при посещении острова Вардропер обнаружило там следы немецкой стоянки и даже укрепленную на светящемся навигационном знаке антенну. На берегу залива Волчьего советские полярники нашли оборудованное гитлеровцами продовольственное депо. А всего военно-морские силы противника снарядили и отправили на Крайний Север 13 специализированных метеоэкспедиций.

Северного острова Новой Земли, бухту Слободская в Енисейском заливе.

В 1942 г. первая из посланных на восток подводных лодок «U-601» совершила в июле пиратское нападение на становище Малые Кармакулы на западном побережье Южного острова Новой Земли. 1 августа эта же лодка потопила у губы Белушьей шедший без охранения пароход «Крестьянин». А 24 августа «U-601» потопила на подходе к Диксону транспорт «Куйбышев», из экипажа которого никто не спасся.



Немецкая подводная лодка «U-251»

ство со стороны Баренцева моря и своими действиями у Новой Земли и в Печорском море (юго-восточная часть Баренцева моря между островами Колгуев и Вайгач) отвлекать внимание наших сил.

17 августа одна из этих подводных лодок — «U-209», следовавшая в надводном положении, обнаружила у острова Матвеева в Печорском море идущий без охранения из пролива Югорский Шар в Нарьян-Мар караван небольших советских судов: буксирный пароход «Комсомолец» тянул за собой баржу с людьми, а «Норд» — баржу с имуществом и неработающий буксир «Комилес». С дистанции 30 кабельтовых лодка подошла и вынудила его выброситься на остров, а затем потопила остальные плавсредства. Баржу с людьми она пустила на дно торпедой. Пытавшихся добраться до берега северян гитлеровцы с бессмысленной жестокостью расстреливали из пулеметов и автоматов. В результате варварской расправы погибло 305 человек.

Ранним утром 25 августа «U-255» напала на полярную станцию мыса Желания и артиллерийским огнем сожгла служебные

В августе группа фашистских лодок отправилась в Карское море для обеспечения операции «Вундерланд». На «U-601», «U-251» и «U-255» возлагалась задача обеспечить «Адмирала Шеера» разведывательной информацией. Четыре другие субмарины должны были прикрывать его рейдерство

и жилые постройки. Чудом сохранившаяся аппаратура позволила полярникам передать на Диксон сообщение об этом пиратском акте фашистов*.

В сентябре «U-251» уничтожила радиостанцию на острове Уединения, расположенном в центре Карского моря.

В 1943 г. в соответствии с планом новой арктической операции «Вундерланд-2» командование ВМС Германии на европейском Севере направило в Арктику группу подводных лодок под общим названием «Викинг». Цель этой новой операции оставалась прежней — всячески препятствовать нашему судоходству. В разное время здесь действовало свыше 10 подводных лодок. И по-прежнему германские подводники не гнушались нападать на безоружные суда и полярные станции.

Первой жертвой на их пути оказалось экспедиционное судно «Академик Шокальский». Отправившись с Диксона в залив Благополучия, что расположен на северо-восточном побережье Новой Земли, судно в районе Спорый Наволок встретило 25 июля подводную лодку «U-255», которая с дистанции пяти миль открыла по нему артиллерийский огонь. Попытка укрыться во льдах не увенчалась успехом: враг потопил судно. Оставшиеся в живых члены экипажа, научные работники, зимовщики отправились на шлюпке к мысу Спорый Наволок, но лодка таранила ее, и люди оказались в ледяной воде. С трудом они выбрались на берег, починили шлюпку и наконец достигли цели. Но и здесь немцы не оставили их в покое: они захватили суденышко (на нем находились запасы пищи) и отбуксировали в море.

Продолжая действовать в Карском море, одна из подводных лодок противника проникла в Енисейский залив и 7 сентября потопила транспорт «Тбилиси» (вначале считалось, что пароход «Тбилиси» подорвался на mine). 18 сентября подводная лодка «U-711» обстреляла полярную станцию на острове Правды, а 24 сентября — в заливе Благополучия.

Осмелев (а точнее, обнаглев), германские подводные лодки стали нападать и на арктические конвои. 28 августа на переходе из Диксона в Нордвик, к юго-востоку от островов Мона, от торпеды, выпущенной подводной лодкой «U-302», погиб пароход «Диксон», эскортируемый сторожевиком и тральщиком. 30 сентября «U-601» потопила пароход «Архангельск», а на следующий

* В книге А. Г. Головки «Вместе с флотом» говорится, что полярную станцию на мысе Желания обстрелял неизвестный корабль, который полярникам опознать не удалось.

день «U-703» — пароход «Сергей Киров», шедшие в составе каравана.

В 1944 г. у западного побережья Новой Земли и в Карском море действовало 12 подводных лодок, причем 6 из них к востоку от Новой Земли в составе ударной группы «Грейф».

Первым сигналом о появлении новоявленных подводных корсаров явилась трагическая гибель у острова Белого севернее полуострова Ямал, 12 августа 1944 г. парохода «Марина Раскова» и тральщиков «ТЩ-118» и «ТЩ-114» (всего их было три), шедших в охранении (конвой БД-5 Белое море — Диксон). Именно на этих тральщиках находилась большая часть спасенных с парохода людей*. Это была самая ощутимая потеря в Арктике в годы войны. Тяжелые испытания выпали на долю тех людей, которые оказались на шлюпках в штормовом море. Энергичными мерами, принятыми командованием после гибели кораблей, удалось спасти 259 человек. В этой трагедии, как в зеркале, отразилась бесчеловечность гитлеровских морских разбойников с подводной лодки «U-365»**.

30 августа радисты полярных станций Карского моря услышали драматическое сообщение, переданное открытым текстом: «Всем, всем, я «Норд», обстрелян подводной лодкой», после чего связь прекратилась. После войны стало известно, что «Норд» потопила артогнем подводная лодка «U-957»²¹³.

Та же подводная лодка «U-711» совершила 26 сентября нападение на полярную станцию мыса Стерлегова, захватив ее вместе с зимовщиками (избежали плена лишь два человека) и разрушив артиллерийским огнем все постройки. В сентябре три подводные лодки из группы «Грейф» («U-711», «U-739» и «U-957») несколько дней преследовали конвой, направлявшийся из пролива Вилькицкого на Диксон. Четыре транспорта благополучно дошли до места назначения, а сторожевой корабль «СКР-29» («Бриллиант») из состава охранения был 23 сентября потоплен подводной лодкой «U-957». Из экипажа сторожевика не спасся ни один человек.

Для поиска и уничтожения вражеской лодки командование оставило тральщик «Т-120». Но и его постигла такая же печаль-

* Вначале «Марина Раскова» была поражена выпущенной с подводной лодки «U-365» акустической торпедой, но оставалась на плаву. После потопления тральщиков немцы добились транспорта.

** Отметим вместе с тем, что причиной гибели транспорта и двух боевых кораблей были и тактические ошибки, допущенные командиром конвоя в оценке обстановки после взрыва на транспорте: он посчитал, что тот подорвался на mine.

ная участь — корабль поразила электроторпеда с подводной лодки «U-739». Он стал последним кораблем, погибшим в полярных водах от гитлеровских подводников.

Даже этот неполный перечень пиратских, в основном против безоружных объектов, действий противника должен дать представление о «боевой деятельности» гитлеровских подводников в полярных водах, о которых неоднократно писали некоторые западные, в том числе и заокеанские, авторы. Нет, не ледовые и подледные плавания характеризуют эти «подвиги», а бессмысленная жестокость, изощренные методы уничтожения своих жертв.

Естествен вопрос: сказались ли действия гитлеровских подводных сил в Карском море на нашем судоходстве? Ответ может быть только однозначным: несомненно. Они усиливали напряженность движения на западном участке Северного морского пути, требовали значительного отвлечения на борьбу с подводным противником сил Северного флота и особенно входившей в его состав Беломорской военной флотилии.

Положение осложнилось тем, что с 1943 г. германские подводные лодки стали применять бесследные электрические, а затем и самонаводящиеся торпеды с акустической головкой. Это лишило наши корабли возможности обнаруживать их след и своевременно уклоняться, как это делалось, когда враг использовал обычные парогазовые торпеды.

И все же германскому флоту ни в коей мере не удалось решить своей главной задачи в этом регионе — прервать наши арктические коммуникации.

В 1943 г. в Арктике было проведено 110 конвоев (170 транспортов). Потери составили 4 транспорта (3 из них от атак подводных лодок), 3 тральщика и вспомогательное судно²¹⁴. В 1944 г., когда немецкие подводники действовали особенно активно, по внутренним коммуникациям в Карском, Баренцевом и Белом морях было проведено 407 конвоев, насчитывавших 707 транспортов. А потери составили всего 3 транспорта — чуть более 0,4% от общего числа проведенных судов²¹⁵.

Усиление нашей противолодочной обороны в арктических районах вынудили германское военно-морское командование на Севере отказаться от посылки в 1945 г. своих подводных лодок в Карское море, хотя численность их в норвежских базах значительно возросла.

После окончания Второй мировой войны западные военные историки взялись за внимательное изучение «арктического опыта» гитлеровцев.

Упомянутый уже нами Баллиган недвусмысленно подчеркивал: «Опыт действия немецких подводных лодок в период Второй мировой войны дает широкое поле для исследований, которые должны дать положительные результаты»²¹⁶.

Для каких же целей нужен был этот опыт? Какие именно и кому он мог дать «положительные результаты»?

Весьма откровенно высказался на этот счет Р.-Д. Макуэтти: «Наши подводные лодки смогли бы в летнее время вести разведку и действовать против кораблей противника на трассе Северного морского пути, как это делали немцы во Вторую мировую войну»²¹⁷.

Подобный ответ можно найти и в высказываниях американских подводников. Джеймс Калверт, командир «Скейта», атомной подводной лодки США, совершившей подледные арктические походы в 1958 и 1959 гг., отмечал: «В американском флоте начали проявлять интерес к плаванию подводных лодок в полярных условиях еще в 1946—1947 гг...»²¹⁸

Наши бывшие союзники по Второй мировой войне и не думали скрывать, какова истинная направленность походов атомных подводных лодок США, а за ними и Англии, под паковыми льдами Центральной Арктики, какова истинная цель подобных подледных рейдов.

«Отец» атомного подводного флота США адмирал Х. Риквер еще в одном из своих ранних выступлений подчеркнул, что плавания лодок подо льдом будут предприняты для изучения возможности ракетных атак против Советского Союза²¹⁹. Напомним, что это было время «холодной войны», взаимного недоверия и противостояния двух великих держав...

ЧАСТЬ II

*Приборы с воркованьем голубиным
Произвели очередной расчет.
Над нами многотонные глубины,
Торосистый, многометровый лед.*

*Сплелись, как осьминоги, изобаты.
Динамик приказанье пробасил:
Кипит реактор, расщепляя атом
На сотни тысяч лошадиных сил.*

*А наверху наверняка — бураны.
Идут стальные тучи на таран.
Морским узлом связал меридианы
Над нами Ледовитый океан.*

Валерий Белозеров

ГЛАВА 1



ВРЕМЯ АТОМОХОДОВ

Август — благодатное время на Севере. Лето уже подошло к концу. Осень всюю желтит деревья. Северяне торопятся запастись на зиму «дармами природы». Но кораблям Молотовска (с сентября 1957 г. Северодвинск) не до этих земных радостей. У них торжественный день — 9 августа 1957 г. на заводе № 402 спускается на воду первый атомный подводный корабль. Его уже вывезли из цеха на тележках на слип. Освобожденный от лесов, он предстал во всей красе своего обтекаемого, китообразного корпуса, с округлым носом, плоскими обводами кормы (их строители назвали «штанами»), ставшими «визитной карточкой» всех атомных лодок, спроектированных СКБ-143.

Атомоход спускали лагом, то есть бортом. Ушло на это немало часов. Традиция требовала перед началом торжественной, а точнее сложной, операции разбить бутылку шампанского. Обычно она летела в форштевень. На этот раз все оказалось не так-то просто. Единственным приемлемым для этого местом было ограждение горизонтальных рулей. Молодая сотрудница конструкторского бюро завода, взяв на себя обязанности «крестной матери», с силой метнула бутылку. Брызнула пена, грохнули аплодисменты.

Продули балласт (экипаж находился по боевой тревоге в полном составе внутри прочного корпуса). Лодка всплыла, оставив тележки на дне бассейна, и закачалась на водной глади. Впереди у атомохода были достройка, швартовные и ходовые испытания, подъем Военно-морского флага, опытная эксплуатация, поход на Северный полюс и долгая, с серьезными испытаниями, корабельная жизнь...

Атомная субмарина: от идеи к реальности

Решение о строительстве атомного подводного флота в Советском Союзе созрело под влиянием многих факторов. Одним из них стал наметившийся коренной перелом в военном деле, который был связан с появлением ядерного оружия и атомной энергетики.

Вторым и, пожалуй, решающим фактором явилось наше отставание в условиях начавшейся вскоре после окончания Второй мировой войны «холодной войны» в области военно-морского вооружения, особенно когда США начали строительство своей первой атомной подводной лодки «Наутилус», а затем ввели ее в строй. Отставание, которое напрямую было связано с обеспечением безопасности страны с морских и океанских направлений. Его требовалось во что бы то ни стало преодолеть, и причем в самые сжатые сроки.

Как же рождались первые атомные лодки, которым предстояло стать подлинно подводными кораблями, первыми проложить нелегкие орбиты в «подледном космосе» и покорить Северный полюс из-под воды?

В США мысль о практическом применении для энергетической установки подводной лодки атомного реактора возникла еще в 1939 г. Именно тогда начальник электромеханического отдела Военно-морской исследовательской лаборатории Р. Ганн пред-



*Первая американская атомная подводная лодка «Наутилус»
в порту Нью-Йорка*

ставил начальнику Управления паросиловой техники ВМС Г. Боуэну доклад, в котором доказывал, что атомная энергетическая установка «обеспечит громадные преимущества и во много раз увеличит дальность плавания и боевую эффективность подводных лодок».

Прошло семь лет. В 1946 г., уже после того как прогремели чудовищные атомные взрывы в Хиросиме и Нагасаки, министерству ВМС США было предложено принять участие в строительстве атомного реактора в Ок-Ридже (штат Теннесси), куда откомандировали пять флотских офицеров, среди них находился капитан 1 ранга Хьюмен Риквер, будущий «отец» американского атомного подводного флота²²⁰. В руки Риквера попал тогда доклад Филиппа Абельсона, ученого-физика, принимавшего участие в получении изотопов урана для атомной бомбы. В докладе содержались чертежи высокоскоростной немецкой подводной лодки с «единым» (вальтеровским двигателем)*, но замененным ученым атомной силовой установкой собственной конструкции.

Воспользовавшись благоприятным моментом, связанным с заинтересованностью фирмы «Вестингауз» в разработке ядерного двигателя, Риквер добился создания отдела атомной энергети-

* Вальтеровский двигатель — парогазотурбинная установка (ПГТУ), изобретенная немецким инженером Г. Вальтером в 1930-е гг. В ней в качестве топлива применялся высококонцентрированный раствор перекиси водорода. В литературе вальтеровский двигатель ошибочно называют «единым». На лодке с ПГТУ имелась и обычная дизель-электрическая установка для нормального хода.



*Подводная лодка типа «Сивулф»
(SSN-21)*

ки в Управлении кораблестроения, а также сектора военно-морских реакторов в Комиссии по атомной энергии. Он же и возглавил эти органы. Одновременно началось проектирование и самой атомной подводной лодки. Закладка ее под названием «Наутилус» состоялась 20 августа 1951 г. в Гротоне на верфи

«Электрик боут» в присутствии президента Г. Трумэна. А через месяц здесь же заложили еще одну атомную субмарину — «Сивулф» («Морской волк»). 30 сентября 1954 г. состоялась церемония ввода в строй «Наутилуса», однако лишь 17 января 1955 г. эта лодка впервые вышла в море для ходовых испытаний. В тот день она передала сигнальным прожектором фразу, вошедшую теперь во все американские справочные издания и названную в США исторической: «Идем на атомной энергии».

Вслед за «Наутилусом» и «Сивулфом»* США заложили еще четыре корабля, но уже другого типа — «Скейт». Так началось за океаном серийное строительство атомных подводных лодок.

США не случайно присвоили своему атомному первенцу символическое название «Наутилус». Как известно, жюльверновский фантастический корабль был «властителем океанов». Американским подводным лодкам предстояло, по мысли руководителей Пентагона, стать «властителями мира». Особенно большие преимущества сулило оснащение атомного подводного флота ядерным оружием. «Атомная мощь плюс морское могущество дадут такую свободу действий стране, — писал журнал «Милитари ревью» в разгар «холодной войны», — что она может легко осуществить уготовленное ей богом право руководить всем миром²²¹.

Осуществив строительство четырех многоцелевых торпедных подводных лодок типа «Скейт», США приступили в 1959 году к серийному строительству атомных лодок типа «Скипджек» такого же назначения, но с новыми гидродинамическими формами корпуса, измененной корабельной архитектурой. А уже на основе

* Атомная подводная лодка «Сивулф» в отличие от «Наутилуса» имела вначале в качестве теплоносителя первого контура жидкий натрий. У «Наутилуса» был водо-водяной реактор, т.е. в качестве теплоносителя и замедлителя использовалась обыкновенная (высокой чистоты) вода. В конце 1958 г. «Сивулф» поставили в док и заменили ее реактор на водо-водяной.

их начали проектирование ракетных подводных лодок сначала типа «Джордж Вашингтон», затем типа «Этен Аллен» и типа «Лафайет» — носителей 16 морских баллистических ракет «Поларис».

«Ракета «Поларис», — писал видный американский военно-морской журналист Н. Полмер, — должна была стать одним из самых лучших видов оружия, созданных человеком»²²².

О направленности программы «Поларис» красноречиво говорит эпизод, описанный Полмером в книге «Атомные подводные лодки»:

«Первый намек на общее число подводных ракетоносцев... был сделан в марте 1958 г. адмиралом Бэрком (в то время начальник штаба ВМС США. — *В.Р.*)... Когда его спросили о числе подводных лодок, необходимых для выполнения «своей работы» против Советского Союза, Бэрк ответил уклончиво: «Я не думаю, что смогу вам назвать точную цифру... Вы можете исходить из числа русских городов, — продолжал он, — числа мегатонн, необходимых для разрушения города, надежности и точности ракеты и сами определить число подводных лодок. После этого удвойте полученное число для обеспечения уверенности, и вы получите что-то около тридцати»²²³.

Первая американская подводная ракетная подводная лодка «Джордж Вашингтон» вошла в состав ВМС США в последний день 1959 г. После ряда уточнений программа строительства подводных ракетоносцев предусматривала введение в строй еще 40 единиц. В результате система морского базирования включала бы 456 ракет «Поларис», которые должны были составить свыше 40% от общего количества «неуязвимых ракетных сил» военного потенциала США, — так, по крайней мере, думали руководители американского военно-морского ведомства и их высокие покровители.



Подводная лодка типа «Скипджек». 1959 г.



Первый американский ракетоносец «Джордж Вашингтон» (SSBN-598)

В ноябре 1960 г. «Джордж Вашингтон» с 16 ракетами «Пола-рис» на борту после «частично успешных», как характеризовало их министерство ВМС США, испытаний у мыса Канаверал (в начале 1964 г. переименован в мыс Кеннеди) торжественно проводили из порта Чарлстон для боевого патрулирования в район Норвежского и Гренландского морей.

Учитывая, что плавания американских лодок проводились в непосредственной близости от морского побережья СССР и отмечались случаи грубого нарушения государственной границы СССР, советское правительство дало в свое время инструкции Министерству обороны впредь при обнаружении в советских территориальных водах иностранных подводных лодок, нарушивших морскую границу СССР и находящихся в подводном положении, принимать меры к уничтожению нарушителя.

В дальнейшем вслед за Соединенными Штатами приступила к строительству атомных подводных лодок и Англия — партнер американцев по военному блоку НАТО. Первая английская атомная подводная лодка «Дредноут», близкая по конструкции к подводной лодке США «Скипджек», вступила в строй в 1963 г. А в начале 1964 г. англичане заложили свой первый подводный ракетносец «Резолюшн».

Таким образом, к концу 1950-х гг. наш «вероятный противник» имел бесспорное преимущество в области создания одного из главных видов военно-морских вооружений — атомного подводного флота, и более того, в течение нескольких лет обладал монополией.

Потребовались годы самоотверженного труда советских ученых, инженеров, рабочих, военных моряков, колоссальные материальные и финансовые затраты, поиск правильных, безошибочных научно-технических путей, точных решений, чтобы ликвидировать отставание СССР от США в строительстве атомного подводного флота.

Возможность создания подводных кораблей с атомными силовыми установками предвидел еще Б.М. Малинин, известный советский конструктор. Еще в 1947 г. он писал: «Если считать, что в недалеком будущем возможно появление сверхмощных двигателей, питаемых внутриядерной (атомной) энергией, то... основным условием успеха подводной лодки является правильный выбор направления, в котором должна идти ее эволюция»²²⁴. Естественно, Б.М. Малинин не ведал тогда, что над проблемой создания подводных кораблей с принципиально новыми энергетическими — атомными установками уже думали ученые, причастные к созданию в нашей стране атомного оружия.

Главный теоретик, главный конструктор и другие

В 1946 г. ученого-физика А.П. Александрова, возглавлявшего лабораторию ядерной физики, перевели из Ленинграда в Москву и назначили директором Института физических проблем. «Где-то в 1948 г., — вспоминал академик А.П. Александров, — я организовал группу, которой поручил посмотреть, нельзя ли сделать подводную лодку с ядерной энергетикой. Мы произвели физический анализ, определили, какие примерно размеры будет иметь ядерная установка... Показал Игорю Васильевичу (Курчатову. — *В.Р.*)* наши разработки. Спросил, нельзя ли нам взять такое направление. Но Берия запретил. Пусть, мол, не отвлекаются от основной задачи. Запрет запретом, но думать-то о реакторе для подводников мы продолжали»²²⁵.

Именно тогда, в конце 1940-х гг., советские ученые, просматривая американский журнал, натолкнулись на непонятную им рекламу. Какая-то фирма, создающая измерительные приборы, поместила фотографию круглого здания с продолговатой пристройкой. Физики недоумевали: для производства приборов такое здание вроде бы было не нужно. Обратились к руководству страны с просьбой узнать через разведку о назначении этого здания. Оказалось, что в нем находятся опытный реактор и турбина для подводной лодки²²⁶. Этот факт еще больше подтолкнул наших ученых-атомщиков заняться созданием реактора для советской подводной лодки.



А. П. Александров

А.П. Александров стал к тому времени заместителем директора Института атомной энергии, которым руководил И.В. Курчатов. Здесь в его ведение попал сектор, в котором работали Б.А. Буйницкий, Г.А. Гладков,

* И.В. Курчатов— ученый-физик (1902/03—1960). Основатель и первый директор Института атомной энергии. Под руководством Курчатова в СССР созданы первый в Европе атомный реактор, атомная бомба, первая в мире термоядерная бомба и атомная электростанция. Академик, трижды Герой Социалистического Труда. Лауреат пяти Государственных и Ленинской премий.

Н.С. Хлопкин*. Последние, заканчивая Московский энергетический институт, в дипломных проектах рассматривали использование атомной энергетики на различных типах кораблей, в том числе на подводных лодках, ледоколах и даже самолетах.

В те годы было разработано, по свидетельству А. П. Александрова, около 15 вариантов реакторов. В конце концов приняли вариант, автором которого явился НА. Доллежалъ. Он лег в основу проекта реактора для первой в мире атомной электростанции в Обнинске (этот реактор в свою очередь в известной степени стал прототипом для корабельного реактора первой советской атомной подводной лодки).



Н.А. Доллежалъ

ловный атомный реактор. Начинаясь новый виток в деятельности конструкторского коллектива.

Вот тогда у Игоря Васильевича (Курчатова. — *В.Р.*) и возникла мысль взяться за транспортный реактор»²²⁷.

* Николай Сидорович Хлопкин. Академик. Герой Социалистического Труда. Лауреат Ленинской и двух Государственных премий СССР. Начиная с 1962 г. Н.С. Хлопкин длительное время руководил проектированием реакторов для подводных лодок.

** П.И. Алещенков во время Великой Отечественной войны служил инженером на аэродромах морской авиации, участвовал в обороне Севастополя. После ухода в запас поступил в Научно-исследовательский институт химического машиностроения, где работал НА. Доллежалъ, и коллеги прозвали его «моряком».

В сентябре 1952 г. уехавшего в Сочи на отдых Н.А. Доллежала неожиданно вызвали в Москву, где он узнал о том, что правительство приняло решение о создании боевых подводных кораблей с атомной силовой установкой — подводных атомоходов, как их потом окрестили.

Постановление Совета Министров СССР по этому вопросу с довольно скромным и ничего не говорящим названием «О проектировании и строительстве объекта 627»²²⁸ подписал сам И.В. Сталин. Можно без преувеличения сказать, что оно стало поистине историческим, так как открывало новую эру в отечественном подводном кораблестроении.

Объект 627

Научным руководителем программы строительства атомных подводных лодок постановлением правительства назначили крупного ученого и инженера в области ядерной физики, и в частности энергетики, Анатолия Петровича Александрова. Долгое время его имя в связи с атомным кораблестроением было окутано тайной (в открытой печати в целях соблюдения секретности Александрова называли «главным теоретиком»).

Заметим, что, как и при решении других важных научных проблем, возникавших в процессе создания первой атомной лодки, вокруг А.П. Александрова сформировалась мощная группа ученых, представлявших атомную физику, металлургию, автоматику, радиоэлектронику, а также традиционно связанную с кораблестроением науку о корабле.

Заместителем Александрова стал Д.И. Блохинцев (член-корреспондент Академии наук СССР, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и дважды Государственной премий), еще один выдающийся ученый, директор так называемой лаборатории «В», созданной еще в 1945 г. вблизи станции Обнинское в 105 км от Москвы (ныне город Обнинск Калужской области). Именно этой лаборатории принадлежит заслуга в создании первой в мире атомной электростанции, энергетический пуск которой состоялся 26 июня 1954 г.

В марте—апреле следующего года ученые и инженеры лаборатории «В» под руководством Д.И. Блохинцева осуществили сначала физический, а затем и энергетический пуск наземного прототипа ядерной реакторной установки с водяным охлаждением — его «величали» стенд 27/ВМ. Стенд стал базой для обучения и стажировки личного состава подводных лодок первого поколения²²⁹.

Создание энергетической установки атомной лодки поручили Н.А. Доллежалю, назначенному директором вновь созданного Научно-исследовательского института энергетической техники.

После окончания Великой Отечественной войны Доллежал работал вместе с И.В. Курчатовым над проектом реактора для получения плутония, необходимого при создании атомной бомбы, затем проектировал реактор для атомной электростанции. Одними из главных черт его характера были надежность, ответственность и непоколебимая уверенность в достижении поставленной цели. Физики шутили: «Гарантия, надежность измеряются отныне в доллежалах»²³⁰. В октябре 1999 г. научная общественность России отметила столетие со дня рождения академика Николая Антоновича Доллежала, жизненный путь которого увенчан многими государственными наградами и почетными званиями.

Такая важная часть паропроизводящей установки атомной подводной лодки, как парогенераторы, проектировалась под руководством Г.А. Гасанова в Специальном конструкторском бюро — СКБК и изготовлялась на Балтийском судостроительном заводе в Ленинграде, а турбозубчатые агрегаты — на Кировском заводе под руководством М.А. Казака. Сам же реактор строился на заводе № 92 в Горьком (ныне Нижний Новгород), в конструкторском бюро которого создавался его рабочий проект²³¹.

Главным конструктором и начальником Специального конструкторского бюро № 143 (ныне Специальное проектное морское бюро машиностроения «Малахит»), которому в феврале 1953 г. поручили проектирование опытной атомной подводной лодки, стал инженер-капитан 1 ранга В.Н. Перегудов. Его первым заместителем и главным инженером бюро — В.П. Фуников. А до этого 35 специалистов СКБ-143 и ЦКБ-18 командировали в Москву, где на территории Научно-исследовательского института химической промышленности в условиях строжайшей секретности с привлечением очень узкого круга специалистов других организаций началась проработка предэскизного проекта принципиально нового подводного корабля²³².



В.Н. Перегудов

Каким быть первенцу?

С самого начала проектируемая подводная лодка имела боевое назначение. По первоначальному замыслу в ее носовой части предполагалось разместить торпедный аппарат длиной 24 м для стрельбы торпедой Т-15 калибра 1550 мм с термоядерным зарядом. Ее подводная лодка должна была применить для стрельбы по важнейшим береговым объектам противника, его военно-морским базам с находившимися там боевыми кораблями.

Никто из должностных лиц Главного штаба и центральных управлений ВМС (так тогда назывался Военно-морской флот) на первом этапе проектирования к работе не подпускался на пушечный выстрел. Единственным человеком, которого «приставили» к проектировщикам в качестве «наблюдающего» от флота, был инженер-капитан 1 ранга И.Д. Дорофеев (впоследствии контр-адмирал), которого коллеги в шутку даже стали величать «отцом атомного флота».

Наступил момент, когда пришлось ознакомить с проектом флотское руководство. По свидетельству А.П. Александрова, главком ВМС адмирал флота Н.Г. Кузнецов с ходу отверг проект, вынеся вердикт: «Такая лодка флоту не нужна...»²³³

Это, конечно, вовсе не означало, что главком выступал против создания атомной подводной лодки. Более того, известно, что именно он в конце сентября 1946 г. направил подготовленный по его поручению заместителем по кораблестроению и вооружению адмиралом Л.М. Галлером письмо И.В. Сталину. В письме подчеркивалось, что исследования по внутриядерной энергии имеют для ВМФ особое значение, и предлагалось создать при главнокомандующем специальный совет с участием ученых Академии наук СССР по противоатомной защите и «применению внутриядерной энергии для движения»²³⁴ (разрядка автора. — *В.Р.*). Особенно многообещающим казалось авторам письма применение нового вида энергии для подводных лодок, которые прежде всего нуждаются в едином двигателе для надводного и подводного хода.

Можно без преувеличения сказать, что Н.Г. Кузнецов до самого ухода в отставку в феврале 1956 г. принимал деятельное участие в обеспечении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, ведущихся организациями самых различных министерств по созданию первой атомной подводной лодки. Он отчетливо понимал, что подводные силы выходят на первый план как главный род сил ВМФ. 13 февраля 1956 г. на флотах



Адмирал флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов

учреждается должность командующего подводными силами, а в Москве — должность заместителя главкома ВМФ — начальника подводных сил Военно-Морского Флота, которым стал контр-адмирал В.Н. Иванов. На флотах соответственно организуются подводные силы со своими начальниками.

Рассмотренный в правительстве проект атомной подводной лодки не был утвержден. В соответствии с заключением экспертной группы ВМФ Министерству судостроительной промышленности было предложено откорректировать проект с учетом того, что атомная подводная лодка должна быть предназначена «для нанесения торпедных ударов по боевым кораблям и транспортам противника при действиях на океанских и удаленных морских путях сообщений»²³⁵. В последующем утвердили основные тактико-технические элементы опытной атомной подводной лодки. В.Н. Перегудов с пониманием отнесся к произошедшим изменениям и с энтузиазмом взялся за переделку проекта.

Имеется очень точная, емкая и яркая характеристика, данная Владимиру Николаевичу академиком А. П. Александровым:

«В моей жизни два случая контакта с людьми, которых я бы мог приравнять, — это Курчатов и Перегудов. Обоих отличало невероятное чувство ответственности за порученное дело. Никогда не пытались с себя ответственность спихнуть, переложить на другие плечи. Перегудову можно было доверить все, и, если он брался за что-то, беспокоиться не приходилось: сделает...

Очень важным для характеристики Перегудова представляет его нестандартное мышление. Он не привязывался к готовым конструкциям, искал возможности, которые казались фантастическими, а потом выяснялось, что они вполне реальны и даже целесообразны»²³⁶.

Именно эти качества определили финал беседы с Перегудовым заместителя председателя Совета Министров СССР В.А. Малышева, при назначении Владимира Николаевича главным конструктором атомной подводной лодки: «Неволить не могу, однако во главе нового дела никого, кроме вас, не вижу».

Проектирование атомохода на втором этапе, как, впрочем, и на первом, велось ускоренными темпами. Работа шла самозабвенно, творчески, с исключительной отдачей. В нее активно включились и «заказчики» — представители центральных управлений ВМФ и других флотских органов, от которых в немалой степени зависели совершенство будущего подводного атомохода, его боевые качества.

В ходе дальнейшей работы проектировщикам пришлось немало посовещаться, какой выбрать тип реактора. После долгих обсуждений остановились на водо-водяном корпусного типа. В водо-водяном реакторе и замедлителем и теплоносителем является вода. Следовательно, так называемые твэлы (тепловыводящие элементы) представляют из себя не трубки, а стержни, погруженные в «сосуд» с водой. А поскольку корпусу «сосуда» отводится важная конструкционная роль, такой реактор еще называется и корпусным.

К этому времени был накоплен уже немалый опыт проектирования и строительства атомных реакторов. Еще в августе 1949 г. Н.А. Доллежалъ и его коллеги получили задание на проектирование реактора для первой атомной электростанции. Прошло всего четыре года, полных тревожных дней и ночей, и путь от «нуля» до пуска был успешно пройден. Теперь на очереди дня был корабельный реактор, и не просто для корабля — для атомной подводной лодки.

В 1959 г. Н.А. Доллежалъ в составе советской научной делегации побывал в США. Во время посещения атомной электростанции «Шиппинспорт» близ Питсбурга советские ученые встретились с адмиралом Х. РикOVERом, автором силовой установки «Наутилуса». О корабельной установке РикOVER, конечно, ничего не рассказывал, упомянув только, что реактор АЭС похож на лодочный. А затем они направились на верфь под Филадельфией и наблюдали за монтажом энергетической установки на строящемся пассажирском судне «Саванна». По тому, что они услышали от американского адмирала, и на основе собственного опыта они сделали вывод, что между корабельным — судовыми и лодочными — большой разни-



Х. РикOVER на «Наутилусе»

цы нет. И еще — советские «разработки ничуть не хуже, и поучиться у американцев... в данном случае нечему»²³⁷.

Одной из самых значительных проблем являлось обеспечение жизнедеятельности личного состава в условиях длительного пребывания в герметических помещениях, не имеющих связи с атмосферой, при воздействии работающей атомной энергетической установки. С целью проверки всех средств жизнеобеспечения экипажа и условий обитаемости приспособили переоборудованную для этой цели подводную лодку «Д-2», на которой в течение 50 суток жил и работал при полной изолированности от внешнего мира личный состав²³⁸.

Естественно, проектирование атомного подводного корабля велось в обстановке строгой секретности, было окутано величайшей тайной, что не могло не сказаться на сроках работы.

Заметим, что и в США работа над программой создания атомных подводных кораблей также велась в обстановке строжайшей секретности. Даже сам Х. Риквер на одном из этапов проектирования реактора был временно отстранен от данной работы, как офицер, нарушивший правила секретности.

Когда же американцы приступили непосредственно к созданию реактора для подводной лодки, по предложению Риквера прототип атомной энергетической установки монтировался в далекой пустынной местности вблизи Арко (штат Айдахо)²³⁹.

А время торопило: напомним, что 30 сентября 1954 г. в США состоялась официальная церемония ввода в строй американского «Наутилуса», а в мае 1955-го «Наутилус» уже совершил свой первый опытный поход из Нью-Лондона до Сан-Хуана (Пуэрто-Рико), преодолев под водой 1381 милю за 90 ч. Уже началось серийное строительство атомных подводных лодок, о чем незамедлительно сообщило министерство ВМС США. Первая из них — «Скейт» — была заказана в июле 1955 г. У нас же только в 1955 г. закончили разработку откорректированного проекта атомной лодки, хотя проектирование и велось ударными темпами. Все, кто участвовал в этом процессе, не забывали о величайшей ответственности, которая легла на них, и работали самоотверженно.



Первый поход «Наутилуса»

Следует отметить, что при проектировании атомной подводной лодки, как пер-

вой, так и последующих, советские конструкторы шли своим собственным путем, хотя, конечно, даже самые скудные сведения по американскому «Наутилусу», почерпнутые из открытой печати, ими тщательно изучались.

Первая советская атомная подводная лодка по проекту была двухкорпусной, двухвальной. Прочный корпус ее делился на девять отсеков, реакторным стал пятый отсек. «Наутилус» имел семь отсеков, реакторный — четвертый. Реакторы спроектированы водо-водяные: на советской два, на американской лодке — один. По мощности и ряду других параметров они, как и парогенераторы, имели отличия. В атомных энергетических установках такого рода применена двухконтурная схема передачи тепловой энергии из ядерного реактора теплоносителю: в первом контуре циркулирует вода, во втором — пар (его физики-атомщики называют «рабочим телом»). Оба контура составляют парогенератор.

Жилые отсеки располагались в корме: на советском атомоходе это был восьмой отсек, на «Наутилусе» — седьмой. На обоих кораблях кормовые торпедные аппараты не устанавливались.

По внешнему виду и прежде всего по форме обводов легкого корпуса обе атомные подводные лодки существенно отличались. «Наутилус» имел традиционные для подводных лодок штевневые обводы, на советской лодке впервые в практике подводного кораблестроения выбрали для носовой оконечности эллипсоидную форму, напоминавшую носовую часть торпеды. Видимо, не случайно уже в начале проектирования, когда определялась архитектура будущего подводного атомохода, проекту присвоили шифр «Кит»²⁴⁰.

Таким образом, первые атомные лодки СССР и США имели немало сходства. В то же время «К-3» превосходила «Наутилус» по энерговооруженности, скорости хода, глубине погружения и торпедному вооружению.

А вот по сравнению с обычными дизель-электрическими подводными лодками даже последних проектов проектируемый подводный атомоход по своим тактико-техническим элементам отличался значительно. Он превосходил их по скорости подводного хода в 1,5—2 раза, причем мог пройти на такой скорости 25—30 тысяч миль. Таким образом, дальность подводного плавания атомной лодки превышала подобный показатель у дизель-электрической в 60—75 раз. Теперь речь шла о создании подлинно подводного корабля, вместо «ныряющего» с обычной энергетической установкой.

Дело было за кораблестроителями...

У самого Белого моря

Строительство «объекта 627» — первенца советского атомного подводного флота (теперь это был «заказ 254»), а затем и его «систер-шипсов» поручили молодому судостроительному заводу № 402 в городе Молотовске Архангельской области. Этот завод, построенный еще перед войной на побережье в дельте Северной Двины, впадающей в Белое море, стал крупным предприятием судостроительной промышленности на Севере страны.

Директором завода являлся опытный инженер-кораблестроитель, прекрасный организатор производства Е.П. Егоров (1908—1982). Доктор технических наук (1971), Герой Социалистического Труда (1959), лауреат Ленинской премии (1970). Директорствовал Егоров на заводе с 1953-го по 1972 г.). Это Евгению Павловичу в 1952 г. при назначении на должность И.В. Сталин приказал разбудить «спящую красавицу», имея в виду завод № 402. При Егорове завод успешно освоил атомное подводное кораблестроение, заложив основы мощного ракетно-ядерного океанского флота страны. За 40 лет с начала строительства первого подводного атомохода завод построил 120 атомных лодок²⁴¹.

Торжественная закладка первенца атомного подводного флота состоялась 24 сентября 1955 г. Круг инженерно-технических работников, привлекавшихся к постройке лодки, был строго ограничен. Все виды работ «по заказу 254» шифровались. Старшим строителем, а затем ответственным сдатчиком «заказа», или, как его еще называли на заводе, «объекта Перегудова», являлся инженер Н.Н. Довгань, у которого с экипажем лодки установились особенно тесные, добрые отношения.

Строительство велось исключительно интенсивно, и уже к концу лета 1957 г. был построен не только корпус корабля, но и закончен монтаж основного оборудования, что позволило осуществить спуск подводной лодки на воду, о котором рассказывалось выше. Само собою разумеется, в поставке материалов, оборудования, приборов для первого атомохода, как и для других, участвовали и многие другие оборонные и не только оборонные предприятия. Кораблестроители потом подсчитают, что в создании атомохода участвовали около 135 предприятий и организаций страны, в том числе 20 конструкторских бюро, 35 научно-исследовательских институтов и около 60 заводов-поставщиков оборудования²⁴². Можно без преувеличения сказать, что первый атомный подводный корабль стал поистине детищем всего народа.

Было бы несправедливо не отметить огромную организаторскую роль в этом государственной важности деле заместителя Председателя Совета Министров СССР В.А. Малышева, министра оборонной промышленности СССР Д.Ф. Устинова, министра судостроительной промышленности Б.Е. Бутомы. Среди адмиралов следует в первую очередь назвать В.Н. Иванова, Н.В. Исаченкова, А.Е. Орла и, конечно, начальника Главного управления кораблестроения и вооружения П.Г. Котова.

Формирование экипажа будущего атомохода началось еще до его закладки на стапеле завода, в 1954 г. Первым назначенным на лодку офицером и старшим помощником командира стал капитан-лейтенант Л.М. Жильцов. Двадцатишестилетнему старпому с подводной лодки послевоенной постройки типа «С» Черноморского флота вменили в обязанность до назначения командира лодки возглавить всю работу по подбору, устройству и организации обучения экипажа.

Через некоторое время кадровые органы подобрали командира электромеханической боевой части (БЧ-5) — инженер-капитана 3 ранга Б.П. Акулова. Борис Петрович служил инженер-механиком на одной из лодок Черноморского флота.

Комплектованием экипажа (а точнее двух полноценных экипажей) занимались Управление кадров ВМФ (офицеры) и Организационно-мобилизационное управление (старшинский и рядовой состав). Требования к личному составу по специальности определялись Главным управлением кораблестроения.

В августе 1955 г., наконец, «нашли» для первенца атомного подводного флота и командира. Рассматривались два кандидата. Один — по образованию и опыту службы штурман. Служил на Северном флоте, после окончания академии — командир подводной лодки типа «Щ» Тихоокеанского флота. Окончательный выбор пал на другого тихоокеанца — капитана 2 ранга Л.Г. Осипенко.

Леонид Гаврилович Осипенко в 1939 г. поступил в училище имени Фрунзе, из которого его выпустили досрочно в связи с началом Великой Отечественной войны в 1941 г. Боевое крещение получил на Черноморском флоте, став минером на подводных лодках типа «Щ». После войны служил на Дальнем Востоке, командовал подводными лодками типа «М» и «Л». По отзывам товарищей и начальников, Л.Г. Осипенко отличался не только высоким профессионализмом, но и исключительной скромностью и сердечностью.

К моменту его назначения экипаж атомохода был уже в основном сформирован. И командир вместе с Л.М. Жильцовым и

Б.П. Акуловым включился в работу по его обучению, составлению документов, регламентирующих службу и жизнь на принципиально новом подводном корабле, в частности корабельных расписаний, различных инструкций. Опираясь на своего заместителя по политической части капитана 2 ранга Г.С. Беляшова и других подчиненных офицеров, командир много времени уделял сколачиванию экипажа.

Главной задачей, которую с самого начала пришлось решать всем без исключения категориям личного состава, стало изучение основ таких наук, как ядерная физика и теплоэнергетика. Занятия, тренировки проводились в Обнинске, где создали наземный прототип корабельной энергетической установки. Допускались инженер-механики и к управлению первой атомной электростанцией. В программу подготовки включались помимо теоретических разделов изучение конкретных механизмов, систем и эксплуатационных инструкций.

К проведению занятий привлекались сотрудники научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро. По каждому разделу программы обучения принимался экзамен. Председателем комиссии являлся сам Главный теоретик. Подвергся придирчивому экзамену и командный состав.

В январе 1957 г. Л.М. Жильцов, Б.П. Акулов и Р.А. Тимофеев (командир дивизиона живучести) отправились в Северодвинск, чтобы подготовить все к переезду экипажа и создать условия для обучения личного состава непосредственно на строившемся корабле. А затем в город в устье Северной Двины перебрался и экипаж.

Работы на заводе по строительству атомной лодки шли полным ходом. «Трудились в три смены, — вспоминал впоследствии Р.А. Тимофеев, — в дневные смены иногда работало одновременно 40—50 человек. Конечно, в таких условиях наши матросы толком не могли ничего посмотреть, «потрогать», рабочим это мешало бы основательно. Посовещавшись, решили, что весь экипаж будет приходить на завод к 24 часам и всю ночь изучать устройство корабля. Заводское начальство одобрило нашу инициативу»²⁴³.

В ходе строительства корабля учитывались и предложения личного состава по совершенствованию тех или иных механизмов или размещению их в отсеках. По свидетельству Л.М. Жильцова, подводники «выдали» около 1200 различного рода предложений, «касавшихся техники и благоустройства корабля».

После спуска на воду подводная лодка получала пар от ошвартованного у ее борта новейшего сторожевого корабля Северного флота «Леопард», турбины сторожевика были аналогичны лодочным, что позволило «продуть» все паропроводы, «прокрутить» турбины с подачей энергии на винты. «Обкатка ходовой части» лодки заняла примерно два месяца. Это были, по существу, швартовные испытания, но без пуска реакторов.

14 сентября 1957 г. — день физического пуска корабельных реакторов с выводом их на максимально контролируемый уровень мощности. Все последующие месяцы были заполнены подготовкой к выходу «заказа 254» в море на ходовые испытания.

1 июля стало особенно знаменательным днем для первого атомохода. Вместо Государственного флага, который спустил лично директор завода Е.П. Егоров, в этот день был поднят Военно-морской флаг, врученный командиру главкомом ВМФ. Спущенный флаг Егоров и Осипенко передали присутствовавшему на этом церемониале А.П. Александрову. Анатолий Петрович, как вспоминают очевидцы, просиял и негромко, с волнением произнес: «Это для меня самый дорогой подарок в жизни. Буду умирать, накажу семье, чтобы флаг первой советской атомной лодки положили в гроб». Много лет спустя завещание академика было исполнено.

4 июля 1958 г. на корабле впервые был дан ход от атомной энергетической установки. Обладавший, как известно, тонким чувством юмора академик А.П. Александров после доклада о том, что корабль идет уже на атомной энергии, поздравил всех находившихся на мостике в ограждении рубки: «Ну, с легким паром!».

Главком вынул из кармана, видимо, приготовленную заранее пригоршню гривенников и, раздав их находившимся на мостике, первый бросил несколько монеток в волну: «На счастье и большие дела!»

Программа ходовых испытаний завершилась глубоководным погружением на глубину 300 м. Кроме того, лодка прошла под водой полным ходом без всплытия двое суток. 17 декабря государственная комиссия под председательством заместителя главнокомандующего ВМФ вице-адмирала В.Н. Иванова подписала акт о приемке атомной лодки в опытную эксплуатацию, а спустя месяц его утвердило правительство.

«Весь 1959 г. лодка доводилась, — рассказывал Л.Г. Осипенко. — Ее кромсали, резали, варили. И вновь испытывали во время выходов в море. Но главные недостатки и, прежде всего,



Марка, посвященная первенцу отечественного атомного подводного флота — «Ленинскому комсомолу»

микротечи в системах трубопроводов парогенераторов устранить до конца так и не удалось». Причина, по мнению первого командира «К-3», заключалась в отсталости металлургии, хотя для лодки специально был создан особый вид стали, и низкая культура производства. В дальнейшем парогенераторы создавались из улучшенных материалов.

Несмотря на это, теперь уже с полным основанием носившая тактический номер «К-3», а не «заказ 254», активно плавала, а ее экипаж из всех сил старался преодолевать все трудности «опытной эксплуатации».

1959 г. ознаменовался и для кораблестроителей и для подводников, которых теперь уже по праву называли атомщиками, знаменательным событием. В июле за создание первой в стране атомной подводной лодки многие конструкторы, инженеры, рабочие удостоились государственных наград. Главный конструктор В.Н. Перегудов стал Героем Социалистического Труда. Коллективы СКБ-143 и завода № 402* наградили орденами Ленина. Группе участников научно-исследовательских и конструкторских работ из 19 человек, внесших наиболее значительный Творческий вклад, присудили Ленинскую премию.

Экипаж «К-3» в полном составе был награжден орденами и медалями. Командир Л.Г. Осипенко стал кавалером «Золотой Звезды» Героя Советского Союза. Это, кстати, была первая такая почетная награда с момента окончания Великой Отечественной войны. Следующий Герой Советского Союза появится в стране лишь через два года. Им будет первый космонавт Юрий Гагарин.

Примечателен 1959 г. еще одним немаловажным обстоятельством. В конце года на заводе № 402 прошла государственные испытания еще одна атомная подводная лодка — «К-5», которой командовал капитан 2 ранга В.С. Салов. В отличие от «К-3» это была серийная атомная лодка (пр. 627-А). 27 декабря ее приняли в состав ВМФ.

* СКБ-143 в настоящее время — Специальное проектное морское бюро машиностроения «Малахит»; завод № 402 — производственное объединение «Севмашпредприятие».

Всего по усовершенствованному пр. 627-А на заводе до 1964 г. включительно было построено 12 атомных подводных кораблей. Само собою разумеется, в ходе их создания вносились некоторые изменения и в конструкцию, и в силовую установку, и в оборудование.

В 1960 г. семья советских атомоходов пополнилась ракетоносцами «К-19», «К-33» и «К-55» пр. 658, вооруженными тремя баллистическими ракетами. Первым из них — «К-19» командовал капитан 2 ранга В.Н. Заев²⁴⁴.

Жизнь, однако, преподносила первым подводникам-атомщикам порой неприятные «сюрпризы». Не только на «К-3», но и на других атомных лодках первой постройки наиболее уязвимым местом оказались парогенераторы.

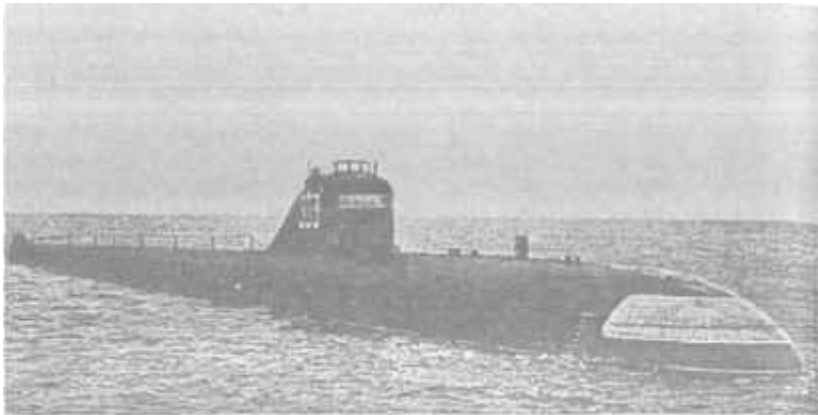
Это не могло не вызвать обеспокоенность у командования ВМФ. После обоснованного доклада главкома политическому и военному руководству страны 17 февраля 1961 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О повышении надежности механизмов и оборудования подводных лодок со специальными энергетическими установками».

Настало время создания соединения атомных лодок. Путь к этому начался еще в середине 1950-х гг. в Ленинграде, где экипажи будущих атомоходов входили в состав дивизиона строившихся обычных подводных лодок. Последние затем образуют дивизион строящихся атомных лодок, переведенный в конце 1957 г. в Северодвинск и вскоре переформированный в бригаду. В конце 1958 г. в Западной Лице, что на берегу Мотовского залива Баренцева моря, куда уже перебазировали «К-5», «К-8» и «К-14», создается сначала бригада боевых атомных лодок, которую возглавил капитан 1 ранга А. И. Сорокин. В августе 1961 г. разросшаяся бригада реорганизуется в две дивизии, составившие флотилию атомных лодок, первым командующим которой стал контр-адмирал А.И. Петелин²⁴⁵.

Побывала в губе Западная Лица и подводная лодка «К-3». В то время берега здешних бухт Большая и Малая Лопатка (а правильнее бухты Лопаткина) представляли собой окруженное не-



*Первый командир первой советской атомной подводной лодки Герой Советского Союза
Л.Г. Осипенко*



*Первая советская атомная подводная лодка «К-3»
(«Ленинский комсомол»)*

высокими сопками, необжитое место с одним пирсом. Первые подводники-атомщики размещались на плавбазе «Магомет Гаджиев».

Это со временем поблизости от бухт появится городок Заозерный, который обзаведется и жилыми зданиями, и госпиталем, и школами, и детскими яслями и садами. Поднимутся у сопки и замечательный Дом офицеров, и плавательный бассейн. Но жилья всегда будет хронически не хватать.



«ГЛАЗА» И «УШИ» ПОДВОДНИКОВ

Прежде чем вместе с экипажем атомной подводной лодки «К-3» нырнуть под полярные льды, а затем на ней и на «К-181» отправиться к Северному полюсу, обратимся (хотя бы кратко) к истории создания технических средств, без которых немислимо безопасное плавание в арктических глубинах — гидроакустических приборов, станций, комплексов. Не случайно их без всякого преувеличения называют не только «ушами», но и «глазами» подводного корабля.

Первыми акустическими приборами, предназначенными для приема звуковых сигналов в водной среде, стали электророзвукочные преобразователи, получившие название гидрофонов. Они появились и в России и за рубежом. Предварительные опыты с такими гидрофонами проводились в Петербурге в Опытном бассейне, которым с начала 1990 г. заведовал А.Н. Крылов (будущий академик). Об одном из таких опытов Алексей Николаевич Крылов впоследствии писал: «...Гидрофон так оглушительно ревел в Галерной гавани (на Васильевском острове. — *В.Р.*), что его было слышно за 7 верст на Невском плавучем маяке; по воздуху же звук не долетал»²⁴⁶.

В архивах обнаружены материалы, свидетельствующие о том, что за применение гидрофонов на кораблях ратовал адмирал С.О. Макаров. По его мнению, гидрофоны могут служить не только для звуковой сигнализации, но и для «определения местонахождения торпедных катеров на поверхности или подводных лодок под водой».

Существенный вклад в развитие гидроакустики внес еще один наш соотечественник — К.В. Шиловский²⁴⁷, волею судьбы ставший эмигрантом (после ареста за участие в революционной деятельности он оказался в тюрьме, из которой совершил побег). Поселившись во Франции, Шиловский занялся научными изысканиями в области физики и сконструировал гидролокатор. А

затем запатентовал ряд гидроакустических устройств, созданных им совместно с французским ученым П. Ланжевенном.

Развитие отечественных гидроакустических станций наблюдения и связи в советское время началось в середине 1920-х гг. К середине 1930-х гг. были сконструированы приборы звукоподводной связи «Орфей», «Вега» и «Сириус», а в конце — первые станции ультразвукового наблюдения и связи «Орион», «Антарес» и «Альбион», ставшие прототипами аппаратуры типа «Тамир».

В этот период развитие отечественной гидроакустики связано с именем В.Н. Тюлина. В 1933 г. он сконструировал первый отечественный эхолот, который был успешно испытан на ледоколе «Ермак» в следующем году во время рейса из Ленинграда в Мурманск.

Усилиями ученых и конструкторов в предвоенные годы специально для вооружения подводных лодок создаются шумопеленгаторные станции «Марс», которыми к 1941 г. оснастили 176 подводных кораблей (83% из числа находившихся в строю)²⁴⁸. «Марсы» позволяли обнаруживать корабли противника на дистанции до 60 кабельтовых на «стопе» и до 40 кабельтовых на ходу. Опытные операторы могли с помощью этой аппаратуры классифицировать цель по характеру шумов.

Основу гидроакустического вооружения подводных лодок военных лет составили шумопеленгаторные станции типа «Марс», станции звукоподводной связи «Вега» и «Сириус», гидролокаторы типа «Тамир» или «Дракон-129» английского производства.

Наиболее опытные командиры подводных лодок успешно применяли шумопеленгаторы для выхода в перископно-акустические и бесперископные торпедные атаки²⁴⁹. Накопленный боевой опыт позволил осуществить дальнейшее совершенствование гидроакустического вооружения подводных лодок. На кораблях послевоенных проектов устанавливались станции «Тамир Блс», созданные с учетом новых технических решений, а также вновь разработанные шумопеленгаторные станции «Феникс».

В послевоенные годы страна решительно взялась за решение задачи ускоренного развития и обновления своих военно-морских сил, а вскоре и за создание принципиально нового с использованием всех достижений научно-технической революции океанского флота, способного противостоять флотам ведущих морских держав. Это требовала международная обстановка, характеризовавшаяся нарастанием «холодной войны», усилением угрозы СССР с моря, в том числе и с северного направления.

Во время учебных плаваний подводники-североморцы не раз поднимались до кромки ледяных полей, тренировались в поиске подводного «противника», который мог укрыться под ледяным покровом, как это делали командиры германских субмарин во время Второй мировой войны. Во флотской летописи зафиксирован, например, поход до 74 северной широты подводной лодки «К-21» под командованием капитана 3 ранга В.Н. Богуша.

В дальнейшем, в 1955—1960 гг. ряд больших и средних лодок послевоенной постройки ходил на север Баренцева и в Гренландское море для приобретения опыта плавания подо льдом, обработки методики всплытия в полыньях и разводьях, для испытания первых эхоледомеров, приборов для приема сигналов радиомаяков и радиоинформации. Такие плавания совершали экипажи, которыми командовали капитаны 2 ранга А.П. Михайловский, И.Ф. Усков, С.С. Хомчик и другие. Случались и незапланированные плавания. Например, экипажу «Б-77» (его возглавлял капитан 3 ранга А.П. Михайловский), направлявшемуся в автономный поход в Атлантику, пришлось встретиться в 1957 г. в Датском проливе с тремя довольно мощными ледовыми перемычками, для форсирования которых пришлось «поднырнуть». Помогли благополучно преодолеть опасный район, как вспоминал впоследствии Аркадий Петрович, сохранившиеся на борту образцы аппаратуры «Лед» и некоторый опыт, полученный при ее испытаниях.



*Командир «Б-77»
А.П. Михайловский*

Развитие подводного флота, строительство, а затем и вступление в строй атомных подводных лодок потребовали значительных усилий по созданию более совершенных технических средств кораблевождения, в том числе и в высоких широтах. Огромное значение в этом деле имели успехи фундаментальных наук в изучении океана: разработка академиком Л.М. Бреховских новой теории распространения звука, открытие Л.Д. Розенбергом дальнего распространения звука в подводном звуковом канале при использовании низкочастотных сигналов и другие выдающиеся открытия, заложившие принципиально новые физические осно-

вы дальней гидролокации применительно к Военно-морскому флоту.

Результаты фундаментальных научных трудов в области акустики океана и последовавшие за ними прикладные исследования и технические проработки Ю.М. Сухаревского и Л.М. Бреховских позволили прийти к выводу, что дальность действия гидроакустических средств подводных лодок может быть увеличена на порядок²⁵⁰.

В создании средств гидроакустического вооружения подводных лодок приняло участие большое число научных, проектных и производственных организаций, в том числе Акустический институт имени академика Г.Н. Андреева, институты прикладной физики и океанологии Академии наук СССР, научно-исследовательский институт «Морфизприбор», завод «Водтрансприбор», «ОКБ-206» и другие.

Значительное внимание уделялось при этом разработке гидроакустической аппаратуры, призванной обеспечить безопасное плавание подо льдами Арктики, в том числе эхоледомеров, способных измерять толщину льда и находить в ледяных полях полыньи и разводья, определять их размеры и конфигурацию.

Первая же попытка сконструировать такой прибор для подводных лодок была предпринята в начале 1950-х гг. Однако опытно-конструкторские работы по теме «Буг» (создание первой гидроакустической станции для измерения толщины льда методом раздельного акустического зондирования верхней и нижней кромки льда) не увенчались успехом²⁵¹.

В дальнейшем началась работа над прибором по теме «Лед». Принципиальную схему нового эхоледомера предложил научный сотрудник Научно-исследовательского института № 9 ВМФ И.М. Короткий. В окончательной доработке прибора приняли участие инженеры Л.В. Асафьев и Л.Г. Гридинский.

Предложенная И.М. Короткиным схема состояла из двух частей: эхолотовой и гидростатической. Первая позволяла измерять расстояние от прибора до нижней поверхности льда, вторая — гидростатическое давление, а значит и расстояние от лодки до поверхности воды. Разница и составляла толщину льда. Самописец вычерчивал на ленте две линии. Зная масштаб и промежуток между линиями, вычислить толщину льда не составляло труда.

Испытания опытного образца эхоледомера «Лед» состоялись сначала на Ладожском озере, а затем в апреле 1956 г. на подводной лодке Северного флота «С-272», которой командовал капитан 3 ранга В.Г. Кичев (впоследствии вице-адмирал). Лодка не-

сколько раз заходила под кромку льда, погружалась на разные глубины, маневрировала. Наибольшее удаление от кромки льда составило 16 миль.

Впоследствии потребовались дополнительные опыты. К одному из них привлекали подводную лодку «Б-77». «В середине (1957 г. — В.Р.) пришлось сбегать за кромку льда в Баренцево море для испытания опытного образца эхоледомера...» — напишет в своих воспоминаниях бывший командир этого корабля адмирал А.П. Михайловский²⁵².

И.М. Короткину в дальнейшем снова пришлось выезжать в Заполярье. «Более усовершенствованную модель эхоледомера мы доставили на флот в апреле 1961 г., — рассказывал автору Илья Моисеевич. — Установили ее на подводной лодке «С-181». Командир находился в отпуске. И выходил с нами в море Иван Федорович Усков*». Вместе с Короткиным участвовали тогда в испытаниях и его коллеги — Г.М. Еремеев, В.А. Звездилин, А.М. Эльбрихт.

Подводная лодка, оснащенная прибором новой модификации, пробыла непрерывно подо льдом около 20 ч, всплыла в 20-сантиметровом льду. После всплытия, вспоминал И.М. Короткин, комбриг с помощью обычной линейки измерил лед. Точность показаний эхоледомера оказалась высокой**.

Прошедший испытание эхоледомер ЭЛ-1 приняли на вооружение. Изготовление его поручили заводу № 898 в городе Бельцы Молдавской ССР. К маю 1958 г. североморские подводники получили первые 14 комплектов.

В 1958—1959 гг. несколько дизель-электрических подводных лодок Северного флота — средних 613-го и больших — 611-го проектов — совершили ряд походов в северо-восточную часть

* Капитан 1 ранга И.Ф. Усков (ныне контр-адмирал в отставке) командовал в то время бригадой подводных лодок Северного флота.

** Последний раз И.М. Короткин побывал на Северном флоте в 1967 г. Он выходил в море для испытания более совершенного образца эхоледомера на подводной лодке, которой командовал капитан 2 ранга Р.И. Сидоров. Лодка пробыла подо льдом почти двое суток, всплывая несколько раз в полыньях.



*Один из создателей
отечественного эхоледомера
И.М. Короткин*

Баренцева моря. Перед их экипажами в числе других стояли задачи: определить тактико-технические возможности подводных лодок при плавании подо льдом с применением эхоледомера ЭЛ-1 и гидролокационной станции «Тамир 5 лс», приема радиосигналов для уточнения места корабля, поддержания надежной радиосвязи.

В 1958 г. дважды (с 26 августа по 9 сентября и с 17 по 27 октября) для выполнения этих задач выходила в море подводная лодка «С-329» под командованием капитана 3 ранга А.И. Соколова.

Первый поход, как свидетельствуют архивные документы, проходил на тактическом фоне. Состоялось опытовое учение «Освоение и изучение ледовой обстановки в Баренцевом море». Цель его состояла в том, чтобы определить возможность уклонения подводных лодок от преследования кораблей вероятного противника при прорыве его противолодочных рубежей уходом под лед.

В этом походе эхоледомер работал ненадежно. В следующем — октябрьском — походе ЭЛ-1 работал стабильно: на рекордограмме прибора отчетливо записывался рельеф нижней и верхней поверхности льда. Особенно устойчивые показания эхоледомер давал при толщине льда свыше 0,5 м. С глубины же 120 м показывал лишь наличие льда на поверхности.

За оба похода «С-329» прошла подо льдом без малого 400 миль, находясь под водой в общей сложности 133 часа, то есть более 5,5 суток. Несколько раз подводники всплывали в разводьях, производя зарядку аккумуляторной батареи. Наибольшее удаление от кромки льда составило 100 миль.

В следующем году для приобретения опыта подледного плавания и испытания гидроакустических станций на северо-восток Баренцева моря отправились подводные лодки «Б-70», «Б-76» и «С-347», которыми командовали капитаны 3 ранга Л.А. Матушкин, В.Н. Берковченко и В.Н. Чернавин.



*Командир «С-347» В.Н. Чернавин
1957 г.*

Так как поход проходил во второй половине апреля, а в Заполярье это еще зимнее время года, то личному составу выдали теплое водолазное белье. В море в целях экономии электроэнергии все нагревательные приборы были выключены, освещение оставлено только аварийное. Пита-

лись сухим пайком, позволяя себе лишь кипятить чай. Согревал он, конечно, подводников мало: температура в отсеках не превышала +5°C.

Часть пути лодки до сплошных ледяных полей шли в мелкобитом и блинчатом льду в сопровождении ледокола, немалые трудности испытывали подводники и после ухода под лед, особенно при всплытии в полыньях и разводьях, которые, как правило, были забиты крупно- и мелкобитым льдом. К тому же наблюдалась интенсивная подвижка ледяных полей, и часто ранее обнаруженная полынья буквально через считанные минуты пропадала, будто ее и не существовало.

Так, например, подводная лодка «Б-70» всплыла в разводье размером 3 x 20 кабельтовых. Но в считанные минуты разводье сузилось до 1,5 x 8 кабельтовых, и пришлось срочно уходить под воду, точнее под лед.

«С-347», обнаружив разводье, начала всплывать, но его уже стало затягивать сжатие льдов. В результате лодка получила повреждения, к счастью, незначительные.

Вспоминая об этом походе, адмирал флота В.Н. Чернавин рассказывал автору: «Задача ставилась таким образом: лодкам нужно было как можно дальше нырнуть подо льды, но с таким расчетом, чтобы хватило запаса энергии аккумуляторной батареи на обратный путь. Мы уже возвращались в базу, батарея почти разрядилась, а всплыть я не мог — над лодкой сплошной, крепкий лед. Подходит ко мне в центральном посту замполит и тихо, чтобы никто не слышал, спрашивает: «Владимир Николаевич, совсем плохо наше дело?» Я, разумеется, не подаю вида, хотя на душе у самого кошки скребут, и спокойно отвечаю: «Нет, медленно идем домой». К нашей общей радости, всплыли мы тогда все-таки в битом льду». Подводная лодка «С-347» прошла подо льдом за 56 ч 167 миль.

Немало волнений возникло во время подледного похода и на подводной лодке «Б-76». Эта лодка имела к моменту ухода в плавание ограниченный ресурс аккумуляторной батареи — 76% (при 80% батарею уже, как правило, заменяли). Командир и инженер-механик рассчитали, что для безопасного плавания расход электроэнергии не должен превысить 50%. Отсюда и исходили при планировании предельного удаления от кромки ледяных полей.

Когда это расстояние дошло до 135 миль, решили возвращаться, тем более что задачи в основном экипаж выполнил. Рисковать было нельзя: в том районе, куда зашла лодка, наблюдались наиболее мощные льды: от 4 до 6 м толщиной. А одна «сосулька» зависла на 32 м. Легли на обратный курс. Прошли 130,



*Командир «Б- 70»
Л.А. Матушкин*

135, 140 миль, а чистой воды нет. Еще пять миль — та же картина. И только на 148-й миле льды кончились. Когда всплыли, разобрались — виной тому сильный ветер, вызвавший подвижку ледяных полей²⁵³.

Несмотря на все трудности, подледные плавания трех подводных лодок завершились успешно. Подводные лодки «Б-70» и «Б-76», удалившись от кромки льда на 140 и 135 миль, пробыли подо льдом 93 и 88 часов и прошли за это время 273 и 282 мили соответственно.

Проведенный опыт позволил командованию сделать важные выводы. Плавание подводных лодок 613-го и

611-го проектов при наличии эхоледомеров и гидролокационных станций «Тамир 5 лс», которыми были вооружены эти лодки, возможно до 82° северной широты. При подводной скорости до 3 узлов дальность плавания подо льдом составит для средних лодок — 200 миль, а больших — 300 миль. И что особенно ценно: гидролокационная станция «Тамир 5 лс», предназначенная для обнаружения надводных кораблей и подводных лодок противника, может успешно использоваться и при подледном плавании, позволяя обнаруживать подводных препятствий на расстоянии до 4 кабельтовых, что при скорости в 4,5 узла дает лодке возможность уклониться. Надо ли говорить, какое это имело значение для безопасности корабля и его экипажа! Удовлетворительные результаты дало и использование аппаратуры радиосвязи.

Не остались в стороне и подводники-тихоокеанцы. В 1960 г. состоялся сборпоход кораблей Камчатской военной флотилии в Чукотское море, в котором участвовали дизель-электрические подводные лодки «С-223», «С-261», ледокол «Пересвет», сторожевой корабль «СКР-50» и тральщик «ТЩ-92».

Перед участниками сборпохода командование поставило задачу изучить возможность маневренного базирования на побережье Берингова и Чукотского морей, обнаружения подводных лодок вероятного противника в арктических водах.

Подводникам, рассказывал автору бывший командир подводной лодки «С-223» капитан 1 ранга в отставке (а тогда капи-

тан 3 ранга) Е.В. Семенов, надлежало провести в Чукотском море подледные плавания, приобрести опыт использования гидроакустической и радиоаппаратуры.

28 августа подводные лодки прибыли в бухту Провидения на Чукотке, а 3 сентября вместе с другими кораблями отряда, обогнув мыс Дежнева, направились в район Чукотского моря, где подводникам предстояло погрузиться под лед.

Перед началом подледных плаваний сторожевой корабль и тральщик провели ледовую разведку, а ледокол «Пересвет» — гидрологические наблюдения.

6 сентября экипаж «С-223» совершил непродолжительное (в течение часа) пробное подледное плавание по треугольнику с равновеликими сторонами. А на следующий день эта же подводная лодка начала отрабатывать задачи подледного плавания, продолжавшегося до середины дня 8 сентября. За 32 часа «С-223» прошла подо льдом 94,3 мили. На долю экипажа «С-261» выпало менее продолжительное плавание. Расстояние, пройденное им, составило всего 8,6 мили. (Подводной лодкой «С-261» командовал капитан 3 ранга В.М. Михайлов. Руководил сборпоходом командующий Камчатской военной флотилией контр-адмирал Д.К. Ярошевич, который держал свой флаг на ледоколе «Пересвет».)

Полученный опыт на Северном и Тихоокеанском флотах позволил подготовить инструкции для штурманов и связистов по плаванию во льдах и подо льдами и другие документы.

Вслед за первым серийным эхоледомером ЭЛ-1, об испытаниях которого шла речь выше, на флоты со временем стали поступать более совершенные его модификации — ЭЛ-2 и ЭЛ-3. На некоторых подводных лодках устанавливались гидроакустические станции «Север» (главный конструктор Г.Б. Глушкин), также предназначенные для измерения толщины льда при подледных плаваниях.

Однако эхоледомеры не решали всех задач, связанных с освещением обстановки при нахождении подводной лодки подо льдом. Требовались гидролокаторы для поиска полыней и разводей с использованием метода вертикального и кругового обзора.

На дизель-электрических подводных лодках с этой целью в 1950-х гг. применялись усовершенствованные гидролокаторы «Тамир», разработанные еще в предвоенные годы. Одна из его модификаций, предназначенная для лодок, — «Тамир-11» (главный конструктор Б.Н. Вовнобой), была удостоена в 1951 г. Государственной (Сталинской) премии.

В 1952 г. в Институте «Морфизприбор» началась разработка комплексной гидроакустической станции «Арктика», включавшей в себя тракты и шумопеленгования, и гидролокация. Ее испытания прошли на подводных лодках в 1955 г. На кораблях устанавливались последующие модификации этой ГАС: «Арктика-М» (1957) и «Арктика-2М» под шифром «МГ-200» (1960).

В 1955—1958 гг. были разработаны и стали выпускаться заводом «Водтрансприбор» гидроакустические станции «Плутоний» и «МГ-10». ГАС «Плутоний» позволяла определять дистанцию до обнаруженной цели и осуществлять направленную двухстороннюю телеграфную связь. «МГ-10» представляла собой шумопеленгаторную станцию кругового обзора. На протяжении длительного времени эта станция, наряду со станциями «Арктика-М» и «Арктика-2М», составляла основное гидроакустическое вооружение больших и средних дизель-электрических лодок.

Совершенно очевидно, что эти станции не могли удовлетворить подводников. Жизнь диктовала необходимость создания гидроакустических средств с использованием методов вертикального и кругового обзора. В начале 1961 г. опытно-конструкторские работы по теме, названной «Панорама», были начаты в ЦНИИ «Морфизприбор». Научным руководителем их стал молодой инженер С.А. Смирнов. После исследований на припайном льду Карского моря у острова Диксон создается макет гидроакустической станции «Торос», испытанный в 1965 г. на дрейфующей станции «Северный полюс-13». В 1966 г. экспериментальный образец «Тороса» прошел апробацию на атомной подводной лодке «К-14», совершившей трансарктический переход с Севера на Тихий океан²⁵⁴.

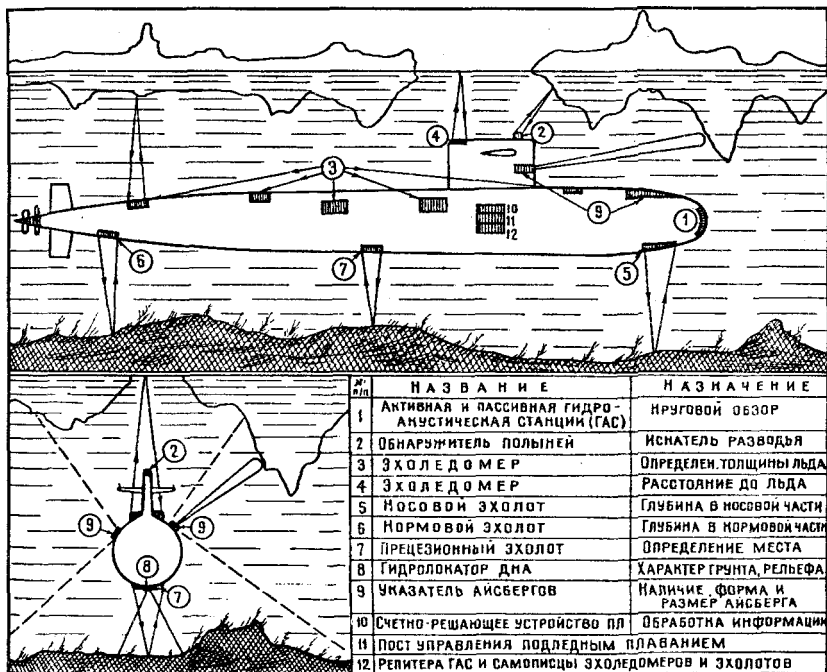
Еще до завершения работ по «Торосу» началась разработка другой высокочастотной гидроакустической станции кругового обзора под названием «Круг» (главный конструктор Д.Д. Миرونнов), служащей также для обнаружения полыней и разводий. После успешного окончания государственных испытаний обе названные выше станции были приняты на вооружение под шифрами НОР-1 (навигационный обнаружитель разводий) и НОК-1 (навигационный обнаружитель круговой). Эти станции устанавливались на всех проектах стратегических и многих проектах многоцелевых атомных подводных лодок²⁵⁵.

С началом строительства атомных подводных ракетных крейсеров стратегического назначения возникла необходимость создания еще более совершенного гидроакустического вооружения. В результате опытно-конструкторских работ, выполненных в стенах

ОКБ завода «Водтрансприбор», появился гидроакустический комплекс «Керчь» (главный конструктор М.М. Магид). Заводом «Водтрансприбор» было выпущено свыше 110 комплексов «Керчь», поступавших на флот под шифром «МГК-100»²⁵⁶. В НИИ-3 («Морфизприбор») в то же время велись работы по созданию гидроакустического комплекса «Рубин». Комплексы «Керчь» и «Рубин» в 5—10 раз улучшали тактико-технические характеристики гидроакустического вооружения подводных лодок. Это вывело атомный подводный флот на кардинально новый уровень боеспособности.

В дальнейшем, уже в 1970—1980 гг. для атомных подводных лодок создаются гидроакустические комплексы нового поколения нескольких модификаций под шифром «Скат» на основе использования цифровых методов обработки и анализа сигналов²⁵⁷.

Работала научно-техническая мысль и в других направлениях. В середине 1950-х гг. возникла идея создания специального устройства для проходки (протаивания) льда подводной лодкой,



Гидроакустическое вооружение современной атомной подводной лодки (принципиальная схема)

оказавшейся подо льдом в аварийной ситуации и не имеющей возможности всплыть из-за отсутствия полыней и разводий.

По решению Совета Министров СССР тактико-техническое задание по этому устройству разработало Главное управление кораблестроения ВМФ, а технический проект (он носил наименование «613-л») выполнило ЦКБ-18. В 1956—1957 гг. завод «Красное Сормово» изготовил головки опорных стоек, с помощью которых лодка могла бы закрепиться при приледнении в подводном положении, опытную выдвижную шахту с электронагревательной головкой и стенд для проведения испытаний.

В 1960-х гг. Балтийским заводом в Ленинграде была переоборудована средняя подводная лодка по пр. 613-л, предназначенная для отработки новых гидроакустических средств и возможности длительного пребывания подо льдом²⁵⁸. На лодке смонтировали шахту, позволявшую с помощью электробура высверлить во льду толщиной до 2 м широкое отверстие. Настолько широкое, что оно давало возможность выставить шахту РДП (РД — работа дизеля под водой) и даже при необходимости команде или научным сотрудникам выйти на лед.

Лодку вооружили гидроакустической и измерительной аппаратурой, подкрепили ее легкий корпус. Торпедное вооружение было снято. Испытания переоборудованной лодки состоялись на Балтике. Одним из серьезных недостатков этого проекта являлся большой расход электроэнергии при работе электробура и других устройств. Это не позволяло лодке удаляться на большое расстояние от кромки ледяных полей и находится подо льдом длительное время. Дальнейшие работы по проекту «613-л» были прекращены.

Родила инженерная мысль в конце 1950-х гг. и еще один проект. Сотрудники Научно-исследовательского института № 1 ВМФ Ю.Н. Гурьянов и Е.И. Короткое выступили с предложением, которому дали довольно длинное название: «Всплытие подводной лодки из-под льда посредством подрыва льда зарядами, хранящимися в прочных шахтах корпуса подводной лодки с закреплением зарядов к поверхности льда или без крепления». Аналогичное предложение поступило и от инженер-контр-адмирала В.И. Головина.

По замыслу изобретателей, заряды (их несколько, в каждом по 300 кг взрывчатого вещества) должны были размещаться в специальных контейнерах, а те, в свою очередь, в шахтах.



НАЧАЛО ПОДЛЕДНОЙ ОДИССЕИ

Атомные подводные лодки приступили к планомерной боевой подготовке. Предстояло их экипажам вскоре решать и еще одну, не стоявшую перед подводниками дизельных лодок задачу — плавать под ледяным покровом Арктического бассейна. Именно атомные подводные лодки, обладающие, по существу, неограниченной дальностью плавания и огромной автономностью, получили такую возможность. Эту задачу среди других решал и экипаж атомного первенца.

План опытной эксплуатации «К-3» наряду с другими мероприятиями предусматривал испытание навигационной и другой аппаратуры в высоких широтах, накопления опыта подледных плаваний. В ноябре 1959 г. с этой целью атомная лодка направилась к северной оконечности Новой Земли. Вначале все складывалось благополучно. Выйдя из Белого моря, «К-3» достигла намеченного района. И вдруг дозиметристы обнаружили, что в турбинном отсеке уровень радиоактивности в воздухе достиг предельно допустимого значения. На море был штиль. Пришлось открыть кормовой входной люк, запустить дизели и провентилировать корабль. Плавание продолжилось, показался лед, но так называемый «блинчатый» — молодой толщиной 10—15 см. А чтобы испытать эхоледомер, требовались ледяные поля толстого льда. Связались со штабом и получили указание следовать в Гренландское море. Погрузились на глубину 110 м и взяли курс на запад. На пути к новому району на экипаж свалилась еще одна неприятность: прорвало трубу на воздухоохладителе электрогенератора левого борта. Пришлось перейти на электроснабжение от аккумуляторной батареи, а гребной вал застопорить. Запас электроэнергии начал сокращаться. Потребовались экстренные меры, чтобы устранить повреждение. Люди, которым поручили эту работу, по свидетельству Р.А. Тимофеева, работали, облачившись в спецкостюмы (жара стала невыносимой), «как звери», понимая, что от них зависит жизнь корабля и их собственная.

Наконец, из турбинного отсека в центральный пост поступил доклад, что авария ликвидирована. Лодка снова обрела ход, погрузилась и направилась к ледяным полям.

Прошло время, и акустики услышали подозрительные шумы. Складывалось впечатление, что совсем рядом ходят корабли. На «К-3» знали, что где-то неподалеку три натовских фрегата ведут поиск советских подводных лодок. Подводники тогда и не подозревали, что акустика зафиксировала эхо своих работающих винтов, расщепленное и отраженное ледяным «подволоком» глубин океана. А эхоледомер того времени не был в состоянии «замечать» тонкий лед. К тому же перо прибора сначала вычерчивало причудливую зигзагообразную линию, потом она стала прерываться и исчезла.

«На борту у нас, — вспоминал Л.М. Жильцов, — был представитель гидрографии, член комиссии по опытной эксплуатации. Посомневался он вначале, а потом ответственно заявил: Лда нет!»

Леонид Гаврилович (командир корабля Л.Г. Осипенко. — *В.Р.*), посоветовавшись со мной, принимает решение — надо всплывать, разобраться в обстановке. Ход уменьшен до самого малого, считаем, что инерция погашена. Поднимаем перископ. Вдруг толчок, скрежет²⁵⁹.

И сразу померк и без того тусклый свет в перископе. К тому же из него брызжет вода. Через некоторое время, когда стало совершенно очевидно, что над корпусом лодки чистая вода, решили всплыть. Поднялись наверх и осмотрелись. Подтвердились самые худшие ожидания: перископ лежал вдоль ограждения рубки на боку, погнутый на 90 г". К тому же он накрыл все выдвижные устройства. Отчаянные попытки вернуть перископу вертикальное положение с помощью тросов и носового шпиля ни к чему не привели. Дорого обошлось и отсутствие опыта в использовании эхоледомера, и неосмотрительность при плавании в районе с дрейфующими льдами.

В Белое море вернулись 2 декабря. Командир, посмотрев на выгруженный на пирс перископ, попросил закурить, хотя год назад бросил, и обращаясь к старпому, сказал: «Приборы надо проверять заранее и верить им, верить, как своим глазам. Тогда перископом можно и не пользоваться. Мотай это себе на ус, Михалыч! Тебе наверняка плавать под полюсом»*.

* Это был последний выход в море Л.Г. Осипенко на «К-3». В том же ноябре 1959 г. он распрощался с кораблем, получив назначение на должность начальника Учебного центра в Обнинске, готовящего офицеров-атомщиков. Двадцать лет руководил контр-адмирал Оси-

В документах, характеризующих итоги боевой подготовки Северного флота на 1959 г., появится потом короткая фраза: «К-3» впервые пробывла подо льдом в течение 18 ч, пройдя 260 миль».

А всего первая советская атомная подводная лодка совершила в том году три похода продолжительностью 9, 21, 14 суток. За кормой атомохода осталась 9381 миля, из них 6850 под водой. В последнем походе «К-3» плавала в Белом, Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях.

Подводники «К-3» и других атомоходов, естественно, вынашивали мечту о походе к Северному полюсу, не раз обращаясь к этой заветной теме в своих беседах. Ставили они вопрос о таком походе и перед командованием.

Но не только их волновала проблема полюсного похода. Обсуждался он и в высоких кругах. В нашей стране стало привычным удивлять мир уникальными достижениями научно-технического прогресса: первый спутник, первая атомная электростанция, первый атомный ледокол... И вдруг такое большое отставание!

Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков вспоминал позже: «...тогда в Центральном Комитете КПСС мне был задан вопрос: можем ли мы подо льдами достичь Северного полюса? Я ответил с убежденностью, что можем. Нужно только некоторое время для всесторонней подготовки. Меня не торопили. Но уже

тогда был оговорен и конкретный корабль, названный впоследствии «Ленинский комсомол»²⁶⁰.

Первоначально поход на полюс наметили на 1960 г. «К-3» предоставили время, чтобы привести механизмы и системы в порядок после нагрузок, выпавших на ее долю в первых плаваниях. Лодка находилась в Северодвинске на заводе, и это, казалось бы, облегчало работы. Однако они затянулись. Камнем преткновения стала система очистки воды второго контура. «Месяца три мы возились с новой системой очистки, — рассказывал много лет спустя контр-адмирал Л.М. Жильцов. — А она не действовала. И речи не могло быть, чтобы идти с ней под лед».



*Герой Советского
Союза Л.М. Жильцов.
1989 г. Фото автора*

пенко этим центром. В Обнинске он и умер на 77-м году жизни. В 1988 г. обнинскому 510-му учебному центру ВМФ присвоили почетное наименование — имени Осипенко Л.Г. (См.: Красная звезда. 1998.13 января.)

Американские же атомные подводные лодки к этому" времени не только уже успешно плавали подо льдами Центрального Арктического бассейна, но и не раз достигали в подледном плавании Северного полюса, не скрывая при этом, что походы их связаны с возможным использованием Арктики в военных целях.

Необходимо, считало руководство страны, противопоставить американским подводникам надежный щит в подледных глубинах.

Впервые американская атомная подводная лодка (ею был «Наутилус») появилась в Полярном бассейне в сентябре 1957 г., совершив под командованием капитана 2 ранга У. Андерсона пробный поход подо льдами Центральной Арктики. «Наутилус» пробыл тогда подо льдом пять с половиной суток, не дойдя до Северного полюса 180 миль. Подготовка к плаванию и сам поход проводились по «Программе обеспечения деятельности подводных лодок для действий в условиях холода и арктической зоне» — «СКАМП».



Свидетельство «Наутилуса» о посещения Северного полюса и памятный вымпел



В этом походе «Наутилус» постиг ли неудачи: вышел из строя высокоширотный гирокомпас (инерциальной навигационной системы на борту тогда еще не было), а когда удалось ввести в строй, надежность его работы внушала сомнение. В довершение оказались повреждены перископы.

В 1958 г. американцы предприняли новые попытки отправиться к Северному полюсу. С этой целью на «Наутилусе» для надежного определения координат и элементов движения корабля установили новейшую по тому времени корабельную инерциальную навигационную систему. Увенчалась успехом лишь пятая попытка. 3 августа «Наутилус» в конце концов достиг полюса, совершив плавание из Тихого океана через Берингов пролив в Чукотское море и оттуда в Арктический бассейн через узкую впадину, глубина которой составляла всего 100 м. Вернулся подводный корабль на чистую воду западнее Шпицбергена уже в другом, Западном полушарии.

Всего «Наутилус» находился подо льдом 97 ч (чуть более четырех суток), пройдя за это время 1830 миль со средней скоростью около 19 узл. Примерно в то же время совершила поход к полюсу еще одна американская подводная лодка — «Скейт», пройдя полярную вершину земного шара 11 августа. На следующий день она всплыла в 40 милях от полюса и установила связь с американской дрейфующей станцией «Альфа». За 10 ходовых суток и 14 ч «Скейт» преодолела подо льдом расстояние в 2405 миль. В следующем году эта же лодка совершила второе путешествие к Северному полюсу, во время которого 10 раз всплывала в полыньях и разводьях, проламывая рубкой полуметровый лед. Как первое, так и второе плавание «Скейт» совершила из Атлантики.

Еще одна лодка — «Сарго» — проникла в Арктику из Берингова пролива через Чукотское море. Это был первый поход в условиях полярной ночи. Он состоялся в январе—феврале 1960 г. Подо льдом лодка находилась 41 сутки и 4 часа. «Сарго» всплывала во льду 16 раз.

Новый путь к полюсу через Северо-Западный проход подо льдами лабиринта островов и полуостровов Канадского архипелага проложил в 1960 г. американский атомный подводный корабль «Сидрэгон», взяв потом курс к Берингову проливу. В начале августа 1962 г. состоялось рандеву американских атомных субмарин «Скейт» и «Сидрэгон» в районе Северного полюса. Позднее стали известны и истинные цели этой встречи, которую журналисты США назвали «исторической». Оказывается, она состоялась вовсе не для того, чтобы поиграть в бейсбол в экзотическом месте, о чем писали некоторые органы американской печати, а для проведения со-



Подводная лодка «Сарго». 1960 г.



Американская марка, посвященная арктическим исследованиям 1909-1959 гг.

вместного учения по поиску и уничтожению «вражеской» подводной лодки, в ходе которого осуществляли друг против друга учебные торпедные атаки.

Было бы, однако, необъективно утверждать, что во время вышеперечисленных походов не велось научных наблюдений. Напротив, они носили довольно обстоятельный и разносторонний характер. Само собою разумеется, изучение возможностей звукоподводной связи и гидролокации, выявление наиболее характерных очертаний подводного рельефа и глубин, совершенствование аппаратуры для определения толщины льда, обнаружения полыней и разводий, способов безопасного плавания в районах скопления айсбергов, поддержание устойчивой связи с базой — все это имело немаловажное значение для подводного флота, его действий в глубинах Полярного бассейна.

С 1957 по 1962 г. подводные лодки США свыше десяти раз проникали подо льдом в Центральную Арктику. При этом если первые неудачные эксперименты «Наутилуса» окутывала вначале величайшая тайна, то в дальнейшем в США не скупилась на рекламу арктических походов своих атомных лодок, преподнося их как величайшее достижение западной науки и техники и противопоставляя советским успехам в освоении космоса.

Возникновение и развитие атомного подводного флота и особенно ставка на создание подводных ракетноносцев породили у руководителей Североатлантического блока, по выражению одного американского адмирала, «подледную модификацию арктической стратегии». Они считали, что льды Центрального Полярного бассейна являются идеальным укрытием для подводных лодок, а безлюдные просторы Арктики создавали иллюзию полной безнаказанности. Западная пресса сразу подхватила «новые идеи», преподнося их под откровенными заголовками «Нападение на СССР» из глубин Ледовитого океана», «Вторжение атомных ракетноносцев под непроницаемым куполом вековых льдов».

Подготовка к освоению арктических глубин американскими лодками началась не внезапно, а по крайней мере за 10 лет до того, как первенец атомного подводного флота США ушел под полярные льды.

В 1946—1947 гг. американская подводная лодка «Сеннет», участвуя в операции «Хайджамп», проводимой в антарктических водах, плавала у кромки льда. На ее борту находился ученый-физик Вальдо Лайон из лаборатории электроники ВМС США. В 1947 г. он совместно с адмиралом А.-Л. Макканом совершил но-



*Американская атомная подводная лодка
«Редфиш». 1952 г.*

вый поход, на этот раз в Чукотское море на борту подводной лодки «Боарфиш». Это было первое успешное погружение американских подводников под арктический ледяной покров. Лодка преодолела 12 подледных миль.

После этого похода Лайон создал специальный прибор — эхоледомер, дающий возможность вычислить расстояние от лодки до нижней поверхности ледяных полей, фиксировать их профиль, а затем и определять толщину льда.

В 1948 г. опытные образцы этого прибора были установлены на подводной лодке «Карп» и испытаны подо льдом в походе севернее Берингова пролива. В 1952 г. их продолжила в том же районе подводная лодка «Редфиш». Она прошла под паковым льдом 20 миль за 9 ч, проведя вместе с ледоколом «Бартон Айленд» противолодочное учение, которое, по заключению В. Лайона, показало, что арктическая подводная лодка может явиться «превосходным оружием» для боевых операций под льдами на периферии ледяных полей в Полярном бассейне.

В 1952 г. по инициативе В. Лайона в научном управлении ВМС США создается специальный отдел для определения, какие за-

дачи способны решать флот и особенно подводные лодки в арктических районах*.

Вальдо Лайон стал инициатором и автором программ освоения Арктики подводными лодками, участвовал в походах «Наутилуса» в 1957 и 1958 гг. и многих других подледных плаваниях. Походы «Наутилуса» и «Скейта» окрылили сторонников «полярной стратегии», тем более что «отец» американского атомного подводного флота вице-адмирал Х. Риквер недвусмысленно говорил о том, какие огромные перспективы открывает для НАТО использование глубин Северного Ледовитого океана. 5 апреля 1959 г. в своем выступлении по радио и телевидению он заявил: «Мы можем прятать под лед подводные лодки, оснащенные ракетами. Они смогут пробиваться через лед и пускать свои ракеты... Даже если противнику (Советскому Союзу. — *В.Р.*) удалось бы уничтожить нашу арктическую авиацию и наши ракетные базы, он никогда не смог бы обнаружить эти оснащенные ракетами «Поларис» подводные лодки, спрятанные подо льдом»²⁶¹.

Опыт заокеанских подводников в освоении глубин Северного Ледовитого океана не остался незамеченным в нашей стране. Изучали его и ученые, и конструкторы, конечно, подводники.



Вальдо Лайон

«Уже с 1959 г. в нашем распоряжении были неоценимые для освоения Арктического бассейна сведения, опубликованные участниками полярных походов американских подводных лодок. У меня до сих пор хранятся испещренные многочисленными пометками переводы статей американских подводников, — вспоминал много лет спустя контр-адмирал Л.М. Жильцов. — ...Задолго до нашего похода на Северный полюс мы многократно проверяли положения, высказанные Шепардом и Дженксом («Навигация под полярным льдом»), К.Х. Блэйром («Оборудование подводных лодок для плавания в

* Неумолимой деятельности В. Лайона посвятил свою книгу американский ученый Вильям М. Лири из университета в штате Джорджия под названием «Подо льдом. Вальдо Лайон и развитие арктической подводной лодки» (См.: Leary William M. Under Ice. Waldo Lyon and Development the Arctic Submarine. Texas A. and M. University. Press College Station).

Арктике»), Д. Стронгом («Освоение Арктики»)… Мы также имели сводные лекции и аналитические статьи, написанные советскими экспертами по данным американских подводников.

С момента нашего назначения на первую атомную подводную лодку мы получили доступ ко всем документам с грифом «Особо важно», в том числе и добытые военными разведчиками информации об авариях на американских подводных лодках и их успехах.

Я часто задавался вопросом: чем объяснить опубликование в США материалов, предоставлявших ценнейшую информацию о подледных плаваниях потенциальному противнику? Разумное объяснение, мне кажется, кроется в ее сугубо техническом характере в сочетании с уверенностью в том, что русские не смогут воспользоваться этой информацией еще долгие годы²⁶².

Дополним рассказ Л.М. Жильцова. Тогда в начале 1960-х гг. стали появляться статьи о подледных плаваниях атомных подводных лодок США и с практическим уклоном. Журнал «Морской сборник», например, опубликовал в мартовском номере за 1960 г. статью «Об особенностях кораблевождения подводных лодок под арктическими льдами» со ссылкой, что она написана по иностранным источникам. Так требовала в то время военная цензура. Затем появилась еще одна статья на эту тему — «Проблемы навигации подводных лодок в высоких широтах». Один из «закрытых» сборников обратился к вопросу «всплытия подводных лодок через ледовый покров». Прозорливый читатель догадывался, что обращение флотской научной мысли к этим проблемам было неспроста. Но тогда крайне ограниченный круг лиц, в том числе и из военных моряков, знал о строительстве атомных подводных лодок в нашей стране. А тем более вопрос о походе одной из них к Северному полюсу открыто нигде не обсуждался.

Итак, США рассчитывали на длительное безраздельное владение полярными глубинами и возможность беспрепятственного использования их в своих целях, без какого-либо противодействия с нашей стороны.

Однако шаги, предпринятые советским руководством к созданию атомного подводного флота, строительству кораблей, способных длительное время плавать под паковыми льдами Центрального Арктического бассейна, не очень надолго позволили американским подводникам сохранять монополию в этой стратегически важной области нашей планеты.

Экипаж «К-3» не терял надежды первым из советских атомоходов совершить поход к Северному полюсу. Такую задачу поставило перед ним и командование Военно-морского флота. Однако сроки окончательной подготовки к такому походу не были определены. И лодка использовалась для дальнейшего испытания оборудования, приборов накопления опыта, в том числе и подледных плаваний.

Не состоялся поход к полюсу «К-3» и в 1960 г., хотя командование ВМФ рассмотрело и утвердило подробный план мероприятий по подготовке «К-3» к этому походу. План предусматривал провести окончательные модернизационные и ремонтные работы, а потом осуществить сначала тренировочные походы в высокие широты и под ледяные поля, а затем, как его называли, «основной» поход к «полярной макушке» Земли. Экипажу дали возможность привести корабль в порядок после колоссальных нагрузок многих месяцев эксплуатации. Наконец атомоход поставили к стенке завода. Окончание работ намечалось на осень 1960 г. Предстояло перегрузить активную зону реактора, а также заменить парогенераторы левого борта, которые, как вспоминал Р.А. Тимофеев* много лет спустя, «подбрасывали» в турбинном отсеке радиоактивность. Для более надежной их работы решили смонтировать новую систему очистки второго контура от солей и растворенного в воде кислорода. В нее входили так называемый аэратор и фильтры. Последующая эксплуатация аэратора доказала его «несостоятельность»²⁶³. Время ушло, и поход на полюс перенесли на 1961 г.

И все началось снова. Как свидетельствовал Л.М. Жильцов, «экипаж находился в прекрасной форме». Готовясь к походу, он отработал в Белом море все необходимые для плавания подо льдами маневры, в том числе и такие сложные, как плавание задним ходом и вертикальное всплытие без хода. «Плавание задним ходом?» — удивится читатель и напрасно. Не такой уж это

* В то время инженер-капитан 3 ранга Р.А. Тимофеев уже возглавлял электромеханическую боевую часть «К-3», а прежний командир БЧ-5 Б.П. Акулов стал флагманским инженер-механиком соединения. Однако вскоре его признали негодным к службе в плавсоставе и перевели в Москву в Техническое (в дальнейшем Главное техническое) управление, где он служил до последних лет жизни в должности начальника управления эксплуатации и ремонта кораблей — заместителя начальника ГТУ в звании контр-адмирала.

простой маневр. К тому же до «К-3» ни одна атомная лодка не плавала на заднем ходу. Да и ей это удалось не сразу. Возникал дифферент то на нос, то на корму. Все зависело от рулевого, несущего вахту на горизонтальных рулях. Первым овладел этим приемом боцман М. Луня. А это так было важно при подледном плавании. При обнаружении айсберга, который трудно или невозможно было обойти, потребовалось незамедлительно перейти на движение задним ходом, а перед этим успеть «притормозить». На «К-3» наибольшее время, в течение которого лодка могла плавать задним ходом, составило 40 мин.

Вертикальное всплытие тоже очень важный маневр, особенно когда экипажу подводной лодки необходимо попасть в «десятку», то бишь в полынью. Казалось, чего проще: лодка без движения, действуй себе спокойно. Но все гораздо сложнее, чем кажется на первый взгляд. Много лет спустя адмирал А.П. Михайловский в своей книге «Вертикальное всплытие» подробно расскажет об этом и других маневрах, связанных со всплытием подводной лодки в обнаруженной полынье или приледнении²⁶⁴. А сейчас заметим только, что необходимо учитывать и подводное течение, и дрейф льда, который, кстати, по своему направлению из-за ветра на поверхности может не совпадать с течением. Кроме того, в центральном посту должны убедиться, что перед маневром всплытия погашена инерция.

Такой способ, причем сравнительно простой, подводники придумали еще до похода к Северному полюсу. Он состоял в том, чтобы через клапан глубиномера выпускать над рубкой струйку воздуха и наблюдать за ней в перископ. Если струйка устремляется к поверхности вертикально, то инерция нулевая, если наклонно, то инерция не погашена или лодку сносит течением. В этом случае можно немного «подработать» электромоторами.-

К лету 1961 г. «К-3» была полностью подготовлена к походу на полюс. В августе корабль перешел к новому месту базирования — в Западную Лицу. Но перед этим произошло событие, перечеркнувшее надежды экипажа и планы командования — авария на подводной лодке «К-19».

4 июля 1961 г. атомный подводный ракетоносец «К-19», которым командовал капитан 2 ранга Н.В. Затеев, после завершения сложного этапа учения, носившего название «Полярный круг», направился в заданный командованием район Северной Атлантики. Предстояли пуски ракет с выходом из-под арктического льда. В пятом часу утра по корабельному (оно же и московское) времени на лодке неожиданно сработала аварийная защита

реактора левого борта. Давление в первом контуре упало до нуля. Остановились многие механизмы, в том числе и обеспечивавшие работу системы охлаждения. Резервной системы конструкция атомной энергетической установки не предусматривала. Решено было смонтировать нештатную. Но для этого предстояло работать в реакторном и смежных отсеках, где радиационная обстановка грозила неминуемой гибелью людей. Как всегда бывает в таких экстремальных случаях, нашлись добровольцы, хотя они прекрасно понимали, что их ожидает. В скорбном списке, составленном уже после того, как корабль на буксире доставили в базу, оказалось восемь человек, среди них лейтенант Борис Корчилов и капитан-лейтенант Юрий Повстьев. Значительные дозы облучения получили и другие члены экипажа.

Дважды на лодке в реакторной выгородке возникал пожар. И все же ценой огромных усилий «К-19» удалось спасти и сохранить для флота²⁶⁵.

Естественно, после такой серьезной аварии вряд ли кто-нибудь решился бы послать «К-3» к Северному полюсу. Необходимо было, как говорят подводники, «осмотреться в отсеках». Подготовка к походу прекратилась до тех пор, пока не будет выяснена причина аварии. Экипажу сказали: «Про полюс и думать забудьте, занимайтесь боевой подготовкой».

Отметим, что после гибели в апреле 1963 г. атомной подводной лодки «Трешер» командование ВМС США почти на четыре года отказалось от посылки своих подводных лодок в Арктику. Первый такой поход состоялся лишь в феврале—марте 1967 г., когда атомная лодка «Куинфиш» выходила под льды пролива Дэвиса для гидрологических исследований.

А «К-3» продолжала между тем активно плавать. Лодку, как напишет потом Л.М. Жильцов в своих воспоминаниях, «избрали живой мишенью для испытания противолодочных систем, по которой могут стрелять и подводные и надводные противолодочные корабли. Наша задача, естественно, состояла в том, чтобы как можно чаще избегать нежелательных встреч. Это значит — то полный вперед, то стоп! В результате мы снова так раскачали ГЭУ (главная энергетическая установка. — В.Р.), что у нас потекли парогенераторы»²⁶⁶. И «К-3» опять поставили в ремонт. На этот раз не в Северодвинске, а в Пала-губе у города Полярного на местном судоремонтном заводе ВМФ.

И все-таки «между делом» «К-3» удалось в 1961 г. побывать в арктических глубинах. С 22 по 31 августа она совершила поход в высокие широты, названный «предварительным», для испыта-

ния навигационных комплексов «Сила» и «Плутон», а также проверки работы гидроазимутов. Погрузившись под лед на широте 81°С, лодка направилась на север. На широте 81°40' состоялись испытания навигационной аппаратуры, а также экспериментальной аппаратуры «Полюс» и эхоледомеров ЭЛ-1. Они прошли успешно.

В ноябре состоялся еще один, совсем кратковременный выход, во время которого опять-таки испытывалась различная аппаратура. Лодка пробыла тогда подо льдом около 3 ч. А вот поход с 6 по 11 декабря, хотя также непродолжительный, ознаменовался тем, что личный состав БЧ-1 (штурманская боевая часть) решал задачи подледного плавания и испытания приборов без какого-либо участия ученых и представителей промышленности. Их на борту просто не было.

К тому времени круг людей, знавших не только о существовании в стране атомных подводных лодок, но и их походах, расширился. Настало время сообщить об этом в открытой печати. Первой приоткрыла завесу тайны центральная газета «Известия», опубликовав в октябре 1961 г. в четырех номерах очерк известного журналиста Валентина Гольцева «Атомная подводная лодка в походе»²⁶⁷. Рассказав об экипаже и его службе на атомоходе, автор удивил читателя описанием самого корабля, сообщив, что у него «эластичный хвост». В «Красной звезде» появилась лишь серия материалов о плавании в Арктике атомного ледокола «Ленин», вступившего в строй в 1959 г. В 1961 г. впервые в истории освоения Арктики с борта этого ледокола была высажена высокоширотная дрейфующая станция. Армейская же газета ни словом так и не обмолвилась о первом советском подводном атомоходе.

Естественно, опубликованный в «Известиях» репортаж о советской атомной подводной лодке привлек внимание за рубежом. Газета Атлантического флота США «Нейви таймс» в номере от 14 октября 1961 г., процитировав три коротких абзаца из «Известий», прокомментировала их следующим образом: «Советский Союз предъявляет заявку на то, что он обладает самым быстроходным флотом атомных подводных лодок... Впервые опубликовано фото подводной лодки, которая, как утверждается, является атомной... Однако никто на Западе не видел ни одной советской атомной лодки... Ожидали, что атомные подводные лодки будут показаны на параде в день Военно-морского флота, но они не появились».

В том же номере «Нейви таймс» поместила заявление командующего подводными силами США вице-адмирала Э. Грейфеля,

снабдив его броским заголовком: «Россия подорвет свой бюджет, строя атомные подводные лодки». Американский адмирал утверждал:

«Русские могут загнать себя в угол, пытаясь создать самый большой в мире подводный флот. Большинство кораблей, составляющих огромный флот русских, — это новейшие корабли. Поэтому перевести его на атомную энергетику почти невозможно. Это опустошило бы военный бюджет русских. Я уверен, что армейские коллеги моряков на это не пойдут...

Общеизвестно, что русские имеют обычные подводные лодки-ракетоносцы. Но если бы они действительно обладали атомной подводной лодкой, я убежден, что господин Х. (имеется в виду Н.С. Хрущев. — *В.Р.*) уже похвастался бы ею и продемонстрировал ее».

Подобным утверждениям вторит английский военно-морской журнал «Нейви», приведя слова начальника штаба ВМС США адмирала Андерсена: «У меня нет сомнений, что США оставили далеко позади весь остальной мир в области атомного кораблестроения».

От этих высказываний существенно отличалась информация, помещенная в октябрьском номере за тот же 1961 г. военного морского научного издания «Юнайтед Стейтс нейвл инститют просидингс»: «Наши морские эксперты должны пересмотреть свои взгляды на советские подводные лодки... Хотя, как сообщают (речь идет о сведениях, почерпнутых из французских разведывательных источников. — *В.Р.*), советские атомные подводные лодки почти вдвое меньше американских... меньшие габариты советских подводных лодок не обязательно свидетельствуют об их худших качествах... Поступают все новые данные о том, что советские подводные лодки крейсируют на большом удалении от своих баз и даже в водах Америки».

Окончательную точку в этой «полемике» поставил министр обороны Маршал Советского Союза Р.Я. Малиновский, заявивший на XXII съезде КПСС 23 октября 1961 г. о том, что советские ракетные подводные лодки хорошо научились плавать подо льдом. В этой фразе министра безусловно имелась известная доля гиперболы. Однако факт фактом: советские подводники действительно уже не раз побывали под арктическими льдами. А вот Северный полюс оставался пока еще в мечтах и планах.

Между тем главный претендент на поход к полярной вершине Земли продолжал действовать в море. Изо дня в день росло мастерство экипажа «К-3». Осень 1961 г. и начало зимы 1962-го

прошли в непрерывных тренировках. Рассказывает командир БЧ-5 Р.А. Тимофеев:

«Командование корабля делало все, чтобы каждый член экипажа отработал до автоматизма все операции не только на своем боевом посту, но и на смежном. Особое внимание уделялось действиям каждого в случае аварии на энергетической установке. В условиях подледного плавания наиболее опасной для экипажа аварией мог быть разрыв контура, по которому протекает радиоактивный теплоноситель. За три года эксплуатации наших реакторов, по-видимому, часть оболочек тепловыводящих элементов прохудилась, и радиоактивные осколки деления попадали в теплоноситель. В результате активность теплоносителя была в десятки тысяч раз выше той, которая является предельно допустимой в наши дни...»²⁶⁸

Несколько месяцев ушло на замену пароотсечных устройств, которые заводы-изготовители считали недостаточно надежными. Они предназначались для предотвращения попадания радиоактивного пара в турбинный отсек. Как вспоминал Р.А. Тимофеев, начался «новый процесс переоборудования корабля», повысивший надежность его энергетики. На лодке произвели профилактический ремонт большинства электромоторов, заменили некоторые элементы электрооборудования на более надежные.

Приобрели плавательный «подледный» ценз и экипажи других атомных подводных лодок. В апреле 1961 г. «К-52», которой командовал капитан 2 ранга В.П. Рыков, вместе с противолодочным вертолетом провела учение с задачей уничтожения подводного ракетносца противника, прорывающегося из-под льда. «Супостата», естественно, в данном случае изображала советская лодка. Подо льдом «К-52» прошла тогда 515 миль за 48 ч.

В июле того же года при проведении учения «Полярный круг» форсировали Датский пролив подо льдом атомные подводные ракетносцы «К-19» и «К-55», которыми командовали капитаны 2 ранга В.Н. Затеев и В.И. Зверев.

Для подводной лодки «К-33» этого же проекта (ею командовал капитан 2 ранга В.В. Юшков) поход в высокие широты до 79°, проходивший с 26 по 30 августа, закончился безрезультатно. Предстояло испытать гидроакустическую станцию «Керулен» и эхоледомер ЭЛ-1. Но ледовая разведка подвела. В районе, куда направлен был подводный ракетносец, льда не оказалось. Видимо, ледяные поля, как это часто бывает, сместились севернее.

В ноябре тот же атомный ракетносец вновь отправился в полярные воды. Обязанности командира, который находился в

отпуске, исполнял его старший помощник капитан 3 ранга А.С.Пушкин, имевший допуск к самостоятельному управлению кораблем. Старшим на борту вышел в море с этим экипажем начальник штаба дивизии капитан 1 ранга В.С. Шаповалов.

На этот раз «К-33» предстояло изображать атомный подводный ракетоносец противника, действуя по темам «Лиман» и «Амур». Установленные по периметру ледяных полей гидроакустические буи должны были «засечь» прорывавшуюся из Арктического бассейна к советским берегам подводную лодку и передать информацию об этом в Русскую Гавань на Новой Земле, где на полярной станции находилась группа специалистов, высаженная Северным флотом. Таким образом, новому арктическому походу «К-33» придавался тактический фон, а, главное, с ее помощью испытывалась экспериментальная система обнаружения подводных лодок²⁶⁹.

У берегов Новой Земли корабль зашел под кромку ледяных полей и направился в район к северу от мыса Желания. Во время похода, продолжавшегося с 13 ноября по 4 декабря, атомная подводная лодка восемь раз всплывала в полярных льдах. Первое же всплытие на широте Русской Гавани показало, какое это



«Кто это позволил себе пожаловать в мои владения?»

непростое дело, как важно накапливать опыт и выработать специальную методику и поиска полыней и разводий, и самих всплытий.

Усилия подводников вознаградила затем встреча с могучим «хозяином» Арктики — белым медведем, удивленно взиравшим на неизвестно откуда появившееся в его «владениях» в сумерках полярной ночи непонятное чудовище.

* Гидроакустический комплекс «Лиман», предназначенный для обнаружения подводных лодок «Лиман»... шумопеленгации поступил на вооружение в 1968 г. Он состоял из более чем 140 автономных гидроакустических операций, связанных между собой подводным кабелем. В последующем были приняты на вооружение также станции гидроакустического комплекса «Амур» и другие. Стационарные станции, как и корабельные, гидроакустического комплекса «Лиман», имели дальность обнаружения подводных лодок от 10—15 до нескольких сотен километров. (См.: Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР 1945-1991. С. 396.)

В том походе подводная лодка достигла 78° 10' северной широты. Была подтверждена возможность всплытия в полыньях, разводьях, затянутыми тонким, до 40 см, льдом, в условиях полярной ночи, проверена надежность работы эхоледомера²⁷⁰.

В целом, несмотря на все трудности плавания подо льдами в условиях полярной ночи, эксперименты по темам «Амур» и «Лиман» завершились успешно*. «К-33» возвратилась из похода в базу, оставив за кормой свыше 4 тысяч миль.

В середине 1962 г. эта же лодка в еще одном арктическом подледном плавании поднялась уже до 85° северной широты. Теперь кораблем на полном основании командовал А.С. Пушкин*, сменивший В.В. Юшкова. «К-33» пробыла в походе почти месяц, в том числе 8 суток подо льдом. Ее экипаж был преисполнен решимости, в случае если поход «К-3» почему-либо будет отменен, достичь «макушки» Земли.

К началу 1962 г. «К-3» была уже готова выполнить поход к Северному полюсу. Как уже говорилось, на корабле установили и испытали новое навигационное оборудование, дополнительный лаг, два эхоледомера, два комплекта эхолотов. На лодке имелась аппаратура с подсветкой для телекамер. Гидроакустика с хорошей разрешающей способностью позволяла обнаруживать подводные препятствия на значительном расстоянии. Но главным, конечно, был высокий настрой экипажа, который можно было выразить словами «Даешь полюс!»

Однако перед руководством Военно-морского флота по-прежнему стоял вопрос: можно ли послать к Северному полюсу первенца атомного флота — подводную лодку «К-3»? К этому времени, как мы уже отмечали, и экипажи других атомоходов также имели опыт подледных арктических пла-



*Контр-адмирал
А.С. Пушкин*

* Впоследствии Александр Сергеевич Пушкин командовал уникальным комплексно-автоматизированным атомным кораблем «К-64» с титановым корпусом, компактной энергетической установкой с жидким теплоносителем, а также дивизией атомных подводных лодок. Закончил военную службу кандидат военно-морских наук контр-адмирал А.С. Пушкин редактором журнала ВМФ «Морской сборник» в 1985 г.

ваний. Энергетические установки, различные системы и механизмы этих кораблей имели гораздо больший запас «моторесурса», чем «К-3», которая плавала помногу и подолгу, причем в неожиданно возникавших или специально создаваемых экстремальных условиях. На них также сформировались прекрасные, хорошо отработанные экипажи. И все же ни один из них по опыту, добытому нелегким подводничьим трудом, как считал главком, не мог в то время соперничать с экипажем «К-3», возглавляемым Л.М. Жильцовым. В том числе и по такому важному показателю, как наплаванность. За 1959—1961 гг., охватывающие период испытаний и плавания после вступления в строй, родоначальница атомного флота прошла 13182 мили, проведя в море 1416 ч, т.е. 59 суток! Не намного отстала «К-5» (12 285 миль)²⁷¹, но у нее не имелось опыта плавания подо льдом.

Состоялась беседа главкома с командующим флотилией контр-адмиралом А.И. Петелиным. В беседе шла речь и о корабле, которому надлежало отправиться к центру ледяной короны планеты. Взвесив плюсы и минусы подготовленности многих подводных лодок, единодушно пришли к выводу: пойдет экипаж первого атомохода — «К-3».

Тогда же главком предложил А. И. Петелину, которому предстояло возглавить поход к полюсу, совершить тренировочное плавание на другой лодке по своему выбору.

Командующему флотилией не пришлось долго гадать, кому поручить выполнение этого похода. Решение было однозначным: атомной подводной лодке «К-21», которой командовал капитан 2 ранга В.Н. Чернавин*. Экипажу этого корабля поручались многие трудные задания. Он стал своего рода школой мастерства, на нем отработывались многие методики, вошедшие затем в инструкции, наставления и руководства. В отсеках атомохода перенимали опыт члены экипажей, возглавляемых Ю.А. Сыроевым и Г.А. Слюсаревым (первый совершил поход на Северный полюс, второй — одно из первых длительных плаваний в экваториальные широты). Не случайно атомная подводная лодка «К-21» унаследовала традиции и Краснознаменный военно-морской флаг подводной лодки «К-21» военных лет.

* Владимир Николаевич Чернавин — адмирал флота, Герой Советского Союза. В дальнейшем командовал флотилией атомных подводных лодок, Краснознаменным Северным флотом. Возглавлял в 1981—1985 г. Главный штаб ВМФ. С 1985 по 1993 г. — последний главнокомандующий ВМФ СССР и первый главком ВМФ России. В настоящее время — президент Союза моряков-подводников.

Для «К-21» наступил период напряженной «работы». С 29 марта по 7 апреля она участвовала в тактическом учении Северного флота. А 16 апреля вновь отправилась в море, на этот раз на Север. Во второй половине следующего дня корабль погрузился под лед и через сутки всплыл для передачи радиограммы, после чего снова ушел под лед. 18 апреля, выйдя из-под кромки ледяных полей, полтора часа следовала по чистой воде, а затем опять нырнула под ледяной покров, достигнув к середине дня северной точки запланированного маршрута: Ш 77°02'С и Д 37°45'В. В пути подводники обнаружили в тяжелом многолетнем льду толщиной 2—3 м восемь полыней. В одной из них размером 500 x 100 м 22 апреля «К-21» всплыла. В тот же день она вышла из-под льда и к исходу 23 апреля вернулась в базу.

Вместе с членами экипажа «К-21» находившиеся на его борту командующий флотилией А.И. Петелин, флагманский штурман Д.Э. Эрдман, флагманский инженер-механик М.М. Будаев (он сменил Б.П. Акулова) и другие офицеры, которые войдут через три месяца в состав «походного штаба» экспедиции к Северному полюсу на «К-3» настойчиво осваивали методику подледного плавания. В этом отношении поход «К-21» являлся экспериментальным, первопроходческим. Особое внимание уделялось работе эхоледомеров, специалисты добивались четкой их работы, учились расшифровывать записи на ленте самописца. Производили всплытия и погружения без хода (обычно лодка погружается и всплывает на малом ходу), точно удерживая необходимый дифферент. Без такого опыта, как уже говорилось, прилечь или «вписаться» в обнаруженную полынь или разводе невозможно. Вели поиск полыней с использо-

ванием перископа. Для этого у опущенного до предела перископа установили в трюме центрального поста не предусмотренный штатным расписанием специальный пост. Так на лодке появился «вверхсмотрящий», названный так по аналогии с «впередсмотрящим» на надводном корабле.



Всплытие «К-21» во льдах. 1962 г. Слева направо: заместитель командира по политической части А. Волошин, командующий флотилией А. Петелин, флагштурман флотилии Д. Эрдман, командир корабля В. Чернавин

Много внимания уделялось в этом походе навигационному обеспечению, точности курсоуказания, путеисчисления. Будущий руководитель похода А.И. Петелин вместе с Д.Э. Эрдманом «проиграли» несколько вариантов поворотов корабля при различных углах перекладки вертикального руля. Несложная таблица, составленная ими, помогла в будущем походе на «К-3» выбрать оптимальные способы маневрирования подо льдами.

Это было особенно важно, если вспомнить о печальном опыте потери точного курса американскими подводниками с «Наутилуса». Во время первого похода под полярные льды в 1957 г. «Наутилус», не дойдя до полюса, вынужден был вернуться к кромке льда. После 86-й параллели у лодки вышли из меридиана гидрокомпасы, и экипаж, как впоследствии писал ее командир, мог оказаться жертвой «игры в рулетку».

В ходе плавания подо льдом на «К-21» уточнялись отдельные положения инструкции по подледным плаваниям подводных лодок, по эксплуатации механизмов, приему и передаче радиосигналов, работе гидроакустических средств, особенно в расшифровке шумов. Ведь, как показывал опыт, отраженные ото льда сигналы можно вполне принять за шумы кораблей или судов.

За 8 суток (174 часа) плавания «К-21» прошла без малого 2,5 тысячи миль (93,5%) под водой, а подо льдом — 1719 миль²⁷². Напомним, что в последовавшем через три месяца походе к Северному полюсу «К-3» проделала подо льдом около 1300 миль. Таким образом, еще два атомохода — «К-33» и «К-21» — вполне могли достичь заветной точки. У них имелись все предпосылки: подготовленный экипаж и большой «моторесурс». К тому же на «К-21», подводной лодке того же по существу проекта, как и «К-3», но только серийной, в оборудование были внесены некоторые усовершенствования, делавшие ее эксплуатацию более надежной.

По возвращении контр-адмирал А.И. Петелин, офицеры штаба флотилии, флагманские специалисты флотилии возглавили непосредственную подготовку лодки «К-3» к арктическому плаванию. Она носила разносторонний характер. Проверялась техника, проверялись и люди. На одно из первых мест выдвинулась задача подготовки экипажа к борьбе за живучесть механизмов, систем, корабля в целом. Здесь особенно большую работу выполнили подчиненные командира электромеханической боевой части инженер-капитана 3 ранга Р.А. Тимофеева.

В целях закрепления знаний и совершенствования выучки проводились технические «бои», викторины, позволявшие еще

лучше познать технику и приемы ее обслуживания, предупреждения, быстрого и своевременного устранения возможных неисправностей.

При подготовке к походу, рассказывал впоследствии Герой Советского Союза контр-адмирал Жильцов, хорошую инициативу проявила команда электромеханической боевой части: «Здесь почти все моряки овладели навыками выполнения различных ремонтных работ... В море мы убедились, как это важно и необходимо. Морякам приходилось перебирать тот или иной механизм, производить осмотр системы. И справлялись они с этим делом быстро, действовали четко, разумно. А все потому, что еще в базе приобрели необходимые навыки»²⁷³.

Утвержденный главкомом план похода предусматривал два варианта: первый — плавание до 85-й параллели с последующим поиском полыньи; если же ее найти не удастся, возвращение к кромке льда для передачи донесения и получения дальнейших указаний. И второй: в случае удачи — продолжение похода непосредственно к полярной вершине планеты.

Кстати, нечто подобное происходило и перед первой, неудачной попыткой подводной лодки США «Наутилус» проникнуть подо льдом к Северному полюсу в 1957 г.

«Я получил приказ от адмирала Уилкинса, — напишет в своей книге его командир У. Андерсен, — который гласил: «Продвигайтесь по вашему усмотрению подо льдом вблизи 83 градуса северной широты и возвращайтесь обратно». Эта параллель находится примерно в четырехстах милях от Северного полюса и в двухстах милях от кромки пакового льда.

Я спросил своего начальника капитана 2 ранга Генри:

— Как я должен понять слово «вблизи»? Иными словами, могу ли дойти до Северного полюса?

— Мы уверены, что командир «Наутилуса» поступит правильно, — ответил он. — Мы знаем, что вы правильно истолкуете приказ.

Таким образом, мне было предоставлено право самому решать вопрос о достижении Северного полюса во время первого пробного похода». Не означает ли это, что командование ВМС США не желало брать на себя ответственность в случае каких-либо непредвиденных обстоятельств, угрожающих гибелью корабля? Тем более что, как подчеркивает сам Андерсен, у него «никогда не было уверенности в том, что мы сможем дойти до полюса»²⁷⁴.

Но вот тут-то обнаруживается разница между положением, в которое был поставлен командир американской подводной лод-

ки и его экипаж, и указаниями, полученными от командования советским командиром и его экипажем. Л.М. Жильцов и личный состав, несмотря на все трудности и неудачи, которые преследовали «К-3», не испытывали и тени сомнения в успехе полюсного похода.

Итак, до похода «К-3» к Северному полюсу подледные плавания, разные по продолжительности и значимости, совершили в 1961—1962 гг. атомные подводные лодки «К-21», «К-33», «К-52», а при форсировании Датского пролива — и другие. Но поход к полюсу?.. Здесь первенство за «К-3». Однако имела место попытка совершить такой поход еще в 1960 г. экипажем «К-8» пр. 627А, вошедшей в строй в 1959 г. Командовал ею капитан 1 ранга В.П. Шумаков. Поход этот тщательно готовился. На лодке укрепили ограждение рубки, установили вторые комплекты эхолота и эхоледомера. Провели тренировочный поход подо льды, в котором участвовал адмирал А.Т. Чабаненко. Командир и штурман Ю.А. Портнов дважды вылетали на ледовую разведку.

Однако, как свидетельствует Ю.А. Портнов, вскоре после выхода из Западной Лицы произошла авария главной энергетической установки (первая в нашем ВМФ) со значительным облучением всего экипажа, и корабль в дизель-генераторном режиме вернулся в базу. Произошло это 13 октября²⁷⁵.

Удивительное дело: ни в одном из документов штаба 1-й флотилии, с которыми знакомился автор, нет никакого упоминания об этом факте. Не «вспоминали» о нем в беседах с автором А.И. Петелин, Л.Г. Осипенко, Л.М. Жильцов, Р.А. Тимофеев, Д.Э. Эрдман и другие подводники, служившие тогда на флотилии. Поистине заговор молчания!..

Судьба же «К-8» сложилась трагически. 8 апреля 1970 г. во время маневров «Океан» на корабле начался пожар. 12 апреля она затонула в Бискайском заливе с частью экипажа.

«Специальное задание правительства»

И вот наконец названа дата начала похода «К-3» к Северному полюсу.

Как и полагается перед дальним походом, состоялся контрольный выход (он продолжался пять суток). Затем на лодку погрузили продовольствие, другие запасы. И... теплое обмундирование, хотя о зимовке в ледяной пустыне никто, конечно, и не помышлял.

Наступило 11 июля. Несмотря на позднее время (выход из базы намечен на 00.00), проводить корабль пришли командиры и офицеры с других атомных лодок, находившихся в базе, командование объединения и соединений. Никаких торжественных речей не произносилось. Все прошло строго, по-деловому. Вспоминает Герой Советского Союза вице-адмирал А.И. Петелин: «Стояла летняя заполярная ночь, тускло освещаемая огромным солнцем, когда на «Ленинском комсомоле» прозвучал сигнал боевой тревоги. Получив доклад от командира лодки, что корабль готов к походу, я дал «добро» на отход...»²⁷⁶ После короткого перехода в район погружения личному составу объявили, что плавание будет особо ответственным, так как предстоит выполнить специальное задание советского правительства.

Не успел атомоход миновать Баренцево море, как в центральный пост поступил тревожный доклад с пульта управления ГЭУ (главной энергетической установки. — *В.Р.*): «Греется опорный подшипник главного циркуляционного насоса». Это означало, что придется выключить один из важных механизмов и что данное происшествие ставит под угрозу поход под арктическим льдом и выполнение правительственного задания.

В центральный пост на «военный совет» прибыли командир БЧ-5 и «главный электрик» корабля инженер-капитан-лейтенант А.А. Шурыгин.

Поступило одно, единственно возможное предложение: до подхода к ледовой кромке заменить подшипник — хотя он и новый, незадолго до этого установленный на заводе, — на старый, который, к счастью, электрики запасливо оставили на корабле. Предложение корабельных специалистов поддержал флагманский инженер-механик флотилии инженер-капитан 1 ранга М.М. Будаев (впоследствии адмирал, доктор технических наук).

В ремонтную бригаду, которой руководил командир электротехнического дивизиона, вошли опытейшие старшины Н. Воробьев и А. Метельников, матросы А. Ильинов и В. Вьюхин. В неудобном положении, без отдыха, они работали много часов подряд, пока не ввели насос в строй. На корабле все облегченно вздохнули — угроза возвращения в базу отпала.

Увы, осложнения в походе вызвала не только ненормальная работа главного циркулярного насоса, потребовавшего столь сложного ремонта.

Серьезные опасения внушало одно немаловажное обстоятельство. К началу похода вследствие нарушения плотности (растрескивания) тепловыводящих элементов активные зоны обеих ре-

акторов находились в таком состоянии, что радиоактивность воды в первом контуре во много крат превышала допустимую.

Недостаточно надежные еще в то время парогенераторы за сравнительно непродолжительное, но очень интенсивное время эксплуатации (напомним еще раз, что «К-3» была первой, опытной атомной подводной лодкой) выработали уже две трети положенного срока службы. Поэтому существовала опасность их выхода из строя. Надежное же отключение потекшего парогенератора не обеспечивалось конструктивно, что грозило небезопасным для жизни людей значительным повышением радиоактивности в турбинном и других отсеках.

По просьбе экипажа в экстренном порядке перед самым выходом к Северному полюсу к парогенераторам установили отсечные клапана, исключавшие распространение активной воды первого контура в турбинный и жилые отсеки. Однако при проверке оказалось, что клапана в случае опасности могут не выполнить своего предназначения. Это и другие обстоятельства заставили искать приемлемый выход из создавшейся ситуации.

Было принято решение ограничить мощность работы обоих реакторов до 30%, что уменьшало риск радиационной аварии, но полностью ее не исключало...

О том, что угроза действительно существовала, говорит такой факт: когда «К-3» отсчитала уже не один десяток походных миль, на борт поступила радиограмма от главного энергетика проекта Г.А. Гасанова, категорически требовавшего... запретить выход атомной подводной лодки в море. Но, как говорится, «поезд уже ушел»...

Знаменательно, что почти одновременно шифровальщик доложил командиру корабля текст еще одной радиограммы — обращение Военного совета ВМФ с пожеланиями успехов в выполнении почетной и ответственной миссии и выражением уверенности, что каждый подводник с честью выполнит свой долг перед Отчизной. И действительно, цель похода рождала в людях небывалый энтузиазм.

С первого дня плавания на корабле развернулось соревнование между боевыми сменами*. Кроме того, на лодке шла упорная борьба за звание лучшего отсека. Результаты подводились ежедневно и объявлялись по корабельной трансляции и в боевых

* В море весь основной личный состав подводной лодки несет специальную походную вахту на боевых постах. Люди, несущие вахту одновременно, объединяются в боевую смену — их обычно три. Возглавляет ее вахтенный офицер. Когда лодка в подводном положении, он находится в центральном посту.

листных. А итоги соревнования за лучшую боевую смену и лучший отсек определили уже на полюсе.

Особенно придирчиво оценивали действия рулевых: при плавании в высоких широтах крайне важно точно и плавно удерживать корабль на заданном курсе. Проверяли работу каждой смены рулевых по курсографу*, который являлся наиболее объективным и беспристрастным судьей. Огромную роль играло также безукоризненное управление горизонтальными рулями. При неумелом, ошибочном управлении идущая с большой скоростью лодка способна быстро погрузиться на критическую глубину или, наоборот, рвануть вверх, навстречу ледяному панцирю, удар о который мог бы оказаться роковым.

Пройти в Арктический бассейн «К-3» предстояло по нулевому меридиану между Гренландией и Шпицбергенем. 13 июля около полудня лодка всплыла в Гренландском море в определенной планом похода точке рандеву с тральщиком. Он должен был дежурить у кромки ледяных полей. Но его не оказалось на месте. Начали поиск. Виной оказались неточности в счислении. И вот встреча состоялась. Руководители похода к полюсу получили свежие данные о ледовой обстановке по курсу движения и скорости распространения звука в воде в районе стоянки кораблей-излучателей навигационной гидроакустической системы, которые каждые шесть часов подавали сигналы, позволявшие контролировать курсоуказание.

И вот, наконец, «К-3» погрузилась под кромку льда. Заработали приборы, предназначенные для обнаружения льдов, определения их формы, толщины, направления дрейфа. Вначале плавание осуществлялось по гидрокомпасам и гироазимутам — гироскопическим навигационным устройствам, дававшим возможность осуществлять автоматическую стабилизацию курса корабля: в то время на наших атомоходах инерциальных навигационных комплексов еще не имелось. Заметим, что на удивление корабельных навигаторов, они в этом походе позволили получать курс от гирокомпасов значительно дольше, чем предполагалось. И только после 88° северной широты плавание проходило уже только по гидроазимутам.

Члены научной группы, сформированной из представителей институтов и промышленности, которые участвовали в походе (ею руководил капитан 2 ранга А. В. Федотов, впоследствии контр-адмирал), — ученые, инженеры и гидрографы круглосуточно контролировали и вели анализ работы всех технических средств на-

* Курсограф — прибор для непрерывной автоматической записи на бумажной ленте курса корабля в течение всего похода.

вигации, а на отдельных участках помогали штурманам вести навигационную прокладку.

Эхоледомер неумоимо вычерчивал на непрерывно движущейся ленте причудливые линии, фиксируя форму нижней поверхности льда. Помимо наблюдений по приборам решили следить за поверхностью льда и визуально. По инициативе А.И. Петелина ввели, как это сделали ранее на «К-21» В.Н. Чернавина, боевой пост у опущенного вниз зенитного перископа. В функции «вверхсмотрящего» входило наблюдать за нижней кромкой льда. Доверили этот пост опытным старшинам — связисту И. Десятчикову, радиометристам В. Федосову и В. Булгакову, оказавшимся подо льдом «безработными». Руководил ими старший помощник командира корабля капитан 3 ранга Г.С. Первушин.

Отсчитывая милю за милей, атомоход приближался к району, откуда руководителю похода подводной лодки предписывалось передать по радио донесение в штаб флота и в Москву. Сделать это можно было, лишь всплыв на поверхность или подвсплыв на перископную глубину, чтобы поднять антенну. Над кораблем же, как показывали приборы, тянулся сплошной лед. Решили искать полынью. На поиск ушло немало времени. Первая попытка всплыть в обнаруженной с помощью эхоледомера и «вверхсмотрящего» полынье не увенчалась успехом. Оказалось, что это узкое разводье — щель. Когда корабль с глубины 80 м стал подниматься вверх, старпом, наблюдавший в перископ, успел разглядеть, что у края расщелины плавают огромные ледяные торосы и большая льдина в центре. Всплытие приостановили, но корабль по инерции продолжал еще двигаться вверх. Так как удар о лед не сулил ничего хорошего, пришлось срочно заполнить цистерну быстрого погружения. Маневрирование в поисках чистого ото льда пространства воды продолжили. Наконец в окуляре перископа показалось темно-зеленое пятно со светлыми блестками — рябью. Наверху разводье! И опять неудача: носовая часть корабля оказалась подо льдом и над кормой нависла льдина — всплыли поперек трещины.

Набравшись терпения, все начали снова. Третья попытка также не помогла. Как потом выяснилось, в этом районе происходила сильная подвижка льда.

Но вот подводникам удалось найти подходящую, размером 220 x 750 м, полынью. Вытянутая в широтном направлении, она позволяла без особых опасений всплыть на поверхность. Лодка несколько раз прошла под ней, чтобы точно замерить длину и ширину и определить конфигурацию. Затем прозвучали обычные команды. И, наконец, последняя: «Отдрать рубочный люк!»



*Маршрут похода «К-3» к Северному полюсу. Июль 1962 г.
Римскими цифрами помечены места всплытия*

Первыми на мостик поднялись капитан 2 ранга Л. М. Жильцов, за ним контр-адмирал А. И. Петелин. Их взору открылись бескрайние ледяные поля, обрывающиеся у среза воды остроконечными изломами светло-голубого оттенка. Солнце пряталось за облаками. И все же штурманской группе, возглавляемой флагманским штурманом флотилии капитаном 2 ранга Д. Э. Эрдманом, удалось шесть раз определить поправку курсоуказателей и уточнить место «К-3». Подводная лодка находилась в 360 милях от полюса. Полностью подтвердилась надежность работы навигационной системы атомохода: расхождение между счислимым и обсервованным местом оказалось минимальным. Радисты быстро установили связь со штабом флота. В эфир полетела радиограмма о том, что поход проходит успешно, в ней также содержалась



Всплытие «К-3» в приполюсном районе. Июль 1962 г.

просьба разрешить идти прямо на полюс. Квитанцию получили мгновенно. А через короткое время пришло «добро» от главкома, встреченное всеми с восторгом.

Учитывая благоприятную погоду, с разрешения руководителя похода для производства научных наблюдений на лед высадились специальная группа из 12 человек под руководством старшего помощника. Первое всплытие продолжалось четыре часа. А потом, проверив гирокомпасы, различные системы, решили продолжить плавание, тем более что свежий (до четырех баллов) ветер и течение вызвали подвижку льда. Необходимо было быстрее «свертываться».

Над атомоходом снова сомкнулись льды. Он погрузился на глубину 80 м (здесь столкновение с ледяными препятствиями маловероятно, и в то же время можно хорошо наблюдать за обстановкой над кораблем) и лег на курс, ведущий к Северному полюсу. Как и прежде, шли строго по меридиану. Лаг неумоимо отсчитывал мили. Вахта сменялась вахтой. Жизнь экипажа текла по обычному походному руслу.

Точка пересечения земных меридианов неуклонно приближалась. Штурманы не скрывали своего удовлетворения: навигационная система работала надежно, без каких-либо сбоев. Наконец до полюса осталось 60 миль. В вахтенном журнале появилась запись: «Пересекли 89-ю параллель. Над лодкой сверху тяжелый лед с подсовами толщиной 12—15 м. Температура забортной воды -2° , глубина океана 4000 м...»

И вот — полюс! В сознании каждого из участников похода тогда еще не укладывалось, что им первым из советских моряков удалось воплотить в жизнь давнюю мечту подводников, хотя достижение этой заветной точки ничем особым, собственно, не

характеризовалось: подо льдом — везде подо льдом. Ведь только штурманы могли подтвердить: да, вот он — полюс!

Напомним, что на календаре значилось: 1962 г., 17 июля. День для советского Военно-морского флота поистине исторический.

При прохождении полюса вновь произвели необходимые наблюдения: глубина составила 4115 м, толщина льда 4,5 м. По данным, полученным экипажем американского «Наутилуса» в 1958 г., глубина здесь равнялась 4087 м. Расхождения, как видим, самые минимальные. Еще около часа «К-3» не меняла курс. А затем повернула на 180° и вторично в 9 ч 55 мин пересекла точку Северного полюса.

Не обошлось, конечно, без шуток. Несущему в те незабываемые минуты вахту на руле старшине команды рулевых-сигнальщиков мичману М. Луне советовали перед полюсом чуть свернуть с курса, чтобы не погнуть могучим телом атомохода земную ось.

Всплыть непосредственно на полярной «макушке» планеты не пришлось: подходящей полыньи не оказалось, просматривались лишь извилистые трещины, щели в мощном многолетнем паковом льду. И только утром 18 июля, когда атомоход лежал на курсе возвращения в базу, предоставилась возможность подышать морозным арктическим воздухом — в ледяной броне появился просвет. Корабль находился тогда на широте 84°53'С. «Окошко» во льду, в котором всплыла «К-3», точнее было бы назвать «форточкой»: ее размеры составляли 120 x 150 м. Когда капитан 2 ранга Жильцов после всплытия посмотрел в перископ, то обнаружил, что корма наполовину находилась подо льдом. Последовала команда и за ней короткий толчок одним электромотором, после чего нос лодки замер у самой кромки льда. Атомоход оказался, как в кольце, со всех сторон обжатым льдами. Можно было прямо с корабля подать сходню на ледяной «Причал».



*«К-3» в арктическом походе
1962 г. Первое «увольнение» на
ледяной берег*

Контр-адмирал А.И. Петелин одобрил предложение командира пропустить через «увольнение» весь экипаж. Объявили по трансляции посменный порядок схода на лед. Одна за другой спускались с корабля партии подводников. Предусмотрительный заместитель командира по политчасти еще в базе подумал о возможности провести в Арктике спортивные мероприятия. Погоняли футбольный мяч и просто поиграли в снежки.

На одном из торосов водрузили небольшой флагшток с красным полотнищем. Сфотографировались у флага на фоне лодки и около ледяной глыбы весом не менее тонны, оказавшейся на надстройке. Ее в шутку окрестили «подарком полярного Нептуна».

Во время очередного сеанса связи получили поздравительные телеграммы: правительственную и от командования Северного флота. Время пролетело незаметно, наступил момент прощания с заветным местом. Вахтенный офицер подал в мегафон команду: «Всем на корабль!» Что и говорить, восприняли ее без особого энтузиазма. И каждый поднявшийся на корабль, прежде чем нырнуть в рубочный люк, еще раз окинул взором суровый ледяной простор.

При дальнейшем плавании, когда «К-3» снова вошла в зону действия навигационной системы, уточнили по ее сигналам место, оказалось, что корабль следует на 20 миль западнее счислимых координат. Произведенные во время нового всплытия на широте 79°30' определения места астрономическим способом подтвердили, что гироазимуты при длительном плавании все же дают погрешности, требующие необходимой коррекции.

На следующий день, 20 июля, в 13 ч 40 мин «К-3» миновала границу ледяных полей и через 20 мин всплыла на чистой воде. За кормой атомохода осталось 1294 подледных мили, пройденных за 178 ч.

Само собой разумеется, достижение Северного полюса подо льдом для «К-3» не являлось самоцелью. Главное заключалось в проверке надежности работы всех корабельных систем при длительном подледном плавании, в дополнительном испытании точности и эффективности навигационной аппаратуры. Поэтому поход носил, по существу, исследовательский характер.

Продолжено было в ходе плавания и изучение всех особенностей подледной обстановки, а также батиметрические наблюдения (батиметрия — измерение глубин специальными приборами), для чего велось непрерывное попутное эхолотирование дна Центрального Арктического бассейна. Ранее нанесенные на карту глубины в большинстве своем не подтверждались. Однажды, когда под килем предполагалось около 4 тыс. м, эхолот зафиксировал

резкое повышение дна. В Центральном посту, естественно, заволновались. Высказывалась даже такая, почти фантастическая, мысль: а вдруг оправдаются предположения некоторых полярных исследователей прошлого о существовании в Арктике гипотетической земли? Командира, конечно, беспокоило другое: не столкнулась бы лодка с каким-либо подводным препятствием — подводной горой, например. Скорость движения пришлось уменьшить, усилить наблюдение за приборами. Но кривая на ленте эхолота продолжала фиксировать изменения глубины. Стало ясно, что подводники обнаружили неизвестные ранее отличительные глубины, существование которых предсказывали ученые из Арктического и Антарктического научно-исследовательского института и специалисты Гидрографической службы Военно-Морского Флота. Так экипаж внес свой вклад в полярную гидрографию. Наука тоже не осталась в долгу. Спустя несколько лет одна из вершин хребта Гаккеля, проходящего через Центральную Арктику, получила название подводная гора «Ленинского комсомола»²⁷⁷.

В заключение арктического похода экипажу атомохода предстояло провести важный эксперимент: еще раз уйти под лед и залпом из нескольких торпед попытаться пробить полынью для всплытия. Для этого торпеды были снабжены усиленным боевым зарядом. Однако эксперимент пришлось оставить, так как по радио поступило приказание срочно направиться на базу, причем не в свою, родную, из которой лодка вышла в нелегкий поход, а в Иоканьгу, расположенную в северо-восточной части Кольского полуострова на берегу Святоносского залива. Встреча с близкими, друзьями, таким образом, откладывалась по неизвестной причине.

Переход проходил, как водится, в подводном положении. А поскольку прибыть на место предписывалось к определенному сроку, а расстояние было довольно значительным, двигаться предстояло форсированным ходом. С этой целью пришлось поднять на обоих бортах мощность до максимальной, введя в действие отсеченные парогенераторы. Конечно, это немало обеспокоило не только специалистов из электромеханической боевой части, но и руководство походом. Но подводникам опять повезло...

В точку всплытия прибыли вовремя. Однако удовлетворения не испытали: над морем стоял сплошной туман. Ждать, пока белая пелена спадет, не представилось возможным, поэтому двинулись дальше, руководствуясь показаниями радиолокационных приборов. На подходе к базе лодку встретил на торпедном катере вице-адмирал В.Н. Иванов и сообщил, что там находится Н.С. Хрушев. За лидирующим катером лодка полным ходом на-

правилась в Иоканьгу. Ни А.И. Петелину, ни Л.М. Жильцову было, естественно, невдомек, с чем конкретно может быть связана такая встреча.

Непосредственно в бухте метеобстановка оказалась не лучше, чем на дальних подступах к ней: отжимные ветер и течение. Как вспоминал позже командир «К-3», ему ни до, ни после этого не приходилось швартоваться на лодке подобным образом: «Иду на пирс полным ходом, узлов под 15. Те, кто встречали нас на пирсе, шарахнулись, думали, лодка разнесет его в пух и прах! В последний момент даю двигателям задний ход. А дальше команды следуют каждые несколько секунд: «Полный передний! Полный задний! Полный передний внешним бортом»²⁷⁸. Контр-адмирал Петелин, с тревогой наблюдавший за действиями командира, в сердцах бросил ему: «Ну ты и хулиган!..»

Выслушав доклад руководителя похода и командира «К-3», командующий флотом В.А. Касатонов приказал свободным от вахты подводникам и всем прикомандированным на поход немедленно отправиться в спортивный зал, где их ждали высшие руководители страны.

Сделаем небольшое отступление. Н.С. Хрущев, возглавлявший в то время Центральный комитет партии и советское правительство, не раз собирался посетить Заполярье, где ему раньше не приходилось бывать, и вот эта возможность представилась, наконец, в 1962 г. Готовились к визиту высокого гостя и мурманчане, и североморцы. Руководство Военно-морского флота решило продемонстрировать Хрущеву и другим высокопоставленным гостям новейшую технику и притом в действии. Специально подготовленное мероприятие, рассчитанное на два дня, нарекли «Касатка». Н.С. Хрущев вышел в море на крейсере «Мурманск». По ходу движения гость и другие руководители наблюдали сначала старты зенитных и ударных ракет с надводных кораблей, а затем надводные и подводные залпы ракет с подводных ракетноносцев, в том числе пр. 658М. Старт из-под воды, который выполнила якобы дизель-электрическая ракетная лодка, произвел на всех наблюдавших огромное впечатление. После демонстрации боевых возможностей Северного флота крейсер проследовал в Иоканьгу.

Здесь все уже было готово к чествованию покорителей Северного полюса. В соответствии с поступившей командой подводники и научная группа, участвовавшая в плавании, направились в спортивный зал — единственное в тех местах большое помещение. Моряки вынуждены были идти в походном спецобмундировании (что, кстати, было сделано в нарушение инструкций, но пере-

одеться не представлялось возможным — обычная одежда находилась на берегу в родной базе).

В спортзале, набитом людьми до предела, состоялось вручение государственных наград всем участникам похода, а перед этим был оглашен Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза командующему флотилией подводных



Герои ледовой одиссеи «Ленинского комсомола» Герои Советского Союза Р.А. Тимофеев, Л.М. Жильцов, А.И. Петелин (слева направо)

лодок Северного флота контр-адмиралу Петелину Александру Ивановичу, командиру атомной подводной лодки капитану 2 ранга Жильцову Льву Михайловичу и командиру электромеханической боевой части атомной лодки инженер-капитану 2 ранга Тимофееву Юрику Александровичу. (Очередное воинское звание Тимофеев получил непосредственно в походе.)

В указе указывалось о том, за что подводники удостоились этого высокого звания: «За успешное выполнение специального задания правительства».

Итак, «специальное задание правительства». Впрочем, на торжестве об истинной цели похода говорилось открыто. В печати же о походе атомной лодки к Северному полюсу не упоминалось ни слова. По горячим следам пребывания Н.С. Хрущева на флоте вышла небольшая книга «Сердечные встречи» (ее оперативно подготовило политуправление Северного флота). В ней имелись заметки и А.И. Петелина, и Л.М. Жильцова, и Р.А. Тимофеева, и заместителя командира «К-3» по политической части А.Я. Штурманова, и ряда других членов экипажа атомной лодки. Но в этих публикациях также не указывалось, в чем же состояло «специальное задание правительства»²⁷⁹.

Потом, как водится, в кают-компании эсминца, ошвартованного неподалеку от атомохода, с участием высоких гостей состоялся торжественный ужин. На следующий день на том же эсминце Н.С. Хрущев убыл в Архангельск. А чествование героев в базе продолжалось еще два дня. А между тем в Западной Лице нетерпеливо ждали героев-подводников, или, как их тогда стали называть, победителей «подледного космоса»: подводников часто и не без основания сравнивали с космонавтами.

Провожаемый моряками Гремихи (так назывался поселок в базе) атомоход отошел от пирса и взял курс на запад. Приготовить корабль к этому небольшому переходу не составляло особого труда, благо атомная энергетическая установка не выводилась. Руководство переходом в родную базу поручили старшему помощнику командира капитану 3 ранга Г.С. Первушину. Прошел переход спокойно: глубина 60 м (айсберги не угрожали), скорость 20 узл. — стабильно до точки всплытия. Погода не в пример той, которая встретила «К-3» на пути в Иоканьгу.

«Мне хорошо запомнилось возвращение «Ленинского комсомола», — вспоминал много лет спустя адмирал В.Н. Чернавин. — Наш корабль во флагах расцветивания на рейде встречал подводную лодку Жильцова. Я приказал... салютовать с мостика ракетами. В небе закрутился сплошной фейерверк. Было так радостно всем, словно сами сходили к полюсу. На сопках — плакаты, транспаранты, флаги. Тоже взлетают ракеты. На стенке выстроились экипажи, сводный духовой оркестр. И впервые на причале — женщины с цветами. Праздновал прибытие «Ленинского комсомола» весь гарнизон.

Этот поход знаменовал собой новый этап в освоении атомоходами океанских глубин. И действительно, плавания начались — новые по своим масштабам, сложности, задачам. «Ленинский комсомол» открыл им путь — и это всегда будет памятно, дорого, как лично пережитое всеми подводниками первых атомоходов... Вообще корабль заложил множество новых замечательных традиций»²⁸⁰.

Как и повелось, после швартовки и соответствующих докладов состоялся митинг. А в матросской столовой в присутствии офицеров штаба и командиров других кораблей — банкет, на котором командующему флотилией, командиру «К-3» и ее механику — трем новым героям-североморцам по установившейся с времен войны традиции вручили по жареному поросенку.

Прошло совсем немного времени, и «К-3» вновь пришлось отправиться в плавание, но на этот раз уже для выполнения обычных учебно-боевых задач. В походе на лодке «полетел» парогенератор, тот самый парогенератор, который подавал тревожные сигналы еще перед отправлением к Северному полюсу. В турбинном отсеке произошло повышение радиоактивности. Пришлось отсечь парогенератор одного борта. Через некоторое время заметили течь в парогенераторе другого борта. Отсекли и его. А затем вынуждены были и вовсе вывести из действия одну за другой обе энергоустановки. В базу аварийная лодка возвращалась в надводном положении, запустив дизель-генератор и вызвав на помощь буксир²⁸¹. Случилось это в сентябре.

Авторитетная комиссия вынесла приговор: обычным ремонтом отделаться невозможно. И «К-3» отправили на буксире у спасательного судна на завод № 893 («Звездочка»).

О выполнении так называемого «специального задания правительства» одной из атомных подводных лодок Северного флота страна узнала из газеты «Правда», опубликовавшей 21 июля 1962 г. Указ Президиума Верховного Совета о присвоении трем подводникам звания Героя Советского Союза и сообщение о награждении всех членов экипажа. В затруднительном положении оказались сами Герои, которых стали приглашать на встречи и с личным составом флота, и с молодежью. Сказать правду было нельзя, а врать им не хотелось. И пришлось изворачиваться. Но время шло, и народ должен был-таки узнать и о лодке, и о «специальном задании правительства». Первые публикации о походе появились в «Красной звезде» и в «Известиях»²⁸². Заметим, что при этом было допущено известное нарушение «субординации»: военная газета выступила одновременно с общесоюзной. Последовало даже разбирательство с участием главкома ВМФ. Уже первая беседа с Л.М. Жильцовым, помещенная в «Красной звезде», не осталась незамеченной за рубежом. На следующий же день, 28 января 1963 г., кратким сообщением о походе «Ленинского комсомола», как к тому времени стала называться «К-3», откликнулась и американская газета «Нью-Йорк таймс».

В том же 1962 г., когда состоялся поход «К-3» на полюс, ходили под лед еще два атомохода. Одно подледное плавание совершила подводная лодка «К-16». Этот атомный ракетоносец в июле участвовал во флотском учении «Метеор-2». При возвращении из Северной Атлантики в районе Датского пролива и южной части Гренландского моря лодка на протяжении 680 миль следовала подо льдом. При всплытии для передачи на флагманский командный пункт донесения о своем месте и ледовой обстановке «К-16» передней частью ограждения рубки ударилась о лед и повредила при этом антенну акустической станции. Затем она еще несколько раз всплывала в разряженном льду. Полученные наблюдения и сделанные выводы послужили предметом обсуждения с командирами других подводных лодок соединения.

Другое подледное плавание, но уже экспериментальное, выпало на долю экипажа «К-21». Старшим на борту лодки в этот поход отправился начальник штаба дивизии капитан 1 ранга Н.Ф. Рензаев. Атомоходу предстояло выполнить задачу, стоявшую еще перед «К-3» на заключительном этапе ее похода к Северному полюсу, но отмененную по известным нам обстоятельствам. «К-21» предстояли испытания «противоледных» тор-

пед. Правда, это были обычные САЭТ-50, но с усиленным зарядом. Необходимо было определить, сможет ли подводная лодка в аварийном случае образовать с помощью взрыва торпед полынь для всплытия? Само собою разумеется, такая полынья могла потребоваться и для стрельбы ракетами с подводных ракетосцев, когда природной полыньи нет, а время не ждет.

8 августа лодка пришла в назначенный для испытаний район. Учитывая толщину льда, достигавшую 2—3 м, от одиночной стрельбы отказались. Решили выполнить два двухторпедных залпа. Затем необходимо было произвести обмеры образовавшихся «пробоин» и оценить возможность всплытия в них подводной лодки.

Взрыватели на торпедах установили с расчетом взрывов через 90—95 секунд, за это время они проходили 1250—1300 м. В результате стрельбы образовались две полыньи: одна диаметром 80 м — в торосистом льду, другая — размером 120 x 70 м в более ровном ледяном поле. Осматривать их отправилась группа подводников во главе с командиром «К-21» капитаном 2 ранга В.Н. Чернавиным. «Четверо смелых» несколько часов блуждали по безмолвной ледяной пустыне, обходя трещины и торосы, пока не нашли то, что искали. Замерили «пробоины» во льду, тщательно их осмотрели. В образовавшихся полыньях плавали огромные глыбы серо-желтого льда, резко отличавшиеся от первозданной белизны окружающих ледяных полей. Забрав выброшенные взрывом детали торпед, подводники двинулись в обратный путь и... заблудились. Прошло немало времени, пока незадачливые полярные путешественники услышали наконец тревожные звуки тифона и сирены и увидели рассыпавшиеся в полярном небе звездочки сигнальных ракет²⁸³.

Анализ полученных данных показал, что применение торпед для создания искусственных полыней возможно, но требуется увеличить заряд и с помощью эхоледомера находить более благоприятные для этой цели, менее торосистые участки ледяных полей.

Между тем «Ленинский комсомол» находился в ремонте. Как же сложилась его дальнейшая судьба? После того как на заводе № 893 на лодке вырезали пятый, реакторный отсек, предварительно демонтировав оборудование, к декабрю 1962 г. ее носовую и кормовую оконечности передали «Севмашпредприятию» — заводу № 402, которому предстояло завершить сложнейшую технологическую операцию по установке нового отсека. Все работы закончились лишь к 1965 г. И «К-3» — «Ленинский комсомол» снова вернулась в строй и продолжала служить флоту и Родине, с честью неся нелегкое бремя заслуженной славы. Положение обязывало ее экипаж и впредь быть примером в боевой учебе.

Ему принадлежала инициатива в развертывании в Военно-морском флоте многих патриотических начинаний. В июле 1964 г. подводники «К-3» обратились ко всей армейской и флотской молодежи с призывом начать эстафету боевой славы в честь 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

В дни празднования юбилея Великой Победы они отработали стране, что выполнили взятые на себя обязательства. Подводная лодка с честью удерживала звание отличного корабля, а все члены ее команды стали отличниками боевой и политической подготовки, классными специалистами²⁸⁴. Продолжали удерживать они свои передовые позиции и в дальнейшем. В ноябре 1968 г. комсомольская организация заслуженного корабля в связи с 50-летием комсомола удостоилась награждения Почетным знаменем Министерства обороны СССР и Главного политического управления Советской Армии и Военно-морского флота.

Была, однако, в корабельной биографии «Ленинского комсомола» и тяжелая, драматическая страница. 8 сентября 1967 г. возвращавшийся с боевой службы атомоход находился в Норвежском море. Шли 56 сутки непрерывного плавания корабля в подводном положении. До родных берегов оставалось чуть более 900 миль. Около двух часов ночи на находившейся на глубине 49 м «К-3» прозвучал сигнал аварийной тревоги. В первом отсеке от опасного скопления паров гидравлики, вызванного протечками в гидравлической системе, и возникшей искры вспыхнул пожар. Пламя перекинулось во второй отсек. Ядовитые газы проникли в третий, где расположен центральный пост — главный командный пункт корабля. Находившийся в ЦП личный состав, в том числе и командир лодки, начали терять сознание. Выноснее всех оказался главный боцман — старшина команды рулевых сигнальщиков мичман Михаил Луня, тот самый Луня, который служил на лодке со дня формирования экипажа и держал глубину во время плавания к полюсу. Ему, находившемуся в полуобморочном состоянии, удалось продуть главный балласт, открыть с огромным трудом рубочные люки, вытащить на чистый воздух командира лодки, привести его в чувство.

В дальнейшем были провентилированы третий и четвертый отсеки, и с загерметизированными первым и вторым отсеками «Ленинский комсомол» на четвертые сутки возвратился в базу. Таким образом, корабль был спасен. Погибли 39 моряков. Их похоронили в Западной Лице. На могиле установили памятник с надписью: «Подводникам, погибшим в океане...» и традиционным якорем²⁸⁵.

По окончании нового ремонта «Ленинский комсомол» вернулся в базу. После тридцатилетней службы настал момент, когда пришлось покидать строй — такова судьба людей и кораблей. Подводников немало волновала судьба этой подводной лодки, вошедшей в историю. Не разделит ли она печальную участь многих других героических кораблей и судов, отправленных в переплавку, как это случилось, например, с первым в мире линейным ледоколом «Ермак», детищем адмирала С.О. Макарова, и героическим «Седовым».

Ветераны-североморцы надеялись и продолжают надеяться, что «Ленинский комсомол» займет почетное место на площади Мужества в главной базе Северного флота — городе Североморске по соседству с Краснознаменной подводной лодкой «К-21», атакующей в 1942 г. германский линкор «Адмирал Тирпиц». Имеются и другие варианты. В проектно бюро «Малахит», в состав которого вошло СКБ-143, где рождались чертежи «К-3», разработан аванпроект создания на базе этого корабля музея-памятника с установкой его на набережной в Северодвинске.

Пока же в стране имеются, помимо «К-21», еще лишь три подводные лодки — музеи. Во Владивостоке — поднялась на пьедестал почета гвардейская Краснознаменная «С-56». В Гавани на Васильевском острове в Санкт-Петербурге экскурсанты с интересом знакомятся с подводной лодкой «Д-2» — «Народовольцем». В Калининграде рядом со знаменитым «Витязем», у музея Мирового океана заняла почетное место дизель-электрическая подводная лодка «Б-413» послевоенной постройки.

За рубежом, как известно, сохранен в качестве памятников подводному кораблестроению и мореплаванию не один десяток подводных лодок. Американцы в числе других кораблей оставили для потомков свой «Наутилус», отслуживший 25 лет и прославивший США первым в истории походом в 1958 г. к Северному полюсу. Они превратили лодку в музей истории подводных сил США.

«Всплыть на полюсе!»

Прошло чуть больше года после исторического плавания «Ленинского комсомола», и страна узнала еще об одном походе к полюсу — походе советской атомной подводной лодки «К-181» под командованием капитана 2 ранга Ю.А. Сысоева. Начался он в сентябре 1963 г., когда над вечными льдами Арктики уже спускались сумерки наступавшей полярной ночи.

Совершив переход под покровом пакового льда, 29 сентября лодка впервые в истории мореплавания всплыла точно в месте

пересечения земных меридианов. Ранее это не удавалось никому — ни американским, ни советским подводникам. Впрочем, в том не было их вины — для всплытия необходима, как известно, полынья, да еще нужного размера. А таковая, увы, ни тем, ни другим не встретилась.

Достижение Северного полюса не являлось для экипажа «К-181» самоцелью. Да и сам поход отнюдь не походил на арктический подводный круиз. Задачи похода, как свидетельствуют нижеприводимые строки, были куда шире:

Выписка
из «Исторического журнала Северного флота»
25 сентября — 4 октября 1963 г.

Арктический поход крейсерской атомной подводной лодки. Перед подводной лодкой были поставлены задачи:

— поход провести с целью дальнейшей разработки тактических приемов по боевому использованию атомных подводных лодок при ведении боевых действий в Арктическом бассейне;

— совершенствовать способы поиска и уничтожения подводных лодок-ракетоносцев под арктическим льдом;

— исследовать возможности использования ракетных атомных подводных лодок из-под льда со всплытием в полыньях и разводьях;

— проверить особенности эксплуатации вооружения, технических средств и энергетической установки подводной лодки в условиях Арктики;

— отработать плавание подводной лодки под арктическим льдом, всплытие в разводьях и полыньях и методы определения мест в них;

— изучить навигационно-гидрографические условия плавания, произвести промер глубин эхолотом, определить толщину и характер льда и разводий по маршруту похода.

Походом непосредственно руководил командующий Северным флотом адмирал Касатонов В.А., который находился на борту подводной лодки.

Задача похода выполнена успешно.

Анализ данных похода позволяет сделать вывод, что по своим техническим возможностям и по условиям обитаемости атомные подводные лодки могут плавать в Арктическом бассейне на полную автономность²⁸⁶.



*Герой Советского Союза
Ю.Л. Сысоев*

В отличие от экипажа «К-3», «хлебнувшего», прежде чем отправиться к полюсу, немало «соленой воды», не раз попадавшего в сложные переплеты, экипаж «К-181» не имел такого опыта, да и сам атомоход был молод, завод его передал флоту менее года назад, а реакторы только начали расходовать заложенный в них запас ядерного топлива.

Для командира лодки Юрия Александровича Сысоева выбор его корабля для похода к полюсу оказался полной неожиданностью. Только-только он и его подчиненные освоились на флоте, успешно решили все необходимые задачи, вошли в первую ли-

нию. На одном из самых первых выходов в море на борту находился командующий флотом адмирал В.А. Касатонов. Без замечаний этого требовательного человека, дело, конечно, не обошлось, но в целом действия сысоевской команды комфлота, видимо, удовлетворили. И вот теперь — поход на полюс.

Немаловажную роль несомненно сыграло то обстоятельство, что капитан 2 ранга Сысоев прошел уже немалую командирскую школу. Первую лодку, правда, дизель-электрическую, он получил в командование, когда ему еще не было и тридцати, а через год она стала одним из лучших кораблей флота.

Окончательно решение о походе «К-181» в Арктику руководство ВМФ приняло в апреле 1963 г. Тогда же командующий флотом получил разрешение от главкома самому возглавить этот поход. Для установки дополнительного оборудования «К-181» отправили в Северодвинск на завод. За графиком выполнения необходимых работ установили жесткий контроль. В начале сентября атомоход возвратился в базу. Время так оказалось уплотнено, что такую важную задачу, как всплытие во льдах, Сысоев отрабатывал во время перехода из Белого моря в Западную Лицу на чистой воде.

С 11-го по 16 сентября состоялся контрольный выход подводной лодки в Арктический бассейн желобом Франц-Виктория.

Интересная деталь: комфлот после своего первого выхода на «К-181» на лодке ни разу не появлялся. Несомненно, ему поступали доклады от командующего и штаба флотилии о ходе подготовки. И все-таки Ю.А. Сысоева это озадачивало. С другой сторо-

ны, он постоянно чувствовал, что все, что необходимо для похода, поступает вовремя и сполна.

Перед теми, кто знал В.А. Касатонина как опытейшего командира-подводника*, вставал вопрос, а плывал ли он подо льдом? Знает ли атомную лодку? Ведь в конечном счете ответственность за благополучный исход сложнейшего плавания ложилась на него. К удивлению многих, оказалось, что комфлот прошел специальный курс обучения в учебном центре, правда, укороченный (три месяца), но зато и более насыщенный²⁸⁷.

Волновало офицеров «К-181» и еще одно обстоятельство. В.А. Касатонов возглавил Северный флот в феврале 1962 г. Это было время интенсивного освоения атомных подводных кораблей. На флоте сразу же почувствовали далеко не простой характер нового комфлота. Его неукротимая воля, энергия, стремительность сыграли немалую роль в повышении боевой готовности североморцев. О его требовательности, порой слишком резкой, ходило немало разговоров. А тут экипажу атомохода предстояло идти в море, да еще подо льды, с начальником, действия которого были иногда непредсказуемы. Забегая вперед, отметим, что В.А. Касатонов в течение всего похода был весьма спокоен, много общался с командой, в управлении кораблем без особой надобности не вмешивался. Мог и пошутить в удобный момент.

Руководитель похода прибыл в Западную Лицу только перед самым началом плавания. Короткий визит в штаб флотилии и на лодку — там все уже было готово, чтобы отдать швартовы.

«К-181» отправлялась к полюсу достаточно хорошо «вооруженной». На ней имелись система курсоуказаний «Сириус» с ги-



*Герой Советского Союза
адмирал флота
В.А. Касатонов*

* Владимир Афанасьевич Касатонов (1910—1989) по окончании Военно-морского училища имени М.В. Фрунзе в 1931 г. служил штурманом на подводной лодке «Большевик» на Балтике, помощником командира, командиром лодки, командиром дивизиона подводных лодок, затем занимал различные командные и штабные должности. Командовал 8-м военно-морским флотом на Балтике, Черноморским и Северным флотом. В 1964—1974 гг. — первый заместитель главнокомандующего Военно-морским флотом.

рокомпасами и гироазимутами, снабженная счетно-решающими устройствами, два эхолота, два эхоледомера, гидроакустическая станция МГ-17, приемо-индикаторное корабельное устройство экспериментального плеча радионавигационной системы «Маршрут» и многое другое.

Необходимо указать, что на «К-181» был смонтирован и прошел испытание в походе опытный образец первого всеширотного навигационного комплекса «Сигма», специально спроектированного для решения навигационных задач в Арктике. Главным конструктором его являлся талантливый инженер В.И. Маслевский, отправившийся в поход испытывать свое детище. В этом комплексе впервые в практике отечественного приборостроения ученые и инженеры реализовали сложную задачу автоматического курсоуказания и путеисчисления как в обычной, так и в квазигеографической системе координат*. Оснащенная таким комплексом подводная лодка могла выполнять любое маневрирование не только в высоких широтах, но и в приполюсном районе. Навигаторы лодки успешно освоили новый комплекс и вообще оказались на высоте. По возвращении в Западную Лицу главный штурман ВМФ капитан 1 ранга А.Н. Мотрохов (впоследствии контр-адмирал) оставит красноречивую запись в одном из корабельных журналов: «Действия личного состава штурманской боевой части в период похода выше всяких похвал».

Вместе с командующим в походе участвовали представители Главного штаба ВМФ, штабов Северного флота и объединения А.Н. Мотрохов, Д.И. Шиндель, М.М. Будаев, В.П. Рыков.

Для наблюдения за работой навигационного комплекса, анализа и оценки его результатов в плавание направили научную группу во главе с В.И. Маслевским. В ее состав вошли от Гидрографической службы ВМФ, научно-исследовательских учреждений и КБ В.Н. Дукальский, А.П. Князев и другие представители — всего 11 человек. Специалисты группы в течение всего похода несли круглосуточную вахту, готовя рекомендации для штурманской боевой части, возглавляемой капитан-лейтенантом В.М. Храмцовым. Начальник политотдела флотилии атомных лодок контр-адмирал Г. Г. Антонов оказывал существенную помощь в работе с людьми, проведении в походе партийно-политичес-

* Квазикоординаты (квази — от латинского слова «как будто») — система координат, применяемая для построения навигационных карт при плавании в приполюсных районах Северного Ледовитого океана. При этом используется поперечная проекция Меркатора. Основанием этой системы являются квазимеридиан и квазиекватор. При этой системе координат земная ось как бы повернута на 90°. В результате приполюсный район оказывается перенесенным как бы в район экватора и покрыт обычной координатной сеткой.

ких мероприятий, организации отдыха личного состава.

У американцев в походе 1958 г. «Скейта» для обслуживания инерциальной навигационной системы участвовали инженер З. Садуский и его помощник



Подводная лодка «Скейт». 1958 г.

Р. Шмидт, инженер по гироскопам Ингрэхем, ученые — помощник В. Лайона (сам Лайон в это время находился на «Наутилусе») Р. Раурей, доктор океанографических наук У. Уитмен, доктор Лафон, специалист в области земного притяжения Д. Скалл, подводной акустики — Ф. Уэйгл (см.: Калверт Джеймс. Подо льдом к полюсу. М., 1962. С. 70, 79, 87, 94, 117 и др.).

На борту «Сарго» во время подледного плавания к полюсу в 1960 г. находились специалисты по навигационному и гидроакустическому оборудованию во главе с А. Рошлоном, ученые во главе с В. Лайоном и в качестве «ледового лоцмана» бывший командир ледокола «Лабрадор» коммодор Робертсон (см.: Смирнов В.И. Ледовые плавания и их научно-оперативное обеспечение за рубежом. Л., 1970. С. 148).

Пусть читателей не удивит наличие на борту «К-181» наличие значительного числа ученых и специалистов, призванных обеспечить надежное подледное плавание к полюсу. На борту американских атомных подводных лодок, направившихся в Арктику, также, как правило, находились ученые и инженеры, занимавшиеся научными исследованиями и помогавшие обслуживать различную навигационную и гидроакустическую аппаратуру.

В 10 ч утра 25 сентября «К-181» отдала швартовы, через два часа погрузилась на глубину 60 м и со скоростью 15 узл. легла на курс, ведущий к точке встречи с ледоколом «Добрыня Никитич». 27 сентября в 6 ч 15 мин она всплыла в мелкобитом льду в надводное положение, спустя три часа встретилась с ледоколом, вышла с ним на голосовую связь. А затем, напутствуемая пожеланиями счастливого плавания, погрузилась на глубину 120 м и подо льдом направилась в Центральную Арктику через желоб Франц-Иосифа. Гидролокаторы вели наблюдение по курсу корабля. Повыхтенно работали гидроакустические станции «Арктика-М» и «Плутоний». Замерялись температура и плотность забортовой воды, скорость распространения звука.

28 сентября в точке с координатами 82° 30' северной широты и 42°27' восточной долготы навигационный комплекс перешел на работу в квазикоординатах. Лодка шла к полюсу теперь квазикурсом 317°.

В основном плавание проходило спокойно, без каких-либо серьезных осложнений. Но жизнь есть жизнь, и она порой преподносит разные «сюрпризы». Уже в самом начале похода, еще до погружения, случилось и вовсе непредвиденное: на корабле обнаружили «зайца», так сказать «безбилетника». Молодой матрос по фамилии Шиматюк из другого экипажа вместе с несколькими товарищами готовился на «К-181», чтобы в дальнейшем сдать зачеты на самостоятельное заведывание своим боевым постом. Перед походом всех отправили на берег, а Шиматюк притаился в одном из отсеков. «Уж очень хотелось мне сходить на полюс», — заявил, когда его обнаружили. Настроение у командования было приподнятое, и прегрешение будущему моряку-подводнику великодушно простили. В базу передали радиограмму о «находке», чтобы Шиматюка не зачислили в дезертиры.

Напомним, кстати, что такой же «заяц», но по фамилии Резник, год назад оказался и на подводной лодке «К-3», направлявшейся к полюсу. Его даже потом удостоили медали «За отвагу»²⁸⁸.

Во время плавания, естественно, постоянно поддерживалась связь со штабом флота. Однако в один из дней штабу Северного флота связь не удалось установить с лодкой, несмотря на все старания подчиненных начальника связи флота капитана 1 ранга Н.И. Трухнина. Начальник штаба контр-адмирал Г.М. Егоров, посоветовавшись с командующим ВВС флота генерал-лейтенантом авиации И.Е. Корзуновым, решил послать в район, где, по расчетам, находился экипаж Сысоева, самолет. Обследовав сотни квадратных километров ледяных просторов, летчики установили контакт с лодкой. Тревога улеглась.

«Не обошлось и без казусов, смешными которые могут показаться только теперь, 30 лет спустя, — напишет впоследствии бывший командир «К-181», адмирал в отставке Юрий Александрович Сысоев. — А тогда над головой был лед, толщина которого доходила до 25 м, под килем четырехкилометровая бездна. Но убаюкала боцмана, несшего вахту на рулях, автоматика — уснул. А во сне толкнул коленом рукоятку управления кормовыми горизонтальными рулями. Дифферент на нос, лодка проваливается на глубину — подо льдом это вызывает не самые приятные чувства. Пришлось перейти на ручное управление, встряхнуть людей»²⁸⁹.

Еще об одном происшествии поведал много лет спустя капитан 1 ранга в отставке, Герой Социалистического Труда В.П. Рыков, тогда заместитель командира дивизии. По решению командующего он нес в походе наравне с Ю.А. Сысоевым командирскую вахту. «Как-то я попросил разрешения у командующего сходить в четвертый отсек проверить вахту. Касатонов согласился. Только я ушел — ревун. Упала аварийная защита (АЗ) реактора. Командующий расстроился. И это понятно — срабатывание аварийной защиты (а она чутко реагировала порой и на незначительные отклонения) подо льдом — процесс длительный, требующий надежного энергетического обеспечения... Мы четко отработали все необходимое. Командующий успокоился»²⁹⁰. Однако через некоторое время он приказал Рыкову все время находиться в центральном посту и даже там отдыхать.

Долгое время «К-181» шла плотным ледяным покровом. На экране телевизионной установки он выглядел сплошной черной массой. По мере приближения к полюсу в паковом льду с осадкой 3—5 м стали попадаться все чаще трещины, разводья и даже полыньи. Это обнадеживало: вдруг удастся всплыть непосредственно на полюсе.

Наступило 29 сентября. По плану атомоход должен был пройти полюс ровно в 6.00 утра по московскому времени (оно же было и корабельным). Однако расчеты показали, что у «земной оси» корабль будет на полчаса раньше. Руководитель похода — адмирал флота В.А. Касатонов, любивший точность, приказал: прибыть на полюс в соответствии с назначенным временем. Пришлось перейти на движение под электромоторами. В результате лодку стало сносить. Но вот поступил четкий, лаконичный доклад корабельного штурмана: «До полюса — одна миля».

Через короткий промежуток времени услышали по корабельной трансляции не уставной доклад, а восторженный возглас: «Полюс! Проходим полюс!..» Что ж, В.М. Храмцова можно было понять. Его чувства разделяли все, кто находился в отсеках.

О необычном поведении навигационных приборов написал впоследствии участник похода и испытания нового навигационного комплекса капитан 1 ранга запаса А.П. Князев: «Когда лодка приблизилась к заветной точке, шкала долготы автопрокладчика* начала совершать колебания, амплитуда которых увеличивалась по мере приближения к полюсу. Следуя по гидроазиму-

* Автопрокладчик — автоматическая система счисления и прокладки пути корабля с записью маневрирования, его скорости и места на карте.

там* квазикурсом 317°, подводная лодка прошла под Северным полюсом... Шкала долготы в это время начала непрерывно вращаться, символизируя как бы, что в этой «особой точке» Земли, где сходятся все меридианы, понятие и счет долготы отсутствуют, а курс подводной лодки в любом направлении равен 180° »²⁹¹.

Буквально за минуту до прохождения полюса обнаружили полынью — такое счастье выпадает не каждому. Увидел ее старпом... лежа в трюме. Перископ, как и полагается, чтобы не память или согнуть при всплытии о лед, на лодке не выдвигали и положили на подушку в трюме. Подтвердил наличие «лагуны» в тяжелом паковом льду и эхоледомер. Когда полынья оказалась за кормой, В.А. Касатонов дал «добро» на всплытие.

Сразу после повторного прохождения полюса «обвеховали» ранее обнаруженную полынью и погасили инерцию. 6 ч 45 мин. Началось всплытие строго по вертикали со скоростью одной десятой метра в секунду. Эти мгновения всем находящимся в центральном посту показались бесконечными. Но вот ограждение рубки пробило тонкий 30-сантиметровый лед, покрывавший водную поверхность полыньи размером 200 x 500 м. Корабль четко «вписался» в ее самую середину. Поистине ювелирная работа!

Полюс встретил подводников сплошной низкой облачностью, исключавшей астрономическую обсервацию, приличным морозцем (–16°), пронзительным ветром (скорость 8 м/с). Зафиксировали в вахтенном журнале широту места по счислению — 89°59'6" С, долготу — 42°32' В и глубину под килем — 4250 м. Таким образом, расстояние до полюса составило четыре кабельтова (полынья под влиянием течения сместилась). Подобная удача еще не выпадала на долю подводников. (В данном случае имелось в виду положение Северного полюса в обычной географической, а не квазигеографической системе координат.)

Несмотря на наступившие сумерки (шел шестой день полярной ночи, и солнце в это время уже практически не поднималось над горизонтом) и периодически идущий снег, видимость была хорошей. На горизонте отчетливо виднелись могучие торосы. Никогда еще Северный полюс не принимал стольких людей: «К-181» доставила сюда сразу 124 человека.

Строки из воспоминаний Ю.А. Сысоева: «Эти минуты останутся в памяти на всю жизнь. Наш могучий атомоход всплыл в точке, где... любое направление южное. Мы молча стояли среди торосов на ледяной «шапке» Земли, а потом бросились обнимать друг друга.

* Гидроазимут — гироскопический прибор, предназначенный для сохранения заданного азимутального направления.

Вскоре на торосах затрепетали флаги...

Как позднее отмечалось, наш поход имел большое научное значение. <...> Но в те минуты, глядя на боевых друзей — матросов, старшин, офицеров, что гордо стояли у флагштоков, я думал о другом. Думал о том, что с таким экипажем, на таком корабле под силу решение самых



Первое всплытие советской атомной атомной подводной лодки на Северном полюсе. Подводники «К-181» устанавливают на льду Государственный флаг СССР

сложных боевых задач. Не только открытый океан, но и вечные льды Арктики подвластны теперь советским подводникам»²⁹².

Итак, экипаж советского атомохода «К-181» поднял на Северном полюсе Государственный и Военно-морской флаги нашей Отчизны. К одному из флагштоков в память о пребывании на полярной вершине Земли прикрепили герметический пенал с запиской: «Очередное посещение Северного полюса подводной лодкой Союза Советских Социалистических Республик. 29 сентября 1963 г.»

Для штурмана, капитан-лейтенанта В.М. Храмова «сход» на берег обернулся неожиданным происшествием: у самого форштевня лодки он умудрился провалиться под лед. Остряки потом говорили: «Специально, чтобы получить лечебные сто граммов!..»

Весь экипаж и другие участники похода отметили выдающееся событие торжественным завтраком, «причастившись» причитавшейся порцией сухого вина.

После трехчасового пребывания на «маковке» планеты «К-181» погрузилась и легла на квазигеографический курс 0° (при обычном счислении он равнялся бы 180°). Следуя в этом направлении, лодка пересекла географическую параллель 89°, прошла над порогом Ломоносова, что было четко зафиксировано по счислению и показаниям эхолота. Через несколько часов она повернулась на обратный курс и к концу суток еще раз прошла через Северный полюс.

Настало время возвращаться. На широте 83°45'С 30 сентября подводники обнаружили большую полынь и в 17 ч всплыли в надводное положение. Когда отдраили рубочный люк и был раз-

решен выход наверх, личный состав с радостью и удивлением ясно увидел на небольшой высоте диск солнца, а в сумеречной части неба — звезды. Это позволило выполнить многократные наблюдения светил для уточнения поправки курсоуказания и определения координат места. С той целью на лед даже вытащили теодолиты²⁹³.

В ходе последующего плавания экипаж и прикомандированные специалисты продолжали испытания различной аппаратуры и приборов. При этом корабль прошел, по меткому выражению Ю.А. Сысоева, сотни миль «подледной целины». В течение суток на широтах от 83° и 80° С велась проверка навигационного комплекса в условиях воздействия на него ускорений от интенсивного маневрирования. С этой целью выполнялось много поворотов и циркуляции, причем скорость хода доходила до 20 узл. Несмотря на такой напряженный режим плавания, система курсоуказания работала надежно, что позволяло, как написано в одном из отчетов, «вести счисление с такой же точностью, как и на прямом курсе».

Естественно, что у участников похода, и в первую очередь у навигаторов, не раз возникал вопрос: не произошло ли ошибки с определением места всплытия на полюсе. Ведь проверить счислимое место с помощью обсервации там не удалось. Штурманы нашли выход. После всплытия в полынье на широте 83°45'С они уточнили свое место и поправку курсоуказания по пяти звездам, а затем методом братной прокладки рассчитали пройденный от полюса путь. Какие-либо сомнения окончательно исчезли. При этом установили, что за 79 ч подледного плавания ошибка в счислимом месте (ее называют «невязкой») составила всего около 5 миль.

На широте 80°С навигационный комплекс перевели на работу в обычной системе географических координат, и лодка легла на курс к родным берегам.

Пройдя между Гренландией и Шпицбергенom, утром 2 октября «К-181» всплыла в надводное положение у кромки ледяных полей, где ее поджидало спасательное судно «СС-44». К родному причалу подводная лодка вернулась 4 октября. Поход, таким образом, занял 9 суток, из которых в течение 119 ч атомоход преодолел подо льдом 1830 миль²⁹⁴. А всего было пройдено около 3,5 тысячи миль.

Отметим, что поход на полюс «К-181» не был плаванием, рассчитанным на новую сенсацию. Во время похода экипаж лодки отрабатывал тактические приемы ведения боевых действий в арктическом районе, способы поиска и уничтожения ракетных субмарин потенциального противника, а также исследовал воз-

возможности всплытия в полыньях и использования ракетноносцев в Приполюсном районе²⁹⁵.

В итоговом документе о походе «К-181» особо отмечено, что ее «арктический поход был первым походом, в котором подводная лодка совершала свободное маневрирование курсом, скоростью, глубиной в высоких широтах подо льдом, включая и район Северного полюса, в течение длительного времени». По свидетельству научных работников, участников похода, навигационный комплекс «Сигма» легко переходил на квазигеографическую систему координат и обратно, показав высокую Точность курсоуказания и автоматического счисления пути.

Родина по достоинству оценила заслуги североморцев — участников нового подледного плавания к полюсу, наградив их орденами и медалями и увенчав грудь командира корабля, капитана 2 ранга Юрия Александровича Сысоева «Золотой Звездой» Героя Советского Союза.

В 1966 г. удостоился звания Героя Советского Союза еще один участник похода — адмирал флота Владимир Афанасьевич Касатонов, командовавший в 1962—1964 г. Северным флотом. Под его руководством велась большая работа по подготовке и организации этого и других выдающихся подледных плаваний атомных подводных лодок.

Длительное время, как это было и с походом «К-3» в 1962 г., о плавании «К-181» пресса молчала. Лишь спустя три с половиной месяца в «Красной звезде» появился очерк ее специального корреспондента, капитана 2 ранга М.С. Кореневского «Курс-норд, идем подо льдами»²⁹⁶, а в «Морском сборнике» № 2 за 1964 г. краткая статья главного штурмана ВМФ капитана 1 ранга А.Н. Мотрохова под названием «Советские подводники на Северном полюсе». Военная цензура зорко стояла на страже государственной и военной тайны. Видимо, потребовалось немало согласований в высоких сферах, прежде чем стало возможным сообщить о новом подвиге подводников-североморцев.

Потом у «К-181» были новые походы, в которых экипажу пришлось решать другие, также сложные и ответственные, задачи. Сменялись командиры и многие офицеры, но традиция успешно выполнять задания Родины оставалась. Вот почему среди тех, кто в знаменательные дни празднования 50-летия Вооруженных Сил удостоился отличий, был и этот корабль, подвиг экипажа которого в 1963 г. вошел в историю. Президиум Верховного Совета СССР наградил атомную подводную лодку «К-181» (ею командовал капитан 2 ранга Н.В. Соколов) за большой вклад в дело укрепления оборонной мощи страны и успехи в боевой и политической подготовке орденом Красного Знамени.



ВЕЛИКИМ СЕВЕРНЫМ - ПОД ВОДОЙ

Курсом первопроходцев

Вслед за Северным флотом появились атомные подводные лодки и на Тихоокеанском флоте. Строились они на судостроительном заводе имени Ленинского комсомола в городе Комсомольске-на-Амуре. Первым дальневосточным атомоходом стал ракетоносец «К-45» пр. 659, вооруженный шестью крылатыми ракетами комплекса П-5 с надводным стартом, он предназначался для поражения наземных целей. Лодку спустили на воду в мае 1960 г., а в июне 1961 г. она уже вступила в строй.

Затем дивизия подводных лодок на Камчатке пополнилась еще одной атомной лодкой этого же проекта — «К-59». В 1963 г. их насчитывалось здесь уже пять единиц²⁹⁷. Первые атомоходы успешно осваивали сложный океанский театр.

Однако Тихоокеанский флот нуждался в атомных лодках, предназначенных для действий на океанских путях сообщения по конвоям и соединениям кораблей вероятного противника, а также в атомных ракетоносцах с баллистическими ракетами.

Для пополнения подводных сил на Дальнем Востоке решено было перевести в 1963 г. в Петропавловск-Камчатский две атомные подводные лодки — одну пр. 627А («К-115»), другую пр. 658 («К-178»).

Перед командованием ВМФ встал и вопрос о том, каким путем осуществить этот переход. С севера на Дальний Восток ведут три пути. Один — через Атлантику, вокруг Африки, через Индийский океан, другой — вокруг Южной Америки, мимо мыса Горн, третий — по Северному морскому пути.

Северный вариант межтеатровых переходов боевых кораблей уже применялся. В 1936 г. Северным морским путем перешли на Дальний Восток эскадренные миноносцы «Сталин» и «Войков»,

в 1940 г. — подводная лодка «Щ-423», в 1942 г. перебазированы с Тихоокеанского на Северный флот лидер «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный» и «Разъяренный».

Еще более активно, как уже отмечалось, использовался Северный морской путь для маневра силами в послевоенное время. Теперь же настал черед атомных подводных лодок. Первой предстояло совершить трансарктический переход с Северного на Тихоокеанский флот в подводном положении подо льдами Северного Ледовитого океана атомной подводной лодке «К-115» пр. 627А. Командовал ею капитан 2 ранга И.Р. Дубяга. Молодому 34-летнему подводнику выпала честь перевести атомоход на флот, где началась и проходила вся его флотская служба. Здесь Дубяга окончил Тихоокеанское высшее военно-морское училище имени С.О. Макарова, прошел путь от штурмана подводной лодки типа «М» до командира океанской дизель-электрической лодки.

Командиром атомного подводного корабля Иван Романович Дубяга стал совершенно неожиданно. В начале 1962 г. его срочно вызвали сначала во Владивосток, в штаб Тихоокеанского флота, затем в Москву, откуда с командировочным предписанием выехал на Север. Там он принял, а по существу сформировал экипаж атомной лодки, которая форсированными темпами строилась на заводе № 402 в Северодвинске, и вместе с подчиненными включился в достройку лодки. Акт о ее приемке И.Р. Дубяга подписал в канун новогоднего праздника, а в середине января «новорожденный» атомоход «К-115» отправился от заводской стенки в свое первое плавание. Белое море уже находилось под ледяным покровом. Корабль вел на буксире «дедушка» ледокольного флота «Ермак». Один буксир ледокольного типа окалывал вокруг льды, другой — одерживал лодку сзади. В Баренцевом море на «К-115» обрушился жесточайший зимний шторм. С приходом в Западную Лицу экипаж лодки приступил к отработке положенных курсовых задач. Затем ее снова отправили на завод, где корабль начали готовить к трудному походу. Усилили ограждение винтов, подкрепили ограждение рубки²⁹⁸.

Само собой разумеется, при подготовке к переходу под паком Центральной Арктики с одного морского



*Герой Советского Союза
И.Р. Дубяга*

театра на другой занимались не только экипажи кораблей, которым предстояло отправиться в плавание, командование штаба и флагманские специалисты соединения, в которое они входили, но и вышестоящие органы. С учетом того, что такие переходы предпринимаются в Военно-морском флоте впервые, были составлены планы навигационно-гидрографического и аварийно-спасательного обеспечения обоих плаваний. В районах ухода под лед и выхода из-под льда должны были быть развернуты гидрографические и аварийно-спасательные суда, сопровождаемые ледоколами. На дрейфующие станции «СП-10» и «СП-12» высажены подразделения военных гидрографов. В их задачу входило обеспечить работу подводной навигационной системы НГС-1 посредством кодированных взрывных сигналов и широкополосных звуковых маяков.

Для ледовой разведки привлекались самолеты дальней авиации, авиации флотов и Гражданского воздушного флота, обслуживающие Западный и Восточный районы Арктики. В бухте Провидения на Чукотке и в Западной Лице развертывались спасательные отряды и в 12-часовой готовности должны были дежурить дублирующие экипажи²⁹⁹.

Много уделяла внимания навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению походов Гидрографическая служба ВМФ. С этой целью здесь создали специальную группу под руководством начальника Гидрографической службы вице-адмирала А.И. Рассохо, его заместителя контр-адмирала В.Д. Шандобылова и заместителя начальника Научно-исследовательского института ВМФ капитана 1 ранга В.Д. Теплова. Эта группа внимательно изучила богатейший материал по картографии и гидрологии Арктического бассейна, накопленный советскими исследователями за время дрейфа станций «Северный полюс» и деятельности высокоширотных воздушных экспедиций «Север», особенно промеры глубин, и проработала различные варианты перехода.

Наиболее коротким и, казалось, менее сложным был маршрут движения по дуге большого круга (дуга большого круга — в данном случае часть линии сечения земного шара плоскостью, проходящей через его центр) непосредственно через Северный полюс. Но установленные на подводных лодках в то время навигационные приборы не могли быть достаточно надежными источниками курсоуказания.

Вариант перехода по Северному морскому пути также не представлялся целесообразным из-за небольших глубин на значитель-

ных отрезках пути. Плавание же в надводном положении могло стать причиной повреждения корпуса и различных устройств атомной лодки.

Наиболее предпочтительным представлялся промежуточный вариант маршрута: вначале курсом к Северному полюсу, а затем строго на восток, как бы вдоль одной из высокоширотных параллелей.

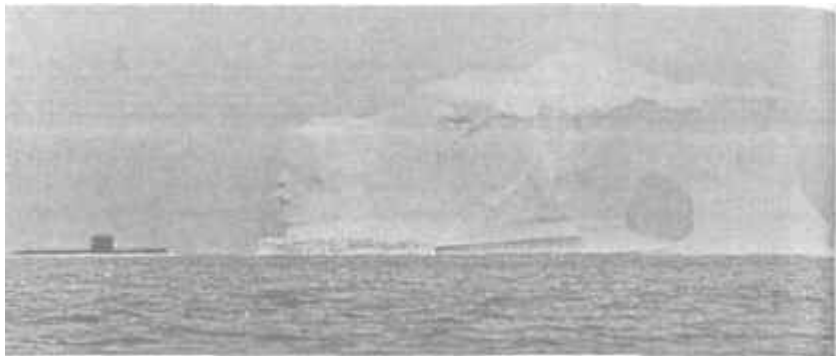
Центральным картографическим производством ВМФ под руководством И.П. Кучерова и других специалистов были разработаны для обеспечения перехода специальные карты³⁰⁰.

На подводных лодках, предназначенных для перехода, были установлены отечественные навигационные комплексы, разработанные и созданные в пятидесятые годы под руководством Э.И. Эллера, А.И. Вдовина и Г.Д. Блюмина. Навигационные комплексы (да простит читатель за некоторый «технизм») составляли аperiodические маятниковые гирокомпасы с автоматическим регулированием кинетического момента и гироазимуты, которые объединялись между собой по так называемой «релейной» схеме. По мнению специалистов, для того времени при плавании в высоких широтах подобная техника была достаточно надежной и точной³⁰¹.

В качестве резервных средств корабль дополнительно оснастил экспериментальными образцами и другой навигационной аппаратуры, которую предстояло испытать в условиях сложного перехода. В частности, установили бортовую аппаратуру системы дальней радионавигации «Маршрут».

Перед отправлением в неизведанный поход экипаж «К-115» совершил, как водится, тренировочное плавание на север Баренцева моря, во время которого он получил некоторое представление о плавании подо льдами. А перед самым походом с командиром «К-115» и командиром «К-178» капитаном 1 ранга А.П. Михайловским, офицерами обеих лодок обстоятельно беседовал главком ВМФ адмирал флота С.Г. Горшков. Естественно, что в ходе этой беседы встал вопрос об выходе после трансполярного плавания из-под льдов в мелководном Чукотском море. Вопрос был далеко не праздным: глубины в этом море достигают в среднем 40—60 м. К северу от Берингова пролива, на широте около 70° расположено обширное мелководье с глубинами меньше 20 м — банка Геральд³⁰².

Главком и командиры знали, с какими трудностями встретились в этом районе Арктики американские подводники. Было известно, например, что во время своего похода к Северному



Американская атомная подводная лодка «Сидрэгон». 1960 г.

полюсу в 1958 г. подводная лодка «Наутилус» дважды пыталась пройти в Арктический бассейн с востока, но сначала потерпела полное фиаско и была вынуждена вернуться в базу Пёрл-Харбор на Гавайских островах. И только после новой настойчивой попытки буквально нащупала проход через впадину у мыса Барроу и смогла отправиться к желанной цели — Северному полюсу³⁰³.

С подобной ситуацией пришлось столкнуться и другой американской атомной подводной лодке «Сидрэгон», совершившей поход к Северному полюсу в 1960 г., но только уже при выходе из-под льда через пролив Барроу.

«Сидрэгон» направилась к проливу Барроу, восточная часть которого представляет собой как бы раструб шириной около 30 миль, западного — 60 миль. Здесь расположены четыре небольших острова и еще один, положение которого на карте отмечено как сомнительное. В пособиях по этому району, имевшихся на лодке, отмечалось: «Район изучен недостаточно... Имеются непроверенные сведения о наличии остроконечных подводных скал».

Приведем слова командира «Сидрэгона», дающие представление, какой опасности подвергалась лодка при проходе этим проливом:

«...Подводная лодка должна найти достаточно свободное пространство, которое позволило бы ей пройти, не задев ограждением рубки лед и килем грунт. Для того, чтобы подводная лодка высотой 15 м могла пройти подо льдом, имея 30 м под килем и 6 м над боевой рубкой, ей требуется глубина 51 м. Добавьте еще 6 м под килем, которые следует зарезервировать на всякий случай... Даже небольшое возвышение морского дна способно сократить этот запас до смертельно опасной величины. Эхолот не

может предупредить нас заранее о такой опасности. В самом худшем случае подводная лодка может безвыходно застрять между льдом и грунтом, не говоря уже о повреждениях, которые она может получить при столкновении с подводными скалами или льдом»³⁰⁴.

«Сидрэгону» удалось благополучно выйти из-под льда. Затем она некоторое время затратила на изучение возможности использовать и другие проходы в этом районе, чтобы в дальнейшем вновь уйти под лед и направиться к Северному полюсу.

Но вернемся к нашему повествованию. В свете сказанного выше неудивительно, что, беседуя с офицерами подводных лодок «К-115» и «К-178», С.Г. Горшков прямо спросил капитана 2 ранга Дубягу: «Что будете делать, если в Чукотском море в назначенной точке вдруг окажутся сплошные льды?» Иван Романович предложил несколько решений. Но ни одно из них главным не утвердил.

«Рисковать чрезмерно мы не можем. В случае невозможности всплыть пойдете через Северный полюс в Датский пролив. Это кратчайшее расстояние до заведомо чистой воды»³⁰⁵.

Старшим на борту на «К-115» в плавание отправился капитан 1 ранга В.Г. Кичев, начальник штаба флотилии атомных лодок. Присутствие его на корабле вовсе не означало выражение недоверия командиру или мелочную опеку над ним. Опыт заслуженного подводника ох как мог пригодиться в случае, если в походе возникнут какие-либо неприятности, тем более что И.Р. Дубяга командовал атомной лодкой лишь год.

Провожал корабль в трудное плавание командующий Северным флотом адмирал В.А. Касатонов. Обычно чрезвычайно строгий, он очень тепло и сердечно попрощался с экипажем, которому предстоял нелегкий арктический экзамен. 3 сентября в 14 ч были отданы швартовы.

Перед уходом под льды к «К-115» подошло гидрографическое судно «Памир». Уточнив с ним координаты места и приняв последние напутствия и добрые пожелания североморцев, командир приказал сыграть «Боевую тревогу», задрал верхний рубочный люк и спустился в центральный пост.

В 11 ч 45 мин 6 сентября лодка погрузилась на заданную глубину и курсом точно на Северный полюс направилась к жемчужине Святой Анны — самой углубленной части океана между Землей Франца-Иосифа и островом Визе, чтобы затем в строго определенное по плану время повернуть на восток.

«Точка нашего погружения под паковые льды, — вспоминал позже контр-адмирал И.Р. Дубяга, — была назначена севернее

мыса Желания. Баренцево море в тот день было приветливое. Ни волнения, ни ветра. Несколько ледяных глыб, оторванных от торосового поля, прижалось к борту лодки. Они казались мне похожими на медвежат, отбившихся от матери-кормилицы. А горизонт горбился от торосов. Впереди нас словно ждала неприсутственная ледяная стена»³⁰⁶.

Через 12 ч лодке предстояло принять по радио информацию. Первый сеанс связи командир решил провести на ходу. Однако в дальнейшем от этого приема отказались: идущей на глубине полсотни метров могли встретиться опасные ледяные отроги. И последующие сеансы связи проводили при приледнении. Приледнение — далеко не простой маневр, требующий от экипажа специальной полготовки и ювелирной работы при его осуществлении. Суть маневра заключается в том, что лодка без хода на определенное время должна зависнуть на определенной глубине, а затем медленно всплывать, пока не коснется льда верхней частью рубки при убранных вниз всех выдвижных устройствах.

Неожиданную тревогу вызвало прохождение хребта Ломоносова. Находящемуся в одном из отсеков командиру доложили о том, что эхолот пищит встающее почти вертикально дно. Прибыв в центральный пост, Дубяга приказал дать реверс обеим турбинам, а затем перейти на самый малый ход вперед — осторожность никогда не мешает. Постепенно глубины стали расти. Но потом еще дважды пришлось пережить подобное. Так что патриарх российской науки, в честь которого был назван в Арктике подводный хребет, запомнился командиру надолго.

На третьи сутки «К-115» надлежало всплыть в полынь. Командир применил тогда новый, которым до него никто не пользовался, метод. Правда, он отличался значительной сложностью. Корабль всплывал на глубину 50 м и на трехузловом ходу приступал к поиску полыньи. Как только последнюю обнаруживали, руль переключивали на 45°, затем на другой борт, и он начинал циркуляцию с правым координатом* на обратный курс и точно выходил на полынью. Метод этот И.Р. Дубяга тщательно отработал еще при подготовке к походу на чистой воде, ориентируясь по бую.

Беседа с И.Р. Дубягой перед походом, адмирал флота С.Г. Горшков высказал мысль о том, что было бы неплохо, если подводной лодке удалось всплыть в районе одной из дрейфую-

* Координат — уклонение корабля в сторону от прежнего курса вправо или влево. При описании координата вправо он поворачивает вправо на некоторое число румбов и, пройдя определенное расстояние, ворочает влево на курс, параллельный прежнему. В данном случае на параллельный, но обратный курс.

щих станций «Северный полюс»*. По маршруту перехода находились две такие станции — «СП-10» и «СП-12». Обе были оснащены акустическими подводными маяками, прозванными полярниками «шумилками», звук которых предстояло запеленговать подводной лодке.

Возле «СП-10» экипажу «К-115» не повезло: не оказалось пригодной для всплытия полыньи. Четыре часа крутилась лодка подо льдом в надежде найти просвет во льду. В конце концов решили не испытывать судьбу и направиться к находящейся на более низкой широте станции «СП-12».

Но дальнейшее плавание омрачило непредвиденное происшествие: вышел из строя опреснитель (устройство, с помощью которого из забортной соленой воды приготавливают путем двойной перегонки дистиллят, питающий реактор). Положение сложилось не из легких. Однако личному составу электромеханической боевой части, возглавляемой инженер-капитаном 3 ранга Б.С. Гопешко, удалось за 6 ч напряженной работы устранить неисправность.

«СП-12» нашли безо всякого труда. Счисление оказалось поразительно точным (не подвели навигационная аппаратура и штурманы). Всплытие прошло также удачно. Правда, вначале медленное всплытие прекратилось, лодка уперлась в лед, хотя подводники считали, что над ними полынья. Продули среднюю группу цистерн — безрезультатно, стали продувать дальше. Наконец всплыли в позиционное положение. Когда командир вышел на мостик и осмотрелся, оказалось, что корабль угодил под плававшую в большой полынье отдельную чуть ли не метровой толщины льдину.

Коварная льдина отомстила подводникам, разбив стекла в ограждении рубки, а главное, предохранительное стекло перископа. Нарушилась его герметизация. И основное «око» командира при подводном плавании вышло из строя. Хорошо еще, что случилось это, когда поход близился к завершению. Вот почему на следующем за «К-115» ракетоносце «К-178» предусмотрели специальную защиту перископа.

Станция была где-то неподалеку, но визуально ее обнаружить не удалось. Применили радиолокацию. И правильно, на экране появились точки. На вызовы подводников полярники упорно не отвечали, и тогда группа из семи членов экипажа во

* Первыми посетили дрейфующие полярные станции в Северном Ледовитом океане американские подводники: в 1958 г. атомная подводная лодка «Скейт» всплыла у станции «Альфа», в 1960 г. «Сарго» — у Т-3

главе с командиром направилась к лагерю пешком. Расстояние в 4,3 мили (примерно около 7 км) преодолеть оказалось нелегко. Движение затрудняли многочисленные торосы и снежницы — озерца из талой воды, покрытые тонким льдом. Появление на СП незнакомых людей вначале было встречено настороженно: за несколько дней до этого радист перехватил телеграмму американцев, дрейфующих на своей станции «Зетта» в этом же районе: «Если через несколько дней не будет ледокола, мы самостоятельно покидаем станцию». Недоразумение быстро выяснилось, и радости зимовщиков не было предела: впервые в истории советских арктических исследований гости к полярникам пожаловали не с воздуха и даже не с борта надводного судна, а из глубины — поистине посланцы Нептуна³⁰⁷.

«Мы это почувствовали, — отмечал И.Р. Дубяга, — когда побывали у полярников... Они обрадовались не только подаркам — свежему мясу и овощам. Большим счастьем для них была возможность передать с нами весточку родным. Начальник станции СП-12 Л.Н. Беляков в шутку сказал нам, что поставит вопрос перед начальством, чтобы отныне зимовщиков регулярно навещали подлодки. Мы расстались друзьями».

Однако оставивший столь волнующие воспоминания визит этот чуть не обернулся для подводников серьезной неприятностью. Закончив все приготовления к продолжению похода и приняв балласт, лодка должна была погрузиться. Однако оказалось, что сделать это она не может — корпус зажали льды. Что только не предпринимал экипаж! Работали электромоторами вперед и назад, переключивали руль с борта на борт, пытаясь раскатать лодку. Дали даже «средний вперед», но и это не помогло. Тогда решили, создав дифферент на корму, кратковременно отработать «средний назад», хотя такой маневр угрожал поломкой винтов. Но другого выхода не оставалось. Льды нехотя выпустили «К-115» из своих крепких объятий. Все находившиеся в центральном посту с облегчением вздохнули. Погружение — и лодка легла на курс, ведущий к чистой воде.

В полдень 11 сентября подводная лодка всплыла в Чукотском море, где ее ожидал ледокол «Пересвет». На судне находился встречавший североморцев первый заместитель командующего Тихоокеанским флотом вице-адмирал Г. К. Васильев. Перейдя на лодку, он горячо поздравил экипаж с завершением самой трудной части перехода. А через шесть дней «К-115» прибыла в новую для нее базу. Под вечным ледяным покровом Арктики атомоход прошел 1570 миль, затратив на это 121 час.

Участники этого пионерского по своему значению перехода удостоились государственных наград, а командиру атомного подводного корабля И.Р. Дубяге Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 февраля 1964 г. было присвоено звание Героя Советского Союза.

Арктику пересекает ракетоносец

С получением доклада от командира «К-115» об успешном завершении перехода для следования тем же маршрутом в арктические глубины направился подводный ракетоносец «К-178» под командованием капитана 1 ранга А.П. Михайловского.

Для Аркадия Петровича Михайловского этот поход стал особенно знаменательным: на Тихоокеанском флоте, куда ему доверили привести атомоход, после окончания Высшего военно-морского училища имени М.В. Фрунзе началась его флотская служба. Именно здесь с 1947 по 1955 г. он прошел путь от штурмана до командира подводной лодки. На Северном же флоте сначала на обычной, а потом на атомной лодке в полную меру проявились те качества, которые были заложены на Дальнем Востоке, в том числе прирожденная целеустремленность, желание проникнуть в глубь явлений, осмыслить влияние научно-технической революции на совершенствование тактико-технических характеристик подводных кораблей и повышение боевых возможностей современного флота. Не случайно он одним из первых флотских, корабельных офицеров успешно защитил без отрыва от службы сначала кандидатскую, а затем и докторскую диссертацию.

В дальнейшем, став Героем Советского Союза и адмиралом, А.П. Михайловский командовал соединениями и объединениями подводных лодок, Ленинградской военно-морской базой, Краснознаменным Северным флотом, возглавлял Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны СССР.

За плечами талантливого командира-подводника уже к 1963 г. имелся немалый опыт уникальных по своему характеру и значению морских и океанских походов. Еще будучи капитаном 3 ранга, Михайловский освоил новые для нас широты Атлантики. По возвращении на подводной лодке «Б-77», которой командовал, из 75-суточного автономного похода он получил радиограмму из Москвы от главкома ВМФ. В ней отмечалось: «Опыт Вашего плавания послужит ценным вкладом в дальнейшее развитие и совершенствование советского подводного флота»³⁰⁸.

Задачи, которые командование поставило перед экипажем подводного ракетносца на арктический поход, о котором пойдет речь ниже, не ограничивались простым перебазированием. Надлежало освоить новые подледные районы. В одной из шахт должна была находиться практическая ракета с инертным зарядом. Предстояло выяснить, как отразится на ней подледное плавание. После перехода, уже на Тихом океане, ее планировалось выпустить по одному из полигонов.

За несколько месяцев до похода, беседуя о нем с капитаном 1 ранга А.П. Михайловским, командующий флотом адмирал флота В.А. Касатонов подчеркнул: «Американцы уже несколько лет как шастают в Ледовитом океане, но только на торпедных лодках. Таким образом, ваш ракетносец будет первым в мире, тем более что Вам придется не только совершить переход, но изучать условия всплытия во льдах и возможность применения оттуда ракетного оружия»³⁰⁹.

В период подготовки к походу атомный подводный ракетносец «нашпиговали» дополнительной аппаратурой. В дополнение к штатным гирокомпасам, которые в высоких широтах не могут служить надежным источником курсоуказания, на нем, как и на «К-115», смонтировали три гироазимута, объединенные с гирокомпасами по так называемой релейной схеме.

Для определения места корабля подо льдом установили специальную гидроакустическую станцию, принимающую и записывающую сигналы подводной навигационной системы НГС-1. Кроме того, на корабле появилась бортовая аппаратура новой, экспериментальной системы радионавигации «Маршрут». Установленный на лодке дополнительный промерный гидрографический лот должен был фиксировать рельеф дна Северного Ледовитого океана, как выразился Аркадий Петрович Михайловский, «для потомков профиль дороги ракетносца».

В связи с тем, что планом перехода предусматривалось всплытие в полыньях, для чего, возможно, пришлось бы пробивать лед ограждением рубки, его крышу усилили специальной конструкцией, к тому и закрывавшей крышки ракетных шахт. Его подводники прозвали «ледовым гребнем». «Ледовая решетка» закрыла обтекатель палубной базы гидроакустической станции, находящейся в носовой оконечности лодки.

В базу прибыли для участия в арктическом плавании представители научных институтов, конструкторских бюро и заводо-поставщиков некоторых систем корабля. Старшим на походе отправился начальник штаба дивизии, куда входила «К-178», капитан 1 ранга Н.К. Игнатов. В общем, как потом заметит в своих

воспоминаниях А.П. Михайловский, «начальников» хватало с избытком.

Наступило 14 сентября — день отправления в плавание. Проводить экипаж прибыли командующий флотом адмирал В.А. Касатонов, член Военного совета — начальник политуправления контр-адмирал Ф.Я. Сизов. Вместе с Героем Советского Союза контр-адмиралом А. И. Петелиным они оставили в книге почетных посетителей корабля памятную запись с пожеланиями счастливого плавания. Под звуки «Прощание Славянки» атомоход отошел от плавпричала и лег на курс выхода из бухты. Погружение, «Жизнь вступает уже в размеренный подводный ритм», — сделал первую запись в своем «арктическом дневнике» А.П. Михайловский.

Прошло чуть менее трех суток, и севернее Новой Земли «К-178» ушла под лед, чтобы выйти в Центральный Арктический бассейн.

Первое всплытие — в битом, разряженном, основательно подтаявшем, но все равно коварном льду: плавание даже в нем для лодки небезопасно. Командир принимает решение: осторожно «подвесить без движения лодку на перископе» так, чтобы имевшийся запас плавучести компенсировал объем воды, вытесненной поднятыми над ней выдвижными устройствами — перископом, радио- и радиолокационными антеннами. Предстояло передать радиограмму и получить ответ.

Ожидание всегда томительно, в такой момент это чувство особо обострено. Наконец командиру доложили принятый текст. Можно продолжать движение. Лодка погрузилась на значительную глубину для производства гидрологических наблюдений, а затем поднялась до 60 м. Турбины начали вращать валы с нарастающей скоростью. И тут настораживающий доклад: «Носовые горизонтальные рули не заваливаются!» Выход один — всплыть для выяснения причины. А сверху сплошной 2—3-метровый лед со свисающими вниз многометровыми «сталактитами».

Начинался поиск полыньи. Наконец, эхоледомер показал обширный участок чистой воды. Решили всплыть. С каждой секундой уменьшалась глубина. И вдруг на отметке 20 м лодка остановилась и начала погружаться. Явление объяснимое: в поверхностном слое вода менее соленая, и лодка здесь становится тяжелее. Разницу приходится компенсировать вытеснением воды из уравнивательной цистерны. Несколько минут работы насосов — и Корабль снова начинает всплывать.

В центральном посту идет отсчет: 18, 16, 14, 12 м. И вдруг взволнованный голос старпома капитана 2 ранга В.М. Ладнова, наблюдавшего в зенитный перископ: «Товарищ командир, над



*Первое всплытие во льдах «К-178».
Сентябрь 1963 г.*

нами лед!» Всплытие продолжалось. Но обычного шума взламываемого льда не слышно. Полынья затянута молодым, тонким, прозрачным льдом — ниласом (нилас — тонкий молодой лед, образующийся при смерзании начальных форм льдообразования: ледяное сало, снежура, шуга и др). Это он, про-

пуская свет, создавал видимость чистой воды.

Командир скомандовал «Продуть среднюю!» — и в поднятый перископ наблюдал, как «ледовый гребень» ограждения рубки «вспорол» нилас.

Устранение неисправности носовых горизонтальных рулей заняло всего около двух десятков минут. И снова погружение в подледное царство.

Представляет интерес с точки зрения особенностей плавания подо льдом и еще один эпизод из этого же похода, также связанный с тем обстоятельством, что непосредственно подо льдом находится большой слой значительно опресненной воды.

19 сентября в 23 ч в соответствии с планом перехода лодка должна была приледниться для очередного сеанса связи. На поверхности были уже сумерки, и лед снизу в перископ просматривался плохо. При всплытии, когда до поверхности осталось около 20 м, она коснулась льда и, отскочив от него, словно мячик, пошла вниз метров на 15.

«Опять начинаем всплытие. Теперь уже скрип и скрежет на меньшей глубине, — делает некоторое время спустя запись в своем дневнике А.П. Михайловский, — и снова самопроизвольное погружение, потом — всплываем. На 16 м по глубиномеру лодка останавливается и тут же начинает резко менять курс. Видимо, корабль разворачивается подледным течением. Наконец он ложится в ложбинку в нижней поверхности льда и притирается к ней. Приледнение окончено. Над нами — пять метров арктического льда, под нами — две тысячи глубины Ледовитого океана»³¹⁰.

20 сентября лодке предстояло всплыть у дрейфующей полярной станции «Северный полюс-10». В назначенный день в 5 ч 10 мин на ней точно зафиксировали свои координаты и координаты станции, но в непосредственной близости от нее подходящей полыньи не оказалось. И, отойдя на пять миль, атомоход

начинал ее поиск, двигаясь по расходящейся спирали, тем более что лед достигал толщины 5 м с торосами до 18 м.

Но вот эхоледомер зафиксировал отсутствие льда, и вместо его темной бугристой поверхности в перископе ярким серебристо-зеленым светом блеснула долгожданная полынья. Быстро отработали задний ход, и вдруг таинственным образом полынья пропала: лодку, видимо, снесло в сторону подводным течением.

Чуть более часа ушло на дальнейший поиск. Когда же найти разрыв во льдах все-таки удалось и всплытие состоялось, выяснилось, что нос корабля под воздействием течения и дрейфа льда оказался под его кромкой. Около же рубки громоздились огромные торосы. Картина, которую командир увидел в перископ, не внушала ему уверенности. Надо было принимать решение. Попытка «выдернуть» носовую оконечность не удалась. К тому же и корму начало уводить под лед. Возникла опасная ситуация, которая даже при быстром погружении могла привести к повреждению корпуса. А после погружения для того, чтобы развернуться, лодка потеряла полынью. И только через полтора часа терпение и настойчивость командира и центрального поста увенчались успехом. Вот как описал этот эпизод А.П. Михайловский: «Отработав полным ходом назад, мы сумели все же успешно погрузиться в надежде удачнее войти в ту же полынью.

Но ничего не вышло. Пришлось начинать все сначала! Вскоре, в 8 ч 45 мин, обнаружили свободное ото льда пространство размером около 800 x 200 м, в котором удалось всплыть в самом центре. Решили ошвартоваться у восточной кромки полыньи. Однако и тут обстановка оказалась непростой: в правый борт дул сильный ветер, а в левый «давило» сильное течение. Суммарное их воздействие привело к уваливанию Носа под ветер, а корма начала уходить под кромку льда. Лодку могло зажать льдинами. С некото-

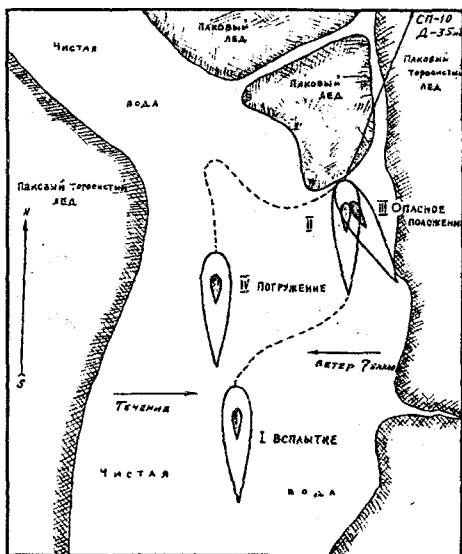


Схема маневрирования «К-178» при всплытии в полынье в районе СП-10 20 сентября 1963 г.

рым риском дав полный ход, после третьей или четвертой попытки удалось, наконец, вывернуться влево и выйти в середину полыньи»³¹¹.

На поверхности свирепствовала пурга. Командир приказал открыть вахту на радиолокационной станции. В 35 кабельтовых обнаружили «цель», а потом уже сквозь кратковременные разрывы белой пелены с трудом разглядели чернеющие постройки и мачту с флагом. На сигнальные ракеты никто не отреагировал. По УКВ-связи контакт также установить не удалось. Ветер же продолжал усиливаться, дойдя до 7 баллов. Он налегал на корпус лодки с правого борта. А с левого «жало» течение. Могло статься, что корабль окажется затертым во льду. А.П. Михайловский решил не испытывать судьбу и отказаться от «рандеву» с СП-10. Подобная ситуация — полностью схожих в Арктике не бывает — повторилась, когда лодка подошла и к станции СП-12. «К-178» трижды всплывала поблизости от нее. Последняя, третья полынья оказалась самой удобной гаванью. Ее размеры составляли около 200 м (ширина) и 800—900 м (длина). Настоящий ледовый канал! Три часа простояла в нем «К-178», все еще надеясь на «свидание» с зимовщиками «СП-12». Но безуспешно. За это время лодка пополнила запасы воздуха высокого давления, провела сеанс радиосвязи. «В этой полынье, так же как и в районе «СП-10», наблюдал, что лодка прижимается к наветренной стороне льдины, — запишет в «арктической тетради» А.П. Михайловский. — Только теперь сообразил, что дело тут вовсе не в том, что действует течение, противоположное направлению ветра, а в том, что лед дрейфует под ветер гораздо быстрее, чем глубоко сидящая в воде лодка. Вот тут-то и зарыта собака!»³¹²

Уже в полной темноте «К-178» погрузилась и начала движение по направлению к острову Врангеля. Пройдя затем узким и мелководным желобом, атомный ракетоносец 23 сентября всплыл в Чукотском море, где его встретили корабли Тихоокеанского флота — ледокол «Пересвет» и спасательное судно «СС-37». Вдалеке, у самого горизонта, дрейфовал ледокол «Адмирал Макаров». При дальнейшем следовании к Берингову проливу и в самом проливе «К-178» пришлось форсировать полосы плавающего льда на протяжении 155 миль. В ночное время пришлось для безопасности подсвечивать путь прожектором.

26 сентября, попрощавшись с сопровождающим лодку спасателем «СС-37», «К-178» погрузилась на глубину 50 м и легла на курс, ведущий к Камчатке. Теперь можно было спокойно подвести итоги подледного перехода. Подо льдом лодкой пройде -

но 1617 миль, на что затрачено... часов. В данном походе «К-178» поставила своеобразный рекорд: такого количества приледнений и всплывтий в полыньях и разводьях (10 раз), когда экипажу пришлось выполнять сложнейшие маневры, не имел еще ни один подводный корабль.

Как и во время других походов подо льдом, на «К-178» велось непрерывное наблюдение за ледяным покровом с записью на ленту самописца, производились замеры температуры воды и ее плотности, определялась скорость распространения звука в воде. И конечно, особое внимание уделялось измерениям глубин и определению характера рельефа дна. При прохождении хребта Ломоносова, например, штурманы отметили значительные расхождения с данными, приведенными на карте.

Подвел капитан 1 ранга А.П. Михайловский тогда и общие итоги плавания. Путь атомного ракетноносца «К-178» с Северного на Тихоокеанский флот через Центральный арктический бассейн, от Кольского до Авачинского залива составил 5600 миль и занял 16 суток³¹³, что в 8 раз короче и быстрее, чем вокруг Южной Америки, через пролив Дрейка, или вокруг Африки, через Индийский океан и Малаккский пролив. «Колоссальные преимущества стратегического маневра подводных сил с использованием пути через Ледовитый океан очевидны». (В военно-исторической литературе, к сожалению, подледное плавание «К-178» в 1963 г. часто датируется неправильно: В книге «В студеных глубинах» (М., Воениздат, 1980) оно отнесено к 1964 г., а в справочнике Г.А. Аммона «Морские памятные даты» (М., Воениздат, 1987) — правильно к 1963 г., но не к сентябрю, а к августу.)



Герой Советского Союза А.П. Михайловский беседует с подводниками в отсеке атомохода. 1969 г. Фото автора

Командование Военно-морского флота представило командира, экипаж и других участников похода «К-178» к государственным наградам. Капитану 1 ранга Михайловскому Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 февраля 1964 г. было присвоено звание Героя Советского Союза. Остальные награждены орденами и медалями СССР.



ОТ АРКТИКИ ДО АНТАРКТИКИ

Снова на восток

Год сменялся годом. Советский атомный подводный флот делал новые, но столь же уверенные шаги, продолжая осваивать удаленные районы Мирового океана, демонстрируя большие возможности сложнейшей техники атомоходов, высокое мастерство и мужество личного состава атомоходов. В строй вступали атомные подводные лодки новых проектов. Но и первенцы «не сходили с дистанции». Мощности судостроительной промышленности в европейской части страны позволяли усиливать Северный флот, который, как и прежде, готов был поделиться с Тихоокеанским и кораблями, и людьми.



*Герой Советского Союза
Д. К Голубев*

1966 г. стал для атомного флота страны уникальным: подводники в буквальном смысле слова опоясали нашу планету. В феврале—марте состоялось групповое подводное плавание двух атомоходов с Северного на Тихоокеанский флот южным маршрутом вокруг мыса Горн. Осенью того же года другая атомная лодка перешла на Дальний Восток подо льдами Северного Ледовитого океана.

Подводной лодкой, совершившей еще одно трансполярное плавание, стала «К-14» пр. 627-А. Командовал ею

опытный подводник-атомщик капитан 1 ранга Д.Н. Голубев*. Старшим на борту участвовал в этом походе командир дивизии лодок капитан 1 ранга И.К. Игнатов.

По замыслу командования ВМФ «К-14» должна была участвовать в групповом плавании. Но незадолго до выхода отряда на ней обнаружили неисправность в главной энергетической установке, и лодку направили на завод в ремонт, который закончить к выходу ее «напарниц» не удалось.

Перед походом на лодку приняли 16 торпед, четыре из которых имели взрыватели, установленные на определенную дистанцию и глубину для подрыва льда. Гидроакустическое вооружение корабля было дополнено макетом гидроакустической станции «Торос», разработанной специалистами Научно-исследовательского института № 3 (НИИ-3) Министерства судостроительной промышленности. «Торос» позволял обнаруживать полыньи с глубины 150 м на скорости корабля 15 узл. в дистанции 300—350 м, что давало в свою очередь возможность осуществлять всплытие в полыньях и разводьях независимо от условий освещенности.

Поход начался 30 августа и закончился в Петропавловске-Камчатском 17 сентября. И хотя его маршрут был успешно освоен в 1963 г. экипажами «К-115» и «К-178», для личного состава «К-14» полярное плавание стало серьезным экзаменом. В разное время суток и в разных условиях атомоход семь раз всплывал в полыньях и разводьях, прилеждался для проведения сеансов связи.

6 сентября в небольшой полынье, которую обнаружили в районе дрейфующей станции «СП-15», созданной в апреле 1966 г., командиру удалось искусно всплыть. Состоялась встреча с хозяевами. На митинге, состоявшемся у подножия самого крупного тороса, подводники вручили им памятный адрес, Военно-морской флаг и боевой листок со стихами «лауреата» корабельного поэтического конкурса — старшины 2-й статьи В.П. Недошивина, посвященными полярникам. Представители станции посетили корабль. Делегация подводников, погруженная на трактор с волокушей, нанесла им ответный визит, ознакомилась с условиями жизни и работы полярников, поделилась свежими продуктами, фруктовыми соками, обменялась книгами и кинофильмами.

В походе экипаж умело обслуживал сложную технику, обеспечивая надежную работу главной энергетической установки,

* При подготовке этого раздела автором использованы материалы, предоставленные Героем Советского Союза капитаном 1 ранга в отставке Д.Н. Голубевым.

всех систем, механизмов и приборов. А когда в одном из отсеков пробило прокладку основного аккумулятора гидравлики (масло сильной струей било в помещение), личный состав отсека продемонстрировал исключительную находчивость и мужество. Произошло это во время маневра всплытия в полынье, когда требовалась особая четкость действий. В создавшейся опасной ситуации особо отличились мичман В.М. Макаров и старшина 2-й статьи В.В. Абатуров. Благодаря им был предотвращен пожар в отсеке, а кораблю обеспечена возможность продолжить маневр всплытия.

Во время похода корабельный врач старший лейтенант медицинской службы А.В. Сапожников произвел операцию по поводу аппендицита матросу Н.П. Томаришину. Кроме того, он оказал медицинскую помощь зимовщикам дрейфующей станции.

Виновнику непредвиденного происшествия, нарушившему ход корабельной жизни, командир лодки вручил красочно оформленную грамоту — «документ» о том, что его аппендикс «принят на вечное хранение в царственную кладовую морского владыки Нептуна сентября 6-го дня года от Рождества Христова 1966-го в 8 ч 20 мин по морскому времени».

В момент пересечения 180-го меридиана восточной долготы и перехода в Западное полушарие по искусно разработанному сценарию, когда лодка находилась подо льдом на глубине свыше 100 м, состоялся праздник Нептуна. Владыка морей и океанов выразил неудовольствие тем, что уже многие сутки военные моряки слишком дерзко ведут себя в его подледных владениях, к тому же идут на таких высоких скоростях, что ему, «повелителю морей и океанов», с большим трудом удалось догнать неведомое судно, и он, мол, хочет знать, что за дьявол им движет?! Командир разъяснил, что движет корабль покоренный советскими людьми атом. Удостоверившись, что подводники уверенно выполняют ответственное задание, Нептун пожелал им «Счастливого плавания назначенным курсом и избранной глубиной!»

На следующие сутки после праздника, доставившего экипажу немало удовольствия, 8 сентября «К-14» всплыла на чистой воде, где ее встретили корабли обеспечения — плавбаза «Камчатский комсомолец», спасательное судно «СС-83» и ледокол «Адмирал Лазарев». В начале второй половины сентября 1966 г. корабль прибыл к новому месту базирования.

Когда подвели итоги перехода, оказалось, что «К-14» проделала путь в 2870 миль, из них свыше двух тысяч миль подо льдом. Под водой лодка находилась в общей сложности 344 часа, в том числе под ледовым покровом Арктики 225 ч.

Маршрутом кругосветных мореплавателей

Начало 1966 г., как уже говорилось, ознаменовалось уникальным (и по характеру маршрута, и по своим особенностям, и, что главное, по своему значению) плаванием атомных подводных лодок ВМФ СССР. Это о нем шла речь в выступлении на XXIII съезде КПСС министра обороны Маршала Советского Союза Р.Я. Малиновского. Два атомных корабля — «К-116» под командованием капитана 2 ранга В.Т. Виноградова и «К-133» под командованием капитана 2 ранга Л.Н. Столярова совершили групповое трансокеанское подводное плавание с Севера на Камчатку вокруг Южной Америки.

За последние годы, подчеркнул министр обороны, в пять раз увеличилось количество дальних походов советских атомных подводных лодок. Эти походы, отметил он, наглядно показали способность военных моряков успешно выполнять боевые задачи в океанских просторах от Арктики до Антарктики³¹⁴.

Участвовавшие в групповом плавании корабли: «К-133» относилась к пр. 627А, «К-116» — к пр. 675. Подводные атомные ракетоносцы пр. 675 в отличие от лодок пр. 659 предназначались для нанесения ударов по надводным целям крылатыми ракетами комплекса П-6, а по наземным целям — комплекса П-5. Руководство отрядом лодок командование ВМФ возложило на контр-адмирала А.И. Сорокина, сменившего А.И. Петелина на посту командующего 1-й флотилией атомных подводных лодок. Сорокин шел на борту «К-116».

Учитывая сложность маршрута, в поход направили опытнейших флотских навигаторов: на «К-116» — флагманского штурмана Северного флота капитана 1 ранга Д.Э. Эрдмана*, на «К-133» — флагштурмана 1-й флотилии А.П. Бурсевича. Д.Э. Эрдман перед началом похода скрупулезно изучил материалы русской кругосветной экспедиции И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского на кораблях «Надежда» и «Нева», за 160 лет до подводников проложивших маршрут мимо мыса Горн, и почерпнул в них немало полезного**.

* В дальнейшем контр-адмирал Дмитрий Эрнестович Эрдман стал начальником кафедры в Военно-морской академии, кандидатом военных наук. Он удостоен орденов Ленина, Красного Знамени и других наград, а также медали имени Ю.А. Гагарина.

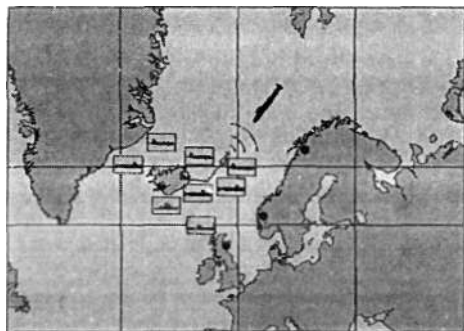
** Всего в первой половине XIX века русские экспедиции и отдельные парусные корабли огибали с юга берега Американского континента 35 раз. В последний раз русские мореплаватели прошли этим путем с Балтики в Тихий океан в 1854 г. Это был экипаж военного транспорта «Гиляк» под командованием капитан-лейтенанта А.И. Энkvиста. (См.: «Русские мореплаватели». М., 1953. С. 621—626.)

Поход начался морозной ночью 2 февраля. Лодкам предстояло совершить плавание при обеспечении экспедиционного океанографического судна «Гавриил Сарычев» (на его борту находился начальник штаба перехода капитан 1 ранга В.Н. Чернавин и резервный экипаж подводников) и танкера «Дунай». Привлечение к участию в трансокеанской экспедиции подводных лодок надводных судов диктовалось необходимостью подстраховаться. На долгом и сложном пути могли возникнуть непредвиденные осложнения. Во время кругосветного плавания подводной лодки «Тритон» в 1960 г. американские моряки могли рассчитывать в случае необходимости на помощь кораблей или самолетов со своих военно-морских баз, разбросанных по всему свету. Советским подводникам на подобную помощь надеяться не приходилось.

Поход советских подводников завершился в конце марта. За 52 дня подводные корабли преодолели 20 тысяч миль («К-116» — 19 682,5 мили, «К-133» — 20 045 миль, из них под водой соответственно 19 608 и 19 884 мили (чтобы полностью замкнуть земной круг, т.е. кораблям не хватило всего около 1700 миль, и переход стали именовать кругосветным).

На подходе к Фареро-Исландскому рубежу ПЛО, где американские и натовские противолодочные корабли и самолеты несут дозорную службу, все внимание командования отряда и экипажей кораблей было сосредоточено на том, чтобы скрытно форсировать этот рубеж. Выбрав наиболее благоприятную глубину, которая бы обеспечила наименьшую вероятность обнаружения, подводники благополучно миновали эту опасную зону, а в дальнейшем использовали для перехода пустынные районы океана. Встреча с судами обеспечения состоялась уже в Южной Атлантике.

Обе подводные лодки шли одним маршрутом с заранее согласованной диспозицией по дистанции и глубине. В соответствии с заранее установленным графиком между ними поддерживалась связь на УКВ-диапазоне, а также ультразвуковая подводная связь.



Фареро-Исландский рубеж ПЛО

За время плавания корабли пересекли в обоих полушариях все климатические зоны Земли. Сороковые широты Северного

полушария, как и экватор, встретили отряд хорошей погодой. Зато сороковые южные полностью оправдали данное им всеми морями мира название «ревуших сороковых». Впрочем, это ощутили в полной мере лишь на сопровождающих надводных кораблях. Экипажи подводных лодок чувствовали себя в этом отношении комфортно. И только в проливе Дрейка подводники столкнулись с непривычной для себя качкой. Здесь даже на глубине 70—100 м мощные подводные корабли водоизмещением в несколько тысяч тонн ощутили его неприветливый норв.

Главной же «достопримечательностью» расположенного между архипелагом Огненная Земля и Южными Шотландскими островами пролива Дрейка являлись, конечно, не шторма. Летом — а поход проходил, когда в Южном полушарии наступило именно это время года, — здесь наблюдаются огромные скопления айсбергов, значительно превосходящих по своим размерам те, которые встречаются в северных водах. Они рождаются у ледяных берегов Антарктиды.

В наше время мореплаватели обычно выбирают для прохода из Атлантики в Тихий океан Магелланов проливов. Однако для подводных кораблей он менее пригоден, являясь по существу извилистым, скалистым коридором длиной около 300 миль и шириной 16 миль (минимальная чуть более 1,5 мили) и глубинами, опасными для прохода, так как изобилуют мелями и подводными скалами. В проливе же Дрейка глубины составляют 2,8—5,8 тыс. м. В атласах можно встретить краткую, но достаточно красноречивую его характеристику: «Сильные штормы летом. В южной части плавучие льды в течение всего года»³¹⁵.

Походный штаб пытался заблаговременно уточнить навигационную обстановку на подходах к проливу Дрейка у советских китобоев, но оказалось, что в этот период (февраль) наши китобойные флотилии в районе пролива и прилегающих к южной оконечности Южной Америки акваториях промысла вести не будут.

Аргентинские метеорологи с Фолклендских островов открытым текстом регулярно передавали в эфир сообщения о районах скопления айсбергов. Но по квадратам, известным лишь им. На корабельных же картах советских кораблей, естественно, нарезок на эти квадраты не имелось, и сведения оставались втуне. Однако задолго до входа в пролив на обоих атомоходах отметили влияние этих дрейфующих ледяных «монстров» Антарктики. Еще акустики не засекали цели на экранах гидролокаторов, а температура воды за бортом стала существенно (на 1,5—2 градуса) понижаться, сигнализируя об опасности. В дальнейшем ориенти-

ровались в обстановке как с помощью гидроакустических средств, так и температурных датчиков. Такой метод даже окрестили «слепым». Однажды решили его проверить, подвсплыли и посмотрели в перископ. «Слепой» метод не подвел: на расстоянии 8—10 миль среди волн возвышалась огромная белоснежная гора. Зная, что на поверхности видна лишь его меньшая часть, определили величину. Пришлось для расхождения не только свернуть с курса, но и погрузиться на значительную безопасную глубину³¹⁶.

Кстати, как показывает опыт плавания на Севере, классифицировать гидроакустический сигнал при плавании среди айсбергов удастся не всегда. Плавающие ледяные великаны в результате торошения создают сильный шумовой фон, который буквально засвечивает экраны гидролокаторов. Вводят в заблуждение и киты. Производимый ими при выдохе шум напоминает работу гидроакустических станций. И операторы, пока не научатся распознавать их «звуки», порой гадают, какие же корабли или суда встретились лодке на маршруте.

Участник плавания капитан 1 ранга И.К. Громов поделился своими впечатлениями о плавании в опасной зоне: «Командованием были приняты меры повышенной предосторожности. Они не оказались лишними: вскоре мы встретили первый крупный айсберг. Это был своеобразный дозорный, высланный вперед ледовыми гигантами. Я находился в центральном посту, когда поступил доклад об обнаружении айсберга (И.К. Громов шел на флагманском корабле — подводной лодке «К-116». — *В.Р.*).

— Произвести замеры, — распорядился А.И. Сорокин.

И вскоре адмирал получил данные о расстоянии до айсберга, размерах его подводной части. Мы приближались к ледовому богатью. Его подводная часть, конусом опущенная в глубину, достигала 300 м, а высота над поверхностью моря равнялась 40 м. И такие «стада» ледяных чудовищ еще долго «бродили» по нашему маршруту. Бдительность специалистов кораблей, умелое применение совершенной техники позволяли советским атомоходам успешно маневрировать в зоне ледяных громад³¹⁷.

9 марта 1966 г. корабли вышли в южную часть Тихого океана. Командир отряда дал команду «К-133» следовать далее самостоятельно. А «К-116» направилась к острову Пасхи, который привлек внимание не своей экзотикой, а тем, что американцы по разведанным собирались устроить здесь свои военно-морскую и

* Вершинами подобной горы являются и остров Сан-Педро, а также расположенная рядом с ним скала Сент-Пол, от которых отправился и вернулся «Тритон» после кругосветного плавания.

авиационную базу. Надлежало поближе познакомиться с подходами к острову, представлявшему собой вершину подводной горы высотой 6000 м*. Однако выполнить задание командованию до конца не удалось. Подводники медленно на глубине 200 м подходили к этой



*Американская подводная лодка
«Трешер» (SSN-593). 1961 г.*

горе, непрерывно измеряя глубину под килем. И вдруг лодка начала быстро погружаться с дифферентом на корму, перейдя предельно допустимую глубину погружения. «Благодаря быстрой реакции командира лодки В.Т. Виноградова и командира БЧ-5 С.П. Самсонова была включена система аварийного продувания главного балласта и дан полный ход на всплытие, — вспоминал впоследствии шедший на «К-116» В.А. Каневский. — Опасное проваливание в пучину океана было приостановлено, и подводная лодка, как пробка, выскочила в надводное положение. А там сильнейший шторм, и нам с большим трудом удалось уйти на безопасную глубину.

. Так и не поняв причины провала (скорее всего, попали в воды с аномальной плотностью, которые случаются в глубинах Мирового океана и приводили к гибели подводных лодок*), но с благодарностью осознав, как качественно северодвинский судостроительный завод сделал прочный корпус подводной лодки, было принято решение не искушать судьбу и отойти от этой горы и острова Пасхи»³¹⁸.



*Обломки «Трешера»
в глубинах океана*

Не считая этого беспрецедентного случая, Тихий океан благосклонно отнесся к подводным мореплавателям. Никаких особых событий в жизни экипажей лодок не наблюдалось. На исходе суток 25 марта состоялась встреча подводных лодок с тихоокеанскими

* При расследовании гибели в 1963 г. американской подводной лодки «Трешер» рассматривалась и такая версия, но она была отвергнута специальной комиссией.



*Герой Советского Союза
Н.В. Усенко*

килем, и полученные данные наносились на карту. В дальнейшем, когда по этому же маршруту пришлось следовать другим подводным лодкам, это значительно облегчало ориентирование и по рельефу дна.

«Мы проверили работу сложнейших установок, систем и механизмов в разных температурных режимах, обобщили многочисленные наблюдения за обстановкой по маршруту движения, — подчеркнул участник похода на «К-133» Н.В. Усенко. — И самое главное — отработали взаимодействие, управление, тактические приемы в групповом плавании»³¹⁹.



*Герой Советского Союза
Л.Н. Столяров*

кораблями, сопроводившими их к месту постоянного базирования на Камчатке. Это был важный этап в освоении сложнейшей боевой техники, показавшей, что советская наука, ученые конструкторы, кораблестроители создали замечательные корабли, способные решать самые сложные задачи в Мировом океане, противостоять мощным военно-морским флотам ведущих западных держав.

На переходе экипажами обеих подводных лодок велись обширные научные исследования. Производился непрерывный попутный замер глубин под

Прошло немного времени, и отряд военных моряков — кавалеров «Золотой Звезды» Героя Советского Союза пополнился новыми именами: А.И. Сорокина (*впоследствии вице-адмирал*), В.Т. Виноградова, Л.Н. Столярова (позже контр-адмирал, начальник Нахимовского училища), Н.В. Усенко (в то время капитан 2 ранга, заместитель командира «К-133» по политической части, ныне вице-адмирал в отставке). Удостоились этой высокой чести впервые и механики. Это были командиры БЧ-5 обоих атомоходов, инженер-капитаны 2 ранга И.Ф. Морозов и С.П. Самсонов. Все участники трансокеанского

плавания удостоились государственных наград.

В последующем по маршруту, проложенному в 1966 г. атомными подводными лодками «К-116» и «К-133», не раз прошли экипажи атомных подводных кораблей новых поколений. Тихоокеанский флот — флот открытого океана — требовал пополнения. В 1970—1979 гг. южным маршрутом вокруг Южной Америки мимо мыса Горн перешло 6 советских атомных подводных кораблей, два из них одиночным порядком, четыре в группе. За исключением одной из подводных лодок пр. 671, все остальные принадлежали к ракетным подводным крейсерам стратегического назначения (РПКСН) пр. 667 различных модификаций (тактические номера подводных лодок, их проекты, фамилии командиров, старших на борту, руководителей походов и даты их проведения указаны в таблице, помещенной в приложениях)³²⁰.

Следует заметить, что эти переходы сочетались с несением атомными подводными лодками боевой службы и поэтому продолжительность плавания была значительно больше, чем в 1966 г. Докладывая об одном из них на коллегии Министерства обороны СССР в 1979 г., главком ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков говорил: «Успешно проведено групповое плавание двух стратегических подводных крейсеров с несением боевой службы в Атлантическом и Тихом океанах. Эти корабли прошли за 78 суток без всплытия более 40 тыс. км под водой, подтверждая высокую надежность этих новых кораблей, а также действие системы управления силами боевой службы, в том числе через космос».



*Герой Советского Союза
И.Ф. Морозов*



*Дважды герой Советского
Союза Адмирал Флота
Советского Союза
С.Г. Горшков*

Исследование глубин имело неопределимое значение и для безопасности плавания в удаленных районах Мирового океана, батиметрические карты которых имели еще немало «белых пятен».

Задачу изучения подводного рельефа имели не только командование и специалисты — участники группового подводного плавания советских атомоходов в 1966 г. Она всегда ставилась и перед другими подводниками. И не только в советском флоте. Так, командир американской атомной подводной лодки «Тритон» Э. Бич констатировал: «Одна из задач нашего плавания заключалась в том, чтобы определить рельеф дна на всем пути «Тритона» вокруг земного шара... Хорошо известно, что на дне океана так же много гор, как на Земле, но лишь немногие из них нанесены на карты»³²¹.

Регулярно выполнялись гидрологические разрезы. На разных глубинах измерялись температура, плотность и соленость воды. Особое внимание, учитывая, что в районах перехода не приходилось до этого плавать другим советским подводным кораблям, уделялось изучению подводных течений, выявлялись их направление и скорость. Это имело не только научное, но и чисто практическое значение, так как могло помочь другим подводникам учитывать снос кораблей, обеспечить точность курсоуказания и путеисчисления.

Большой опыт был накоплен в области организации радиосвязи. Ведь до этого приемо-передающим станциям не приходилось поддерживать связь с подводными лодками, находящимися на таком удалении от родных берегов, да еще следующими в подводном положении. Впервые в истории радиослужбы ВМФ был получен устойчивый сигнал на глубине 20 м в районе мыса Горн³²².

Испытанными курсами

Прошло два года, и в 1968 г. командование Военно-морского флота решило перевести с Севера на Дальний Восток еще две атомные подводные лодки: «К-42» пр. 627А и «К-55» пр. 658М.

Первой предстояло отправиться в трудный путь «К-42», которой командовал капитан 2 ранга В.И. Заморев. Руководить этим походом поручили капитану 1 ранга А.П. Михайловскому, незадолго до этого назначенному командиром дивизии атомных подводных лодок 1-й флотилии.

20 августа «К-42» оставила свою базу в Западной Лице, взяв курс к северной оконечности Новой Земли. Далее атомоходу пред-

стояло пройти в Центральную Арктику желобом Святой Анны. В соответствии с планом перед погружением под лед состоялось рандеву с ледоколом «Добрыня Никитич», через который от командующего флотом получено «добро» — разрешение на подледное плавание.

К исходу суток 23 августа лодка пересекла линию остров Грэм-Белл — остров Ушакова и, пройдя 81-ю параллель, проникла в Северный Ледовитый океан. А затем, достигнув 82°50' северной широты, легла на курс 90° — точно на восток.

Во время арктического перехода атомоход пять раз всплывал в полыньях и разводьях. Не просто давалось командиру и боевому расчету центрального поста маневрирование при всплытии. О трудностях поиска полыней и всплытия в них подробно рассказал А.М. Михайловский на страницах «Морского сборника», а затем и в книге «Вертикальное всплытие»³²³. Каждое из всплытий сопровождалось немалыми волнениями, хотя не только он сам, но и командир лодки, дважды всплывавший в сплоченных льдах во время контрольного выхода, имели необходимый опыт.

После полудня 24 августа подводники решили всплыть, чтобы передать радиограмму в Главный штаб ВМФ. Первая попытка не привела к успеху. Обнаруженное в результате четырехчасового поиска в паковом льду «окошко» (оно выделялось на поверхности ярким зеленым пятном) оказалось обманчивым: во время маневра всплытия оно стало быстро уменьшаться. Своевременно предупрежденный старпом капитаном 3 ранга А.Ф. Мокиенко, наблюдавшим из трюма за поверхностью в опущенный до предела зенитный перископ, командир успел вовремя отдать необходимые команды, и лодка снова ушла на глубину. Трехчасовой поиск и опять неудача: корабль, хотя и всплыл, но не в полынье, а в узком разводье, по существу трещине. Да еще к тому же поперек ее. В перископ вместо кормы был виден огромный торос, сыгравший, как потом оказалось, зловредную «шутку». Немедленное погружение на спасительную глубину. Семь часов напряженной работы экипажа и, в первую очередь, личного состава центрального поста насмарку.

И вот, наконец, после третьей попытки в 20 ч 15 мин атомоход оказался на чистой воде в центре огромной полыньи размером 200 x 400 м. Настойчивость победила. Однако радость оказалась омраченной. Взору всех, кто вышел наверх, открылась неприглядная картина. В легком корпусе в районе 8-го отсека виднелась огромная вмятина. В ней через пробоину, словно в открытой ране, были видны, как напишет в своем походном дневнике

А.П. Михайловский, окрашенные ярко-красным суриком сплетения трубопроводов высокого давления. Дорого обошлась встреча с торосом при предыдущем всплытии. А было оно для Аркадия Петровича за время его подледных плаваний тринадцатым. Чертова дюжина! Как тут ему стать суеверным и не поверить в приметы³²⁴!

27 августа перед последним всплытием во льдах также пришлось изрядно поволноваться. «К-42» предписывалось в этом походе посетить дрейфующую полярную станцию «СП-16», образованную в апреле 1968 г. И хотя в точности аппаратуры, ведущей путеисчисление, оснований для сомнений не было, все-таки подспудно руководителя похода, командира и штурманов не оставляла мысль: «А удастся ли ее обнаружить?» Станция находилась в постоянном движении. Обсервованное место корабля нанесли на путевую карту перед погружением в Баренцевом море. После этого определиться во время всплытий из-за погоды ни разу не удалось.

И все же на станцию вышли довольно точно и всплыли удачно: «Не иначе, — шутили подводники, — Нептун помог». Накануне на лодке с блеском провели праздник Нептуна.

Всплытие в 17.00 в самом центре огромного «озера» с ледяными берегами длиной около 4000 м и шириной 500 м. А затем уже в надводном положении лодка осторожно подошла к кромке ледяного поля и уперлась правой скулой в арктический «причал». В качестве сходни использовали вываленные носовые горизонтальные рули.

Тремя сигнальными ракетами моряки оповестили полярников о своем прибытии из глубин Северного Ледовитого океана. Зимовщики ждали подводников и вовремя их обнаружили, так что сразу же над их лагерем взвилась и рассыпалась огненными искрами ответная ракета.

Сошедшему на ледяной «берег» руководителю похода с мостика ограждения боевой рубки доложили, что две группы «хозяев» уже идут навстречу. Направилась к ним и группа подводников, с трудом преодолевая огромные торосы, коварные трещины и снежицы. И вот крепкие рукопожатия, возгласы «Добро пожаловать!».

Среди хозяев оказался и флотский офицер-гидрограф старший лейтенант Макаров, командир группы обеспечения «СП-16». Это благодаря ему и его товарищам, «К-42» имела возможность во время поиска станции услышать взрывные сигналы и работу широкополосных излучателей.

А.П. Михайловский пригласил начальника станции Ю.Б. Константинова* со спутниками посетить лодку. Пока гости знакомились с кораблем, старший помощник командира капитан 2 ранга А.Ф. Мокиенко с боцманами заводили стальные тросы на вбитые в лед клинья — лодке необходимо было обеспечить



*Подводная лодка «К-42»
(«Ростовский комсомолец»)*

надежные швартовы. Затем полярники предложили осмотреть станцию. И снова путь с препятствиями на преодоление которых потребовалось немало сил. Для некоторых он не обошелся без ледяной купели. Во время торжественного обеда подводники вручили гостеприимным хозяевам памятный адрес и специально испеченный коками и нарядно украшенный торт, а также собранную на лодке по инициативе комсомольцев библиотечку из 130 книг.

В адресе, любовно оформленном корабельными художниками, в частности, говорилось: «Пусть факел дружбы, зажженный нашей встречей в этом безмолвном ледяном крае, будет всегда символом верности, символом нашего воинского и гражданского долга Родине!.. Экипаж атомной подводной лодки»³²⁵. С признательностью приняли зимовщики и подарки иного рода: свежие картофель, огурцы, помидоры, яблоки, чеснок и лук. На прощание прогремел трехкратный ружейный салют полярников, проводивших подводников в путь. Погружение, и лодка направляется к острову Врангеля, севернее которого ей предстоит выйти из-под льда на чистую воду.

Рассказ об этом памятном для подводников дне будет не полон, если не упомянуть еще об одном предшествовавшем встрече подводников и полярников событии. Когда лодка уже уверенно вышла по сигналу подводного гидроакустического маяка на курс, ведущий к СП-16, в центральный пост поступил доклад о том, что один из офицеров нуждается в срочной операции — острый аппендицит.

* По удивительному совпадению Ю.Б. Константинов в 1963 г. (в том году А.П. Михайловский командовал «К-178», совершавшей аналогичный поход) являлся начальником СП-10. Запланированная тогда встреча, как известно, из-за непогоды не состоялась. На этот раз судьба оказалась благосклонной: известный подводник и опытный полярник наконец встретились.

Подготовку к всплытию — хотя полынью продолжали искать — пришлось на время отставить. Удаление злополучного аппендикса у старшего лейтенанта Гордиенко, чуть не сорвавшего встречу с зимовщиками, корабельный врач майор медицинской службы С.В. Глухов произвел успешно.

На исходе суток 28 августа, закончив трансарктический переход, «К-42» всплыла в Чукотском море, где ее ожидала плавбаза «ПБ-3». За кормой осталось 1750 подледных миль, на преодоление которых ушло чуть более 137 ч. Однако вскоре вновь лодке пришлось погрузиться: к району приближался американский патрульный самолет «Орион». Три часа продолжалось патрулирование воздушного «супостата». Когда он удалился, лодка уже в надводном положении направилась к острову Врангеля, где встретилась со спасательным судном «СБ-36».

Вновь «К-42» погрузилась, уже пройдя остров Святого Лаврентия в Беринговом море. 5 сентября 1968 г. она всплыла в районе Авачинского залива и в сопровождении эскадренного миноносца «Окрыленный» направилась в базу, где ее ждали подводные «собратья».

Экипаж подводной лодки доставил сюда, к берегам Тихого океана, шкатулку, заполненную священной землей Заполярья, которую вместе с осколками от снарядов и мин комсомольские активисты «К-42» собрали в Долине Славы*. Ее торжественно вручили на митинге встречавшим лодку тихоокеанцам.

Перед самой швартовкой радисты доложили руководителю похода и командиру лодки телеграмму министра обороны СССР Маршала Советского Союза А.А. Гречко с поздравлением и объявлением благодарности всем участникам перехода. Это было впервые.

Экипаж «К-42» включился в боевую службу на Тихоокеанском флоте в составе Камчатской военной флотилии, а капитан 1 ранга А.П. Михайловский вернулся на Северный флот.

Многие участники этого похода удостоились государственных наград, в том числе командир капитан 2 ранга В.И. Заморев — ордена Ленина**, его заместитель по политчасти капитан 2 ранга В.С. Постников, старший помощник командира капи-

* Долина Славы (в годы минувшей войны ее называли Долиной смерти) — место в районе реки Западная Лица на Кольском полуострове, где в 1941—1944 гг. происходили жаркие бои, в ходе которых североморцы проявили величайшую стойкость и мужество.

** Впоследствии В.И. Заморев в звании контр-адмирала преподавал в Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР.

тан 2 ранга А.Ф. Мокиенко и командир БЧ-5 капитан 3 ранга инженер В.М. Хнычкин — ордена Красного Знамени, а руководителю похода А.П. Михайловскому присвоили воинское звание контр-адмирал.

Вслед за подводной лодкой «К-42» в конце августа — начале сентября того же года трансарктическое плавание совершила атомная подводная лодка «К-55» пр. 658М. Перед командиром «К-55» капитаном 1 ранга Ю.В. Перегудовым (впоследствии вице-адмирал) и шедшим старшим на этом корабле командиром эскадры ракетных подводных лодок контр-адмиралом В.Г. Кичевым командование ВМФ поставило задачу не просто совершить межконтинентальный переход, но и продолжить разработку тактических приемов боевого использования атомных ракетноносцев при ведении боевых действий в Арктике.

На лодке установили опытные образцы гидроакустической аппаратуры «Торос», «Круг», «Буг», укрепили ограждение рубки и легкий корпус. В поход взяли торпеды САЭТ-50 для подрыва льда в случае необходимости. (Здесь и далее при описании похода «К-55» использована запись беседы автора с вице-адмиралом Ю.В. Перегудовым.)

Командиром «К-55», как читатель, наверно, уже догадался, являлся не однофамилец В.Н. Перегудова — главного конструктора первого советского атомного подводного корабля, а его сын — Юрий Владимирович*. Перегудов же старший вскоре после испытаний своего детища, в 1960 г., ушел на пенсию; сказались и годы, проведенные в заключении, и в так называемой «шарашке» (и его не миновала горькая чаша репрессий), и невероятные, нечеловеческие перегрузки при проектировании атомохода. Он мечтал сходить на нем и к полярной верхушке планеты. Но жизнь распорядилась жестоко. Болезнь прогрессировала. Умер Владимир Николаевич в 1967 г.

Дело отца продолжили сыновья. Один из них — капитан 1 ранга Ю.В. Перегудов — и повел в 1968 г. свой корабль в подводный поход на восток.



Подводная лодка «К-55»

* В семье Перегудовых были дочь и двое сыновей. Приемных сыновей. Родной сын погиб при бомбежке города Горького в 1943 г. Решили взять ребенка из детдома. А у мальчика оказался брат, усыновили обоих. Впрочем, Перегудовы никогда не делали различия между родными детьми и приемными. (См.: «Ленинградская правда». 1988. 26 июля.)

«К-55» отправилась в плавание 25 августа, еще до получения сообщения от «К-42» о благополучном завершении трансполярного перехода. 27 августа лодка подошла к кромке льда и доложила в штаб Северного флота о готовности к подледному походу. Разрешение поступило не сразу — в штабе ждали донесения от капитана 1 ранга А.П. Михайловского. «Добро» следовать по плану пришло в адрес В.Г. Кичева и Ю.В. Перегудова ночью 29 августа, после чего «К-55», погрузившись на безопасную глубину (лодке перед этим встретился айсберг) 100 м, легла на курс 86,5°, ведущий к желобу Святой Анны. А затем, закончив переход этим желобом, на следующий день вошла в центральную часть Северного Ледовитого океана. Над кораблем нависли тяжелые паковые льды.

1 сентября снова изменили курс. Теперь «К-55» шла на восток. На участке пути от 101° до 174° восточной долготы в течение двух суток подводники не встретили ни одной полыньи, пригодной для всплытия. Наконец подходящая полынья все же нашлась. Отработали необходимый маневр, всплыли, передали радиограмму с просьбой сообщить координаты дрейфующей станции «СП-16», которую планировалось посетить. Однако от этого намерения в дальнейшем отказались — не позволила ледовая обстановка.

В 4 часа (время московское) 3 сентября услышали сигналы с находящейся в 102 милях плавбазы Тихоокеанского флота «ПБ-3». Двинулись к ней. Около полудня всплыли в 30 кабельтовых от плавбазы. Штормовая погода исключила переход на нее походного штаба. Решили, чтобы укрыться, идти к острову Врангеля.

И вдруг в центральный пост поступил доклад от капитана медицинской службы А.А. Шаповалова: у рулевого-сигнальщика В.Б. Щербалюка приступ аппендицита. Тянуть нельзя — требуется немедленная операция. Лодка ушла на глубину 60 м (при глубине под килем 135 м), снизила скорость до 5 узл. В кают-компании срочно развернули операционную. Пока длилась операция (около 2,5 ч), «К-55» маневрировала переменными курсами. После ее успешного окончания лодка всплыла у острова Врангеля в крейсерское положение, легла в дрейф. Экипаж попрощался с офицерами походного штаба и контр-адмиралом В.Г. Кичевым. А корабль направился на Камчатку. Подо льдом подводники прошли 1735 миль за 128 ч. Как читатель уже заметил, эти цифры удивительно совпадают с данными об итогах подледного плавания «К-42», словно подводные корабли подобно железнодорожным экспрессам следовали строго по расписанию.

Представляют интерес выводы и предложения, сделанные капитаном 1 ранга А.П. Михайловским для доклада руководству подледных после переходов на «К-178» в 1963-м и «К-42» в 1968 г.

Вызывает сомнения, по его мнению, соблюдение скрытности перехода. Место и время ухода под лед и выхода из-под льда демаскируется присутствием в районе погружения и всплытия нескольких кораблей и судов обеспечения, радиодонесениями, переговорами между кораблями и судами с полярными станциями «СП» работой радионавигационных систем. То же относится к непрерывной работе эхолотомеров при поиске полыней и эхолотов, выполняющих попутный промер глубин. Кроме того, последние создают дополнительные помехи своим акустическим станциям.

Опытный подводник, А.П. Михайловский предложил в район ухода под лед в Баренцевом море корабли и суда обеспечения не выводить, а держать их в готовности в одной из бухт Новой Земли. В Чукотском же море иметь только один ледокол, другие же корабли и суда обеспечения держать в бухте Провидения и использовать в случае необходимости по запросу. Необходимо также значительно уменьшить радиообмен. Работу радионавигационных систем, эхолотов и эхолотомеров сократить до минимума.

С учетом полученного опыта следует внести изменения в «Руководство по кораблевождению подводных лодок при плавании в Арктическом бассейне» 1964 г., составленное Гидрографическим управлением ВМФ, в «Рекомендации по подледным плаваниям в условиях Арктики», изданные на Северном флоте и, конечно, в «Рекомендации по использованию навигационных и гидроакустических станций для обслуживания подледных плаваний подводных лодок пр. 627А», утвержденным заместителем главнокомандующего — начальником Боевой подготовки ВМФ еще в 1960 г.

Следует заметить, что эти и другие предложения полностью или частично были учтены³²⁶.



НА НОВЫХ ПОДЛЕДНЫХ ОРБИТАХ

По обе стороны полюса

В семидесятые годы в освоении полярных глубин Арктики атомными подводными лодками США и СССР наступил новый этап.

Американские атомные подводные лодки выполнили семь арктических походов в течение первых пяти лет после вступления в строй «Наутилуса». Это происходило в разгар «холодной войны», когда руководство США и НАТО рассматривало Северный Ледовитый океан как стратегический район для нанесения ракетных ударов авиации и атомных подводных ракетоносцев по важнейшим центрам Советского Союза. Американские подводники выполняли тогда задачи по изучению стратегических возможностей проникновения и маневра подводными силами на всей акватории Арктического бассейна и в различное время года. ВМС США отработали действия атомных подводных лодок в ледовых и подледных условиях одиночно и в составе тактических групп, развертывание их с Атлантического и Тихоокеанского морских театров.

Наступивший перерыв, связанный с гибелью в 1963 г. в Атлантике атомной лодки «Трешер», США использовали для обобщения и анализа накопленного опыта, разработки новой аппаратуры, создания нового типа атомного подводного корабля, более приспособленного для действий в подледных глубинах и соответствующего новым воззрениям на характер вооруженной борьбы на море.

С увеличением дальности действия ракет морского базирования руководство США приняло так называемую «Океанскую стратегию», в соответствии с которой районы действий подводных лодок все дальше отодвигались в центральные океанские и тыловые зоны. Арктика же стала рассматриваться Пентагоном как потенциальный район боевых действий советских подвод-

ных ракетоносцев. Вследствие этого перед многоцелевыми атомными подводными лодками США и НАТО приоритетной задачей стала противолодочная борьба³²⁷.

В связи с этим США приступили с 1962 г. к строительству новых подводных лодок типа «Стёрджен», способных действовать в Арктике в течение круглого года. На подводных лодках этого типа усилили верхние части рубки и руля, выдвижные устройства снабдили защитными кожухами, а рули глубины на рубке получили возможность устанавливаться перед всплытием во льду в вертикальное положение. Поставили на лодке и дополнительный выдвижной двигатель, используемый при маневрировании для всплытия в полынье. Значительно усилилось и гидроакустическое вооружение корабля.

Первой атомной подводной лодкой типа «Стёрджен», совершившей поход к Северному полюсу, стала «Куинфиш», которой командовал капитан 3 ранга Альфред Макларен. Это было седьмое посещение полярной «макушки» американскими подводниками. «Куинфиш» вышла из базы на Гавайских островах 6 июля 1970 г. и 5 августа всплыла в расстоянии около полукилометра от географической точки Северного полюса. Во время похода, продолжавшегося несколько недель, лодка всплывала во льдах 24 раза³²⁸.



Всплытие американской подводной лодки «Куинфиш» на полюсе. 1970 г.



Всплытие американской подводной лодки «Парго» в арктических льдах. 1969 г.

Ранее та же подводная лодка в январе 1967 г. в течение недели выполнила обширные гидрологические наблюдения в районах, прилегающих к проливу Дэвиса. Этот поход «Куинфиш» (в походе А. Макларен выполнял обязанности старшего помощника командира и штурмана), как и арктические плавания в Центральную Арктику в 1969 г. американских подводных лодок «Уэйл», «Скейт» и «Парго», открыли новую серию подводных исследований



*«Куинфиш» во время
арктического плавания*

ВМС США в Северном Ледовитом океане после длительного перерыва в связи с гибелью «Трешера» в 1963 г.

Как писал сам Макларен, одной из главных задач во время похода «Куинфиш» в 1970 г. было не только установить изменения гидрологической и ледовой обстановки, имевшие место за 12 лет по маршруту плавания к полюсу

«Наутилуса», но и произвести различные наблюдения и исследования «вдоль всего Сибирского шельфа от Северной Земли по морю Лаптевых, вокруг Новосибирских островов и далее в Восточно-Сибирском и Чукотском морях»³²⁹. Уже только эти сведения о маршруте подводной лодки «Куинфиш», пролежавшем в непосредственной близости от северных берегов Советского Союза, наглядно свидетельствуют о направленности так называемых полярных исследований американских подводников.

Осенью того же 1970 г. еще один поход под арктические льды совершила другая подводная лодка ВМС США — «Хаммерхед» под командованием капитана 3 ранга Пауэлла Ф. Картера. Лодка прошла через пролив Дэвиса и Баффинов залив в Центральную Арктику, 19 ноября достигла 90° северной широты и находилась на полюсе около суток. В свою базу в Норфолке она возвратилась 7 декабря. За время похода, длившегося 35 суток, «Хаммархед» прошла свыше 13,4 тысячи миль, из них под паковым льдом 6,5 тысячи миль.

За успешное выполнение задания по сбору научно-исследовательской информации командование и экипаж были представлены к высокой награде — медали «Легион Почета»³³⁰.

Однако подледный рейд «Хаммерхеда» прошел далеко не безоблачно. В начале ноября при нахождении корабля севернее пролива Кейн Бесин вышел из строя блок памяти навигационной ЭВМ, не поддающийся ремонту. В результате экипаж не мог использовать для кораблевождения ни корабельную инерциальную навигационную систему (КИНС), ни приемник космической навигационной системы (КНС) «Транзит». Пришлось обратиться к традиционным методам обеспечения кораблевождения, благо при каждом всплытии небо оказывалось достаточно чистым для астрономических обсерваций. За 23 дня плавания после

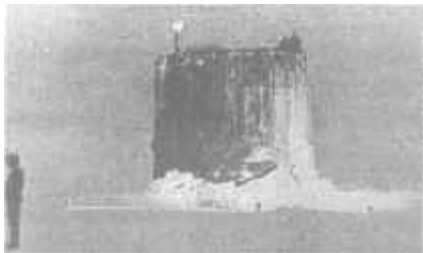
выхода из строя КИНС было получено свыше 330 линий положения, определенных по высотам звезд.

«Поход этой подводной лодки, — как свидетельствовал в своей статье «Кораблевождение подводных лодок в Арктике» Вальдо Лайон, — является единственным случаем плавания до полюса и обратно с применением традиционных средств и методов кораблевождения: компас, секстан, счетчик оборотов винта и хронометр».

В последовавший затем период атомные подводные лодки США совершали ежегодно, как правило, по одному одиночному походу, во время которых продолжали совершенствовать тактику противолодочной борьбы, осваивали более сложные в навигационном отношении районы Арктического бассейна, например, Карское море («Пинтадо», октябрь 1978 г.), уточняли условия плавания в проливах Канадского архипелага, через которые осуществлялся выход в Центральную Арктику³³¹. О характере плаваний американских подводных лодок в Арктике в этот период можно судить по таблице, приведенной в Приложении.

В 1970—1979 гг. девять американских подводных лодок совершили арктические походы, большинство которых приходилось на зимнее для полярных районов время года.

Сведения о плаваниях иностранных подводных лодок в Арктическом бассейне были бы, однако, не полны, если бы мы не упомянули о походах английских подводников. Следуя в фарватере военно-морских планов США, Великобритания, вторая из западных держав приступившая к строительству атомного подводного флота, также направляла свои атомные субмарины в полярные воды. Первая опытная атомная подводная лодка «Дредноут», близкая по конструкции американской «Скипджек», вступила в строй в 1963 г. Это на ее долю выпала честь первой выполнить в феврале—марте 1971 г. поход в Центральный Арктический бассейн с посещением Северного полюса, где она всплыла 3 марта. Затем состоялись еще два похода английских подводников в Арктику. Их совершила атомная подводная лодка «Сovereign» типа «Свифтшур» в сентябре 1976 г. и в апреле 1979 г.³³²



Английская атомная подводная лодка «Дредноут» во время похода к Северному полюсу. 1971 г.

В рассматриваемый период подводники-атомщики советского флота продолжали накапливать опыт подледных плаваний в Северном Ледовитом океане, сочетая гидрографические исследования полярных глубин с несением боевой службы в арктическом регионе. Важную роль в решении этих задач играли экипажи атомоходов 1-й флотилии. Однако уже в начале 1970-х гг. под паковые льды Центральной Арктики уходили и атомные подводные ракетноносцы 3-й флотилии.

Ракетносец идет к полюсу

Первый поход советского атомного подводного ракетноносца к Северному полюсу состоялся в 1971 г. Его совершила «К-411» пр. 667А под командованием капитана 1 ранга С.Е. Соболевского.

Чертежи ракетноносцев этого проекта создавались в конструкторском бюро ЦКБ-18 под руководством главного конструктора С.Н. Ковалева. Это были уже атомоходы второго поколения, знаменовавшие появление в ВМФ СССР ракетных подводных крейсеров стратегического назначения (РПКСН).

Ракетные подводные крейсера пр. 667А несли на борту 16 баллистических ракет РСМ-25 нового ракетного комплекса Д-5, дальность которых по сравнению с ракетными лодками первого поколения увеличилась в 1,8 раза, а масса ракеты уменьшилась в 1,25 раза³³³.

В 1967—1974 гг. на судостроительных заводах Северодвинска и Комсомольска-на-Амуре было построено 34 корабля этого проекта — самая многочисленная серия атомных подводных лодок³³⁴. Ракетноносцы пр. 667А стали родоначальниками целого семейства РПКСН под шифрами Б, БД, БДР и БДРМ, многим из которых пришлось плавать под арктическими льдами.

«К-411» вступила в строй в 1970 г. и, прибыв к месту своего постоянного базирования в губе Сайда, приступила к напряженной боевой учебе. Экипажу предстояло ввести корабль в первую линию, причем в исключительно короткий срок — 3 месяца (вместо обычных 5—6). С этой нелегкой задачей он справился и уже в феврале 1971 г. отправился на боевую службу в Атлантику.

По возвращении офицеры и мичманы рассчитывали поехать в отпуск, старшины и матросы получить послепоходовый отдых. Но, как говорится, не тут-то было. Поступило приказание готовиться к походу на полюс. Опыта подледных плаваний у экипажа, естественно, не имелось, да и вообще корабли 3-й

флотилии атомных подводных лодок таких задач еще не решали. (3-я флотилия атомных подводных лодок Северного флота была сформирована на базе 12-й эскадры подводных лодок в декабре 1969 г. К концу 1970 г. в ее составе числилось уже 16 ракетных подводных лодок³³⁵.)

Вначале руководителем похода планировался командующий Северным флотом адмирал флота С.М. Лобов. Но главком ВМФ рассудил иначе — им стал командующий 3-й флотилией контр-адмирал Г.Л. Неволин.

Поход пришелся на самое благоприятное для Арктики время года — вторая половина августа — начало сентября. Ему предшествовал, как водится, тренировочный поход, продолжавшийся больше чем обычно — 10 суток. Экипажу ракетноносца предстояло на деле самим испытать, что означает поиск полыней, всплытие во льдах, приобрести опыт использования гидроакустической и навигационной аппаратуры при плавании в высоких широтах, а не только изучать доклады об арктических походах, отчеты командиров и специалистов, штудировать руководящие документы и инструкции.

И вот 24 августа 1971 г. экипаж «К-411» отдал швартовы. На борту помимо Г.Л. Неволлина находился походный штаб во главе с начальником штаба дивизии капитан 1 ранга В.К. Коробовым. В первый же день плавания руководитель похода собрал офицеров и поставил задачи по поиску тактических приемов использования оружия при плавании в высоких широтах, способов управления кораблем при маневрировании под паковым льдом, методов обслуживания технических средств. Планировались и научные исследования по 11 темам. Все это нацелило людей на напряженную творческую, продуктивную работу.

Планом похода всплытие на Северном полюсе не предусматривалось. Однако оговаривалось, что при благоприятных обстоятельствах это «не возбраняется». Естественно, какой подводник мог отказаться от такого заманчивого шага.

На маневрирование в районе полюса отводились одни сутки. Они пришлись на 30 августа. Стали искать полыню. Нашли, попробовали всплыть, а она «ушла». Новая попытка. И опять



*Адмирал флота
С.М. Лобов*

неудача. «Командный состав собрался на совещание, — вспоминал много лет спустя участник плавания контр-адмирал И.Н. Петров, в то время заместитель начальника политотдела флотилии. — Из семи человек трое — за то, чтобы рискнуть в третий раз, трое — против. Решение за контр-адмиралом Г.Л. Неволлиным». Однако риск был слишком велик: улодок этого проекта винты расположены почти на поверхности воды. Да и «окошки», редко встречавшиеся в паковом льду, никак не подходили для могучего корпуса ракетоносца длиной 130 м.

И тут Георгий Лукич (Неволин. — *В.Р.*) вспомнил слова командующего Северным флотом адмирала С.М. Лобова, произнесенные им перед выходом лодки в поход: «Корабль в опасное положение не ставить». Глядя в горячие глаза офицеров, контр-адмирал твердо сказал: «Мы сделали дело, и дело очень большое. По его результатам будут определять возможности нашей страны в борьбе с вероятным противником. Каждую крупницу опыта надо донести до Большой земли...»³³⁶



Памятный диплом о посещении Северного полюса и «Печать Нептуна», которой скреплялся текст



Конечно, подводники были огорчены. И все же посещение полюса им удалось отметить: в точке пересечения меридианов состоялся торжественный спуск капсулы с землей, взятой у подножия монумента боевой славы подводников-североморцев. Провели в районе полюса и праздник Нептуна. Каждый из участников похода получил памятный диплом.

Если не считать того, что атомоходу так и не удалось всплыть на полюсе, поход проходил до поры до времени без осложнений. За время плавания не было ни одного случая выхода из строя или какой-нибудь неисправности материальной части. И это на фоне многочисленных рассказов бывалых подводников-атомщиков о неполадках и происшествиях. Безусловно, это стало не только подтверждением надежности лодок этого проек-

та, но и свидетельствовало о высокой выучке экипажа, в том числе и личного состава электромеханической боевой части, возглавляемой инженер-капитаном 2 ранга Б.П. Харченко.

А вот штурманская боевая часть оказалась не на высоте. В результате допущенных, как установили позднее, «методических, организационных и просто арифметических ошибок» были допущены огромная невязка в координатах места и неточности в курсоуказании.

И все же штурманской «команде», находящейся на «К-411» в этом походе, удалось найти выход из создавшегося положения и обеспечить благополучное завершение плавания. Этот «печальный случай», как вспоминает контр-адмирал в отставке А.Н. Яковлев, побудил его, тогда флагманского штурмана Северного флота, совместно с флагманским штурманом 3-й флотилии атомных подводных лодок капитаном 1 ранга В.В. Владимировым, разработать дополнительные рекомендации корабельным штурманам подводных лодок и подвергнуть их экзамену «под расписку» с выставлением оценок³³⁷.

Но и неприятностями навигационного характера дело не ограничилось.

Уже после всплытия на чистой воде, когда необходимо было донести об этом на главный командный пункт флота, «подвел» эфир: посылаемые радиограммы до берега не доходили. Попробовали подводники связаться через ледокол — тот же результат. Магнитная буря, характерная обычно для высоких широт в зимнее время года (а было начало сентября), будто заблокировала радиоволны. «Молчание» подводников не на шутку взволновало командование флота. В район всплытия послали два самолета, через которые и удалось, наконец, установить связь. А затем случилась беда: при возвращении на свой аэродром один из самолетов разбился при посадке. «Эта трагедия, — как заключил беседу с автором командир «К-411», — наложила мрачный отпечаток на весь наш поход...»

По возвращении в базу 7 сентября началась рутинная работа по составлению отчетов о походе. Командование флотилии подготовило и представления о награждении участников похода. Однако оно так и не состоялось. Единственным, кто был отмечен,



*Командир «К-411» капитан 1 ранга
С.Е. Соболевский*

но уже позже, оказался командир подводного крейсера. Капитан 1 ранга С.Е. Соболевский получил орден Красного Знамени... по итогам учебного года за успехи в боевой и политической подготовке. А экипаж ракетносца удостоился в 1972 году (кстати, первым в Вооруженных Силах СССР) Вымпела министра обороны за мужество и воинскую доблесть. Журнал «Морской сборник» посвятил в связи с этим на своих страницах небольшую информацию³³⁸, ни словом не обмолвившись о том, что ракетно-носец первым из своих грозных «собратьев» побывал на полюсе.

30 суток подо льдом

Арктические походы атомных подводных лодок Северного флота, в том числе и к Северному полюсу, Обычно, как мы видели, продолжались не более двух недель, а время пребывания подо льдом ограничивалось 7—9 сутками. Первый длительный поход под ледяной шапкой планеты выпал на долю экипажа атомной подводной лодки «К-147» пр. 671, носившей именное название «50 лет СССР». Он состоялся в 1971 г.

Разработка пр. 671 велась в СКБ-143 под руководством главного конструктора Г.Н. Чернышева. Многоцелевые подводные лодки этого проекта принадлежали ко второму поколению атомных. Строились они в Ленинграде на Адмиралтейском заводе, В 1967—1974 гг. флот получит от промышленности 15 единиц³³⁹.

В отличие от многоцелевых атомных подводных лодок первого поколения пр. 627А, корабли пр. 671 были одновальными, хотя имели два реактора и два турбогенератора. Они обладали большей скоростью хода и глубиной погружения, более совершенным навигационным радиотехническим вооружением. На лодках были установлены всеширотные навигационные комплексы «Сигма». Имелась телевизионная система наблюдения за общей и ледовой обстановкой МТ-70, способная при благоприятных условиях выдавать видовую информацию на глубине до 50 м.

Командовал «К-147», третьей в этой серии лодок, капитан 1 ранга В.В. Анохин. А руководителем похода командующий Северным флотом адмирал флота С.М. Лобов (естественно, с одобрения главкома) предложил стать Герою Советского Союза контр-адмиралу А.П. Михайловскому, возглавлявшему тогда штаб 1-й Краснознаменной флотилии атомных лодок.

У экипажа «К-147», успешно решавшего все задачи боевой подготовки и уже совершившего ряд походов на боевую службу,

имелся только один недостаток — он не плавал подо льдом. Поэтому подготовку к подледному походу ему пришлось начинать с нуля. А поход действительно намечался нелегкий и необычный, во время которого предстояло решать и оперативные задачи, и заниматься выполнением обширных научно-исследовательских программ и гидрографических исследований.



Подводная лодка «К-147»

Выполнение их стало возможным, благодаря наличию на корабле всеширотного навигационного комплекса «Сигма», обеспечивающего не только уверенное плавание в приполюсных районах, но и резкопеременное маневрирование при ведении автоматизированного счисления и боевой прокладки в квазигеографической системе координат. Приемники радионавигационной системы «Маршрут» позволяли принимать сигналы из-под льда, определять место подводной лодки в любом районе Северного Ледовитого океана. В дополнение к эхолодомерам на «К-147» установили опытные образцы панорамных обнаружителей полыней, а также новейший прибор — стабилизатор глубины. Последний давал возможность не только удерживать лодку на заданной глубине без хода, но и осуществлять вертикальное всплытие в автоматизированном режиме.

План 45-суточного похода был рассчитан на пребывание подводной лодки под ледяным панцирем в течение 35 суток. Плавание «К-147» должно было положить начало *систематическому несению боевой службы в Северном Ледовитом океане*, в связи с чем на лодке имелся полный боекомплект торпедного оружия в готовности применить его по приказу Верховного главнокомандования против подводных лодок вероятного противника³⁴⁰. Имелась и еще одна немаловажная особенность намеченного похода — отсутствовал заранее детально разработанный маршрут арктического плавания. Командование и штаб флота определили только районы, где лодка должна была маневрировать самостоятельно или по указанию берегового командного пункта.

18 сентября «К-147» покинула базу и направилась к северной оконечности Новой Земли, где ее ожидал небольшой отряд обеспечения. Возглавлял отряд капитан 2 ранга В.М. Храмцов, командир одной из атомных подводных лодок, а в прошлом штурман «К-181» во время ее похода к полюсу в 1963 г.

Утром 23 сентября «К-147» завершила движение строго на север и, «описав пологую циркуляцию, на 84-й параллели легла на курс встречи с дрейфующей станцией «СП-18», — запишет в своей «Арктической тетради» А.П. Михайловский.

Уже в самом начале плавания подводники начали отрабатывать маневр постановки на стабилизатор глубины в непосредственной близости от нижней поверхности льда. Это позволило в дальнейшем, в течение всего похода, надежно принимать сигналы радионавигационной системы «Маршрут» и определять место подводной лодки в любом районе Арктического бассейна, а также получать радиоинформацию с берега на сверхдлинных волнах, не прибегая к всплытию в полыньях.

Однако подобный маневр, сопряженный с немалой опасностью, требовал в полном смысле ювелирной работы центрального поста. Лодка в данном случае «зависала» на глубине 15—17 м. При этом расстояние от нижней поверхности, как правило, торосистого льда до верхнего среза ограждения рубки составляло 5—7 м. А впереди по курсу и за кормой в непосредственной близости от корабля сплошь и рядом свисали внушительные «сталактиты». Тщательное соблюдение «техники безопасности» тем более было необходимо для «К-147», имевшей, как и другие корабли этого проекта, единственный, далеко вынесенный за корму и совершенно незащищенный винт. Не имело подкрепления и ограждение рубки. «Противный и опасный маневр», — заметит позже в своем походном дневнике А.М. Михайловский. К тому же он требовал значительного времени — всему личному составу подводной лодки приходилось стоять на своих постах по боевой тревоге несколько часов.

24 сентября «К-147» вышла в район, где находилась дрейфующая станция «СП-18». Над лодкой нависал тяжелый пак. К вечеру по счислению подводники должны были подойти к самой станции. Но в ожидаемом месте ее не оказалось: произошел, видимо, большой снос. И только рано утром следующего дня они обнаружили «СП» и установили с ней звукоподводную связь, которую потом поддерживали несколько суток, то отдаляясь от станции на значительное расстояние, то приближаясь к ней: лодка работала с полярниками по программе «Айсберг» по 1 октября. Выполняя в этот день по просьбе начальника экспедиции последний галс, подводники достигли широты 87°07'С и затем повернули назад к дрейфующей станции. В этой точке расстояние до Северного полюса составляло менее 175 миль, но посещение его планом похода не предусматривалось. По окончании работы по-

лярники и подводники обменялись телеграммами. В телеграмме, направленной А.П. Михайловским и В.В. Анохиным, говорилось: «Успешной работе, четкому взаимодействию, отличной связи не смогли помешать толщи воды и льда, разделявшие нас». И действительно, в совместных наблюдениях, проводимых измерениях за все время научного сотрудничества не наблюдалось никаких сбоев.

3 октября атомоход пересек 180-й меридиан восточной долготы и вошел в Западное полушарие, образно говоря, во «вчерашний день». (По 180-му меридиану проходит так называемая линия перемены дат — условная линия на поверхности Земного шара, разграничивающая места, имеющие в один и тот же момент времени календарные даты, разнящиеся на одни сутки, хотя часы и минуты совпадают.) На следующий день подводники своевременно обнаружили другую дрейфующую станцию — «СП-20», с которой также установили связь, правда, в телеграфном режиме. Здесь экипаж приступил к выполнению программы «Аврора», также то «отбегая» от станции, то «подскакивая» к ней. При этом корабль маневрировал на разных курсах и глубинах при различных скоростях.

5 октября «К-147» достигла самой «восточной» точки плавления (слово «восточная» взято в кавычки, так как фактически долгота была западной) и легла на обратный курс к «СП-20», находившейся, кстати, на значительном удалении от материка. Ночью, проходя поблизости от станции, снова обменялись телеграммами.

7 октября лодка прошла под льдиной, на которой находилась «СП-18», через нее установили связь с «берегом». Теперь курс лежал к тому месту, где атомоход в начале похода ушел под лед. В полдень 10 октября всплыли неподалеку от лежавшего в дрейфе и поджидавшего лодку ледокола «Пересвет». А затем, пополнив запасы сжатого воздуха, погрузились, чтобы следовать по плану. Предстояла новая «работа», на этот раз в западной части Северного Ледовитого океана.

Утром 12 октября лодка прошла самое узкое место желоба Франца-Иосифа между береговыми отмелями острова Виктория и острова Земля Александры в архипелаге Земля Франца-Иосифа.

Выйдя в Арктический бассейн, подводники приступили к выполнению программы комплексных гидрографических исследований. «Кончилась карта с хорошим промером глубин, — отметит в своем путевом дневнике А.П. Михайловский. — Следующая карта — это просто лист белой бумаги с нанесенной координатной

сеткой». Потянулись монотонные «промерные» дни. Менялись вахты, специалисты делали свое дело, стирая белые пятна с еще одного участка акватории Северного Ледовитого океана.

Как уже говорилось, поход «К-147» был рассчитан на 45 суток, но 17 октября за подписью комфлота поступила радиограмма с приказанием сократить его на восемь дней. Закончив гидрографические работы 19 октября, подводники дошли по 83-й параллели до Гринвичского меридиана и повернули на юг к желобу Лены, самому глубоководному и широкому в Западной Арктике. 20 октября на исходе суток состоялась встреча «К-147», с ожидавшими ее кораблями обеспечения, а затем четырехсуточный «марш» через Гренландское, Норвежское и Баренцево моря. 25 октября Западная Лица встретила экипаж атомохода, установившего рекорд пребывания под арктическим льдом — 30 суток. За это время подводная лодка прошла 7789 «подледных» миль, а всего под водой 9665 миль. Переведем «подледные» мили в километры — 14 400 — расстояние, значительно превышающее треть протяженности земного экватора!



*Памятный знак в губе Большая Лопаткина (Западная Лица).
Фото автора*



Поход прошел исключительно успешно. Хотелось бы к этому добавить: «Без сучка без задоринки». Однако так в жизни не бывает. Конечно, не обошлось и без происшествий, разных по своему характеру, но не повлиявших, однако, на выполнение экипажем поставленных задач. На шестые сутки плавания в турбинном отсеке вырвало прокладку на паропроводной магистрали опреснительной установки и обварило струей кипятка вахтенного матроса. Через неделю после этого для проведения очередного сеанса связи лодка всплыла с непогашенной до конца инерцией хода в расчете, что над ней чистая вода, и напоролась

на льдину. В результате — вмятина и дыра в носовой части ограждения рубки. Прошло еще несколько дней, и связистам не удалось принять сигнал системы «Маршрут». Какие только версии не выдвигались! А причина оказалась самая банальная: отпаялась проволочка на линии кабеля, соединяющего рамочную антенну с приемоиндикатором этой системы.

И наконец, перед тем как лечь на курс перехода в базу, подводники решили уточнить свое место. Более 1,5 ч искали подходящую «площадку» подо льдом, чтобы при постановке на стабилизатор глубины не напороться на торосы. А когда приступили к осуществлению маневра, автоматика стабилизатора не сработала — разрегулировалась. Лодка стремительно полетела вверх. Пришлось принимать экстренные меры — срочно заполнять водой цистерну быстрого погружения. «Свободный полет» удалось остановить на глубине 17 м. А ведь до этого злополучного случая подводники 21 раз осуществляли этот маневр, в том числе 13 раз подо льдом.

В целом же поход «К-147» доказал, что советские атомные подводные лодки способны совершать не только сравнительно короткие по времени подледные походы к Северному полюсу и обратно или трансарктические переходы из Баренцева в Берингово море, но и стабильные длительные плавания подо льдом, совершая самое разнообразное маневрирование курсами, скоростями и глубинами, не теряя при этом надежного, устойчивого управления со стороны береговых командных пунктов. Связь подводной лодки с последними с помощью станций звукоподводной аппаратуры через несколько ретрансляторов, расположенных на льду, подтвердила свою реальность.

Отлично зарекомендовала себя в походе и навигационная система «Сигма». Она обеспечила устойчивое курсоуказание и путеисчисление в квазикоординатах как при любых траекториях пути, так и при резких изменениях курса.

4 мая 1972 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР большинство участников похода были награждены орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу», Ушакова, «За боевые заслуги». Руководитель похода Герой Советского Союза контр-адмирал А.П. Михайловский и командир атомохода капитан 1 ранга В.В. Анохин отмечены орденом Красного Знамени.

Отличился этот корабль-рекордсмен и при выполнении других учебно-боевых задач, стал призером Военно-морского флота. В декабре 1973 г. его личному составу вручили Вымпел министра обороны СССР за мужество и воинскую доблесть³⁴¹.

Заметим, что в том же 1971 г., помимо «К-147» под ледяным покровом Арктики побывали атомные подводные лодки пр. 671 — «К-38» и «К-323», совершившие автономные походы в сентябре—октябре³⁴².

Под созвездием Малой Медведицы

Четвертый поход советской атомной подводной лодки к Северному полюсу состоялся через год после похода «К-411», в 1972 г. Его совершила подводная лодка «К-245» пр. 667А под командованием капитана 2 ранга А. С. Афанасьева. Первоначально поход планировался на август, но подготовка к нему затянулась. Это вызывалось тем, что в походе предстояло завершить государственные испытания нового навигационного комплекса «Тобол», работы по «доводке» которого вели специалисты научно-исследовательского института штурманских приборов «Дельфин». (Начало испытаний инерциального навигационного комплекса «Тобол» было положено во время похода атомного ракетносца «К-245» в Центральную Атлантику в июне 1972 г. Затем атомход нес в атлантических водах в течение месяца боевую службу³⁴³.) И корабль оказался подготовленным к плаванию лишь к концу сентября. Таким образом, идти на полюс ракетносцу пришлось уже в зимнее время года, что не только создавало дополнительные трудности, но и включало определенный риск.

Вопрос о возможности и целесообразности похода был вынесен на обсуждение военного совета флота, где высказывались разные точки зрения. Одни придерживались мнения, что достаточно дойти до Новой Земли и по береговым теодолитам острова Панкратьева на широте 76°10'С проверить систему курсоуказания навигационного комплекса, а результаты измерений затем экстраполировать до 90°С. Другие, и в частности флагманский штурман флота капитан 1 ранга А.Н. Яковлев и начальник Гидрографической службы контр-адмирал А.С. Калинин, отстаивали другую позицию, мотивируя, что именно в октябре в Арктике наиболее благоприятные условия для контроля системы курсоуказания. В зимнее же время, как показали многолетние наблюдения, в приполюсном районе в связи с образованием в Арктическом бассейне устойчивой антициклонической области высокого атмосферного давления повторяемость ясного неба составляет 50—70%, против 10% в августе.

Закрывая заседание военного совета, командующий Северным флотом адмирал флота Г.М. Егоров объявил, что окончательное решение о походе он оставляет за собой.

Тем временем на 3-й флотилии атомных лодок и на самом ракетноносце полным ходом шла подготовка к высокоширотному плаванию. Скрупулезно изучались материалы исследований, проведенные советскими учеными-полярниками, зимовщиками дрейфующих станций «Северный полюс», участниками высокоширотных воздушных экспедиций «Север», данные, полученные с дрейфующих автоматических радиометеорологических станций (ДАРМС), от ледовых разведок по маршруту плавания и в приполюсном районе.

Брались в расчет и более свежие сведения. Специально для похода велась воздушная ледовая разведка с помощью самолетов, оборудованных радиолокационными станциями бокового обзора, позволяющими обнаруживать не только полыньи и разводья, но и трещины.

Безусловно важным преимуществом «К-245» по сравнению с другими подводными кораблями, уже совершившими походы к полюсу, являлось наличие нового навигационного комплекса «Тобол», представляющего собой систему приборов и устройств, позволяющих определять координаты места и элементы движения корабля, основываясь на инерционных свойствах движущихся тел. Исходной информацией для инерциальной навигационной системы является ускорение корабля, на котором она установлена³⁴⁴.

Основным элементом навигационного инерционного комплекса является инерциальная навигационная система (ИНС), в которой реализуется метод непрерывного автоматического определения места корабля. По известным начальным координатам и путем приращения вычисляются текущие координаты. Кроме того, ИНС вырабатывает курс корабля³⁴⁵. Наличие «Тобола» обеспечивало экипажу «К-245» высокоточное кораблевождение в приполюсном районе. Установленные на лодке гидроакустические станции НОР-2 и НОК-1 позволяли на глубине погружения, исключаяющей встречу с айсбергами, и на любой скорости хода постоянно наблюдать за «проплывающим» над лодкой ледяным покровом.

Навигационный комплекс, сопряженный с боевой информационной и управляющей системой (БИУС) корабля, позволял по команде вахтенного офицера отмечать на карте обнаруженные полыньи и разводья, вводить данные в память ЦВМ, а затем

выполнять маневр выхода на них. Боевому расчету теперь уже не требовалось, как это делалось в первых походах, наносить вручную данные на штурманский планшет, используя показания эхоледомера, а затем мучительно долго производить маневрирование по методам расходящейся спирали или «коробочки». Система давала гарантированную индикацию чистой воды или молодого льда над подводной лодкой в круге, площадь которого обеспечивала безопасное всплытие³⁴⁶.

Руководителем похода был назначен командующий 3-й флотилией атомных подводных лодок, куда входила «К-245», контр-адмирал В.Н. Чернавин. Походный штаб возглавил начальник штаба флотилии контр-адмирал Л.А. Матушкин.

К назначенному времени выхода в плавание ракетносца, 10 октября, в губу Сайду, вспоминает участник похода контр-адмирал А.Н. Яковлев, проводить корабль прибыл командующий флотом. Адмирал флота Г.М. Егоров и контр-адмирал В.Н. Чернавин отошли на конец пирса, и там, видимо, командующий сообщил руководителю похода о своем окончательном решении — лодке идти к полюсу — и дал последние рекомендации.

Решение командующего флотом, о котором экипаж узнал только в начале похода, о чем командир объявил по трансляции, было встречено с большим энтузиазмом. Вместе с тем все понимали, какая ответственность легла на плечи участников плавания. Маршрут похода мало чем отличался от маршрутов других атомоходов. Прежде всего предстояло пройти «проторенным» уже путем желобом Святой Анны.

На широте 82°54' С навигационный комплекс был переведен на работу в квазигеографической системе координат. Новый навигационный комплекс позволял это сделать автоматически — переключением лишь одного тумблера. Вообще с помощью «Тобола» стало возможным решать автоматически более десятка сложных штурманских задач. Это существенно облегчало работу навигаторов — свело к минимуму ручные вычисления и вместе с тем значительно повысило требования к подготовке штурмана, как оператора, в системе человек-машина.

В заветную точку «К-245» прибыла 21 октября точно в определенное планом похода время. В радиограмме, полученной из штаба флота, сообщалось, что, по данным дальней ледовой разведки, в радиусе 50 км от Северного полюса наблюдалось не менее десяти разводий протяженностью 500 м. Показания же эхоледомера не предвещали ничего хорошего: толщина пака достигала 4—6 м, а углубления отдельных торосов — 10—12 м. Поиск

полыньи или разводья вели галсами, то удаляясь от полюса, то приближаясь к нему. И вот аппаратура зафиксировала полынью. Лодка легла на обратный курс и выполнила с помощью системы БИУС маневр выхода на ее центр. Уменьшив скорость хода до 5 узл., включили гидролокатор. По его данным уточнили размеры полыньи. Она невелика: только-только «вписаться» подводной лодке. И вот лодка выведена под центр полыньи, затянутой молодым льдом, курсом вдоль нее, погашена инерция переднего хода. С дифферентом 2° на корму, строго вертикально она сначала приледняется, а затем, продув среднюю группу цистерн главного балласта и проломив лед ограждением рубки, всплывает.

Как и полагается, первым наверх, открыв рубочный люк, поднялся командир. Недюжинного телосложения и к тому же натренированный человек, капитан 1 ранга Афанасьев не стал вызывать боцманскую команду и сам принялся сбрасывать лед, заполонивший мостик. В центральном посту то и дело раздавался грохот — это куски ледяных глыб падали на надстройку.

Произведенный расчет показал, что корабль находится в 7,54 мили от условной точки Северного полюса. Эхолот зафиксировал глубину под килем — 4115м. Штурманы под руководством флагманского штурмана флотилии капитана 1 ранга В.В. Владимира приступили к выполнению обширного комплекса навигационных измерений. В зените хорошо просматривалось созвездие Малой Медведицы. В предыдущих походах к полюсу, проходивших в летне-осеннее время, небо, как правило, было затянуто облаками. Подводникам, таким образом, повезло. Хорошо знакомый со школьных и курсантских времен «ковш», образуемый наиболее яркими звездами Малой Медведицы, четко просматривался на арктическом небе. Без труда нашлась и Полярная звезда, около которой, если ее продолжить, проходит гипотетическая ось вращения Земли, которую эскимосы образно называли «Большой гвоздь». Однако в инструментальных измерениях ночных светил не было особой необходимости. В соответствии с алгоритмом, заложенным в вычислительную машину навигационного комплекса, подбор звезд, наведение на них астронавигационной системы, а на Луну — радиосекстана, выполнялось автоматически. И астронавигационному расчету, возглавляемому командиром штурманской боевой части атомохода капитаном 2 ранга О.Г. Просандеевым, оставалось только контролировать работу системы.

Между тем на ледяной «берег» направлялась группа подводников. Она водрузила флагшток с развевающимся Государственным флагом СССР, к которому прикреплен пенал с запиской



Первое всплытие атомного ракетноносца на Северном полюсе. Октябрь 1972 г. На мостике «К-245»: в первом ряду (слева направо) командир дивизии Л.И. Матушкин, флагштурман флотилии В.В. Владимиров, руководитель похода, начальник штаба флотилии В.Н. Чернавин. Во втором ряду крайний слева — командир корабля А. С. Афанасьев

об очередном посещении подводной лодкой Северного полюса. Еще ранее при прохождении полюса была сброшена на океанское дно капсула с Кольской землей, взятой на местах жарких боев Великой Отечественной войны.

Вахтенный офицер время от времени докладывает командирю: слышен треск ломаемого льда. Необходимо было срочно погружаться, чтобы избежать осложнений. Однако маневр погружения вызвал немало волнений. Чтобы не повредить винты и кормовые рули, его начали без хода, с дифферентом на корму 5—7°. Но случилось непредвиденное. «Из-за сжатия и подвижки льда, — пишет А.Н. Яковлев, — лодка «повисла» на рубочных рулях, задев ими за кромки сплошного льда. По мере заполнения цистерн главного балласта стал опасно расти дифферент на корму. Пришлось прекратить прием главного балласта и дать пузырь в кормовую цистерну. Увеличение дифферента прекратилось, но корма вдруг стремительно понеслась вверх. Тут же последовали соответствующие приказания, и лодка, освободившись от ледового плена, начала спокойно погружаться. На глубине 60 м дали ход. Как было не вспомнить многочисленные тренировки в базе и в море, где действия людей доводились до автоматизма!»³⁴⁷

Поход атомной подводной лодки «К-245» под руководством контр-адмирала В.Н. Чернавина, завершившийся 29 октября, имел важное научно-практическое значение. Произведенные наблюдения и исследования при всплытии на широте 85°21 'С, на полюсе и при возвращении на широте 84°46'С позволили убедиться в надежности и высокой точности новой инерциальной навигационной системы «Тобол». Невязка при всплытии на чистой воде составила всего 1,1 мили, хотя подо льдом было пройдено 1969 миль.

Главный вывод, который сделало командование по результатам похода «К-245», состоял в том, что достигнутая точность текущих координат места и курсоуказания позволяет *с высокой степенью надежности обеспечить поражение ракетами береговой цели из любого района Северного Ледовитого океана.*

В составе тактической группы

В 1978 г. Западная Лица провожала на Дальний Восток еще две атомные подводные лодки, на этот раз пр. 670 — «К-325» и «К-212». Первоначально планировалось их раздельное, последовательное плавание. Однако командующий 1-й флотилией контр-адмирал Р.А. Голосов предложил осуществить совместное групповое плавание, обосновывая это тем, что лодки смогут поддерживать в походе контакт между собой, а в случае необходимости и прийти на помощь друг другу. Не требовалось также отдельного обеспечения перехода каждой из лодок, что создавало существенную экономию сил и средств. Голосов ссылаясь при этом на собственный опыт: в 1974 г. он, будучи еще командиром дивизии атомных подводных лодок, руководил успешным переходом двух атомоходов в составе тактической группы и надводных кораблей с Северного на Тихоокеанский флот южным путем — вокруг Африки, через Индийский океан и Малаккский пролив³⁴⁸.

К этому следовало добавить, что совместное плавание лодок пр. 670 значительно уменьшало риск — они были не только одновальными, но и однореакторными.

Первой из АЛЛ пр. 670 совершила трансарктический переход в 1977 г. «К-429» (командир капитан 1 ранга В.Т. Козлов, старший на борту контр-адмирал Е.Д. Чернов).

Главком ВМФ Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков поддержал это смелое, неординарное предложение.

Подготовке к межтеатровому переходу одновременно двух атомных подводных кораблей предшествовала особенно основа-

тельная подготовка. Штаб флотилии подготовил и соответствующее наставление по подледному плаванию в составе группы, внимательно изученное с командирами кораблей, вахтенными офицерами, офицерами походных штабов.

Руководителем этого группового подледного плавания командование ВМФ назначило Р.А. Голосова, сделавшего своим флагманским кораблем подводную лодку «К-325», которой командовал капитан 2 ранга В.П. Лушин. Старшим на борту «К-212» (ею командовал капитан 3 ранга А.А. Гусев) являлся командир дивизии атомных лодок капитан 1 ранга Е.А. Томко.

Утром 22 августа на причале, у которого были ошвартованы отправлявшиеся в трансарктический поход лодки, состоялся митинг. А в 11 ч один за другим атомные корабли покинули базу, вышли за остров Кувшин и, построившись в кильватер, направились к точке погружения.

В 15 ч, перестроившись в строй фронта, лодки погрузились и двинулись к месту встречи с кораблями обеспечения, заняв назначенные руководителем похода эшелоны глубины. (Здесь и далее автором использованы с разрешения Р.А. Голосова сведения из его походного дневника.)

24 августа состоялась встреча с кораблями обеспечения, а два последующие дня ушли на тренировочные подледные плавания кораблей, которые проводились раздельно. 26 августа, получив «разрешение» от КП Северного флота начать переход, лодки погрузились на глубину, гарантировавшую безопасность от встречи с айсбергами. Согласно лоции такая опасность подстерегала мореплавателей до 150-го меридиана восточной долготы. Началось совместное арктическое плавание. Лодки держались друг от друга на установленной дистанции, четко выдерживая заданную глубину. Постоянно поддерживалась связь в телефонном режиме. Навигаторы — а на флагманском корабле «К-325» находились главный штурман ВМФ контр-адмирал Р.А. Зубков и флагманский штурман флотилии капитан 1 ранга А.П. Бурсевич — постоянно обменивались путевой информацией, связанной с путеисчислением и курсоуказанием, с ледовой обстановкой.

«Распорядок дня был установлен мной — типовой для дальних походов, — рассказывал автору Р.А. Голосов. — Единственное отличие в том, что не производили проворачивание механизмов, чтобы обеспечить стабильность их работы и исключить вероятность каких-либо ошибок при переключениях. Учитывая особую опасность пожара при подледном плавании, вместо проворачивания установили «противопожарный час», во время которого скру-

пулезно обследовали все «закоулки», осматривали электрооборудование, буквально принюхивались, нет ли запаха гари».

28 августа оба корабля достигли 83-й параллели и легли на курс 90°, соблюдая дистанцию от 15 до 20 кабельтовых в зависимости от обстановки, чтобы не терять при этом контакт.

К середине дня 29 августа корабли прошли хребет Ломоносова, а к ужину «распрощались» с 83-й параллелью, повернув на курс 145°.

При пересечении 180-го меридиана на обоих кораблях провели праздник Нептуна, вызвавший немало добрых улыбок, искреннего смеха. В конце перехода на каждой из лодок командиры вручили участникам перехода красочно, с выдумкой оформленные «дипломы». На «К-325» текст «диплома» гласил:

«Мы, Владыка морей и океанов Нептун, торжественно удостоверяем, что лета 1978-го месяца межень подводник атомохода Советского..., достойный продолжатель дел отважных мореходов северных, прославивших флот Российский, под флагом Страны Советов в течение многих дней и ночей подо льдами могучими моего владения Арктического вкупе с товарищами досточтимыми успешно прошел и к чистой воде выход найти сумел. Наречен отныне покорителем глубин подледных и к беспрепятственному плаванию в морях, особливо подо льдами, в интересах защиты Отчизны нашей допущен».

Плавание подходило к концу, и подводники уже предвкушали возможность вдохнуть после всплытия чистый арктический воздух. И вдруг ранним утром, когда обе подвахтенные смены еще отдыхали, неожиданно сработала система аварийной защиты реактора. На корабле прозвучал сигнал «Аварийная тревога». Из центрального поста в отсеки последовали необходимые в этом случае команды. А пока устанавливалась причина возникшей тревоги, каждый, кто находился в прочном корпусе атомохода, не мог не подумать: «А хватит ли запаса электроэнергии аккумуляторной батареи, чтобы найти подходящую для всплытия полынь?» — ведь корабль перешел на движение под электродвигателями. Почему сработала аварийная защита, вызвавшая, само собою разумеется, немало отрицательных эмоций, установили быстро. Все оказалось донельзя просто: один из членов экипажа допустил непростительную оплошность. Подводники облегченно вздохнули, но неприятный осадок в душе остался, тем более что, как показывали эхоледомеры, подводный телевизор и наблюдения в перископ, полыньи и разводья в тяжелом льду этого района попадались значительно реже.

1 сентября подводники услышали сигналы встречавшего их ледокола «Садко». И контр-адмирал Голосов дал команду обоим кораблям начать всплытие без хода — поверхность воды покрыта мелкобитым льдом. С ледокола, оказавшегося на расстоянии 112 кабельтовых, сообщили, что в его районе чистая вода. Лодки погрузились и пошли к «Садко», рядом с которым находились гидрографическое судно «Анадырь» и морской буксир «МБ-12», а затем снова всплыли, как выразился Рудольф Александрович, всей «кавалкадой» направились к Берингову проливу. 3 сентября лодки обогнули северо-восточную оконечность евразийского материка — мыс Дежнева, снова погрузились и двинулись к месту постоянного базирования на Камчатке. В 11 ч 8 сентября «К-325» и «К-212» ошвартовались в бухте Крашенинникова. Позади осталось 4570 миль пути, из них 1760 миль под полярными льдами.

На пирсе подводных мореплавателей ожидала торжественная встреча. Секретарь областного комитета КПСС Д.И. Качин преподнес экипажам лодок символические ключи от Камчатки.

После доклада Маршалу Советского Союза К.М. Москаленко, возглавлявшему Инспекцию Министерства обороны СССР и прибывшему с соответствующими целями на Камчатскую военную флотилию, контр-адмирал Р.А. Голосов возвратился на Северный флот. Ему, Е.А. Томко и командирам лодок А.А. Гусеву и В.П. Лушину было присвоено звание Героя Советского Союза. (Впоследствии капитан 1 ранга В.П. Лушин возглавил один из учебных центров, готовивший специалистов для атомных подводных лодок. Вице-адмирал Е.А. Томко стал начальником Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола.)



Встреча экипажей «К-325» и «К-212» на Камчатке с вручением традиционного поросенка и символических ключей от полуострова. Сентябрь 1978 г.

«И разошлись, как в море корабли...»

«Лиха беда — начало» — гласит русская поговорка. На следующий год приобретенный опыт группового подледного плавания решили закрепить. Однако новый поход имел существенное отличие. До 83° северной широты кораблям предстояло идти вместе, а затем их пути разошлись. «К-513» пр. 671РТ надлежало направиться к полюсу, а «К-320» пр. 670 — на восток. Экипажи кораблей возглавляли капитан 1 ранга А.И. Шевченко и капитан 2 ранга В.Т. Аникин. Общее руководство командование возложило опять на контр-адмирала Р.А. Голосова, который шел на «К-513». Старшим на борту «К-320» был контр-адмирал Е.Д. Чернов, первый заместитель командующего флотилией атомных лодок.

24 августа 1979 г. обе лодки вышли в море. Предстоял еще тренировочный поход для проверки работы гидроакустических станций. В расчетной точке встретились с ледоколом «Добрыня Никитич», от капитана которого узнали, что судно поднималось до 80-й параллели, но льда не встретило. Как выяснилось, кромка ледяных полей оказалась в 120 милях дальше к северу. Видимо, сильные течение и ветер изрядно поработали, после того как здесь побывал самолет-разведчик. Пришлось искать лед. В условиях плохой видимости на головной лодке радиолокацией обнаружили две льдины большой протяженности. Приняли решение пройти под ними, чтобы проверить работу эхоледомеров. Погрузились. И почти сразу же поступил доклад из гидроакустической рубки о необычных звуках: будто кто-то переливает воду из одного сосуда в другой, причем сила звука постоянно менялась. Скорость хода уменьшили сначала до 5, а затем до 2,5 узла. А



*Руководитель похода «К-513» к Северному полюсу Р.А. Голосов.
1 сентября 1979 г.*

дальше чуть не произошло непоправимое. Предоставим слово бывшему командиру «К-513» вице-адмиралу запаса Анатолию Ивановичу Шевченко, которому этот эпизод врезался в память на всю жизнь: «Когда до льдины оставалось около двух кабельтовых, мозг пронзила мысль: «Айсберг!» И я отдал команду «Лево на борт!» Одновременно приказал записать в вахтенный журнал: «Решил

пройти у кромки льдины и зафиксировать результаты наблюдений, полученных с экрана МТ-70 (подводный телевизор. — В.Р.) и ленты эхоледомера...» Потом последовал легкий толчок и появился крен 6—7° на правый борт. Короче говоря, на глубине 45 м лодка коснулась правым пером среднего горизонтального руля края айсберга. Командую «Погрузиться на глубину 80 м» и спрашиваю боцмана, как лодка слушается рулей. В ответ получаю доклад: «Лодка слушается рулей хорошо». Погружаемся еще до глубины 120 м и на скорости 20 узл. возвращаемся в точку, где нас ждет вторая лодка, на приказание осмотреться в отсеках следуют доклады о том, что вода в корпус не поступает»³⁴⁹. Предупрежденный об опасности экипаж «напарницы» — подводной лодки «К-320» — провел тренировочное плавание особенно осмотрительно.

Тем временем на «К-513» после всплытия осмотрели повреждение. «Правое перо горизонтальных рулей завернуто, как обмороженное ухо, — запишет в дневнике Рудольф Александрович Голосов. — Сам с боцманом полез в надстойку, осмотрел и... задумался: донести или не донести на берег — ведь там, не разобравшись, смогут нас завернуть назад. Провел небольшой «военный совет» узкого круга ответственных лиц. Коллективное мнение — доносить не будем...»

Ночью получили разрешение начать совместное плавание двух атомоходов, 30 августа от контр-адмирала Е.Д. Чернова поступил запрос: «Прошу разрешения следовать по плану». «Добро» было получено, и «К-320» направилась на восток, а «К-513» — к полюсу. «И разошлись, как в море корабли...» — заметит Р.А. Голосов.

31 августа в 18 ч 32 мин атомоход «К-513» достиг полярной вершины Земли. Теперь подводникам предстояло найти полынь или разводье, подходящие для всплытия. Шло время, а над кораблем тянулись нескончаемые сплошные ледяные поля. Свыше суток «К-513» вела своего рода игру в «арктическую рулетку». И вот «выигрыш» — просвет в ледяном «небе». Приступили к маневру всплытия без хода. Наконец атомоход обосновался в середине небольшой, размером 200 x 150 м, полыньи. Уютная, но крайне тесная «гавань». Погода оказалась на удивление благоприятная. Почти безветренно. Сравнительно небольшой морозец — минус 8°С. Безоблачно. Над низко стоящим солнцем — ореол, переливающийся слабыми цветами радуги.

На ледяной «берег» команду решили не увольнять — опасно. Полынья имела столь незначительные размеры, что любая под-

вижка льда могла сослужить недобрую службу. И все-таки командование нашло возможность торжественно отметить «прибытие» в район Северного полюса. На носовой оконечности корабля установили два флагштока. Свободный от вахты личный состав двух смен выстроился на надстройке. Под звуки Государственного гимна СССР на окруженном торосами атомоходе взвились алый стяг Государственного флага страны и бело-голубое полотнище Военно-морского флага. В воздух взлетели рассыпавшиеся разноцветными искрами сигнальные ракеты³⁵⁰.

Выполнение запланированных астрономических и других наблюдений заняло около двух часов. Штурманы определили, что корабль находится всего в 37 милях от точки пересечения земных меридианов. Неувязка составила около двух миль, что вполне удовлетворило корабельных навигаторов, которых возглавлял флагманский штурман флотилии капитан 1 ранга А.П. Бурсевич. После погружения лодка еще раз прошла через полюс. А перед тем как лечь на обратный курс, подводники совершили своеобразное «кругосветное» плавание — за несколько минут пересекли все земные меридианы, благо они были «связаны» здесь в тугой пучок.

В начале суток 8 сентября родная база встретила арктических подводных мореплавателей, прошедших под вечными льдами Полярного бассейна 1360 миль.

«К-320», следовавшей арктическими глубинами на Тихоокеанский флот, предстояло пересечь так называемый полюс относительной недоступности. Так в Центральном Арктическом бассейне именуется место, наиболее удаленное от материковой части и в связи с этим считавшееся в прежние времена труднодоступным. Здесь постоянно находятся мощные, сплоченные поля пакового льда. Теперь современная авиация, могучие атомные ледоколы и тем более подводные лодки с ядерной энергетикой ликвидировали понятие «недоступность». Однако этот район продолжает основательно изучаться океанографами. Немалый вклад в науку делают и подводники. Недаром на карте Арктики появилась котловина Подводников, заключенная между материковым склоном и порогом Ломоносова — поднятием Менделеева-Альфа. Впервые представили котловину Подводников советские ученые на карте, которая демонстрировалась на II Международном океанографическом конгрессе³⁵¹.

Экипаж «К-320» прошел над этой котловиной, ведя попутно эхолотирование дна. Во время перехода корабль трижды всплывал во льдах. Особенно нелегким оказалось третье всплытие. Длительное время лодка шла под полями внушительного по толщи-

не многолетнего пака, и вдруг эхолодомер зафиксировал затянутую тонким молодым льдом полынью, длина которой не намного превышала длину лодки. Решили все-таки рискнуть и всплыть. Подводного телевизора в центральном посту не имелось, из дополнительных средств наблюдения оставался лишь перископ, хотя достаточно надежным средством в данном случае он не являлся. Начали всплытие. И... носовая оконечность корабля оказалась под кромкой ледяного поля, а от винта до границы полыньи оставалось всего 10—12 м. Задний ход, чтобы вытащить нос лодки из-под льда, таким образом, было дать нельзя. Но рубочный люк все же решили открыть, выйти на мостик и осмотреться. Однако долго в таком положении, естественно, оставаться было опасно. И лодка погрузилась, чтобы в следующий раз всплыть уже на чистой воде. Поход «К-320» завершился успешно. Немалую роль в этом сыграл руководитель похода — первый заместитель командующего флотилией атомных лодок Герой Советского Союза контр-адмирал Е.Д. Чернов, за плечами которого был уже немалый опыт подледных плаваний.

Арктические походы «К-513» и «К-320» 1979 г. получили высокую оценку. Экипажам вручили вымпелы министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть», В.Т. Аникину — орден Октябрьской Революции, А.И. Шевченко — орден Красного Знамени. Удостоились наград и другие участники походов. Р.А. Голосов получил очередное воинское звание — вице-адмирал, а впоследствии и назначение начальником штаба Тихоокеанского флота. А.И. Шевченко стал заместителем командира дивизии атомных лодок.

Читатель, несомненно, заметил, что штурм арктических глубин выпал главным образом на долю подводников-североморцев. Так распорядилась история. Однако тихоокеанцы не оставались совсем в стороне. Некоторые подводные лодки, совершавшие межтеатровые переходы подо льдом, формировались подводниками с Дальнего Востока. Имели место и специальные походы. Так, например, в 1979 г. для встречи атомной подводной лодки «К-320», совершавшей переход подо льдами с Север-



Командир «К-513» А.И. Шевченко

ного флота, штаб Тихоокеанского флота запланировал поход в Чукотское море подводной лодки «К-212» (командир капитан 2 ранга А.А. Гусев). Руководителем похода был назначен капитан 1 ранга А.А. Берзин.

5 сентября состоялась встреча обоих атомоходов («К-320» всплыла в полынье в 200 милях от кромки льда). Затем «К-212» после тренировочного плавания получила разрешение на двухсуточный подледный поход, завершившийся всплытием в полынье, затянутой битым многолетним и молодым льдом, 9 сентября. После чего она прошла в Берингово море и отправилась отсюда в район несения боевой службы. Вернулась она в бухту Крашенинникова через месяц³⁵². (Приходилось совершать кратковременные переходы подо льдом подводникам-тихоокеанцам и при несении боевой службы в Охотском и Беринговом морях.)

Итак, уже в 1970-е гг. подледные арктические рейды атомных подводных лодок с посещением Северного полюса стали явлением обычным, не вызывающим удивления, хотя о многих из них в свое время из цензурных соображений и не сообщалось.

И все-таки в тот период мир облетела сенсация: впервые в истории мореплавания в свободном плавании достиг Северного полюса надводный корабль. Им был советский атомный ледокол «Арктика» (водоизмещение 23 400 т, длина 148 м, мощность паротурбинной атомной энергетической установки 75 тыс. л/с, вступил в строй в 1975 г.), построенный, как и первое в мире надводное судно с ядерной энергетической установкой — ледокол «Ленин», на Балтийском заводе в Ленинграде.

17 августа в 4 ч по-московскому времени ледокол (капитан Ю.С. Кучиев) вышел на Северный полюс, но остановился лишь в 6 ч 57 мин после проведения сетки навигационных изменений для точного определения выхода на полюс и для установки флажштока. На борту «Арктики» находились 171 член экипажа и 36 членов экспедиции. С борта ледокола был спущен парадный трап. И на заснеженном ледяном поле состоялся торжественный митинг. Под звуки государственного гимна на стальной мачте затрепетал флаг Советского Союза. Прозвучал салют — 21 залп из ракетниц. В 18 ч 36 мин ледокол отправился в обратный путь.

Научно-практический экспериментальный рейс продолжался 3142 часа, или 13,1 суток (ледокол вышел из Мурманска 9 августа и возвратился к исходу суток 22 августа 1977 г.). За это время судно прошло 3891 милю, из них во льдах — 1609 миль³⁵³.

Сбылась мечта многих поколений полярных исследователей — Северный полюс покорен надводным судном в свободном пла-

вании. И это стало еще одним замечательным завоеванием нашей страны. (В дальнейшем к Северному полюсу совершили рейсы ледоколы «Сибирь» (1987), «Россия» (1990), «Советский Союз» (1991), «Ямал» (1992, 1993, 1994). В 1994 г. российский ледокол «Ямал» встретился на полюсе с американским ледоколом «Поляр Си» и канадским ледоколом «Луи Сен-Лоран».)

На борту «Арктики» в том поистине историческом рейсе был и представитель ВМФ — флагманский штурман флотилии атомных подводных лодок, капитан 1 ранга В.В. Владимиров (впоследствии контр-адмирал), участник многих походов в Арктику на атомных подводных кораблях. Именно ему было поручено оказать помощь в работе штурманской группы ледокола во время плавания. По предложению В.В. Владимирова приняли решение переход до 84°30' северной широты осуществлять в обычной географической системе координат, а далее, к полюсу, в квази-географической, как это делалось на подводных лодках при плавании в высоких широтах. Им были проделаны занятия с судоводительским составом «Арктики» по ведению прикладки на квазигеографических навигационных картах.

«В рейсе «Арктики» для уточнения места судна и курсоуказаний, — рассказывал Владимир Владимирович Владимиров, — использовалась система дальней радионавигации ВМФ, так называемая система «Маршрут», а также находящаяся в опытной эксплуатации космическая навигационная система «Залив» из 4 спутников. На ледоколе с этой целью гидрографической службой ВМФ был поставлен приемоиндикатор этой системы.

Все это особенно пригодилось, когда мы достигли полюса, который встретил нас туманом и низкой облачностью»³⁵⁴.

Дополним рассказ В.В. Владимирова: охранение ледокола «Арктика» осуществляла в этом рейсе многоцелевая атомная подводная лодка Северного флота.

Таким образом, богатый опыт, приобретенный подводниками-атомщиками при плавании в Арктике, сыграл немаловажную роль в успешном завершении похода ледокола «Арктика» к Северному полюсу в 1977 г.



ГРОМ В ПОЛЯРНОМ НЕБЕ

ОТ «ОГНЕННЫХ ТРУБ» «ПОТАЕННОГО СУДНА» К «БАОБАБУ» АТОМОХОДА

С тех пор как на свет появились первые боевые подводные лодки, естественно, встал вопрос об их вооружении. Одним из первых, кто пытался создать оружие для своего «потаенного судна», к строительству которого он приступил в 1720 г., был наш соотечественник Ефим Никонов. Для того чтобы «из снаряду разбивать корабли», Никонов планировал использовать на своем судне специальные «огненные трубы». Видимо, по замыслу изобретателя, они представляли собой огнеметы.

В журналах Адмиралтейств-коллегии сохранилась запись, сделанная 13 августа 1724 г.: «В главную артиллерию послать према-торию и требовать к «потаенному судну» десять труб медных было порохом начинить и селитрою вымазать от той артиллерии».

Прошло более ста лет. 24 июля 1838 г. в Кронштадте было испытано оружие подводной лодки, построенной по проекту А.А. Шильдера. Кроме мины, а точнее бочонка с порохом, подвешенного на бушприте-гарпуне и снабженного гальваническим запалом, лодка была вооружена двумя трехтрубными станками, в которых размещались зажигательные и фугасные ракеты.

Таким образом, впервые в мировой практике Шильдер применил для вооружения подводной лодки и во время испытаний осуществил подводный ракетный старт³⁵⁵.

В дальнейшем основным оружием подводных кораблей стали торпеды. В русском флоте их первоначально называли само-движущимися минами. В России первый проект торпеды, как известно, предложил в 1865 г. И.Ф. Александровский. Почти одновременно со своим проектом торпеды выступил англичанин Р. Уайтхед.

Однако первое боевое применение торпеды было осуществлено не с подводной лодки, а с двух минных катеров «Чесма» и «Синоп» в 1878 г. Пуск мин производился из расположенных по бортам решетчатых пеналов. Идея такого устройства получила дальнейшее развитие в изобретенном С. К. Дзевецким для подводной лодки решетчатом торпедном аппарате.

Подобные торпедные аппараты устанавливались на первых русских подводных лодках «Дельфин», «Касатка», «Акула», «Морж», «Барс», причем на последних в дополнение к трубчатым³⁵⁶.

Трубчатые торпедные аппараты стали применяться на подводных лодках, имеющих большую глубину погружения. Торпеды в них не подвергались забортному давлению, были защищены от коррозии, от внешних повреждений, а также от обмерзания в зимнее время. Однако, вследствие того что при выстреле, производимом сжатым воздухом, на поверхности моря появлялись пузыри, лодка могла потерять главное свое свойство — скрытность, а также получала дифферент на корму и подсплывала, подвергая себя опасности поражения артиллерийским огнем или вследствие тарана. В дальнейшем этот недостаток частично был устранен с изобретением устройства для беспузырной стрельбы.

Длительное время подводные лодки несли также артиллерийское вооружение. Одним из первых намечал установить скорострельные пушки на своем «водобронном миноносце» С.К. Дзевецкий. Имели артиллерийское вооружение и все подводные лодки, построенные в Советском Союзе до Великой Отечественной войны, начиная с «малюток» и кончая «катюшами». На последних — подводных крейсерских лодках типа «К» — стояла целая батарея: два 100-мм орудия и два 45-мм зенитных полуавтомата.

Оснащались артиллерией подводные лодки и иностранных флотов, участвовавших во Второй мировой войне: английские типа «Тритон» — 102-мм и 44-мм, итальянские типа «Пьетро Кальви» — двумя 102-мм, германские (постройки 1940—1945 гг.) VII и VIII серий — 88-мм и 20-мм орудиями. Океанские ударные подводные лодки Японии вооружались одним 140-мм орудием и двумя 25-мм автоматами. На американских подводных лодках «Наутилус» и «Аргонавт» стояли 152-мм орудия.

Мины на подводных лодках появились впервые только в XX веке. Первым в мире специальным подводным заградителем явился «Краб», спроектированный русским техником путей сообщения М.П. Налетовым и построенный в 1915 г. в городе Николаеве на Черном море. За рубежом подводные заградители стро-

ились в годы Первой мировой войны в Германии, а после ее окончания и в Италии. В советском флоте перед Великой Отечественной войной было предпринято по проекту Б.М. Малинина строительство подводных лодок-заградителей типа «Л», бравших в минные трубы до 20 мин.

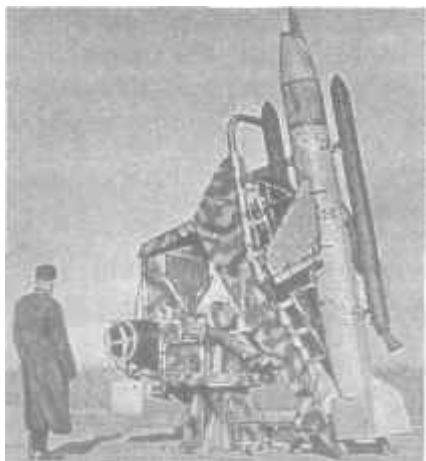
И все же главным оружием подводных лодок на протяжении длительного времени являлись торпеды. Торпедное оружие постоянно совершенствовалось. Наряду с тепловыми двигательными установками (парогазовыми) появились бесследные торпеды с электродвигателями. Отдельные образцы торпед оснащались неконтактными магнитными взрывателями. Стали поступать на вооружение самонаводящиеся акустические торпеды. В Германии перед концом войны была создана и проходила испытания торпеда с реактивным двигателем, проектная скорость которой составляла 64 узла.

Значительные изменения претерпели методы торпедной стрельбы. Все чаще начали производиться бесперископные торпедные атаки по данным гидроакустики.

Вторая мировая война внесла немало корректив в представления о силе и мощи отдельных видов вооружения. Наиболее устрашающим оружием стали ракеты. Достаточно вспомнить вызывавшие ужас у англичан ракеты «Фау-1» и «Фау-2», которыми немцы обстреливали Лондон. Страны-победительницы вывезли из Германии оставшиеся ракеты. Обладателями более 100 ракет и технологического оборудования для них стали США,

Англия, Франция. Несколько ракетных систем было доставлено и в СССР.

В германском флоте ракетное оружие значительно развития не получило. Однако существовал якобы нереализованный проект использования ракет «Фау-2» для обстрела Нью-Йорка. С этой целью подводные лодки должны были доставить на буксире контейнеры с ракетами к американскому побережью³⁵⁷. По другой из версий, новейшие германские подводные лодки с установ-



Немецкая ракета «Фау-1»



Ракета «Фау-2» на полигоне

сосредоточенных в Норвегии. Командование ВМС США приняло немедленные меры по усилению противолодочной обороны побережья. Несколько лодок удалось обнаружить и уничтожить. Однако захваченный в плен командир одной из них отрицал наличие на борту его лодки ракетного оружия и существование какого-либо плана обстрела американских городов. Это не подтвердили и командиры двух других лодок, захваченных после окончания войны³⁵⁸.

Таким образом, сведения, добытые американской разведкой, оказались ложными. Скорее всего, мифическая операция «Морской волк» понадобилась германскому руководству, в том числе и командующему подводными силами адмиралу К. Деницу, для того, чтобы посеять беспокойство, а может быть, и панику среди населения США.

В армии и на флоты воюющих государств ракетное оружие пришло, когда еще гремели огневые раскаты войны. Сначала это были ракеты для поражения воздушного противника. Они обладали большей дальностью стрельбы по сравнению с артиллерией ПВО. В Англии, например, реактивными зенитны-

ленными на них пусковыми устройствами для ракет должны были предпринять обстрел городов на восточном побережье США, а японские субмарины нанести ракетный удар по Сан-Франциско и Лос-Анджелесу.

Американцы от захваченных в плен немецких разведчиков якобы получили сведения о намеченной на весну 1945 г. специальной операции «Морской волк», для участия в которой выделялось семь германских подводных лодок,



*Пуск ракеты
«Фау-2»*

ми установками оборудовались многие торговые суда и вспомогательные корабли.

В короткий срок в нашей стране была создана ракета Р-1, первый пуск которой состоялся 18 октября 1947 г. Прототипом ее стала немецкая «Фау-2». Р-1, созданная под руководством С.П. Королева, положила начало целой серии геофизических ракет³⁵⁸. А вслед за этими баллистическими ракетами для научных целей у нас появились ракеты и боевого предназначения. Через год после запусков Р-1 состоялись старты ракет, полностью изготовленных из отечественных материалов и комплектующих деталей. Еще через три года изготовили новую ракету Р-2, точность и дальность которой были вдвое выше, чем у первой. Она, как и следующая — Р-5, была принята на вооружение. С помощью Р-5 производились с начала 1950-х гг. испытания ядерного оружия.

Но дальность полета ракеты Р-5 не могла удовлетворить Вооруженные Силы. Требовались ракеты межконтинентальной дальности. В марте 1957 г. в Советском Союзе успешно испытали первую в мире межконтинентальную баллистическую ракету. В документах того времени она значилась как «изделие» 8К71³⁶⁰. А в декабре 1959 г. в СССР создается новый вид Вооруженных Сил — Ракетные войска стратегического назначения (РВСН)³⁶¹.

Успехи в области ракетостроения позволили нашей стране запустить 4 октября 1957 г. первый в мире искусственный спутник Земли. Через три с половиной года, 12 апреля 1961 г., в космос отправился Ю.А. Гагарин, ставший «первым гражданином Вселенной». Создавались космические ракеты под руководством Сергея Павловича Королева ((1906/1907—1966), академик Академии наук СССР, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии), с именем которого связан самый трудный, самый сложный, но и самый яркий этап в развитии советской космонавтики. Менее известно, что С.П. Королев был причастен и к созданию первых ракет морского базирования. Морским, а точнее сказать подводным, вариантом одной из сухопутных баллистических ракет — ракеты Р-11, стала Р-11фм. Адоработка Р-11 для размещения на подводной лодке была поручена уральскому СКВ № 385 под руководством талантливого и энергичного ученика Королева — В.П. Макеева.

Новизна задачи настолько увлекла Сергея Павловича, что он не мог отказать себе в том, чтобы лично обеспечить ракете Р-11фм «путевку в жизнь»: ведь морская ракета должна была запускаться с корабля при различном состоянии моря, и в шторм тоже. Поэтому он сделал на полигоне в Капустином Яре, близ Астрахани, качающуюся платформу, с которой и запускались опыт-

ные образцы ракеты. Чтобы убедиться, что струя раскаленных газов не повредит кораблю, построен был здесь и макет рубки подводной лодки с ее выдвижными устройствами. С 1955 г. С.П. Королев руководил всеми испытаниями своего нового детища.

Приближалось 16 сентября 1955 г. — день фактического пуска ракеты с подводной лодки. Он состоялся с «Б-67», которой командовал капитан 2 ранга Ф.И. Козлов. Королев лично контролировал всю подготовку, в том числе погрузку ракеты на корабль. А когда настал ответственный момент и на лодке сыграли боевую тревогу, поднялся в боевую рубку. Командир «Б-67» вспоминал впоследствии: «В 17 ч 58 мин я дал команду на пуск... Несколько томительных секунд, и вздох облегчения — все случилось, как и ожидали. Осмотр пускового устройства показал, что никаких неприятностей факел двигателя лодке не доставил. Вскоре поступила информация о том, что ракета, пролетев 250 км, приземлилась в расчетном месте боевого поля»³⁶².

16 сентября 1955 г. явилось историческим днем — по существу днем рождения ракетного оружия советского Военно-морского флота. В феврале 1959 г. ракетный комплекс (он получил название Д-1) с ракетой Р-11ФМ окончательно приняли на вооружение флота. Первыми «морскими» ракетами были вооружены пять дизель-электрических подводных лодок пр. АВ611, переоборудованных из торпедных лодок, а также на пять подводных ракетоносцев пр. 629³⁶³.

Советский Союз стал первой в мире страной, в состав подводных сил которой вошли подводные лодки, вооруженные баллистическими ракетами.

Строительство дизель-электрических подводных лодок пр. 629 (главный конструктор Н.Н. Исанин) велось в Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре. Головная лодка вошла в строй в 1959 г.

В районе четвертого отсека этой лодки размещались три шахты для ракет с пусковыми устройствами. Таким образом, боевой комплект нового ракетного комплекса по сравнению с предшественником — лодками пр. АВ611 увеличился на одну ракету³⁶⁴.



Пуск ракеты Р-11ФМ с подводной лодки пр. АВ611

Вслед за ракетой Р-11фм были созданы ракета Р-13 и комплекс Д-2, спроектированные также в СКБ-385. Дальность полета Р-13 равнялась 600 км. Помимо 22 дизель-электрических лодок пр. 629А комплексом Д-2 оснастили 8 атомных подводных лодок пр. 658³⁶⁵. Последние положили начало строительству атомных подводных ракетоносцев — главного элемента морской подводной ракетно-ядерной системы в Советском Союзе. Главным конструктором первого атомного ракетоносца, как и всех последующих, являлся С.Н. Ковалев.

И все же комплекс Д-2 не мог удовлетворить подводников. Надводный старт демаскировал лодку, лишал ее главного преимущества — скрытности. Поэтому в СКБ начались работы по созданию комплекса с подводным стартом, предназначенного для пуска ракеты Р-21, дальность стрельбы которой достигала уже 1400 км.

Однако еще до ее поступления на флот, 10 сентября 1960 г., с подводной лодки «Б-67», которой командовал капитан 3 ранга В.К. Коробов (впоследствии адмирал, Герой Советского Союза), был произведен удачный запуск экспериментальной ракеты Р-11фм из подводного положения³⁶⁶.

Пуск новой ракеты Р-21 комплекса Д-4 подводной лодкой «К-102» пр. 629Б Северного флота под командованием капитана 2 ранга С.И. Бочкина из подводного положения состоялся 24 февраля 1962 г. В мае 1963 г. этот комплекс был принят на вооружение. Он оказался долгожителем — служил подводным силам почти 20 лет.

Первой атомной подводной лодкой, на которой установили комплекс Д-4, была «К-19» пр. 658, положившая по существу начало советскому атомному ракетному подводному флоту. Командовал ею капитан 2 ранга Н.В. Затеев.

Заметим, что руководство страны пристально следило за разработкой морского ракетного оружия за рубежом и прежде всего за океаном. Набирала силу «холодная война», новый опасный всплеск которой дал Карибский кризис 1962 г., когда мир оказался на грани катастрофы.

В составе американских ВМС уже имелись атомные ракетные подводные лодки типа «Джордж Вашингтон», вооруженные ракетами «Поларис». Они предназначались для ядерных ударов по крупным административным, военным и промышленным центрам на территории противника (т.е. СССР). Головной атомный ракетоносец американского флота вступил в строй в 1959 г. До 1961 г. США построили 5 кораблей этого типа. В 1961 г. звездно-полосатый флаг поднял новый ракетоносец типа «Этен Аллен» с ракетой «Поларис» А-3. Велось строительство еще более совер-

шенных ракетных подводных кораблей типа «Лафайетт», которых планировалось построить свыше 30. В январе 1960 г. атомная ракетная подводная лодка США «Джордж Вашингтон» вышла на первое боевое патрулирование. До апреля 1961 г. американские подводники произвели уже 19 стрельб ракетами системы «Поларис» (8 из них, правда, неудачных).

Время торопило. Необходимо было создать в противовес американскому ракетно-ядерному оружию морского базирования свои атомные ракетносцы с баллистическими ракетами, способными достигать цели на большом расстоянии.

Советское руководство уделяло тогда пристальное внимание проектированию, а затем и строительству и испытанию подводных кораблей — носителей баллистического ракетного оружия. Не случайно поэтому Н.С. Хрущеву еще в октябре 1959 г. продемонстрировали на Тихоокеанском флоте надводный старт ракеты Р-11фм с подводной лодки «Б-62», которой командовал капитан 2 ранга В.А. Дыгало. Реакция Никиты Сергеевича была эмоциональной. Встретившись с командиром лодки и похвалив его, он воскликнул: «Знай наших!» Такая же демонстрация руководителю страны ракетного пуска с подводной лодки, но только из подводного положения, состоялась на Северном флоте в 1962 г.

Увиденное заставило Н.С. Хрущева окончательно уверовать в силу и неотразимость ракетного оружия, к которому он в течение всего времени пребывания на высоком посту был неравнодушен, считая, что только ракеты смогут обеспечить Советскому Союзу военное превосходство над Соединенными Штатами Америки и удержать мир от новой мировой войны.

Поступление на флоты ракетных подводных кораблей потребовало внесения организационных изменений. В 1961 г. на базе подводных лодок пр. 658 в Западной Лице формируется 31-я дивизия — первое соединение атомных ракетносцев. В том же году в губе Сайда создается 12-я эскадра подводных лодок. В ее состав вошли две дивизии, основу которых составили лодки 629-го и 658-го проектов³⁶⁷. В дальнейшем эта эскадра выросла в 3-ю флотилию атомных лодок. Отсюда ракетносцы отправля-



*Подводный пуск ракеты
«Поларис»*



АПЛ проекта 667 БДРМ «Дельфин»

лись в подводные рейды в различные районы Мирового океана, в том числе под полярные льды.

1960-е гг. в области морского ракетостроения характерны непрерывным поиском новых конструктивных решений во имя увеличения дальности и точности стрельбы,

увеличения мощности заряда ракеты, столкновением мнений, удачных и неудачных испытаний ракетных комплексов и даже конкуренцией. Перспективным оказался комплекс Д-5 с ракетой Р-27 (дальность стрельбы — 2500 км). Он устанавливался на ракетносцах пр. 667 А и 667А.

К созданию баллистической ракеты для подводных лодок подключилось конструкторское бюро ОКБ-52 В.Н. Челомея (оно специализировалось на проектировании крылатых ракет). ОКБ-52 предложило размещать с 1967 по 1968 г. на подводных лодках пр. 667Б межконтинентальные ракеты УР-100, имеющие дальность 8 тысяч км. Однако в результате проведенного конкурса предпочтение было отдано ракетному комплексу Д-9 с 12 ракетами Р-29, спроектированному в СКБ-385 В.П. Макеева. Разработка последнего потребовала значительного времени. И все же совершенство основных технических решений по этому комплексу привело к тому, что все стратегические атомные подводные лодки в последующем практически оснащались комплексами, созданными в его развитие³⁶⁸.

Естественно, развитие ракетной техники и вообще подводного оружия оказывало определяющее влияние на подводное кораблестроение. Можно уверенно говорить о том, что каждый новый проект атомного подводного ракетносца создавался под определенный ракетный комплекс.

В предыдущей главе уже говорилось о создании большой серии атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения (РПКСН) пр. 667 и его модификаций. Моряки окрестили их «стратегами». Первый такой крейсер «К-137» (пр. 667А) вступил в строй в 1966 г. Им командовал капитан 1 ранга В.Л. Березовский.

Всего в СССР построили свыше 80 атомных подводных ракетносцев³⁶⁹. Многим из них пришлось нести боевую службу и в Арктике, а некоторым производить ракетные пуски с Северного полюса и из приполюсных районов. Главное же состояло в том,

что именно эти подводные ракетные крейсера вывели советский Военно-морской флот на такой уровень, когда он приобрел способность и возможность решать стратегические задачи. Атомные ракетные подводные лодки прочно вошли в систему стратегических ядерных сил страны в качестве их наиболее мобильной, живучей и универсальной составной части.



РПКСН проекта 941 «Акула»

Преимущество ракетно-ядерного оружия морского базирования понимали и за океаном. Более того, руководители Пентагона считали его главным оружием в тотальной ядерной войне будущего. В 1960—1970 гг. американцы построили 41 атомный подводный ракетоносец. На них находилось до 70% стратегического наступательного потенциала Соединенных Штатов³⁷⁰.

Строились атомные подводные ракетоносцы и в других странах. В Великобритании первая атомная подводная лодка с баллистическими ракетами «Поларис А-3» «Резолюшн» была построена в 1967 г. В 1992 г. вошел в строй новый английский подводный ракетоносец класса «Вэнгард». Его вооружение — 16 ракет «Трайидент-2». Во Франции имелись атомные ракетоносцы типа «Энфликсибль», на смену которых были созданы новые типа «Триумфан». Первым атомным кораблем — носителем ракетного баллистического оружия в Китае — стала подводная лодка «Ся» (12 ракет с максимальной дальностью полета 2700 км).

В Советском Союзе еще до завершения строительства ракетоносцев пр. 667 последней модификации — БДРМ был создан проект тяжелого подводного ракетного крейсера стратегического назначения под шифром 941 — «Акулы», более известной под названием «Тайфун» (стратегическая ракетная система морского базирования).

Корабли этого типа разрабатывались в Специальном конструкторском бюро морской техники «Рубин» (генеральный конструктор И.Д. Спасский) коллективом под руководством главного конструктора С.Н. Ковалева. Сергей Никитич Ковалев твердо верил, что не наземные, а именно морские стратегические силы способны защитить страну от ядерного нападения.

«Только морские стратегические комплексы имеют огромное преимущество перед сухопутными по перенацеливанию на любую цель, — обосновывал свою точку зрения С.Н. Ковалев. —

Существует много тактических приемов, гарантирующих скрытность подводных ракетноносцев, в отличие от наземных ракет, находящихся под постоянным прицелом. К тому же вероятность уничтожения ракет, выпущенных с фиксированных стартовых позиций (шахтных или «подвижных»), значительно выше, чем тех, которые стартуют из-под воды (а тем более из-под льда. — *В.Р.*) И наконец, ответный ракетный залп даже с одной-единственной уцелевшей подводной лодки гораздо эффективней залпа десятков «Тополей» (наземная баллистическая ракета последнего поколения. — *В.Р.*), чудом сохранившихся после первого агрессивного удара противника»³⁷¹.

На «Акулах» — «Тайфунах», относящихся к лодкам третьего поколения, было воплощено все лучшее, достигнутое советской наукой и техникой на момент их проектирования и строительства. Прежде всего поражают его размеры: длина 170 м, ширина 25 м, высота вместе с рубкой без выдвижных устройств (перископов, антенн и пр.) 26 м. Водоизмещение: полное подводное — 33,8 тыс. т, надводное — около 25 тыс. т³⁷². Это самый крупный подводный корабль в мире. Недаром «Акулу» занесли в «Книгу рекордов Гиннесса».

Но главной особенностью подводного крейсера стала его архитектура. Ее своеобразие состоит в том, что в едином наружном корпусе находятся два прочных титановых корпуса диаметром 10 м, между которыми размещены ракетные шахты и три прочных модуля отсеков: среднего — главного командного пункта (ГКП), носового — торпедно-ракетного комплекса с шестью торпедными аппаратами и кормового — рулевого. Таким образом, «Акула» представляет собой по существу катамаран. Необычное конструктивное решение диктовалось в основном ограничениями по длине и осадке в интересах ходовых и маневренных качеств корабля. Кроме того, принятый архитектурный тип увеличил запас плавучести и живучести ракетноносца, улучшил его взрывобезопасность (ракетные шахты были вынесены в междубортное пространство корпусов).

Два водо-водяных реактора и две паровые турбины суммарной мощностью свыше 80 тыс. л/с вместе с шестилопастными винтами позволяют «Акуле» развивать подводную скорость до 27 узл.

Проектировщикам удалось добиться значительного уменьшения шумности тяжелого подводного крейсера по сравнению с его российскими предшественниками. Не уступает гигантская «Акула» по этому важному показателю и зарубежным аналогам, что признают с немалой долей удивления даже американцы. Каждая из «Акул» оснащена 20 твердотопливными ракетами комплекса

РСМ-52 с 7 боевыми головками индивидуального наведения с дальностью полета свыше 9 тыс. км. Внушительны размеры баллистической ракеты: высота 16 м, диаметр — 2,4 м. А масса ее составляет почти 100 т³⁷³. Недаром ее окрестили «баобабом». Создавался подводный крейсер пр. 941 в противовес американскому ракетоносцу «Огайо», вооруженному 24 ракетами «Трайидент-1» или «Трайидент-2».

Любопытно, что именно «Акула» послужила прототипом советской чудо-субмарины в нашумевшем американском экранизированном бестселлере «Охота за «Красным Октябрем». Первым командиром первого ТРПКСН «ТК-208», вступившего в строй в ноябре по удивительному совпадению одновременно с американским «Огайо», стал капитан 1 ранга А.В. Ольховиков, удостоенный за освоение этого сложнейшего корабля звания Героя Советского Союза.

Устройство «Акулы» позволяет ей погружаться на несколько сот метров, ходить подо льдами и всплывать в них, находиться под водой сколь угодно долго. Так писали о новом корабле отечественные газеты, отмечая при этом, что ракетоносец обладал большой «комфортностью» и значительно улучшенными условиями обитания для личного состава³⁷⁴.

К тому же «Акулы» — «Тайфуны» способны всплывать не только в полыньях, но и во льдах. Передние горизонтальные рули, расположенные в носовой части корпуса, в случае необходимости убираются. Рубка снабжена мощными ледовыми подкреплениями и крышей округлой формы, служащей для взламывания льда при всплытии. А некоторые ракеты ее комплекса имеют специальные устройства для пробивания или прожигания льда, что позволяет РПКСН производить ракетный старт из подводного положения, находясь под ледовым покровом.

Такую перспективную ракету РСМ-52 под кодовым названием «Вариант» или «Барк» КБ В.П. Макеева (ныне Государственный ракетный центр «КБ имени Макеева») начало проектировать еще в 1986 г. Она должна была заменить находящуюся на вооружении ТРПКСН пр. 941 ракеты РСМ-52 и заложенного в 1996 г. атомного ракетного крейсера «Юрий Долгорукий». Совершенство конструкции и высокие боевые возможности ракеты «Барк» делали ее самой современной в мире. По свидетельству генерального конструктора ГРЦ «КБ имени Макеева» В.Г. Дегтярева, ракета «Барк» могла быть успешно «применена в северных широтах, где ее можно запускать из-под ледяного панциря. В конструкции предусматривалась специальная система прохода через лед»³⁷⁵.

Работа над «Барком» из-за недостаточного финансирования (знакомая песня!) затянулась. Испытывалась новая ракета сначала в 1994 г., а затем только в 1997 г. Последующий пуск оказался неудачным. А потом поступило указание сверху работу над этим проектом прекратить. И ГРЦ «КБ имени Макеева» вынужден был возобновить работу над созданием на базе этой ракеты уже новой, в которой изменены размеры ступеней, установлено 10 ядерных блоков и внедрены различные новшества, касающиеся ее навигационных характеристик, защищенности от противоракетной обороны противника, точности стрельбы, надежности и другие.

Наряду с баллистическим ракетным оружием на корабли советского ВМФ внедрялись крылатые ракеты. С этой целью для установки, например, на подводных лодках приспособлялись наземные ракетные комплексы. Эти работы интенсивно велись, начиная с 1955 г., когда за создание таких комплексов взялись СКБ-49 Г.М. Бериева и СКБ-52 В.Н. Челомея. Одновременно ЦКБ-18 во главе с П.П. Пустынцевым получило задание создать проект подводной лодки — носителя таких ракет на базе дизель-электрической подводной лодки пр. 613. Крылатые ракеты первоначально предназначались для нанесения ударов по береговым объектам.

Первой подводной лодкой пр. 613 «С-146», переоборудованной в 1957 г. в г. Горьком на заводе «Красное Сормово», командовал тогда еще капитан-лейтенант В.К. Коробов, с которым мы уже встречались и еще раз встретимся, когда снова пойдет речь о подледных рейдах атомоходов. На «С-146» установили комплекс с ракетой П-5 (ее впервые называли «крылатой»). Конструкторы СКБ-18 свою ракету называли «самолет-снаряд». Комплексом П-5 вооружались атомные подводные лодки пр. 659, построенные в Комсомольске-на-Амуре, а П-6 — атомные подводные лодки пр. 675 и 651.

На смену П-5, а затем П-6, пришел новый комплекс «Аметист» с подводным стартом. Эти комплексы устанавливались уже на атомных подводных лодках пр. 670А.

На атомных подводных лодках пр. 675, построенных в 1961—1967 гг. в Комсомольске-на-Амуре и Северодвинске, устанавливались после модернизации ракеты «Базальт» и «Вулкан». Ракетный старт на них осуществлялся из надводного положения и сопровождался, естественно, оглушительными звуками. Американцы называли эти подводные корабли «Ревущими коровами». Для действий против авианосных ударных соединений предна-

зачались также крылатые ракеты «Гранат», «Гранит», «Малахит», которыми вооружались атомные лодки других проектов³⁷⁶.

Атомные подводные лодки пр. 949 (головная — «К-206» вошла в строй Северного флота в апреле 1980 г.) имели подводное водоизмещение 18 тыс. т и длину 184 м. Ее вооружение (помимо торпедного) составляли 24 пусковые установки универсального ракетного комплекса третьего поколения «Гранит» с дальностью стрельбы 600 км, с надводным и подводным стартом³⁷⁷.

Необходимо заметить, что в области оснащения подводных лодок крылатыми ракетами мы шли длительное время «вперед планеты всей». В 1955 г. в США вступила в строй переоборудованная для стрельбы из надводного положения крылатыми ракетами «Регулус-1» дизель-электрическая подводная лодка «Танни» типа «Балао». Однако в дальнейшем американцы прекратили работы с крылатыми ракетами, целеустремив свои усилия на реализацию программы «Поларис» для атомных подводных лодок с баллистическими ракетами. И только с 1970-х гг. они вернулись к созданию морских крылатых ракет, но уже большей дальности, под названием «Томагавк». Следует подчеркнуть, что наша ракета «Гранат», не говоря уже о «Граните», мало уступала «Томагавку».

Возвращаясь к атомным подводным лодкам с ракетным вооружением — подводным крейсерам стратегического назначения, подчеркнем еще раз, что они были способны нанести ракетно-ядерный удар по противнику и из-под льдов Центральной Арктики. Прежде чем состоялись ракетные старты из глубин Северного Ледовитого океана, из-под льдов экипажи атомных подводных ракетоносцев осваивали пуски ракет из полигонов боевой подготовки, а затем и из удаленных океанских районов. Одним из первых в конце 1963 г. выполнил стрельбу баллистической ракетой Р-21 экипаж подводного ракетоносца «К-19» под командованием капитана 2 ранга В.А. Ваганова. Затем последовали новые походы и новые ракетные старты. В открытой печати, само собой, они не афишировались, и мужество и высокий профессионализм подводников в освоении грозного ракетного оружия отражались лишь в скупых строках документов — докладов, отчетов, донесений.

До читательской аудитории доходили в те далекие 1960—1970 гг. лишь отдельные репортажи, из которых звучали бравурные марши о достижениях в боевой подготовке. Один из таких репортажей появился в печати в связи с проведением в апреле-мае 1970 г. крупномасштабных маневров «Океан» с участием всех

четырёх советских флотов. Журналист так описал волнующий момент ракетной стрельбы: «Командир бросает похожее на взрыв слово: «Старт!» Бесконечную скатерть Атлантического океана прокалывает гигантская стальная игла. Реактивный вихрь выбрасывает баллистическую ракету на рассчитанную территорию. А подводную лодку сотрясает могучий гул, происходят новые старты. Ракеты летят над безбрежным океаном, над бушующими морями, и ничто уже не может помешать им поразить цель... В штабе «Северных» отметили на карте уничтоженный объект противника»³⁷⁸.

Простим автору объяснимую для того времени патетику и «раскроем скобки». Ракетную стрельбу выполнил подводный ракетный крейсер «К-259», которым командовал капитан 1 ранга В.И. Громов. Много позднее бывший старший помощник командира этого ракетносца контр-адмирал в отставке Ю.А. Федоров по-военному четко и определенно пояснил, что основная задача этого корабля, экипаж которого, кстати, был укомплектован тихоокеанцами, состояла «в нанесении ракетного удара с задействованием всех систем боевого управления Генерального Штаба, с преодолением противодействия реального противника»³⁷⁹.

Между этим ракетным стартом и феноменальным ракетным залпом ТРПКСН пр. 941 с Северного полюса, о котором пойдет речь дальше, лежал значительный промежуток времени — 25 лет.

Ракеты над льдами

В одной из предыдущих глав рассказывалось о первом в истории полярного мореплавания переходе под арктическими льдами с Севера на Дальний Восток атомного ракетносца под командованием капитана 1 ранга А.П. Михайловского.

Но это было не первое знакомство экипажа «К-178» с подледными глубинами. После того как корабль зачислили в первую линию, ему пришлось участвовать в апрельском учении Северного флота 1963 г. На этом учении, действуя в составе сил «красных», развертывавшихся в океан, «К-178» преодолела противолодочный рубеж «противника» и вышла в Норвежское море. «Перекрасившись» затем в цвет «синей» стороны, лодка вернулась в Баренцево море и неподалеку от Земли Франца-Иосифа ушла под ледяные поля. Заняв там позицию выжидания, она двое суток маневрировала, а затем по сигналу с главного командного пункта, оказавшемуся неожиданным для экипажа, вышла на чистую воду и нанесла внезапный для сил «красных» ракетный

удар, обозначив его пуском одной ракеты в инертном снаряжении по боевому полю на острове Колгуев³⁸⁰.

Поступление на флот атомных подводных лодок новых проектов, в том числе ракетносцев, намного усилило его боевую мощь и вместе с тем заставило подводников-североморцев не только осваивать новую технику, но и новые районы плавания. Интенсивность боевой учебы значительно возросла. Последовали новые походы и новые ракетные пуски. В открытой печати, само собой разумеется, они тогда не афишировались. И мужество и высокий профессионализм подводников в освоении грозного ракетного оружия долгое время оставались в тени, отражаясь лишь в сухих строках официальных документов, подшитых в объемистые папки с грифом «Совершенно секретно» и оказавшихся на стеллажах флотских архивов.

Освоение ракетного оружия подводниками шло довольно успешно. И интенсивно: только в 1973 г. подводники-североморцы произвели 300 пусков ракет Р-13, добившись успешности, превышающие 90%.

Для командования ВМФ и Северного флота стало важным изучить, как поведет себя ракетное оружие в условиях низких температур воздуха и воды, при плавании под ледяным покровом, во время приледнений и всплытий в полыньях и разводьях. Большое значение для накопления такого опыта имели и переходы подводных ракетносцев «К-178» в 1963 г. и «К-55» в 1968 г. с Севера на Дальний Восток, а также походы к Северному полюсу атомной ракетной подводной лодки «К-411» в 1971 г. и всплытие на «макушке» планеты ракетносца «К-245» в 1972 г., о которых подробно рассказывалось ранее.

Флот пополнялся атомными подводными крейсерами стратегического назначения. В последние месяцы 1972 г. в состав СФ вошел корабль пр. 667Б — атомный ракетносец «К-447», которым командовал капитан 1 ранга В.П. Фролов*. Этот корабль принадлежал уже ко второму поколению атомоходов, но по сравнению с «азухами» (так подводники называли между собой атомные подводные лодки пр. 667А) его боевые возможности неизмеримо возросли: в частности, дальность стрельбы возросла с 2500 до 8000 км.

* Капитану 1 ранга В.П. Фролову, успешно освоившему новейший ракетносец, впервые в ВМФ было присвоено воинское звание контр-адмирал. Позднее на Тихоокеанском флоте такое же звание получил командир РКПСН О.Г. Чефонов.

Вспоминая об испытании ракетного комплекса подводной лодки «К-447», адмирал в отставке П.Г. Котов* писал: «Выйдя из Северодвинска, лодка прибыла в назначенный район Белого моря и легла на боевой курс. Строго в назначенное планом время она заняла стартовую позицию и минута в минуту в обусловленное время произвела четырехракетный залп по заданной акватории в Тихом океане.

Там, у заранее объявленного запретным квадратом моря, уже дежурили наши корабли траекторных измерений и контроля. Естественно, присутствовали и корабли разведки ВМС США. Мы же с корабля обеспечения стрельбы наблюдали незабываемое зрелище, как с минимальным интервалом ракеты взмывали вверх.

Спустя определенное время по радиоканалам с Дальнего Востока поступили сведения об успешном приводнении в назначенном квадрате боевых головок всех ракет»³⁸¹.

Все это имело принципиальное значение в обеспечении безопасности СССР в условиях противостояния двух великих держав.

Не случайно США не замедлили отреагировать. В послании президента Соединенных Штатов Никсона Конгрессу, опубликованному 29 января 1973 г., говорилось: «...Мы будем сохранять нынешнюю мощь, чтобы гарантировать жизнеспособность наших сил сдерживания»³⁸². Американский президент подтвердил, что США будут продолжать создавать баллистическую ракетную систему морского базирования «Трайидент» и работать над созданием крылатой ракеты для подводных лодок.

Заметим при этом, что американское руководство, оценивая реальное соотношение сил, вынуждено было еще за несколько лет перед этим признать несомненный факт военно-стратегического паритета в ракетно-ядерном оружии между СССР и США.

Еще раньше, в феврале 1970 г., тот же Никсон в своем ежегодном послании конгрессу был вынужден заявить: «...неотвратимой реальностью 1970-х годов является наличие у Советского Союза мощных и совершенных стратегических сил, по многим показателям приближающихся к нашим, а в некоторых категориях превосходящих наши по количеству и боеспособности»³⁸².

* Павел Григорьевич Котов (род. в 1911 г.). В 1941—1943 гг. активный участник обороны Ленинграда. В 1965—1986 гг. заместитель главнокомандующего ВМФ — начальник управления кораблестроения и вооружения ВМФ. Герой Социалистического Труда. Лауреат Государственной премии.

Проведенные учения, полученный в ходе их бесценный опыт позволили командованию ВМФ сделать важный вывод: атомные подводные лодки, вооруженные баллистическими ракетами с высокой точностью поражения и ядерными боеголовками большой мощности, обладающие скрытностью, мобильностью и другими боевыми свойствами, стали главным средством воздействия по важнейшим экономическим и военным объектам противника в глубине его территории с морских направлений. Возникла принципиально новая форма боевого применения подводных атомоходов — боевое патрулирование в назначенных районах океана в высокой готовности применить свое оружие.



*Подводный пуск ракеты
«Трайдент-2»*

В свое время американский адмирал К. Риккетс писал: «Преимущества систем военно-морского оружия сможет воспользоваться только та сторона, которая осознает и научится реализовывать замечательные качества морей и океанов»³⁸³.

Одним из районов, обладающих «замечательными» качествами, являются воды полярных морей и глубины Центральной Арктики, позволяющие атомным подводным лодкам действовать скрытно под вечным ледяным покровом.

Наиболее интенсивно стали осваивать Центральный Арктический бассейн и приполюсные районы Северного Ледовитого океана с учетом уже полученного опыта подводники атомного ракетноносного флота в 1980-е гг.

Интенсивность действий подводников-североморцев, и в первую очередь экипажей ракетноносцев, росла с каждым годом.

В 1980 г. подводная лодка «К-457» пр. 667Б (командир капитан 1 ранга В.Н. Ефимов) первая из кораблей этого проекта выполнила в арктическом походе задачу проламыва-



«Есть Северный полюс!» 1980 г.

ния льда для изучения возможности использования ракетного оружия. В 1982 г. «К-411» и «К-496» (командиры капитаны 1 ранга В.Ф. Плюснин и И.Е. Ковалев) пр. 667 БДР совершили подледное полярное плавание с целью доработки ракет РСМ-50 и навигационного комплекса. В том же году в течение 47 суток под льдами Центрального Арктического бассейна в ходе боевой службы отрабатывала задачи тактическая группа подводных лодок в составе ракетного крейсера «К-180» (командир капитан 1 ранга Г.Г. Марчук) и многоцелевой подводной лодки «К-255» под общим руководством командира дивизии ракетоносцев контр-адмирала Ю.А. Федорова³⁸⁴.

В 1985 г. тяжелый подводный крейсер стратегического назначения «ТК-12» (командир капитан 1 ранга Ю.М. Репин) принял поход для исследования способа пролома льда с помощью специального двигателя взлома, установленного в головной части ракеты. Вспоминая об этом, руководитель похода Герой Советского Союза



В арктическом походе 1986 г. всплыть-то всплыли. А вот как избавиться от многотонных глыб — «подарков полярного Нептуна»?

вице-адмирал в отставке Е.Д. Чернов писал, что во время плавания корабля «сделал шесть приледнений к тяжелому льду и три всплытия со взломом льда в приполюсном районе»³⁸⁵. Двумя годами раньше Е.Д. Чернов руководил специальными испытаниями по взлому льда корпусом другого тяжелого подводного крейсера «ТК-208» (командир капитан 1 ранга А.В. Ольховиков), во время которого корабль пять раз вспарывал корпусом могучий паковый лед. При первом всплытии на ракетной палубе крейсера, по подсчетам экипажа, громоздились ледяные глыбы общим весом до 1200 т³⁸⁶.

Отметим, что Евгению Дмитриевичу Чернову и до этого пришлось проверить возможность всплытия подводных лодок в многолетнем льду.

Предоставим ему слово: «Мне три раза было поручено непосредственное руководство походами атомных подводных лодок под арктическими льдами из базы в Западной Лице в бухту Крашенинникова на Камчатке. Это не зарегистрированный рекорд Гиннеса. На атомной подводной лодке «К-429» (командовал

кораблем капитан 1 ранга В.Т. Козлов, а поход состоялся в августе—сентябре 1977 г. — В.Р.) мы сделали несколько приледнений и всплытий со взломом льда... Так была проверена моя теория возможности действий в Арктическом бассейне подводных лодок второго поколения, у которых кормовая винто-рулевая группа не была защищена.

Что значит сломать винт во время плавания во льдах? Это означает, что подводная лодка сразу же превращается, образно говоря, в потерпевший бедствие пароход «Челюскин». Спасти ее можно лишь в случае, если она сумеет всплыть из-под льда. Если же лед тяжелый и взломать его невозможно, то лодка со сломанным винтом обречена на гибель. Я был рад, что сумел на практике доказать, что лодки второго поколения могут спокойно плавать в Арктике»³⁸⁷.

«Проблема поиска полыньи для старта ракет, — писал В.К. Коробов, — заставила нас искать возможности всплытия ракетноносца в районе патрулирования без поиска полыньи. Конструкторы и ученые подсказали нам способ продавливания льда РПКСН. В течение 1980—1981 гг. осуществлен ряд экспериментов по продавливанию расчетной толщины арктического льда. Результаты обнадеживали, но при всплытии ракетная палуба оставалась под тяжелыми глыбами льда, который не поддавался быстрой очистке и препятствовал стрельбе. Опытным путем нашли способ быстрой очистки ракетной палубы и 3 июля 1981 г. в 2 ч 54 мин по сигналу произвели пуск двух ракет Р-29 из арктического района. Старт состоялся через 9 мин после получения сигнала»³⁸⁸.

В воспоминаниях Вадима Константиновича Коробова речь идет о ракетном подводном крейсе-



*Герой Советского Союза
Е.Д. Чернов*



«Золотое правило» при всплытии во льдах: беречь винты, поэтому всплывать нужно с дифферентом на корму



*Герой Советского Союза
Э.Д. Болтин*

ре стратегического назначения пр. 667Б «К-447» 41-й дивизии, входившей в состав 11-й флотилии.

Участвовал в арктическом походе атомохода и руководил ракетной стрельбой командир 41-й дивизии капитан 1 ранга Э.Д. Болтин (он принял дивизию после окончания Академии Генерального штаба).

«Впервые я попал на ракетный крейсер стратегического назначения пр. 667А старшим помощником командира в 1969 г., — рассказывал автору Эдуард Дмитриевич. — До этого мне довелось служить на подводных лодках пр. 613. Когда я оказался на ракетноносце, у меня возникло ощущение,

что нахожусь в каком-то фантастическом дворце. Но, главное, поразила передовая, современная техника подводного крейсера. Поистине величайшее творение ума и рук человеческих! Естественно, я с головой погрузился в изучение нового корабля. А когда стал командиром еще более совершенного ракетноносца пр. 667Б, с еще большей энергией взялся за освоение ракетного оружия. Шутка сказать, ракетный комплекс «букашки» (так ласково мы называли этот могучий подводный корабль) позволял производить пуски межконтинентальных ракет. Дальность стрельбы по сравнению с комплексом, установленным на азах (РПКСН пр. 667А. — *В.Р.*), возросла более чем в три раза. Это позволило нам стрелять по заранее определенным квадратам в акватории Тихого океана.

Став командиром дивизии, я посвятил много сил и энергии отработке лодочных экипажей, особенно боевых расчетов ракетных комплексов. Не скрою, в те годы мне все время не давало покоя высказывание «отца атомного флота» Соединенных Штатов Хьюмена Риквера, считавшего Арктику удобной стартовой площадкой для американских подводных ракетноносцев. Мы должны, обязаны были научиться стрелять ракетами из полярных льдов. Это диктовала в то далеко не простое время логика противостояния между нашими державами. Мы понимали, что находимся на острие конфронтации, хотя между СССР и США уже были заключены в 1970-х гг. договоры об ограничении стратегических вооружений».

Отвлечемся немного от беседы с адмиралом Балтиным и вспомним, что с приходом к власти в конце 1980 г. администрации нового американского президента Р. Рейгана в политике Соединенных Штатов по отношению к Советскому Союзу и другим странам стал снова главенствовать культ грубой силы. В основе этой политики, когда речь шла об СССР, лежала стратегия «прямого противоборства», причем «во всем и во всех районах мира», как заявил тогда министр обороны США К. Уайнбергер³⁸⁹.

«Подводники (и в первую очередь с атомных ракетноносцев) понимали, что многое в том, чтобы сдерживать проявления «грубой силы», зависит от них. Ведь военное противостояние Советского Союза и Соединенных Штатов определялось прежде всего противостоянием стратегических ядерных сил, а подводные «стратеги» с их ракетно-ядерным оружием являлись их важной составляющей. Наши ракетные подводные крейсера несли мощные дальнебойные, стратегические ракеты, — продолжил беседу адмирал. — Подводники-североморцы и тихоокеанцы не раз производили ракетные стрельбы из самых разных районов Мирового океана. Дело оставалось за Северным Ледовитым. Ракетноносцы уже имели опыт и всплытия в полыньях, и проламывания корпусом пакового льда, в последнем случае, правда, еще небольшой. Теперь предстояло произвести пуск ракет из Центральной Арктики.

Выбор командования пал на подводную лодку «К-447» пр. 667Б, которой командовал капитан 1 ранга Леонид Романович Куверский. Корабль был уже «немолодым» — он вступил в строй в 1972 г. Ему предстояло после похода отправиться в Северодвинск на ремонт. Зато экипаж имел значительный опыт несения боевой службы. Подготовка к рейду в Арктику велась основательно. Большое значение мы придавали не только отработке всех элементов предстоящей стрельбы, но и проблеме самого всплытия в паковом льду, тем более что в это время года лед особенно «тяжелый».

Электромеханическая служба дивизии изготовила из листового металла макет ракетноносца в одну сотую натуральной величины, и мы занялись исследованием, производством расчетов, какую нагрузку будут испытывать отдельные части корпуса, приняв на себя лед после всплытия ракетной палубы, ограждению рубки, носовой и кормовой надстройкам предстояло принять на себя не одну сотню тонн. Генеральный конструктор пр. 667 наверняка ужаснулся бы тому, что нас ожидало.

Не буду вдаваться в подробности, как нам удалось избавиться от ледяных «монолитов», чтобы в первую очередь открыть крыш-

ки ракетных шахт. Скажу только, что пришлось несколько раз погружаться и всплывать, на это ушла почти половина запасов сжатого воздуха, и затем нам пришлось пополнять его запасы.

Лодка оказалась по существу в полупогруженном состоянии с большим дифферентом на корму, причем комингс верхнего рубочного люка не намного поднимался над поверхностью воды.

Старт ракет прошел без каких-либо осложнений, а потом потянулись мучительные долгие часы ожидания. Пришлось немало поволноваться — куда же улетели ракеты. Узнав, что они достигли цели, облегченно вздохнули. А затем возникли трудности с погружением. Лодку сковал тяжелый лед толщиной до 2 м. Чтобы вырваться из ледовых клещей, нужна была большая отрицательная плавучесть. К тому же корабль был раздифферентован.

Открыли клапана вентиляции цистерн кормовой группы, затем заполнили цистерну быстрого погружения и без хода полетели вниз с дифферентом на корму 20°. После этого открыли клапана вентиляции цистерн носовой группы, выровняли погрузившуюся лодку и на глубине 180 м дали ход турбинами. Лодка стала управляться. Такие действия мы досконально отработали с каждым экипажем.

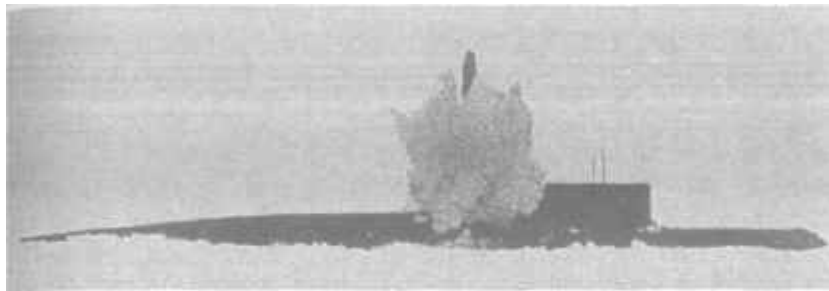
В базу пришли победителями...» — заключил свой рассказ Эдуард Дмитриевич³⁹⁰.

Итак, «Старт-80» (подводный крейсер стрелял с 80-го градуса северной широты) состоялся. Командир «К-447» Л.Р. Куверский и командир 41-й дивизии Э.Д. Балтии стали Героями Советского Союза. А 3 июля 1981 г. навсегда вошло в летопись свершений отечественного подводного флота и истории освоения Арктики подводными атомоходами.



*Вице-адмирал
Ю.Н. Патрушев*

В следующем, 1982 г. в арктическом походе отличился экипаж подводной лодки «К-92» пр. 667БД под командованием капитана 2 ранга В.В. Патрушева. Подводный крейсер в ходе подледного плавания выполнил специальное задание командования исследовать проблемы поддержания надежной связи с берегом в целях своевременного получения сигнала на применение ракетного оружия. Во время этого похода, используя торпеды для проделывания во льду полыньи, ракетно-



Ракетный старт с борта подводного крейсера стратегического назначения, всплывшего в арктическом льду

носец всплыл в надводное положение и осуществил пуск двух баллистических ракет Р-29. Через два года экипаж той же лодки с тем же командиром, но уже в звании капитана 1 ранга, выполнил ракетную стрельбу ракетами РСМ-40, всплыв во льдах в районе Св. Анны.

Экипаж «К-92» за успехи в боевой учебе был награжден вымпелом министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть».

В 1982 же году произвел пуск ракет из высокоширотного района еще один подводный крейсер стратегического назначения — «К-421», которым командовал капитан 1 ранга Г.Г. Лойкканен.

В 1984—1985 гг. атомная ракетная подводная лодка под командованием капитана 1 ранга П.С. Омельченко также выполнила ряд высокоширотных плаваний, завершив одно из них ракетным стартом из приполюсного района³⁹¹.

Подобные же арктические походы с ракетными стрельбами связаны с именами и других замечательных командиров-подводников, в том числе В.С. Соловьева и Ю.Н. Патрушева, Ю.М. Репина и А.В. Ольховикова, А.И. Сугакова, А.А Берзина, А.С. Богачева.

Знаменательной вехой по пути дальнейшего совершенствования боевой выучки экипажей подводных ракетноносцев стало 8 августа 1991 г. В этот день, в 21 ч 09 мин, как зафиксировано в вахтенном журнале, с борта атомного подводного ракетноносца «Новомосковск» пр. 667БДРМ был произведен полноракетный залп. Из глубин Баренцева моря вырвались одна за другой 16 баллистических ракет и скрылись в облаках полярного неба. Скептики и маловеры, ратовавшие за сокращение подводных ракетноносцев (они утверждали, что моряки в состоянии производить лишь двухракетные пуски), оказались посрамлены.

Командовал «Новомосковском» капитан 1 ранга С.В. Егоров. На борту корабля находился генеральный конструктор подводных лодок пр. 667 и его всех модификаций С.Н. Ковалев. И это понятно — событие в жизни моряков-подводников и конструкторов кораблей и оружия далеко неординарное.

Непосвященному человеку трудно себе представить, насколько ответственным и исключительно сложным делом является подводный ракетный залп не только для главного командного пункта ракетноносца, но и для всего экипажа. Он требует четкой, слаженной совместной работы. Оплешность одного человека может перечеркнуть труд всех остальных, может стоить общего успеха.

«Судите сами, — пояснял позже командир «Новомосковска», — на залповой глубине открываются крышки шахт, они встают торчком, и сразу же возрастает гидродинамическое сопротивление корпуса, снижается скорость, турбинисты должны немедленно прибавить обороты, чтобы выдержать заданные параметры хода. Все шестнадцать шахт заполняются водой, вес лодки резко увеличивается на многие тонны, она начинает погружаться, но ее необходимо удержать точно в стартовом коридоре. Значит, трюмные должны вовремя продуть излишек балласта, иначе лодка раскачивается, корма пойдет вниз, а нос вверх, пусть не намного, но при длине корабля в полутора метра разница в глубине для ракеты скажется губительно, и она уйдет, как мы говорим, «в отмену». Ведь за несколько минут до старта некоторые ее агрегаты включаются в необратимом режиме. И в случае отмены старта она подлежит заводской замене, а это немалые деньги, а самое главное срыв боевой задачи»³⁹².

Как только не иронизировали некоторые средства массовой информации, когда речь шла об этом уникальном залпе. Одна из газет назвала стрельбу атомного ракетного подводного крейсера «генеральной репетицией ядерного апокалипсиса», другая — «последним стартом великой армады»*. Вспомним, какое это было тревожное для страны время, до сокрушения великой державы — СССР оставалось несколько месяцев, а дальше наступал разрушительный этап в истории, так называемая перестройка. Созданный за многие годы могучий подводный флот ожидали тяжелые времена...

* Официальное название стрельбы ракетного подводного крейсера «Новомосковск», зафиксированное в штабных документах, было удивительно приземленным — «Бегемот». До чего же «изобретательны» оказались операторы, планировавшие поход и стрельбу «Новомосковска». Более «оригинальное» название трудно придумать!..



АРКТИКА: КОНЕЦ XX ВЕКА. НОВЫЕ РЕАЛИИ

Тают ли торосы противостояния?

Итак, как мы убедились, подводники-североморцы (а с ними и тихоокеанцы, также успешно выполнившие не одну ракетную стрельбу) добились в 1980-е гг. того, что советские подводные крейсера стратегического назначения полностью оправдали свое назначение. Наряду с достижениями в боевой подготовке Ракетных войск стратегического назначения, это послужило адекватной реакцией на новые «оборонные инициативы» США и НАТО. Приход к власти в 1979 г. администрации Р. Рейгана сопровождался новыми «атаками» на фронте «холодной войны». Что стоило только заявление Рейгана о планах создания базирующихся на околоземных орбитах в космическом пространстве средств поражения советских баллистических ракет на стартовых позициях или начальной траектории полета после их пуска! Этот шаг руководители Пентагона назвали «стратегической оборонной инициативой» (СОИ).

Принятие СОИ означало бы новый виток в гонке вооружений. Таков был международный военно-политический фон, на базе которого развивались многие другие события по обе стороны океана. Влияло это и на развитие флотов США и Советского Союза. Даже тогда, когда во второй половине 1980-х гг. все же наметилась тенденция к сокращению вооружений в обеих странах, США стремились оставить свои ВМС в неприкосновенности. Более того, председатель Комитета начальников штабов вооруженных сил США в ежегодном докладе конгрессу в 1986 г. заявил: «Возможности ВМС США будут в дальнейшем опережать возможности ВМФ СССР. ВМС США будут поддерживать превосходство в открытом океане»³⁹³.

Помимо авианосных сил, всегда находящихся в центре внимания руководителей Пентагона, по-прежнему шло наращива-

ние стратегических подводных ракетно-ядерных сил. На рубеже 1970—1980-х гг. США приступили к созданию системы «Трай-дент», что давало им возможность значительно расширить районы патрулирования подводных ракетноносцев в Мировом океане. С ее полным внедрением площадь патрулирования должна была составить 142 млн кв. км при общей площади Мирового океана немногим более 360 млн кв. км³⁹⁴.

«Океанская стратегия», принятая на вооружение руководством ВМС США, внесла столь существенные изменения в масштабы боевого патрулирования подводных ракетноносцев, что они получили теперь возможность наносить ракетные удары из удаленных океанских и тыловых зон. Отразилось это и на характере действий американских подводных лодок в Арктике. Считая, что здесь находится потенциальный район действий советских атомных ракетноносцев, Пентагон все больше сосредоточивал свои усилия на повышение готовности вести противолодочную борьбу в водах Полярного бассейна. Борьба с подводными лодками «вероятного противника» в этом районе Мирового океана заняла в планах ВМС США приоритетное место. В 1980-х гг. состоялись новые арктические походы многоцелевых подводных лодок ВМС США. Сведения о них содержатся в таблице, приведенной в Приложении.

Надо при этом воздать должное американским подводникам. Многие из совершенных ими арктических походов продолжались до полутора месяцев и требовали не только высокого профессионализма, но и мужества. Не случайно в мае 1984 г. в ВМС США был введен специальный знак отличия — бело-голубая нашивка на тужурках подводников «За службу в Арктике». Этим знаком награждены свыше 20 экипажей американских подводных атомоходов.

О военной направленности полярных рейдов атомоходов США свидетельствует приведенный в таблице перечень выполняемых ими задач, центральное место в которых отводилось противолодочной борьбе, иначе говоря, борьбе с советскими подводными лодками, и в первую очередь с ракетноносцами. От американцев не могло укрыться, каких успехов достигло в нашей стране строительство и освоение ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, их ракетные старты из различных районов Мирового океана, в том числе и из приполюсных районов.

Совершенствованию сил и средств ПЛО, способных действовать в Арктике, было, как мы видим, придано теперь в США особенно важное значение, хотя и раньше также уделялось нема-

ло внимания. Об этом предназначении атомных подводных лодок в США стали говорить вскоре после того, как они появились на свет и совершили первые походы, в том числе и в Северный Ледовитый океан. Напомним лишь о некоторых высказываниях на этот счет. Контр-адмирал И. Гэлантин, например, еще в июле 1958 г. писал в журнале «Юнайтед Стейтс Нэйвл Инститьют Просидингс», что подводная лодка является «наилучшей подвижной платформой для гидролокационной станции». Д. Стал в ноябрьском номере того же журнала за 1960 г. утверждал, что «атомная подводная лодка может явиться основным видом противолодочного корабля». Наконец, Г. Браун призывал «научиться бороться с подводными лодками в Арктике». «Ловить рыбу в открытой воде, — писал он в 1962 г. — это одно. Ловить же ее подо льдом — совсем другое... Мы обязаны вплотную заняться планированием экспериментов в этой области»³⁹⁵.

Естественно, возникает вопрос: «А можно ли обнаружить атомную подводную лодку, патрулирующую под вечным ледяным покровом Арктики?» Не означает ли это искать «иголку в стоге сена» или «черную кошку в темной комнате»? Было ясно, что одним только подводным силам эту сложнейшую задачу не решить. По мнению американских специалистов, необходимо привлекать альтернативные силы, в частности, современные самолеты, в том числе с вертикальным взлетом и посадкой, а также специальные вертолеты, оборудованные для действий в Арктике. Воздушный отряд высаживается на паковый лед, устанавливает там несколько базовых гидроакустических станций, а затем разворачивает более отдаленные сенсорные станции вдоль линий базовых станций, образующих треугольник. Число таких станций может достигать 600. Они будут связаны через спутник «Гломар» с центрами управления противолодочной авиации, которая сможет вылетать в район обнаружения цели, чтобы применить для ее уничтожения самонаводящиеся торпеды, сброшенные в полыньи. Могут опускаться в полыньи и разводить торпеды и вертолеты. Не исключалось для борьбы с подводными лодками использование также минного оружия. Учитывая большую глубину Северного Ледовитого океана (до 4 тыс. м), противолодочные мины могут быть подвешены к нижней кромке пакового льда. Разрабатывались для действий в прибрежных районах проекты судов на воздушной подушке, способных передвигаться по ледяному покрову с торосами 2—3 м высотой со скоростью до 60 узл.³⁹⁶

Естественно, что развитие средств и способов противолодочной борьбы в Арктике должно было подкрепляться и научными исследованиями в области гидрологии, физики льда, гравимет-

рических и других наук. По свидетельству ВМС США, за пять лет, начиная с 1980 г., морские исследования в бассейне Северного Ледовитого океана возросли в 4 раза. Как пояснил бывший начальник штаба ВМС США Дж. Уоткинс, это связано с тем, что бассейн Северного Ледовитого океана стал областью, которую «Советы присвоили как личное поле деятельности». Поэтому главное стратегическое направление — «уметь развернуть здесь свои вооруженные силы для нанесения удара по противнику». Руководство ВМС США и в дальнейшем намечало увеличение расходов на эти цели. Еще в своем бюджетном запросе на 1984 г. оно мотивировало это тем, что имеется срочная необходимость в арктической противолодочной борьбе».

Таким образом, недостатка в средствах для научных исследований в Арктике американские военно-морские силы отнюдь не испытывали. Подчеркнем еще раз, что главным в этих исследованиях, как отмечалось в статье Т. Картина, опубликованной в одном из научных журналов, является теоретическое и экспериментальное изучение окружающей среды, необходимое для успешного проведения военно-морских операций в высоких широтах. В них приняли участие различные ведомства ВМС США. Одна из программ научных исследований получила название «Ареа» (ART — «Accelerated Research Institute») ³⁹⁷. О том, как проводилась экспедиция «Ареа-85», рассказан в июльском номере 1985 г. журнал «Ол Хэндс».

На паковом льду были развернуты три лагеря — «Опал», «Кристалл» и «Рубин». В проводимых исследованиях участвовали представители Центра океанографических систем ВМС, включая Лабораторию арктических подводных исследований, Центра океанских исследований и проектов ВМС, Научно-исследовательский центр авиации ВМС и других.



Американская подводная лодка «Трепанг». 1971 г.

К проведению исследований командование привлекло атомную подводную лодку «Трепанг», которая базировалась в надводном положении у лагеря «Опал», используя для этого полыньи и каналы в ледяных полях, и погружалась, когда этого «требовала наука». Кроме участия в совместных с учеными исследованиях экипаж «Трепанга» провел учебные торпедные стрельбы ³⁹⁸.

О важности проводимых исследований можно судить хотя бы потому,

что лагерь «Опал» посетили начальник штаба ВМС США адмирал Дж. Уоткинс и его заместитель по ПЛО вице-адмирал Н. Танмэн. Последний, подводя итоги проведенных работ, заявил: «Наши подводные лодки способны действовать против советских подводных лодок в любой обстановке...»³⁹⁹

Полученные данные дополнили результаты предыдущих наблюдений по программе «Ареа». Подобные эксперименты были в дальнейшем продолжены. Особое внимание в таких программах уделялось акустическим исследованиям, что имело первостепенное значение для противолодочной борьбы. Для сбора систематических, повседневных данных о различных факторах, влияющих на окружающую среду (геофизических, метеорологических, океанографических и других), стала применяться размещаемая на паковом льду с помощью авиации различная научная аппаратура. В 1988 г. Океанографическое управление ВМС США провело шестидневное учение по выставлению буев под названием «Белый трезубец» (White Trident)⁴⁰⁰.

Кроме того, проводились исследования и еще по одной программе, известной под названием «Ледовый бур» (Ice Pick), в соответствии с которой на арктический паковый лед сбрасывались акустические гидрофоны. Снабженные буровым устройством они опускались под лед и, находясь на грунте, «прослушивали» глубины, чтобы затем сообщить о появлении цели.

Немало внимания уделялось и проблемам управления операциями подводных лодок в Арктике. С этой целью была разработана сверхнизкочастотная радиосистема, позволяющая командованию поддерживать связь с подводными лодками, следующими подо льдом без снижения ими скорости хода.

Но вернемся к приведенной выше таблице. В ней упомянуты не все походы американских подводных лодок. О некоторых из них в открытой печати США по вполне понятным причинам не сообщалось. Но вот Норман Полмер, известный военно-морской обозреватель, в статье «Подводные лодки подо льдом», опубликованной в 1991 г., отметил, что с 1982 г. американские подводники совершили 26 арктических походов⁴⁰¹. Походы эти, указывал автор, имели военную направленность. «На подводной лодке, — писал он, — нет помещений для размещения научного персонала и оборудования». Поэтому, мол, научные наблюдения ведутся попутно...

Планируя походы в Арктику, руководство НАТО, как видно, было не прочь «поиграть мускулами». Не иначе как демонстрацией силы явилось одновременное всплытие на «макушке» пла-



Всплытие американских атомных подводных лодок на Северном полюсе «Рей», «Хокбилл» и «Арчерфиш» в 1986 г.

неты трех лодок США в 1986 г., на одной из которых находился министр ВМС Д. Леман. Впервые тогда в истории подводного плавания встретились на полюсе 6 мая и всплыли в надводное положение сразу три атомные лодки: «Рей», «Хокбилл» и «Арчерфиш». По официальной версии, плавание было совершено с целью сбора научных данных и изучения степени готовности подводных сил США действовать в арктических условиях без базового материально-технического обеспечения⁴⁰².

Подобное же «мероприятие» руководство американских ВМС «учинило» и в следующем году. Тактическая группа из трех атомных лодок — американских «Си Дэвил» и «Биллфиш» и английской «Сьюперб» — также отрабатывала совместные действия разнонациональных сил.

В 1988 г. две английские подводные лодки, «Сьюперб» и «Тобьюлент», совершили плавание к Северному полюсу, где совместно с базовыми патрульными самолетами типа «Нимрод» также



Всплытие американских атомных подводных лодок на Северном полюсе «Сьюперб», «Биллфиш» и «Си Дэвил» в 1987 г.

провели противолодочное учение. Патрулировавшие самолеты дозаправлялись топливом с воздушных танкеров⁴⁰³.

В том же майском походе 1988 г. «Сьюперб» выполнила с помощью гидролокатора бокового обзора обширный эксперимент, записав профиль нижней поверхности льда в Северном Ледовитом океане на протяжении 6 тыс. км. После всплытия 18 мая на Северном полюсе, «Сьюперб» совместно с двумя самолетами, имеющими связь между собой и с лодкой и оборудованными совершенными сонарной (гидролокационной), лазерной и инфракрасной аппаратурой, в течение 24 ч выполняла запись так называемого хода ледового профиля, который позволил затем сравнить записи подводного профиля льда, полученные с подводной лодки и самолетов. Результаты показали существенное различие в геометрических характеристиках однолетнего и многолетнего льда. Все это имело неопределимое значение для подводной навигации.

В исследовании участвовали представители министерства обороны, главного управления подводными силами и управления военно-морских исследований, что не оставляло сомнений об их значимости для боевых действий в Арктике подводных лодок⁴⁰⁴.

Опираясь на приобретенный опыт и исходя из сложившейся геополитической обстановки на океанских театрах военных действий, в том числе и Арктическом, военно-морские силы США принимают «Генеральный план противолодочной войны» («ASW»). Борьбе с подводными лодками отдается в нем «высший приоритет». Планируется использовать в этих целях многоцелевые атомные подводные лодки во всей глубине Арктического бассейна: на «передовых рубежах» — у баз советских ракетносцев, у кромки пакового льда и в предполагаемых районах их боевого патрулирования.

В приведенной таблице упоминается о проведенном во время похода двух атомных подводных лодок США «Сихорс» и «Гернارد» (1990) противолодочном учении «Айсекс-90» с участием самолетов Р-3 с «Орион». Этому учению предшествовало проведенное в 1989 г., когда полк патрульных самолетов (11 машин) из военной базы в Туле (Гренландия) с участием канадцев провел учение «Айсекс-89» по постановке буев в полыньях.



Американская подводная лодка «Сихорс». 1986 г.

Во время этого учения самолеты, используя выставленные в полыньях и разводьях гидроакустические буи, выполняли задачу обнаружения подводных ракетносцев «вероятного противника» и слежения за ними. Сведения передавались через береговой командный пункт на подводные лодки, которые должны были их «уничтожить».

Кроме того, изучалась возможность сбрасывания в полыньях авиационных самонаводящихся торпед. По заключению американских специалистов, такие совместные действия атомных лодок и самолетов позволят «парировать стратегическую угрозу с Арктического бассейна»⁴⁰⁵.

В рассматриваемый период основными подводными кораблями, способными действовать в Арктическом бассейне в течение круглого года, являлись многоцелевые лодки типа «Стёрджен», которых насчитывалось 35 единиц. Вместе с тем реализация «Генерального плана противолодочной войны» требовала дальнейшего совершенствования тактико-технических характеристик атомных лодок. На переданной в 1987 г. ВМС 40-й подводной лодке типа «Лос-Анджелес» — «Сан-Хуан», как и всех последующих, горизонтальные рули вместо рубки были установлены в носовой части (кроме того, они заваливались перед всплытием во льду), подкреплена верхняя часть корпуса, размещена дополнительная гидроакустическая аппаратура.

Было принято решение также о строительстве принципиально новой многоцелевой атомной подводной лодки типа «Сивулф», предназначенной для действий в Арктике, в проекте которых планировалось использовать «новейшие достижения техники»⁴⁰⁶. По мнению адмирала Дж. Уоткинса, подводные лодки типа «Сивулф» смогут успешно применяться для действий в непосредственной близости от северного побережья СССР на начальных стадиях войны⁴⁰⁷. На многоцелевых подводных лодках типа «Сивулф» предусмотрена защита специальной насадкой гребных винтов, повышена прочность корпуса, рубки, горизонтальных рулей. Значительно уменьшена шумность. Усилено вооружение: она будет нести не только торпеды, но и мины, а также крылатые ракеты «Томагавк».

Эти многоцелевые лодки, считает командование ВМС США, способны обеспечить превосходство в Арктике американского флота над Российским флотом и в первой половине наступающего столетия⁴⁰⁸. В перископе новых субмарин, писала зарубежная печать, «просматривается XXI век».

Как писали американские эксперты, на карты действий подводных лодок «Сивулф» нанесены не только Атлантика, Сре-

земное море и акватория Тихого океана, но и «арктические воды Баренцева, Карского морей и моря Лаптевых»⁴⁰⁹. «Мы рассчитываем, что подводная лодка сможет проникать на задний двор противника и причинять там большой ущерб в течение длительного времени», — заявил вице-адмирал Н. Танмэн⁴¹⁰.

К началу 1990-х гг. общее количество атомных лодок военно-морских сил НАТО, способных действовать в Арктике, достигло — 57 единиц: в США — 45 (все лодки типа «Стёрджен» и часть лодок типа «Лос-Анджелес», все строящиеся лодки типа «Сивулф»), в Великобритании — 12 (типа «Графальгар» и «Свифтшур»)⁴¹¹.

Старалась не отставать от своих партнеров и Франция. В 1988 г. здесь была спущена на воду новая многоцелевая подводная лодка «Аметист». В отличие от находящихся в составе ВМС Франции первых четырех лодок этого типа она имеет более усовершенствованные системы связи и навигации и приспособлена к ведению боевого патрулирования подо льдами Северного Ледовитого океана. Всего Франция планировала ввести в строй четыре таких лодки⁴¹².

Естественно, что в военно-морских кругах США активно обсуждался вопрос о том, как может сложиться обстановка на Арктическом ТВД в случае обострения ситуации. Представляют интерес в связи с этим предположения Э. Аткинсона, высказанные в статье «Борьба с подводными лодками подо льдом»⁴¹³: «США не могут надеяться на то, что Советский Союз будет ожидать начала военных действий и только после этого прикажет выйти на позиции своим стратегическим подводным лодкам с баллистическими ракетами на борту. Вероятнее всего, что обе стороны развернут свои стратегические средства еще до начала войны, и Северный Ледовитый океан будет превращен в огромный полигон, набитый подводными лодками, преследующими друг друга... Существенное преимущество окажется у той стороны, которая начнет свои боевые действия не под давлением другой стороны (то есть первой)».

А чтобы США имели возможность своевременно развернуть в Арктике свои подводные силы, необходимо, считает автор, «постоянно держать в Арктике определенное число подводных лодок, находящихся на боевом патрулировании». Иначе говоря, Аткинсон и другие военно-морские специалисты ратовали за дальнейшее усиление позиций США не только вообще в Мировом океане, но и в полярных водах.

Впрочем, уже в то время звучали и иные голоса. Неожиданно с позиций «голубя» выступил не кто иной, как сам «отец» ядер-



«Отец» ядерного подводного флота адмирал Хьюмен РикOVER

ного подводного флота США Хьюмен РикOVER*. В феврале 1982 г. 82-летний адмирал произнес речь на заседании объединенной Экономической комиссии американского Конгресса, созванной специально, чтобы попрощаться с уходящим в отставку после шестидесяти лет военной службы «апостолом» военно-морской мощи США (с его «легкой руки» были построены 121 атомная подводная лодка). Заявления, которые сделал РикOVER на Капитолийском холме, прозвучали как гром среди ясного неба. Вот отдельные выдержки из его выступления: «Мы слишком много тратим на вооружения. Сегодня нет ничего более бессмысленного, чем увеличивать наш ядерный подводный флот...» И далее: «...Мы на-

ходимся в забытьи, которое чревато опасностью уничтожить нашу цивилизацию...» Спасти человечество от катастрофы, по мнению РикOVERа, может лишь божественное вмешательство или разоружение. «Поскольку я не верю в первое, остается только последнее». Адмирал признался, что он «отнюдь не гордится» той ролью, которую ему лично пришлось играть в гонке вооружений⁴¹⁴.

Напомним, что ведь именно Х. РикOVERу принадлежало заявление, сделанное 5 апреля 1959 г. по американскому радио и

* Хьюмен РикOVER (1900—1986). Сын портного, выходца из России. В 1922 г. окончил военно-морское училище в Аннаполисе. Длительное время служил на различных кораблях ВМС США, в том числе и на подводных лодках. Во время Второй мировой войны был начальником отдела по усовершенствованию электрооборудования военных кораблей в Управлении кораблестроения и ремонта ВМС. В дальнейшем в том же управлении возглавлял отделы по разработке атомных реакторов для боевых кораблей.

За самоотверженную свою работу в годы войны РикOVER был награжден американской медалью «Легион Почета», а английское правительство присвоило ему звание почетного капитана 2 ранга Королевского флота. За особые заслуги перед правительством США в 1952 г. капитан 1 ранга РикOVER награждается «Золотой звездой». В 1953 г. Х. РикOVERу было присвоено первое адмиральское звание контр-адмирал. Полным адмиралом он становится в 1973 г.

телевидению: «Мы можем прятать под лед подводные лодки, оснащенные ракетами... Даже если противнику удалось уничтожить нашу арктическую авиацию и наши ракетные базы, он никогда не смог бы обнаружить эти оснащенные ракетами «Полярис» подводные лодки, спрятанные подо льдом⁴¹⁵».

В США болезненно реагировали на «прозрение» «отца ядерного подводного флота». Высказывалось даже предположение, что Риквер, мол, обиделся на американскую администрацию, отказавшуюся в очередной раз продлить ему срок службы на флоте, что после 1960 г. делалось неоднократно. Ясно лишь одно, что Х. Риквер дезавуировал все свои прошлые заявления, да и не только заявления, но и дела, в том числе и те, которые были связаны с освоением подледных глубин Северного Ледовитого океана подводными лодками. Вместе с тем не без основания можно предположить, что «прозрение» не явилось случайностью. К тому времени стало очевидно, что торосы противостояния в Арктике увеличились до предела.

Во второй половине 1980-х гг. в Советском Союзе начались сложные политические, а затем и экономические процессы. Объявленная новым советским лидером «перестройка» не только ломала прежние идеологические каноны, но сопровождалась структурными изменениями в государстве. Военно-морской флот, как и в целом Вооруженные Силы, первое время в меньшей степени ощущал ветер кардинальных перемен. В строй по-прежнему вступали новые корабли, в том числе и атомные подводные лодки. Однако велась интенсивная работа по формированию новой военной доктрины, а с ней намечались планы реформирования армии и флота. Ветер перемен коснулся и международных отношений, наметились новые подходы, возобновились прерванные или ослабленные в эпоху «холодной войны» многие межгосударственные связи между Россией и Западом, и в первую очередь с США.

Возникновение новых условий позволило главнокомандующему ВМФ совершить в 1991 г. первый официальный визит в Соединенные Штаты Америки. Адмирал флота В.Н. Чернавин (стал главкомом ВМФ в декабре 1985 г. и находился на этом посту до августа 1992 г.) побывал в Пентагоне, в главной военно-морской базе — Норфолк, в Аннаполисе, посетил другие военные объекты. В Норфолке советский главком ознакомился с двумя американскими атомными подводными лодками типа «Лос-Анджелес» — «Кейвест» и «Батон Руж».

Вспоминая о визите и рассказывая о тех чувствах, которые он испытывал во время полета через Атлантику и потом, по



*Герой Советского Союза
адмирал флота
В.Н. Чернавин*

половины. 1980-х гг. в связи с изменением внешнеполитического курса нашей страны и глубоким экономическим кризисом стала резко снижаться интенсивность боевой службы нашего флота. Несколько спала и активность ВМС стран Запада. Потенциальная угроза стране с океанских направлений сохранилась...⁴¹⁷

Как же обстояло дело на одном из главных направлений — арктическом? Силы НАТО по-прежнему продолжали отрабатывать в Арктическом бассейне противолодочные действия разнородных сил. Так, весной 1991 г. под полярные льды отправились две атомные подводные лодки: американская «Парго» и английская «Таирлесс». Участвовавшие в учении патрульные самолеты «Орион» и «Нимрод», используя, как это делалось ранее, выставленные в полыньях и разводьях радиоакустические буи, выполняли обнаружение и слежение за «враждебными» подводными целями и наводили на них лодки⁴¹⁸.



*Американская подводная лодка
«Парго» на Северном полюсе. 1993 г.*

возвращении в Москву, В.Н. Чернавин подчеркнул: «Даже в самые острые моменты международной напряженности мы никогда не испытывали ненависти к американским морякам... И тем не менее разве уйдешь от факта: свыше тридцати лет длилась в Мировом океане «холодная война» двух военных ракетно-ядерных флотов... Успехи или неудачи противостоящих армий немедленно сказывались на политической арене»⁴¹⁶.

Вместе с тем «откат» от «холодной войны» происходил постепенно. Отношения между двумя ведущими морскими державами менялись не сразу. Как отмечал в своей книге «Атомный, подводный...» В.Н. Чернавин, «со второй

Последующие арктические походы подводных лодок свидетельствуют о том, что активность ВМС США в Северном Ледовитом океане не

снижается. В 1993 г. под лед в полярные воды совершила плавание атомная лодка «Парго», в марте-мае 1995 г. поход продолжительностью 44 суток — «Кавелла», в сентябре—октябре 1996 г. — «Поги», в сентябре—октябре 1997 г. — «Арчер-фиш» и, наконец, в августе—сентябре 1998 г. — «Хокбилл».



Всплытие атомной подводной лодки «Хокбилл» на Северном полюсе. 1998 г.

Все эти походы официально проводились под флагом науки — по программе «Сайсекс» («Scisex» — «Scientific Ice Expedition» — «Научная арктическая экспедиция»). Эта научная программа ознаменовала начало нового этапа сотрудничества ВМС с такими научными организациями, как научно-исследовательское управление ВМС, национальный научный фонд и др. А «курировали» выполнение программы представители администрации президента США⁴¹⁹. Можно без какой-либо предвзятости констатировать, что программа «Сайсекс» направлена на усиление военного и экономического присутствия США в Арктическом бассейне и ограничение оперативных возможностей Российского флота в данном регионе⁴²⁰.

Район исследований охватывал центральную часть Арктического бассейна за пределами внешних границ исключительной экономической зоны сопредельных государств. Наибольший объем исследований составляли геологические и геофизические исследования. Наблюдения за состоянием морской среды велось по 15 параметрам и главным образом были связаны с определением гидроакустических характеристик. Следует отметить, что подготовка к походам велась исключительно обстоятельно. На «Парго» она продолжалась в течение года. При установке дополнительной научной аппаратуры обращалось внимание на то, чтобы она не влияла на маневренные элементы подводной лодки.

О важности новых научных исследований свидетельствует тот факт, что в первом же арктическом походе «Парго» в 1993 г. участвовал вице-президент Соединенных Штатов А. Гор.

Росли и затраты США на арктические исследования: с 114,4 млн долларов в 1990 подотчетном году они увеличились в 1993 г. до 155,4 млн долларов. Правда, конгрессом США было

выделено из общей суммы затрат 4-х бюджетных лет в 546 млн долларов целевым назначением 10 млн долларов для оценки загрязненности бывшим СССР арктических морей радиоактивными веществами. Не снижались расходы в США на исследования в Арктике и в последующие годы.

Анализ опубликованного в апреле 1999 г. в США отчета об арктических исследованиях с участием подводных лодок в 1993—1999 гг. позволил российским специалистам прийти к выводу, что эти исследования, в том числе и под ледяным покровом, будут способствовать более эффективному использованию в США атомных лодок в целях национальной обороны.

Итак, можно сказать, что американские подводники действовали в Арктике в военных целях, но «под флагом науки». Этому «прикрытию» существовало и официальное объяснение. Обстановка в мире уже давно стала менее напряженной. И в ноябре 1997 г. командующий подводными силами Атлантического флота США Р. Майлс сделал заявление для печати о том, что патрулирование американских подводных лодок под арктическими льдами, где они почти 30 лет «охотились» за советскими, а затем и российскими подводными лодками, прекращается⁴²¹.

В российских средствах массовой информации сравнили это сенсационное заявление с инициативами президента России об установке на стратегических ракетах так называемого «нулевого полетного задания»⁴²².

Р. Майлс объяснил, что такое решение американского командования связано с бюджетными ограничениями. В России известно, что американцы не разбрасывают зря свои доллары и умеют считать деньги. Поэтому ясно, что подводники США, совершая новые походы под шапкой вечных полярных льдов, убивают, как гласит русская поговорка, «одним выстрелом сразу двух зайцев»: с одной стороны, повышают боеспособность своих атомоходов для действий в Арктике и боевую выучку экипажей, с другой — «добывают» важные для науки данные.

Новым подтверждением «двойной» направленности американских подводных исследований в Арктическом бассейне стал и последний поход атомной лодки «Хокбилл» под командованием капитана 3 ранга Р. Перри весной (для Арктики это была еще зима) 1999 г., выполненный по программе «Сайсекс-99» под эгидой министерства ВМС США и Национальной академии наук. После трудного восьмисуточного перехода через Берингов пролив 3 апреля «Хокбилл» всплыла в Чукотском море в районе ледовой станции «Аплис». Здесь ученые выполнили намеченные

программой научные наблюдения. Приняв на борт нескольких новых научных сотрудников, журналистов и командующего подводными силами Тихоокеанского флота США контр-адмирала А. Конечни, лодка продолжила плавание, выполняя геофизические и картографические исследования арктического шельфа. Затем лодка всплыла у полярной станции «Лайон»*, где к участникам похода присоединились на непродолжительное время новые «пассажиры» — сенатор конгресса США, заместитель министра обороны, министр ВМС Р. Данциг, его заместитель по научно-исследовательской работе, начальник штаба ВМС адмирал Дж. Джонсон, начальник управления штаба ВМС по атомной энергетике и директор Национальной академии наук доктор Р. Колуэлл, которые приняли участие в обсуждении хода научных исследований и дальнейших планов⁴²³. Зададим себе законный вопрос: «С чем связано такое внимание высокопоставленных должностных лиц к арктическому походу атомохода?» Ответ напрашивается сам собой...

Затем они покинули борт лодки, которая продолжила подледное плавание, во время которого 12 суток затратила на исследование хребта Ломоносова. 3 мая 1999 г., пробив 2,5-метровый лед, «Хокбилл» всплыла на Северном полюсе. Примечательным событием стала проведенная на полюсе торжественная церемония захоронения праха известного ученого — «отца» полярной подводной программы США Вальдо Лайона, скончавшегося в мае 1998 г. и завещавшего похоронить урну с прахом в Северном Ледовитом океане**. В. Лайон, как уже говорилось выше, с 1940 г. занимался подводными исследованиями в Арктике. Он совершил 24 (!) похода на дизель-электрических и атомных подводных лодках (в том числе и на «Хокбилле») под полярными льдами.

Это последнее в XX веке (о том, состоялся ли поход какой-либо из американских субмарин в Арктику в 2000 г., сведениями мы не располагаем) плавание подводной лодки ВМС США в Полярный бассейн получило высокую оценку.

Доктор М. Эдвардс из Гавайского университета, принимавшая участие в исследованиях на одном из этапов похода лодки в

* Полярная станция «Лайон» была основана на дрейфующем льду Арктической лабораторией подводных сил ВМС, а также Лабораторией прикладной физики Вашингтонского университета и названа в честь доктора В. Лайона.

** В 1959 г. во время своего арктического похода к Северному полюсу экипаж американской подводной лодки «Скейт», выполняя последнюю волю полярного исследователя Г. Уилкинса, развеял его прах по ветру среди дрейфующих льдов на «верхушке» планеты.

Чукотском море, как и подобает женщине, весьма эмоционально высказалась по поводу результатов научных работ: «Это просто взрыв информации: по сравнению с тем, что мы имели раньше, наши знания о дне Северного Ледовитого океана увеличились буквально в два или три раза»⁴²⁴.

Таким образом, как свидетельствовали факты, несмотря на прекращение «холодной войны», торосы противостояния в Арктике таяли медленно, а активность подводных сил США и НАТО в Полярном бассейне не снижалась, принимая все новые и новые формы. В последние годы все чаще походы американских боевых субмарин предпринимаются под флагом науки. Вместе с тем следует воздать должное американским подводникам. Они как истинно законопослушные граждане своей страны с усердием выполняли принятый еще в 1986 г. «Закон о защите национальных интересов США в Арктике».

Во имя безопасности Отчизны с арктического направления

Отсутствие зримых сдвигов в снижении активности ВМС США и НАТО в Арктике продолжало беспокоить руководство СССР, а после его распада — России. Перед Военно-морским флотом ставились новые задачи по поддержанию высокой боевой готовности сил, способных обеспечить безопасность страны с арктического направления, и в первую очередь атомных подводных лодок. В 1980-е гг. подводники накопили значительный опыт несения боевой службы в Арктике, и необходимо было его сохранить.

1982 г. ознаменовался рядом новых арктических походов атомных подводных лодок. Им предшествовало проведенное на Северном флоте в первых числах февраля представительное совещание по вопросам эффективности действий подводных лодок в арктическом бассейне. В совещании участвовали научные сотрудники некоторых НИИ Министерства обороны, Главного управления навигации и океанографии, специалисты объединений и соединений флота. Были выработаны рекомендации по использованию гидроакустических комплексов, получившие положительные отзывы североморских подводников⁴²⁵.

По решению командующего Северным флотом адмирала А.П. Михайловского в оперативном управлении под руководством вице-адмирала В.К. Коробова и контр-адмирала В.Г. Лебедько был спланирован поход к полюсу многоцелевой атомной



Центральная Арктика. Всплытие в приполюсном районе «К-524» (командир С.И. Русаков, старший на борту Е.Д. Чернов). Испытание нового навигационного комплекса «Медведица». 1980 г.

подводной лодки. Его выполнила в марте 1980 г. «К-524» пр. 671 РТМ (с октября 1982 г. — «60 лет шефства ВЛКСМ») под командованием капитана 1 ранга С.И. Русакова. В августе—октябре 1981 г. к полярной вершине Земли совершили походы «К-180» и «К-517» (командир капитан 2 ранга Р.З. Чеботаревский)⁴²⁶.

Увенчался 1982 г. еще одним, но совершенно необычным походом североморского ракетносца — арктической «кругосветкой». Его совершил в полярную ночь ракетный подводный крейсер «К-211» пр. 667 БДР под командованием капитана 2 ранга А.А. Берзина со старшим на борту — заместителем командира дивизии капитаном 1 ранга В.М. Бусыревым.

Экипаж ракетносца для этого похода, как свидетельствовал А.А. Берзин, был выбран на конкурсной основе: у него имелся солидный опыт сложных плаваний. Заметим, что и сам командир отличался высоким профессионализмом. Еще командуя ракетносцем «К-216» пр. 667А, он совершил пять успешных походов на боевую службу в Атлантику.

Идея нового уникального и вместе с тем рискованного похода родилась в штабе Северного флота. Он преследовал цель «накопления статистических данных в интересах применения ракетного оружия» из полярных широт. «Замысел этот автору (им был контр-адмирал ВТ. Лебедько. — В.Р.) пришлось докладывать ГК ВМФ. Согласившись, С.Г. Горшков расписался прямо на Северном полюсе⁴²⁷.

Знакомя командира «К-211» с задачами предстоящего похода по периметру Северного Ледовитого океана (маршрут пролегал между 84 и 86 градусами северной широты и имел форму

эллипса, вытянутого в сторону Аляски), командующий флотом особо подчеркнул: «Вам первому разрешено выбирать места и время всплытия...»

Поход был настолько трудным, что когда подводники вышли из-под льда, то сказали: «Слава Богу, остались живы!» Служивцы нарекли тогда Александра Александровича «арктическим капитаном», а в дальнейшем, когда на его плечи легли «беспросветные» погоны и он совершил ряд новых подледных походов, — «арктическим адмиралом».

«Во время этой подледной «кругосветки» (атомоход пересек во время плавания в Северном полушарии все земные меридианы. — *В.Р.*), — рассказывал А.А. Берзин, — мы всплывали 13 раз в полыньях, проламывая лед толщиной до 70 см. Одно всплытие (предпоследнее) запомнилось особо. Находившимся на ходовом мостике атомохода послышался какой-то отдаленный глухой гул. Лодка стала циркулировать в полынье, как будто «враздрай» проворачивались ее винты. Получив доклад об этом странном явлении, я поднялся на мостик и увидел, что на корпус наползают ледяные глыбы, грозя повредить ограждения рубки. Пришлось отказаться от пополнения запаса воздуха высокого давления и погрузиться.

А вообще, — заключил А. А. Берзин, — арктической экзотики в том походе экипаж не ощутил. Многие из членов экипажа, несмотря на разрешение, во время всплытий не испытывали желания подняться в ограждение рубки: вокруг лодки темнота, мороз до 30°. К тому же для нашего экипажа этот поход был вторым: первый, продолжительностью также свыше двух месяцев, состоялся весной того же года. Мы тогда обогнули Шпицберген. Так что личный состав трудно было чем-нибудь удивить»⁴²⁸.

Многих членов экипажа за этот уникальный поход наградили. «Обделенным» оказался лишь командир. Его поощрили, послав на учебу в Военно-морскую академию, по окончании которой назначили начальником штаба дивизии ракетных подводных крейсеров.

Уже в этой должности А.А. Берзин совершил ряд новых подледных походов. Был старшим на борту во время похода к Северному полюсу на ракетноносце «К-51» в 1987 г. «У нас, — делился воспоминаниями об этом походе А.А. Берзин, — было тогда задание выстрелить ракетами из приполюсного района. Однако пуск (он производился из надводного положения) закончился неудачей. По технической причине (на ракете неправильно установили одно из важных устройств) ракеты «не вышли на боевое поле» и

самоликвидировались — взорвались. В результате за этот поход никого из экипажа не наградили, но и не наказали». Дважды в роли старшего на борту участвовал в переходах атомных подводных лодок с Северного на Тихоокеанский флот: в 1989 г. на «К-441» и в 1990-м — на «К-449» (обе пр. 667 БДР). Ими командовали капитаны 1 ранга В.И. Косицын и М.Н. Зикунев.

Став командиром дивизии, а затем заместителем командующего флотилией, Александр Александрович Берзин еще не раз плавал подо льдами, обучая командиров лодок, отрабатывая с экипажами задачи подледного плавания. А в 1994 г. возглавил групповой поход атомоходов к полюсу, о чем пойдет речь ниже.

В том же 1982 г. подводники-североморцы впервые применили новый метод несения боевой службы ракетными подводными крейсерами стратегического назначения. Один из них — «К-279» пр. 667Б под командованием капитана 1 ранга В.А. Журавлева — был введен в Белое море для боевого патрулирования подо льдами в течение всей зимы. В замкнутом подледном пространстве корабль находился до весеннего таяния льда — в течение 164 суток. Что касается экипажа, то после истечения половины срока «заточения» подо льдом его сменил другой экипаж во главе с капитаном 1 ранга Ю.А. Голенковым. Надо ли говорить, что при получении приказа подводники ракетноносца были в любой момент готовы нанести ракетный удар по назначенной цели. Необходимую полынью в морском льду в случае необходимости проделал бы постоянно дежуривший ледокол. Мог всплыть ракетноносец и пробить лед силой плавучести.

Подобного «плавания» Белое море, с древних времен служившее колыбелью полярного мореходства, еще не видело.

И вот у Белого моря новая роль — служить районом боевой службы подводных ракетноносцев. «Эксперимент» завершился успешно. В зиму 1985/1986 г. такую же боевую службу выполнил еще один ракетный подводный крейсер — «ТК-12» пр. 941 с экипажами капитанов 1 ранга Ю.М. Репина и М.А. Леонтьева.

Подводя итог сказанному, отметим, что 1980-е гг. отличались особой интенсивностью и насыщенностью в боевой службе ракетных подводных крейсеров и многоцелевых атомных подводных лодок в арктических регионах. Продолжительные (до 2,5 месяцев) походы под паковые льды в центральный арктический бассейн совершили десятки атомных подводных кораблей. Многие из таких плаваний отличались большой сложностью, несли в себе новые приемы использования оружия в полярных водах. В этот период появилось немало экипажей и командиров — «под-



Арктический поход «К-517» (командир капитан 2 ранга Р.З. Чеботаревский). 1981 г.

ледников» — носителей бесценного опыта освоения глубин Северного Ледовитого океана.

В предыдущей главе рассказывалось о походах ракетносцев и ракетных стартах из арктических районов в 1980-е гг., и поэтому нет необходимости повторяться. Остановимся лишь на некоторых других подледных плаваниях, оставивших заметный след в истории дальнейшего освоения подводниками отечественного флота глубин Северного Ледовитого океана.

В 1983 г. совершил подледный поход продолжительностью 21 сутки подводный ракетоносец «К-208» под командованием капитана 1 ранга А.В. Ольховикова. За время плавания подводники вы-

полнили 12 приледнений и 4 всплытия в полыньях, вспарывая при этом ледяной покров толщиной свыше 2 м.

1985 г. ознаменовался групповым походом двух атомных подводных лодок к Северному полюсу: «К-129» пр. 667 БДР (командир капитан 1 ранга В.Е. Соловьев) и «К-218» пр. 671 РТМ (командир капитан 1 ранга Ю.П. Авдейчик). В этом походе, продолжавшемся с 18 августа по 7 сентября, подводникам повезло: на расстоянии 30 кабельтовых (немногим более полукилометра) после долгих и томительных поисков они обнаружили подходящую для совместного всплытия полынь. И хотя течение относило корабли в сторону, всплыли они в полынье борт о борт. Ювелирная работа!..

В 1986 г. в печати кратко сообщалось о присвоении звания Героя Советского Союза командиру атомной подводной лодки капитану 1 ранга В.В. Протопопову. Экипаж подводной лодки «К-524» пр. 671 РТМ из 33-й дивизии 1-й флотилии совершил настоящий подвиг. В 1985 г., пройдя через узкие проливы, отделяющие Гренландию от островов Канадского архипелага, атомный подводный лодок проник в море Баффина и далее в Атлантику⁴³⁰. Старшим на борту «К-524» был командир 33-й дивизии капитан 1 ранга

А.И. Шевченко. Энергичный, темпераментный, дерзкий, решительный Шевченко прекрасно дополнял в походе неторопливого, осмотрительного командира атомохода. Вице-адмирал Е.Д. Чернов охарактеризовал его так: «Настоящий моряк. Ему можно доверить самое невероятное плавание...»

Анатолий Иванович прослыл на флоте искуснейшим подводником и к тому же настоящим фанатиком в использовании подводных лодок в противолодочной борьбе. Это он в 1984 г. возглавил отряд из пяти атомных подводных лодок, прорвавшихся через противолодочные рубежи НАТО в Атлантику, а затем внезапно исчезнувших из поля зрения «сушности». Эта операция (она носила кодовое название «Атрина») вызвала немалый переполох в Пентагоне. Все пять атомоходов после напряженного трехмесячного похода благополучно вернулись в базу, доказав скептикам по обе стороны океана высокую «дееспособность» советского атомного подводного флота⁴³¹. И вот А.И. Шевченко предстоял новый, не менее сложный поход. «Нам тогда была поставлена задача, — рассказывал впоследствии вице-адмирал А.И. Шевченко в свойственной ему манере говорить образно, эмоционально, — найти неконтролируемый выход в Северную Атлантику, и мы нашли геройскую дырку, которой никто не ходил. Но прежде чем сунуться в нее, я сходил в Лабрадорское море на гидрографическом судне «Колгуев» посмотреть условия выхода из-под льда. Глянул на экран радара — мать моя бабушка! — все в засветках: айсбергов, как пшена на лопате! А у «Колгуева» борт в три миллиметра, и оба локатора скисли по закону подлости...»

Делясь воспоминаниями об этом беспримерном походе с писателем Н.А. Черкашиным, капитан 1 ранга Валентин Владимирович Протопопов особо остановился на условиях плавания: «Безопасных глубин для нас в море Баффина не было. Мы определили их, работая гидролокаторами в решении миноискания. И расходились с ними по докладам акустиков». И заключил: «В конце концов мы вышли в Атлантику, и наградой нам была престижная цель — мимо нас проследовал в базу ударный атомный авианосец «Америка». Мы атаковали его скрытно; разумеется условно. Незамеченными вернулись домой»⁴³².



*Герой Советского Союза
В.В. Протопопов*

Плавание проходило подо льдами в районах, где ранее не ходили советские подводники. На личный состав, и особенно на офицерский состав главного командного пункта, легла большая нагрузка. Напряженно несли вахту гидроакустики, особенно в районах, изобилующих айсбергами. Особое внимание уделялось скрытности плавания. С этой целью проводились специальные мероприятия по выбору наименее шумных режимов работы отдельных механизмов, вплоть до их полной остановки. Старшие отсеков с особым пристрастием следили за соблюдением личным составом культуры подводного быта, чтобы моряки не хлопали переборочными дверями, крепили люки и горловины так, чтобы не допустить вибрации. На старшего помощника командира капитана 3 ранга С.Н. Усенко возложили обязанность тщательно контролировать работу корабельного боевого расчета (КБР), от четких и слаженных действий которого зависело буквально все, ради чего совершалось плавание. Кроме командования в состав КБР входили: начальник радиотехнической службы, три штурмана, командир группы разведки, шесть гидроакустиков, личный состав, обслуживающий БИУС, рулевые-сигнальщики, боцман и другие специалисты. По указанию командира под руководством старпома четыре раза в неделю проводились тренировки КБР, что позволило добиться его четкой, слаженной работы. Как вспоминают участники этого беспримерного похода, немало усилий требовала постановка подо льдами антенны «Параван» — малейшая оплошность, толчок — и тут же антенна могла оборваться. Но командир так искусно управлял маневром лодки, что каждый раз постановка антенны выполнялась безукоризненно⁴³³.

80-суточный поход (из них в течение 54 суток подо льдом) закончился благополучно⁴³⁴. Главная задача — исследовать возможность развертывания подводных лодок Северного флота из Арктики в Атлантику, минуя Фареро-Исландский противолодочный рубеж, до предела насыщенный большим количеством сил и средств НАТО, где российские подводники попадали под жесткий прессинг сил ПЛО, — была решена.

В 1980—90-е гг. продолжались межтеатровые переходы атомных подводных лодок с Северного на Тихоокеанский морские театры. Это делалось, как и прежде, в целях более оптимального распределения между флотами кораблей различных проектов. На Дальний Восток главным образом направлялись ракетные подводные крейсера и ракетно-торпедные лодки. В 1980—1991 гг. состоялось 15 трансполярных переходов. В свою очередь, тихоокеанцы «поделились с североморцами построенными в Комсомольске-на-Амуре атомными подводными лодками пр. 671 РТМ. Та-

ких переходов в «обратном направлении насчитывается три».

О двух из них следует рассказать особо. В 1981 г. на Камчатку была перебазирована «К-506» пр. 667 БДР под командованием капитана 1 ранга АН. Самохвалова. Старшим на борту ее шел вице-адмирал Л А Матушкин, командовавший в то время 3-й флотилией подводных лодок Северного флота. Ранее Лев Алексеевич, обеспечивая перевод северным путем ракетноносцев пр. 667 БДР, уже совершил два перехода с флота на флот.

По прибытии «К-506» на Тихоокеанский флот вице-адмирал перешел на борт подводной лодки «К-255» пр. 671 РТМ (командир капитан 2 ранга В.В. Ушаков) и вернулся в Заполярье, совершив таким образом своеобразный «дубль»⁴³⁵. 16 февраля 1982 г. Л.А. Матушкин был удостоен звания Героя Советского Союза, а В.В. Ушаков награжден орденом Ленина.

В следующем, 1982 г. подводный дубль повторил командир дивизии той же флотилии контр-адмирал Ю.А. Федоров. Он отправился на боевую службу в Арктический бассейн старшим на



Герой Советского Союза вице-адмирал Л.А. Матушкин, совершивший семь подледных походов и «арктический дубль» в 1981 г.: ушел на «К-506» на Восток и вернулся на Север на «К-255»



Командир РКПСН «К-180» Г.Г. Марчук и командир дивизии ракетноносцев Ю.А. Федоров на мостике после всплытия в Чукотском море, завершившем трансарктический переход с запада на восток. 1982 г.

борту ракетного походного крейсера стратегического назначения «К-180», которым командовал капитан 1 ранга Г.Г. Марчук. Ракетноносец «охраняла» подводная лодка «К-255», о которой речь шла выше. По окончании боевой службы подводный крейсер направился в свою новую базу — Рыбачий на Камчатке. А Юрий Александрович Федоров с офицерами штаба дивизии перебрался в море на борт подводной лодки «К-324» пр. 671 РТМ (ко-



Торт «имениннику». Слева направо: В.Г. Реданский, виновник торжества — Валерий Филчев (специалист СПС), заместитель командира «К-324» по политчасти В.А. Закревский, старший помощник командира В.В. Веденеев. Арктика. Сентябрь 1982 г.

мандир капитан 2 ранга В.А. Терехин) и на ней совершил переход в Западную Лицу, где лодка вошла в состав 1-й флотилии. (В переходе «К-324» с Камчатки в Заполярье участвовал автор этих строк.)

Еще один переход в обратном направлении состоялся в 1983 г. С востока на запад под арктическими льдами перешла подводная лодка «К-218» пр. 671 РТМ под командованием капитана 2 ранга Ю.П. Авдейчика.

В 1990—1991 гг. командование ВМФ решило пополнить подводные силы тихоокеанцев двумя подводными лодками пр. 949А (к кораблям этого проекта принадлежал и «Курск»), построенными в Северодвинске. До этого таких кораблей в составе Тихоокеанского флота не имелось. Они относились к крейсерским атомным подводным лодкам уже 3-го поколения и обладали высокими боевыми и мореходными качествами. Первым из подводных крейсеров этого проекта совершил переход подо льдом в 1990 г. «К-132» (командир капитан 1 ранга С.М. Карьяланен).



Атомная подводная лодка «Курск»

В 1991 г. перешли на Тихоокеанский флот «К-173» и «К-442», которыми командовали капитаны 2 ранга

А.П. Ефанов и Е.А. Крутофалов. А в 1993 г. флотилия на Камчатке пополнилась еще одной подводной лодкой пр. 949А — «К-456» «Касатка». Ее привел в бухту Кашенинникова капитан 1 ранга А.П. Ефанов. В этом походе старшим на борту шел первый заместитель командующего флотилией атомных подводных лодок контр-адмирал М.В. Моцак⁴³⁶. По его оценке, экипаж подводного крейсера продемонстрировал высокий профессионализм, отменную боевую выучку, а корабль — надежность техники.

15 июня 1994 г. Указом Президента Российской Федерации «За мужество и героизм, за исполнение служебных обязанностей в условиях, связанных с риском для жизни», А.П. Ефанову и М.В. Моцаку присвоили звание Героя Российской Федерации, а 24 октября Президент лично вручил «Золотые Звезды» обоим героям⁴³⁷.

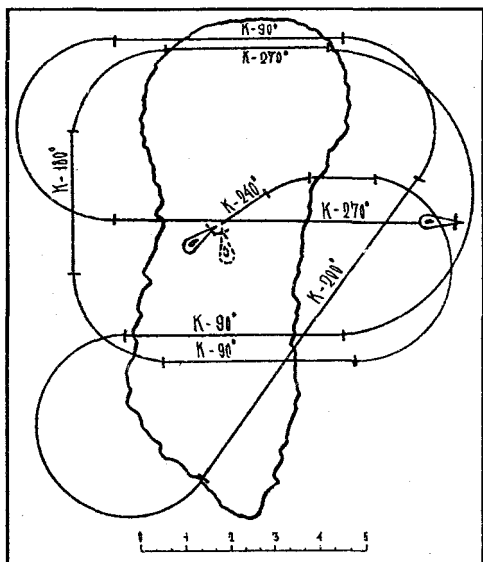
Отчизна по достоинству оценила их подвиг. Следует дополнить сказанное дополнительными сведениями о М.В. Моцаке: его личный подледный «плавательный ценз» составил к этому времени 228 суток. Иначе говоря, почти две трети года провел он в нелегких походах под вечными льдами Арктики. А всего на его счету 20 боевых служб, 350 тысяч океанских подводных миль. (В 1999 г. вице-адмирал М.В. Моцак возглавил штаб Северного флота.)

В 1993 г. в состав Северного флота была принята многоцелевая атомная подводная лодка «К-186» «Омск»* пр. 949А, постро-



Герой Российской Федерации М.В. Моцак

* В связи с немалыми трудностями, которые переживает Россия, а вместе с ней и Вооруженные Силы, в стране развернулась широкая всенародная поддержка армии и флота. В Российском флоте это прежде всего коснулось его стратегической составляющей — ракетно-подводных сил. Над кораблями Северного и Тихоокеанского флотов, например, шефствуют свыше ста регионов, республик, краев, областей, городов европейской части России, Урала, Сибири, Дальнего Востока. В составе флотов появились «именные» корабли — атомные подводные лодки «Воронеж», «Иркутск», «Омск», «Рязань», «Самара», «Томск», «Челябинск» и другие. Среди призывников проводится соревнование за право служить на кораблях, связанных узами дружбы с их «малой родиной». Такой «подшефной» атомной подводной лодкой был и «Курск», погибший в августе 2000 г. в Баренцевом море.



Маневрирование «К-324» при всплытии в полынье. Сентябрь 1982 г.

ведливости взялся командир. Много раз пришлось доказывать флотскому и московскому начальству, что его экипаж способен выполнить столь трудную и ответственную задачу, пока не добился своего.

Однако это стало только началом серьезного экзамена, которому подвергся экипаж. За полгода подготовки к арктическому походу подводники выдержали 184 (!) больших и малых проверки. Но главный экзамен предстояло еще сдать. И экипаж выдержал его с честью, благополучно завершив трансполярный переход. Вспоминая о трудностях, которые выпали в арктическом плавании на долю экипажа, командир «К-186» подчеркнул, что самым сложным и опасным моментом оказался выход из-под льда: «Там был участок с очень малыми глубинами — всего несколько десятков метров. Высота моей лодки 18 м, и столько же толщина льда. Прикиньте, какой «коридор» остается. Поэтому мы шли с предельной осторожностью. Выползали, словно из норы, старался избежать ударов корпуса о лед или о грунт. Экипаж тогда трое суток не спал. Напряжение адское».

Командир «Омска» А.С. Астапов удостоился звания Героя Российской Федерации. Много позднее, возвращаясь к заслугам бывшего командира «Омска» Героя России капитана 1 ранга А.С. Астапова, возглавляющего одно из подразделений в управлении бо-

енная на «Севмашпредприятии». Перевел ее в базу из Северодвинска капитан 1 ранга А.С. Астапов. Примечательно, что экипаж корабля был укомплектован подводниками-тихоокеанцами. Вскоре стало известно, что командование решило перевести новый ракетоносец на Дальний Восток. А так как личный состав не имел опыта плавания под арктическими льдами, предполагалось заменить его североморцами. Такое решение подводники атомохода встретили болезненно. За восстановление спра-

своей подготовки ВМФ (вот где пригодился его опыт), армейская газета привела весьма любопытные сведения: в свои 47 лет Астапов имеет 49 лет льготной выслуги. За плечами у него 7 боевых служб. Последняя — более трех месяцев в Индийском океане в 1995 г. В общей сложности он провел в прочном корпусе подводных лодок не менее 4-х лет⁴³⁸.

Стал кавалером «Золотой Звезды» Героя России и шедший старшим на борту «К-186» контр-адмирал И.Н. Козлов, а 19 членов экипажа — офицеров, мичманов, старшин и матросов — удостоились государственных наград. Но это произошло позже. А с приходом к новому месту базирования экипажу по традиции вручили символические ключи от Камчатки.

В 1998 г. состоялся еще один межтеатровый переход подводного ракетносца такого же проекта, как «Омск», но носящий имя другого славного сибирского города — «Томска». Командовал этим кораблем, имевшим буквенно-литерное название — «К-150», капитан 1 ранга С.В. Яркин. А старшим на борту отправился вновь командир дивизии контр-адмирал И.Н. Козлов. Подводники успешно справились с задачей. Входящее в состав северовосточной группировки войск и сил объединение пополнится еще одним современным подводным крейсером⁴³⁹.

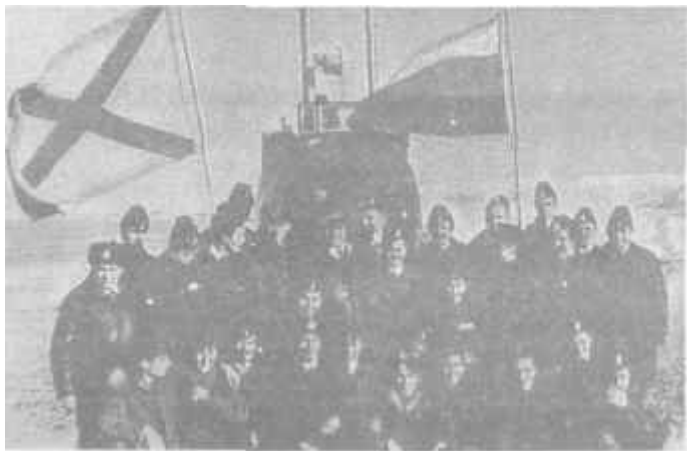
На «Томске» вернулся на Камчатку необычный участник похода — епископ Камчатский и Петропавловский отец Игнатий (в миру — Сергей Геннадьевич Пологрудов), получивший согласие на это плавание от самого Патриарха Всея Руси Алексия II. Священник прошел военно-врачебную комиссию, признавшую его годным к дальнему подводному плаванию, специальную подготовку по борьбе за живучесть и средствам спасения и даже отработал задачу водолазной подготовки. На подводном корабле священнослужитель, хотя и не имел штатной должности, немало времени посвятил просветительской работе и разрядке психологического напряжения.

Переход «Томска» с запада на восток стал последним в нынешнем столетии. Всего с 1963 г. подо льдами Арктики с Северного на Тихоокеанский флот было переведено 29 атомных подводных лодок и с Дальнего Востока в Заполярье — 3 подводных атомных лодки.

В 1994 г. после значительного перерыва, связанного с трудностями, которые переживал Российский флот и страна в целом, состоялся поход к Северному полюсу двух атомных подводных лодок: ракетного подводного крейсера стратегического назначения «К-18» пр. 667БДРМ и многоцелевой подводной лодки «Б-414» пр. 671 РТМ. Первой командовал капитан 1 ранга

Ю.И. Юрченко, второй — капитан 1 ранга С.В. Кузьмин. Старшим на борту ракетноносца в поход отправился командир дивизии контр-адмирал А.А. Берзин, на борту многоцелевой лодки — командир 9-й эскадры подводных лодок Северного флота вице-адмирал А.И. Шевченко. Для обоих адмиралов этот поход стал последним арктическим плаванием.

14 июля ракетноносец вышел из базы. После пересечения 80-го градуса северной широты на корабле перешли, как обычно, на счисление пути по квазигеографической системе координат. 29 июля, когда «К-18» приблизилась к полюсу, эхоледомер зафиксировал в сплошном льду заветное «окошко». Несколько часов подводники потратили на определение ее размеров и конфигурации, направления и скорости течения, а также дрейфа льда. И вот наконец всплытие. Определили место: до Северного полюса всего 4 кабельтова. Но полынья не внушала доверия. Погружение и через четыре часа новое всплытие, на этот раз в полумиле от точки, где сходятся все меридианы и часовые пояса. Полынья оказалась на этот раз больше и удобней. Но руководитель похода все же учитывал обстановку: ветер мог вызвать подвижку ледяных полей, и тогда полынья подобно шагреновой коже могла сжаться до опасной величины. Поэтому сход членов экипажа на лед, а с ним и традиционный футбольный матч, не состоялся. 31 июля экипаж отметил День Военно-морского флота. На воду спустили резиновую шлюпку — ее, используемую обычно для рыбалки, предусмотрительно захватил руководитель похода. Правда, как рассказывал сам Александр Александрович Берзин, в



На Северном полюсе впервые подняты Российский и Андреевский флаги. Июль 1994 г. Эта честь выпала на долю экипажей «К-18» и «Б-414»

спешке, готовясь к рейду на полюс, он забыл весла. Но выход нашелся: использовали совковые лопаты. С их помощью «знаменная группа» — старший помощник командира «К-18» капитан-лейтенант А.А. Моисеев и флагманский штурман дивизии капитан 2 ранга В.К. Богомазов — добрались до ледяного «берега» и установили флагштоки, на которых торжественно подняли Государственный флаг Российской Федерации и Андреевский флаг.

Решили о состоявшемся событии (как-никак на полюсе впервые поднят Российский трехцветный флаг) доложить Президенту, как Верховному Главнокомандующему. Послали радиограмму. Долго — два часа — ждали квитанцию. Дождались. А за сутки до возвращения все-таки получили поздравление от Президента Российской Федерации.

12 августа экипаж подводного ракетоносца встретили в базе. Но реакторы из рабочего режима на нем не выводились, и командир оставался на борту. Рано утром атомоход вновь направился в море для выполнения задач боевой службы. 24 февраля 1995 г. в Кремле контр-адмиралу А.А. Берзину, капитанам 1 ранга Ю.И. Юрченко и С.В. Кузьмину Президент вручил «Золотые Звезды» Героев России. 18 офицеров — участников группового плавания — были награждены орденами Мужества, 15 человек — медалью «За отвагу», 14 мичманов и старшин — медалью Ушакова.

В списке награжденных орденом Мужества значилась фамилия и вице-адмирала А.И. Шевченко. Анатолий Иванович, как Берзин, Юрченко и Кузьмин, должен был получить звание Героя. Он единственный к тому времени в нашей стране подводник, трижды ходивший к Северному полюсу, а также к полюсу недоступности. Трижды представлялся Анатолий Иванович к званию сначала Героя Советского Союза, а в последний раз — Российской Федерации. Но по странным, трудно объяснимым обстоятельствам судьба всегда обходила его стороной. Впрочем, наградами вице-адмирал Шевченко не обделен: на груди у него орден Ленина, ордена Красного Знамени, Трудового Красного Знамени, Мужества и Арабской Республики Египет. А занят ныне А.И. Шевченко в обнинском Учебном центре — готовит экипажи атомоходов к новым походам, вооружает молодежь знаниями и опытом.



Герой Российской Федерации А.А. Берзин

В конце августа 1995 г. в российских газетах появилось сообщение о том, что 25 августа 1995 г. ракетный подводный крейсер стратегического назначения типа «Тайфун» (речь шла о «ТК-20»), выполняя задачу по боевому патрулированию в составе отряда подводных лодок Северного флота, всплыл в районе Северного полюса и произвел учебный пуск баллистической ракеты РСМ. Все десять боевых блоков ракеты (лишенные, конечно, ядерного или другого заряда) приземлились в квадрате с точно рассчитанными координатами. Отклонение от центра цели не составило и 500 м⁴⁴⁰.

Произошло событие, которое в наступившие времена нельзя было назвать ординарным. На соединении ракетных крейсеров стратегического назначения еще 5—7 лет подобные арктические походы, как и ракетные пуски, являлись обязательной составной частью их боевой подготовки. Затем, в связи с общим положением флота, арктические походы стали проводиться все реже и реже. Однако, понимая важность сохранения опыта, командование все же планировало их ежегодно⁴⁴¹. Походу стратегического подводного ракетносца «ТК-20» пр. 941, которым командовал тридцатидевятилетний капитан 1 ранга А. С. Богачев, как это и следовало, предшествовала тщательная подготовка. Состоялся и тренировочный выход «ТК-20».

В начале августа ракетносец вышел на боевую службу. Миновав северную оконечность Новой Земли — мыс Желания, он всплыл в затянутой тонким льдом полынье, которую окружали многочисленные разводья, а затем направился на боевую службу в сопровождении многоцелевой подводной лодки «Б-414» (ею командовал капитан 1 ранга П. Н. Литвин), выполнявшей задачи охранения, к которой присоединилась «Б-138» — под командованием А. Пашина. Совместное плавание атомных подводных лодок проходило без каких-либо осложнений, с соблюдением необходимой дистанции и эшелонов глубины. Между соплавателями регулярно поддерживался контакт и происходил обмен информацией.

Приближался день ракетного пуска, который предстояло осуществить из района полюса. Во время очередного всплытия, которое оказалось более сложным, чем предыдущие, подводники уточнили место корабля, провели сеанс связи.

И вот наступил долгожданный день. Штурман начал отсчет последних миль, а затем и кабельтовых. В 19 ч 49 мин по московскому времени 21 августа ракетносец прошел через точку пересечения земных меридианов. Начался поиск подходящей для всплытия полыньи, которую вскоре удалось обнаружить. Всплытие!

Полюс есть полюс. Он встретил подводников морозцем и пронизывающим ветром. Командир отдал приказание: всем свободным от вахты построиться на надстройке. А на льду установили мачты, на которых торжественно подняли развернувшиеся на ветру Государственный флаг России и Андреевский флаг. Капитан 1 ранга А.С. Богачев замуровал в ледяной торос капсулу с обращением российских подводников к потомкам.

У ракетчиков свои заботы: им предстоял серьезный экзамен. Впрочем, это стало проверкой на зрелость и всего экипажа. И вновь погружение. Ракетносец со своим «телохранителем» направляются в район ракетной стрельбы. 25 августа еще одно всплытие. Получен сигнал. И в дело вступают ракетчики во главе с капитаном 3 ранга А. Романовским и личный состав главного командного пункта. Напряжение растет. Но опасаться за успех нет никаких оснований. Спокоен, по крайней мере, внешне, командир. Нет оснований для волнения и у находящегося старшим на борту контр-адмирала В.М. Макеева. Ни он, ни представители штаба в действия командира и его подчиненных не вмешивались. Да в этом и не было необходимости.

Ракетный старт был намечен на 11 ч. Об этом сообщила заранее «Российская газета»*. Заокеанская разведка отреагировала незамедлительно. Уже в начале одиннадцатого над полыней, в котором всплыл подводный крейсер, уже начал барражировать натовский самолет «Орион». Чтобы не подвергать опасности жизнь его экипажа, подводники с разрешения командования задержали пуск⁴⁴². Когда у воздушного разведчика осталось горючее лишь для возвращения в базу и он удалился восвояси, была дана команда на старт. Трехступенчатая твердотопливная ракета весом без малого 90 т поднялась на высоту 3000 м, пролетела по баллистической траектории 3000 км и угодила, как принято говорить, «в десятку»⁴⁴³. Североморцы посвятили свой поход и ракетный пуск 300-летию Российского флота.

Целый месяц находился отряд атомных подводных лодок подо льдами Центральной Арктики, неся боевую службу. При этом многоцелевые лодки не только решали задачу боевого охранения стратегического ракетносца и защиты его от возможных встреч с чужими кораблями, но и снабжали дополнительной информацией о ледовых условиях в районах плавания.

* «Российская газета» со статьей «Бабаб» над Северным полюсом вышла рано утром 25 августа. В ней говорилось: «По имеющейся у нас информации пуск межконтинентальной баллистической ракеты с полюса по одному из северных полигонов намечен на 11 ч утра сегодня, 25 августа. Пожелаем же всем, кто готовит этот старт, удачи».

«Групповой поход атомных подводных лодок, — подчеркнул в своем интервью газете «Красная звезда» заместитель начальника оперативного управления Главного штаба ВМФ контр-адмирал А.М. Овчаренко, — дал нам возможность еще раз отработать слаженность плавания в группе, управления, связи и взаимодействия, обеспечения безопасности, высокой живучести всей группировки. Это особенно важно в связи с тем, что к 2003 г. морской компонент стратегических ядерных сил может иметь 58% всех стратегических ядерных боезарядов. И нам надо обеспечить их выживаемость в любой обстановке».

«И еще, — заметил А.М. Овчаренко, — чтобы поддерживать уровень подготовленности экипажей, чтобы отрабатывать новые технические решения и проводить исследования и испытания новинок, надо регулярно направлять экипажи в эти районы»⁴⁴⁴.

1996 г. — год 300-летия Российского флота знаменателен новыми походами атомных подводных лодок, дальнейшим совершенствованием боевой выучки военных моряков, успешными в том числе и необычными ракетными стрельбами. В плановом порядке отрабатывались новые приемы управления морскими стратегическими ядерными силами во взаимодействии с другими видами стратегических ядерных сил России и системы противоракетного наблюдения.

28 июня 1996 г. три подводных ракетносца Тихоокеанского флота осуществили успешный пуск баллистических ракет из акватории Охотного моря по боевому полю, расположенному на севере европейской части России. Прошло чуть более двух недель, и два ракетных крейсера Северного флота, которыми командовали капитаны 1 ранга С. Гудков и Н. Мастяев, выполнили ракетную стрельбу ракетами РСМ-40 и РСМ-50. Боевые блоки с высокой точностью поразили условные цели в районе Тихого океана и на Камчатке. При этом для пусков использовались ракеты, находившиеся на длительном хранении, что подтвердило еще раз надежность отечественного ракетного оружия⁴⁴⁵.

С каждым годом увеличивались трудности, которые испытывал совместно со страной Российский флот. Но подводники ракетносцев прилагали по-прежнему немало усилий, чтобы держать, как говорится, «порох сухим».

В течение 1997 г. атомные подводные крейсера стратегического назначения Северного и Тихоокеанского флотов выполнили около 10 успешных пусков баллистических ракет.

Три ракетные стрельбы состоялись 3 октября в ходе стратегической командно-штабной тренировки, проходившей под руко-

водством Министра обороны Российской Федерации: одну выполнил ракетный подводный крейсер пр. 667Б Северного флота и две — подводные крейсера пр. 667БДР Тихоокеанского флота. Пуски проводились из подводного положения из районов Баренцева и Охотского морей⁴⁴⁶.

В том же 1997 г. 22 июля состоялись стрельбы крылатыми ракетами на приз главнокомандующего ВМФ двух атомных подводных крейсеров флотилии подводных лодок, дислоцированной на Камчатке, — «К-422» «Челябинск» (командир капитан 1 ранга С. Яркин) и «К-186» «Омск» (командир капитан 2 ранга Ю. Савин). Каждая из ракет попала в цель, и экипажи получили оценку отлично⁴⁴⁷.

В связи с проблемой утилизации ракетного оружия как наземного, так и морского базирования, в соответствии с международными договорами в ГРЦ имени В.П. Макеева были разработаны проекты использования баллистических ракет РСМ-25, РСМ-40 и РСМ-50 для вывода в космос полезной нагрузки со стартовой массой от сотен килограммов до нескольких тонн назначения с использованием для этой цели в качестве космодромов подводных ракетоносцев. Один из таких проектов был разработан центром совместно с ассоциацией «Рамкон» («Ракеты морские конверсионные»).

По мнению экспертов, подводные космодромы обладают рядом серьезных преимуществ. Они не требуют специально оборудованных полигонов, дорогостоящих стартовых площадок, обширных зон отчуждения для падения отработанных ступеней. Подвижный старт позволяет выводить ракеты на любые орбиты — от экваториальных до полярных⁴⁴⁸. При этом следует иметь в виду, что российские ракеты обладают высокой надежностью и гарантийным сроком хранения — до 10—20 лет. К тому же при запусках ракет с подводных ракетоносцев происходит полное сгорание топлива. Следовательно, они экологически безопасны.

Баллистические ракеты морского базирования, как показало время, могут сослужить и другую службу, в частности, использоваться для запуска в космос искусственных спутников Земли различного назначения. Впервые такую задачу блестяще выполнил экипаж подводного крейсера «К-407» («Новомосковск») 3-й флотилии Северного флота под командованием капитана 1 ранга А. Моисеева. 7 июля 1998 г. из глубин Баренцева моря на околоземную орбиту штатной корабельной ракетой был выведен искусственный спутник Земли (ИСЗ). Если бы С.П. Королев — «отец» российской космонавтики — узнал об этом, наверняка не только удивился, но и порадовался. В апогее спутник удалился от

поверхности Земли на 829 км. На ИСЗ был установлен 10-килограммовый коммерческий спутник «Тубсат-Н» (его подготовил Берлинский технический университет), который со своей орбиты обеспечивал мобильную наземную связь, исследовал магнитные аномалии и даже вел подсчет численности северных оленей⁴⁴⁹. Естественно, помимо практической пользы, флот получил солидную материальную компенсацию, что в наши дни немаловажно. Подобные эксперименты, приносящие пользу и науке, и бюджету, осуществлялись и ранее.

2000 г., а с ним и конец XX века знаменовались новыми всполохами ракетных пусков российских подводных ракетносцев. В марте этого года «К-18» «Карелия» под командованием капитана 1 ранга М. Банных в рамках проверки стратегических сил морского базирования произвела пуск из подводного положения двух баллистических ракет РСМ-54, которые достигли через 20 мин боевого поля Кура в районе Камчатки. Напомним читателю, что экипаж именно этого ракетного подводного крейсера стратегического назначения 31 июля 1994 г. впервые водрузил Российский и Андреевский военно-морской флаги на Северном полюсе. На этом же корабле, считающемся лучшим в Военно-морском флоте России, побывал и был посвящен в подводники Президент Российской Федерации В.В. Путин, Верховный Главнокомандующий Российскими Вооруженными Силами.

А 10 сентября этого же года с борта «К-18», которым уже командовал капитан 1 ранга А. Кораблев, вновь взмыла из района Баренцева моря баллистическая ракета РСМ-54. На борту ракетносца находились главнокомандующий ВМФ адмирал флота В. И. Куроедов, командующий Северным флотом адмирал В.А. Попов и губернатор Мурманской области Ю. Евдокимов. Все приборы и агрегаты ракеты, наведение которой осуществлялось через спутник, сработали надежно. Параметры траектории полета ракеты передавались на Центральный командный пункт Ракетных войск стратегического назначения⁴⁵⁰.



Вице-адмирал В.А. Попов

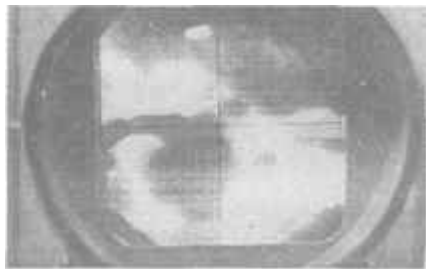
Ракетный пуск «Карелии» имел, как отмечалось в прессе, для России большое военно-политическое значение. После трагедии «Курска» в стране и за рубежом появились высказывания о ненадежности российских атом-

ных ракетносцев. В Главном штабе ВМФ (подчеркивалось в газетном сообщении о новом ракетном пуске) считают, что «выполненное мероприятие, направленное на поддержание международного престижа нашей страны, наглядно продемонстрировало — Россия остается одной из ведущих мировых держав и способна эффективно влиять на военно-стратегическую обстановку в мире, используя современный атомный ракетный подводный флот»⁴⁵¹.

Чтобы число погружений равнялось количеству всплытий

Читатель, наверное, заметил, что в ходе нашего повествования не раз упоминалось о тех или иных происшествиях, имевших место во время арктических плаваний подводных атомоходов. Говорилось и о том, какую огромную не только физическую, но и психологическую нагрузку испытывают подводники, корабль которых идет на глубине под панцирем тяжелого многолетнего пакового льда. Каждый из участников такого плавания от рядового матроса до командира корабля и адмирала — руководителя похода, если таковой находится на борту, отчетливо понимает, что подледный поход независимо от продолжительности связан со смертельным риском. Могут ли помочь подводному атомоходу, терпящему бедствие под многометровым льдом, надводные корабли или авиация? Разве только теоретически.

Испытывают ли подводники, находясь под ледяным панцирем Арктики, чувство страха, чувство тревоги? Ответ может быть однозначным: не без этого, хотя главное, чем они озабочены, — обеспечить надежную работу сложной техники, безопасное плавание, успешное решение поставленной задачи. С этой проблемой пришлось столкнуться и автору книги. Во время выступления перед офицерами подводной лодки «К-324», совершившей в 1982 г. переход с Тихоокеанского на Северный флот, мне был задан вопрос: «А не страшно ли вам находиться на корабле, над которым навис многометровый лед?» Выслушав обоснованный отрицательный ответ



Ледовая обстановка на экране подводного тепловизора. Светлые пятна — полыньи и разводья. Борт «К-324». Центральная Арктика. 1982 г. Фото автора

(в нем не было и йоты неправды или лукавства), задавший его старший лейтенант — оператор пульта дистанционного управления реактором — написал затем на корабельном Военно-морском флаге, спущенном при погружении лодки и подаренном экипажем автору на память о подледном плавании, очень коротко и вместе с тем многозначительно: «Мне бы сохранить ваш оптимизм до своих 50 лет!..»

Коснулся этой темы и Герой Российской Федерации контр-адмирал А.А. Берзин, вспоминая о тех чувствах, которые испытывал он и члены экипажа ракетносца, когда кораблю, прежде чем всплыть в Чукотском море, пришлось пробираться через мелководную щель в желобе Геральда: «Малейшая ошибка — и корабль мог задеть рубкой за лед или килем за дно. В обоих случаях мало бы не показалось...» Что они пережили за те двое суток, которые ушли на преодоление опасного участка, догадаться нетрудно. «Чувство страха? Да, оно есть у каждого человека, — свидетельствует подледный адмирал. — Но чувство это должно не расслаблять, а мобилизовать. Главное, осознать степень риска и поступать осторожно»⁴³².

Испытывали ли подобное чувство тревоги в сложных ситуациях при плавании подо льдом подводники других флотов? Без сомнения. Достаточно обратиться к воспоминаниям У. Андерсона, командира «Наутилуса», Дж. Калверта, командира «Скейта», наконец, Дж. Стила, командовавшего «Сидрэгном».

Сознание опасности, естественно, не может не сказываться на морально-психологическом состоянии личного состава и требует величайшей ответственности от каждого члена экипажа, величайшей бдительности, высочайшего профессионализма, умения находить в сложнейших условиях, в минимально короткое время грамотные, единственно верные решения.

Опасности и трудности подстерегают подводников на каждом шагу. Это и неисправности оборудования, механизмов, приборов, которыми до предела насыщены современные корабли, это и подводные препятствия, которые могут встретиться в «подледном космосе». Сошлемся на приметы.

В 1993 г. газета «Красная звезда» опубликовала репортаж своего корреспондента В.А. Гундарева, побывавшего на атомоходе, вернувшемся с боевого патрулирования в глубинах Арктического бассейна, под названием «А на атомных все так же служат службу и как прежде ходят подо льды». Командовал этим кораблем-ракетносцем «К-117» капитан 1 ранга В.А. Вовянко.

Подводный крейсер и многие его офицеры не впервые открывали для себя Арктику. Его командир около десяти раз уча-

ствовавал в подледных походах. Восьмидесятую параллель он впервые пересек еще капитан-лейтенантом. На счету электромеханической боевой части капитана 3 ранга В. Сосиновича было пять, а командира турбинной группы старшего лейтенанта М. Садовникова — два арктических похода. Как и другие плавания, очередной поход этого корабля был не из легких...

Однажды в турбинном отсеке лопнул трубопровод, по которому под давлением в 70 атм поступала вода. За 15 секунд здесь расплылось ее до 3 т. Замкнутое помещение окутал густой туман. Задраившись в отсеке, подводники, используя в средства индивидуальной защиты под руководством командира дивизиона движения капитана 3 ранга И. Граматунова начали борьбу за живучесть технических средств. По правилам, в подобных случаях требовалось всплыть в надводное положение, но над лодкой нависал трудно пробиваемый ледяной купол. Не вдаваясь в подробности, скажем, что последствия этой аварийной ситуации удалось устранить.

В том же походе вышел из строя навигационный комплекс. Ремонт его в подобных условиях не предусмотрен. Под угрозой оказался не только сам поход, но и выход корабля из-под льда на чистую воду. Обычный гирокомпас, как известно, при плавании в высоких широтах не помощник. За дело взялся опытный специалист — техник навигационной группы мичман И. Повелко. Почти полтора суток он «колдовал» над сложными схемами, пока не доискался причины неисправности комплекса. Поход был продолжен...⁴⁵³

Подводники никогда не забывают тяжелые катастрофы, сопровождавшиеся гибелью как самих подводных лодок, так и людей, связанные с пожарами на атомоходах (1970 г. — «К-8», 1989 г. — «К-278» «Комсомолец»), пожар на «К-3» (1967 г.), вызвавший многочисленные жертвы.

Проблема предотвращения пожаров на подводных лодках, как и надводных кораблях, актуальна и для зарубежных флотов. По данным общества «Гринпис», за 5 лет (с 1983 по 1987 г.) на подводных лодках США произошло 113 пожаров и возгораний, а в 1989 г. — 12⁴⁵⁴. В 1992 г. возник пожар на атомной подводной лодке «Турбулент» Великобритании, в 1994 г. — на атомной под-



«К-278» («Комсомолец») у последнего причала. Западная Лица. 1989 г.

водной лодке «Рубис» ВМС Франции (причем в последнем случае в реакторном отсеке), унесший жизнь 10 подводников⁴⁵⁵.

Атомные подводные лодки — сложные «организмы, сверхперенасыщенные энергоемкими комплексами, механизмами, пожароопасными и взрывоопасными системами, компонентами, наконец, оружием».

По данным печати, ставшим достоянием общественности с наступлением «периода гласности», в 1986—1990 гг. Военно-морской флот затратил немалые средства на доработки техники с целью повышения качества эксплуатационных характеристик⁴⁵⁶. В результате в 1988—1996 гг. по сравнению с аналогичным предыдущим периодом (1978—1986 гг.) в 2,3 раза в Российском флоте уменьшилась техническая аварийность (взрывы, пожары, затопления кораблей)⁴⁵⁷. Однако такие цифры не могли и не должны были никого успокаивать — за эти годы сократился численный состав кораблей и количество их выходов в море. К тому же

отсеки атомоходов новых поколений по-прежнему перенасыщены оборудованием, компоновка которого может помешать доступу к местам возгорания, как, впрочем, и воды.

Иначе говоря, полностью исключить на современном атомном корабле возможность возгорания трудно. А последствия пожара при нахождении подводной лодки подо льдом могут стать куда более драматическими, чем в обычном океанском походе. И тогда может случиться, как в известной морской песне, что «не скажет ни камень, ни крест, где легли...».

В 1986 г. командование решило перевести с Северного на Тихоокеанский флот подводную лодку «К-313» пр. 670 под командованием капитана 2 ранга М.А. Мажуго. А старшим на борту на время перехода был командир дивизии капитан 1 ранга И.И. Налетов*. Прежде чем уйти под лед, корабль совершил пробное подледное



Вице-адмирал И.И. Налетов, трижды совершивший трансарктические переходы в 1984, 1985 и 1986 гг. в качестве старшего на борту «К-25», «К-308» и «К-313»

* В 1984 и 1985 гг. Иннокентий Иннокентьевич Налетов уже совершил такие же переходы, будучи старшим на борту атомных подводных лодок, причем все три впервые без всплытия на поверхность в Чукотском и Беринговом морях, что обеспечило скрытность плавания.

плавание. В конце его оставалось только подвсплыть, чтобы провести сеанс связи и, получив «добро», снова уйти под ледяной покров.

Море наверху штормило. Держать корабль на перископной глубине было нелегко. Боцман, несущий вахту на рулях, чуть-чуть «нырнул, да так, что в центральном посту никто не заметил. Через одно из выдвижных устройств лодка «хлебнула» воды, которая по дренажной системе должна была проскочить в трюм. Но просочилась она и на среднюю палубу центрального поста, откуда струйкой протекла вниз, попав на мощный электрощит обратимого генератора. Для возникновения пожара этого оказалось достаточно.

«Пожар в отсеке!» — первым доложил находившийся на нижней палубе командир дивизиона живучести капитан 3 ранга Г. Комарецкий. Реакция командира дивизии, а с ним и командира корабля была мгновенной. Вслед за сигналом «Аварийная тревога!» последовала команда: «Обесточить щит!»

Место возгорания удалось локализовать. Электрики приступили к демонтажу щита, снимая обгоревшие детали — расплавленные шины, обуглившиеся изоляторы. Щит восстановили быстро. Однако, когда замеры изоляцию, поняли, что подключать нельзя. Соленая вода оставила множество шунтирующих «мостов». Щит пришлось разобрать, промыть, просушить. И затем еще не один раз, пока не добились успеха. На каждую попытку уходило несколько часов. Сутки И.И. Налетов и М.А. Мажуго не уходили из Центрального поста, пока командир электротехнического дивизиона капитан С. Соломатин не доложил, что щит введен в строй. И понятно — решалась судьба похода⁴⁵⁸.

Предпосылка к пожару имела место и на атомной подводной лодке «К-358» («Мурманский комсомолец»), которой командовал капитан 2 ранга В.В. Лопато. Случилось это во время подледного плавания в начале 1990-х гг. Перед всплытием в полынью неожиданно-негаданно вспыхнул штепсельный разъем в одном из отсеков. С возгоранием справились еще до того, как лодка закончила маневр. Когда разобрались в причине происшествия, оказалось, что когда-то при точечной сварке была чуть задета изоляция кабеля. Долгое время неисправность не давала о себе знать. Но вот корабль попал в арктические глубины, в полосу особо холодной воды (до минус двух градусов по Цельсию). Произошло отпотевание⁴⁵⁹.

А вот другой случай, имевший место ранее на другом атомоходе, чуть не обернулся драмой. Шел январь 1981 г. Атомный подводный ракетоносец Северного флота «К-424» пр. 667БДР после



*Командир «К- 424»
Н.А. Иванов*

длительного несения боевой службы в Арктическом бассейне возвращался в базу. Возглавлявший экипаж ракетносца капитан 1 ранга Н.А. Иванов (для него это был восьмой поход на боевую службу), передав «командирскую вахту» своему старшему помощнику капитану 2 ранга Б.Ф. Плюснину, находился в каюте, расположенной во втором отсеке. В полдень подводники, несущие в третьем отсеке вахту, почувствовали запах гари. Немедленно последовала команда: «Аварийная тревога, пожар в центральном посту». Весь личный состав в считанные секунды занял свои места по боевому расписанию. А командир снова взял управление находящимся подо льдом кораблем на себя.

Положение с каждой минутой осложнялось. Личный состав третьего отсека выполнил все первоначальные действия по борьбе с пожаром, однако центральный пост продолжал заполняться дымом, а источник возгорания, несмотря на все усилия, определить не удалось...

Предельно допустимая концентрация угарного газа увеличилась в 380 раз. Все отсеки загерметизировали, а в смежных с центральным постом — вторым и четвертым создали противодействие. Личный состав третьего отсека переключился с ПДУ (портативное дыхательное устройство) на ИДА-59 (индивидуальный дыхательный аппарат). И все же часть людей (а в третьем отсеке находилась почти треть личного состава) стала терять сознание, но свои боевые посты никто не покинул. Н.А. Иванов принял решение всплывать на перископную глубину и, если позволит ледовая обстановка, попытаться пробить ледовый покров силой плавучести. Дальнейшая судьба корабля и его экипажа зависела теперь от действий личного состава электромеханической боевой части, обеспечивающей подводному ракетносцу ход. Ее возглавлял опытный механик капитан 2 ранга А. Чумак. Однако «злые силы» делали свое черное дело: пожар разрастался. Отсек, помимо угарного газа, заполнил еще и фреон, поступающий от работы ЛОХа (лодочная объемная химическая система пожаротушения). Положение усугублялось тем, что вышло из строя переговорное устройство. Для дачи указаний приходилось снимать шлем-

маску ИДА. Начали выходить из строя люди: капитан 3 ранга Морозов написал командиру записку: «Ваше приказание выполнили — ход кораблю обеспечен. Теряю сознание, но остаюсь на боевом посту». Двух членов экипажа, оказавшихся в наиболее тяжелом положении, вынесли в боевую рубку, где находился старший помощник, обеспечивавший всплытие корабля.

И надо же — удача: над лодкой полынья! С момента возгорания прошло менее получаса. К этому времени пожар с помощью ЛОХа удалось локализовать. Отсеки лодки после всплытия провентилировали, подводников, потерявших сознание, привели в чувство (часть личного состава третьего отсека ранее, по предложению заместителя командира по политической части капитана 1 ранга Б.А. Архипова, была переведена во второй отсек). Определили и причину пожара: в гальюне загорелся фильтр очистки воздуха, наполненный активированным углем. Выявили в дальнейшем и виновника «ЧП» (чрезвычайного происшествия). «Злоумышленником» оказался молодой матрос. Он не выдержал большого психологического напряжения длительного подводного плавания, закурил в гальюне и сунул незагащенный окурочок в патрон регенерации воздуха.

Так, элементарное нарушение корабельного режима одним человеком чуть не стало возможной причиной гибели корабля и его экипажа. Ракетносец благополучно вернулся в базу, завершив 78-суточное плавание, во время которого около 60 суток находился подо льдом. Последствия пожара подводники устранили своими силами. А его виновник отделался, как говорится, «легким испугом»⁴⁶⁰.

Особую опасность при подледных плаваниях представляют айсберги. Подводники не раз встречались с айсбергами у берегов Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа, а также севернее Новой Земли. Тот, кто читал воспоминания командира американской подводной лодки «Сидрэгон» Дж. Стила, наверное, помнят эпизоды, связанные с плаванием этого корабля в 1960 г. в море Баффина среди айсбергов. Напомним некоторые детали: «Держа «Сидрэгон» на глубине, разрешенной для действий в мирное время, я направил его прямо на айсберг... Вдруг гидролокатор и указатель айсбергов потеряли с ним контакт... Кривая эхолотомера резко пошла вниз... Через полминуты я оцепенел от страха и удивления, как кривая плавно прошла за отметку глубины, предсказанной указателем айсбергов, и двигаясь вниз опустилась ниже нас. Сейчас мы налетим на него! От волнения у меня пересохло в горле. Я уже готов был скомандовать срочное погружение и дать сигнал водяной тревоги. Но прежде чем я успел

произнести слова команды, кривая выровнялась и нехотя поползла обратно. Страшная минута миновала»⁴⁶¹. Надо отдать должное командиру «Сидрэгона» и его подчиненным — прохождение под айсбергами стало для них делом обычным, они двадцать два раза подныривали под этими ледяными исполинами и обследовали девять из них.

Перед уходом подводных лодок под лед по маршруту их движения ведется ледовая разведка. И тем не менее встречи с айсбергами не исключены.

В одной из предшествующих глав упоминалось о том, как в 1979 г. подводная лодка «К-513» под командованием капитана 1 ранга А.И. Шевченко в самом начале подледного плавания чуть не столкнулась с ледяным исполином, коснувшись его края пером горизонтального руля, вследствие чего он был поврежден, и поставило под угрозу дальнейшее продолжение похода.

Неприятный эпизод имел место и в ходе подледного плавания атомной подводной лодки под командованием капитана 1 ранга Л.Р. Куверского. Корабль всплывал. Неожиданно всплытие прекратилось — встретилось какое-то препятствие. Резко вырос дифферент. Какая-то неведомая сила потащила громадный корабль, разворачивая против течения. Рассказав об этом случае, к счастью окончившемся без осложнений, газета «Красная звезда» писала, что командир в короткие моменты раздумий успел осознать, «увидеть» все, что происходило над головой. И не бросился с испугу на глубину, аккуратно сманеврировал. Что помогло ему решиться на смелый и верный шаг? Личная отвага? Командиру подводного ракетносца больше пристало ее усмирить. Скорее точный расчет, важнейшим элементом которого является уверенность в своем экипаже»⁴⁶².

Аналогичный случай произошел через несколько лет во время плавания в Арктике и с подводным ракетносцем «К-472» с экипажем «К-465» на борту. Этот экипаж возглавлял капитан 1 ранга В.М. Батаев. Подводники, временно принявшие новый для себя корабль, уже не раз раз побывали на боевой службе в Северной Атлантике и Полярном бассейне. В марте 1982 г. они снова отправились на боевое патрулирование под арктические льды в сопровождении многоцелевой атомной подводной лодки. Начало апреля застало ракетный подводный крейсер в районе севернее Шпицбергена. После короткого приледнения в полынье для сеанса связи, корабль погрузился на глубину 90 м. Через 20 мин на скорости 9 узл. ракетносец содрогнулся от сильного удара в левую скулу в носовой части. Столкновение с подводным объектом было настолько сильным, что вахтенный офицер и

командир электромеханической боевой части вылетели из кресел и грохнулись на палубу центрального поста. Короткое время корабль сотрясало, будто телегу, едущую по булыжнику. Одновременно он погружался, хотя никаких действий для этого не предпринималось. Последовала команда — продуть носовую группу цистерн главного балласта и дать ход «полный назад». На глубине 135 м погружение прекратилось.

Что за подводный объект оказался на пути ракетносца, установить не удалось. Однако через два с половиной часа после удара акустики обнаружили шум винтов неизвестной подводной лодки. Впрочем, не исключалось, а скорее всего предполагалось, что произошло столкновение с айсбергом, каких в районе боевого патрулирования имелось немало. По возвращении в базу обнаружили «солидную» вмятину на ограждении рубки и следы удара на наружных крышках торпедных аппаратов.

А вот еще один пример. 13 сентября 1983 г. ракетный подводный крейсер стратегического назначения «К-279» пр. 667Б (командир капитан 1 ранга Н.А. Журавлев) при несении боевой службы в море Баффина в 21 ч 13 мин в точке 67°45'сш и 60°30'зд столкнулся с айсбергом. Произошло это на глубине 197 м при скорости чуть более 4 узл. Корабль с дифферентом на нос более 15° начал быстро погружаться. В центральном посту среагировали мгновенно. Был дан полный ход с перекладкой рулей на всплытие. Этим маневром удалось удержать подводный крейсер на глубине 240 м и выровнять дифферент.

В 4 ч 30 мин «К-279» всплыла под перископ. В радиусе 50 кабельтовых были обнаружены пять айсбергов с высотой надводной части около 50 м. Корабль продолжил поход, но по возвращении в базу был поставлен в ремонт для устранения полученных повреждений.

Район, где произошло столкновение, изобилует айсбергами. Но никогда еще не приходилось наблюдать айсберги с таким большим углублением. Считалось, что самая большая величина подводной части айсберга не превышает 160 М. Поэтому глубина, на которой шел советский подводный крейсер, казалось бы, гарантировала безопасное плавание⁴⁶³.

Проблема безопасности подводного плавания (и не только в Арктике подо льдами) снова встала в полный рост после гибели в августе 2000 г. одной из самых современных атомных лодок Российского флота «К-141» «Курск» пр. 949А. Катастрофа унесла 118 человеческих жизней. Не один месяц не утихали разговоры и споры о причинах трагедии. Ведь у подводных лодок этого проекта самый большой в мире процент плавучести — 30. Выдвига-

ются самые различные версии, в том числе «столкновение с неизвестным подводным объектом», возможно с одной из иностранных субмарин, которые вели разведку в районе учений Северного флота. Появилось и много домыслов, например, о нападении специальной «лодки-убийцы» и даже НЛО (неопознанный летающий объект). Пока, наконец, после длительного и детального расследования главная прокуратура России не вынесла свой «вердикт».

Вместе с тем авария и гибель «Курска» вызвала большой резонанс не только в России, но и во всем мире. И в первую очередь среди подводников, конструкторов «потаенных судов», специалистов спасательных служб. Снова и у нас, и за рубежом встал вопрос о безопасности подводного плавания в плане предотвращения столкновения подводных лодок под водой.

Российские средства массовой информации в связи с гибелью «Курска» вновь вернулись к случаям не только опасного маневрирования, но и столкновения советских (российских) и американских, и английских подводных лодок, причем, как правило, связанных с тем, что подводные корабли ВМС НАТО постоянно курсируют у наших берегов, а нередко и нарушают территориальные воды, иностранные субмарины систематически дежурят в районах боевой подготовки, расположенных вблизи базирования подводных сил Северного и Тихоокеанского флотов.

По данным экспертов, в результате произошло немало столкновений, большинство их приходится на 1968—1970, 1979—1981, 1983 и 1986 гг.: 8 — в водах Баренцева моря и 3 — Тихого океана. Однако и 1990-е гг. грешат подобными инцидентами. В феврале 1992 г. «К-276» столкнулась в наших территориальных водах с американской лодкой «Батон Руж», в марте атомный подводный крейсер «Борисоглебск» с американским «Грейлингом»⁴⁶⁴. Столкновения эти, к счастью, заканчивались лишь серьезными повреждениями.

В связи с усилением опасности столкновения подводных лодок, действующих в подводном положении, российской стороной еще в мае 1992 г. был разработан проект «Соглашения между правительством Российской Федерации и правительством Соединенных Штатов Америки о безопасности плавания подводных лодок за пределами территориальных вод». По разным причинам заокеанские «партнеры» уклонились тогда от подписания этого документа⁴⁶⁵. (В 1972 г. между правительствами СССР и США было подписано соглашение о предотвращении инцидентов между кораблями и самолетами в открытом море и воздушном пространстве над ним.)

Вместе с тем повышенный интерес США к дальнейшему освоению Арктики атомными подводными лодками, ведущимися «под флагом науки», и их разведывательная деятельность в полярных водах настоятельно требуют незамедлительного принятия такого соглашения. В будущем, когда, как предсказывают эксперты, начнется хозяйственное освоение богатств дна Северного Ледовитого океана, заинтересованность в котором уже явно проявляют государства, примыкающие к Арктическому бассейну, необходимость в подобном и других соглашениях такого рода еще более усилится.

Подводников провожать и встречать как космонавтов

Генеральный конструктор Центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин» академик И.Д. Спасский, часто бывавший и продолжающий бывать в соединениях подводных лодок, в свое время говорил: «Уход на боевую службу атомного ракетносца — явление далеко не ординарное. На плечах атомной подводной лодки, несущей боевую вахту в океанских глубинах, лежит не просто государственная, а поистине вселенская ответственность, поэтому отношение к морякам-подводникам должно быть соответствующим». «Подводников, — заключил академик, — надо провожать и встречать так же, как сегодня чествуют космонавтов, и даже лучше...»⁴⁶⁶.

Об общности в делах и службе покорителей Вселенной и «гидрокосмоса», как иногда называют глубины океана, не раз говорили и космонавты, побывавшие на подводных кораблях, и подводники, встречавшиеся с ними. Даже в оборудовании космических кораблей немало заимствовано у подводников. Это в свое время заметил и первый «гражданин Вселенной» Ю.А. Гагарин, посетивший 1-ю флотилию атомных подводных лодок Северного флота и ознакомившийся с атомным подводным кораблем. Можно провести параллели в условиях обитания и психологических нагрузках.

А вот проводы и встречи обычно проходят иначе: у подводников по-деловому, так сказать, «в рабочем порядке», если не считать некоторые, после так называемых «звездных» походов.

С 1962 г., когда к Северному полюсу совершила плавание атомная подводная лодка «К-3» («Ленинский комсомол»), и до 1996 г. экипажи советских и российских атомоходов совершили свыше 300 походов под полярные льды⁴⁶⁷. При этом с пребыва-

нием подо льдом от 30 до 90 и более суток выполнено 63 плавания. По данным российских экспертов, на счету у американских подводников, начиная с 1958 г. и по 1996 г., — около 80 арктических походов.

Из 78 Героев Советского Союза и Героев Российской Федерации — подводников, удостоенных этого высокого звания в послевоенный период, почти четверть — покорители полярных глубин.

Российские моряки внесли огромный вклад в изучение и освоение Арктики. Кто не знает имена знаменитых полярных капитанов — А.С. Кучина, М.П. Васильева, В.И. Воронина, К.С. Бадигина, М.П. Белоусова. Их эстафету подхватили, умножили, обогатили «подледные капитаны»: Л.М. Жильцов, Ю.А. Сысоев, В.Н. Чернавин, И.Р. Дубяга, А.П. Михайловский, Р.А. Голосов, Е.Д. Чернов, В.К. Коробов, А.И. Шевченко, М.В. Моцак, И.И. Налетов, А.А. Берзин — всех не перечислить. Об участии многих из них в «подледной эпопее» отечественного флота рассказывалось на страницах нашего повествования.

Среди «подледных капитанов» можно назвать настоящих «рекордсменов». Так, пробыли на боевой вахте подо льдами Арктики в общей сложности А.В. Ольховиков — 242 дня, П.С. Омельченко — 222 дня, Ю.М. Репин — 174 дня, М.А. Леонтьев — 139 дней.

Искусство и мастерство многих командиров атомных подводных лодок, совершивших арктические рейды, штурманов, прокладывавших курсы атомоходов под полярными льдами, было вознаграждено редким, необычным для военных моряков званием «Почетный полярник». Его удостоились Г.Г. Антонов, Э.Д. Балтин, В.В. Владимиров, Д.Н. Голубев, Л.Р. Куверский, Л.А. Матушкин, А.П. Михайловский, А.И. Петелин, Ю.А. Федоров, А.И. Шевченко, Р.З. Чеботаревский, Д.Э. Эрдман, А.Н. Яковлев и другие.

Появились и атомные подводные лодки — «рекордсмены». «К-496» пр. 667 БДР, например, совершила с различными командирами 17 походов общей продолжительностью 575 суток, из них 10 походов продолжительностью в среднем до полутора месяца*. И таких примеров немало. Велик вклад командиров и экипажей атомных подводных лодок в укрепление обороноспособности страны. Неоценим и их вклад в развитие науки об океане.

* Сведения о командирах и корабле — «рекордсменах» почерпнуты автором из доклада Г.Н. Антонова и В.Г. Лебедево «Героизм и мужество подводников в освоении баллистических ракет», сделанного на Макеевских чтениях в городе Миассе Челябинской области. Опубликован в научно-техническом сборнике «Ракетно-космическая техника». Серия XIV. Выпуск 1(44). VI Макеевские чтения. Издание ФГУП ГРЦ «Конструкторское бюро имени В.П. Макеева». 2000.

В начале февраля 2000 г. в Главном штабе ВМФ состоялась презентация батиметрической карты Северного Ледовитого океана. На этой уникальной карте благодаря послойной окраске ее подводного рельефа и светотеням (изобатам) рельеф ложа этого самого таинственного бассейна Мирового океана предстает в виде исключительно яркого и объемного изображения.

Карта вобрала в себя материалы всех предыдущих исследований Арктики. Это итог векового труда нескольких русских и советских полярных исследователей. На презентации особо отмечалось, что наиболее активно исследования дна велись последние тридцать лет, когда с развитием атомного подводного флота удалось заглянуть под ледовый панцирь на «макушке» Земли.

Работа гидрографов, утвердивших приоритет нашей страны (такая карта в масштабе 1:5 000 000 стала первой в мире), получила международное признание: в Оттаве (Канада) карта была признана лучшей в своей номинации и ей присуждена первая премия⁴⁶⁸.

К карте, о которой шла речь выше, отечественные подводники имеют непосредственное отношение. Достаточно сказать, что североморскими подводниками обследована прежде всего в удаленных и труднодоступных районах Арктики, где невозможно было использовать авиадесантный метод, площадь более 500 тыс. кв. км, выполнены десятки тысяч съемок рельефа дна и гравиметрических съемок. Промер с подводных лодок составил 96 100 линейных км⁴⁶⁹.

Неоценимое значение карта имеет и для самих подводников, продолжающих нести боевую службу подо льдом полярных морей. «Подводная» карта делает их походы более безопасными, возрастает и точность ракетных пусков.

Раз уж речь зашла о полярной картографии, то небезынтересно отметить, что к топонимическим памятникам в Арктике, таким как котловина Подводников и гора Ленинского комсомола (имеется в виду атомная подводная лодка), прибавились новые, отразившие подвиг подводников-атомщиков в освоении глубин Северного Ледовитого океана. 19 декабря 2002 г. правительство РФ приняло постановление о присвоении географическим объектам в Арктике имен участников подледных плаваний. Так появились горы, названные в честь штурманов А.П. Бурсевича, В.В. Владимирова, Ю.И. Жеглова, А.Н. Мотрохова, представителей науки А.П. Князева и А.В. Федотова.

Есть и еще одна сторона дела, связанная с созданием батиметрической карты. Карта обеспечивает защиту национальных интересов России в Арктическом бассейне. По мнению началь-

ника Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны адмирала А.А. Комарицина, наша страна в полном соответствии с нормами международного морского права может претендовать почти на 1,5 млн км² континентального шельфа⁴⁷⁰. А это сулит колоссальные возможности в освоении новых крупнейших нефтегазовых месторождений. Поистине у Северного Ледовитого океана золотое дно.

Как тут не вспомнить прозорливые высказывания наших замечательных ученых. Еще в 1763 г. М.В. Ломоносов писал: «Могущества и обширности морей, Российскую империю окружающих, требуют рачения и знания... Северный Ледовитый океан есть пространное поле, где углубится может Российская слава, соединенная с беспримерною пользою...»⁴⁷¹

Другой наш соотечественник, вице-адмирал С.О. Макаров, так отозвался о месте и роли полярных морей в судьбах страны: «Если сравнить Россию со зданием, нельзя не признать, что фасад его выходит на Северный Ледовитый океан. Если бы Ледовитый океан был открыт для плавания, это дало бы весьма важные выгоды»⁴⁷².

Можно сказать, что такое время наступило. В Западном районе нашей Арктики многие годы практиковалась круглогодичная навигация. Атомным подводным лодкам доступны теперь самые удаленные районы Северного Ледовитого океана. Однако не все так просто, как кажется на первый взгляд. Перестройка и так называемые рыночные реформы наложили свой отрицательный отпечаток на дальнейшее освоение природных ресурсов за Полярным кругом, внося коррективы не в пользу национальных интересов России. А ведь для страны, ее благополучия и процветания арктическая зона и прилегающий шельф имеют колоссальное значение: здесь сосредоточено не менее 30% мировых запасов нефти и газа. По мнению экспертов, потенциал зарубежной Арктики намного ниже. Только нефтегазоносные шельфы Баренцева и Карского морей располагают запасами в 50–60 млрд т условного топлива. Естественно, возникает мысль о будущем: человечество вступило в новый XXI век.

Что век грядущий нам готовит?

Было бы неверно представлять себе дело так, что нынешнее положение в Арктике не беспокоит ученых, специалистов и экономистов различного профиля, экономистов, юристов. В 1999 г. в

Государственной думе обсуждался проект Федерального закона «Об арктической зоне», разработка которого началась еще в декабре 1997 г. Речь идет о том, чтобы расширить наши исключительные суверенные права и юрисдикцию в Арктике, обеспечить геополитические и экономические интересы России в этой зоне⁴⁷³.

При этом на первый план выдвинулась задача установления внешней границы континентального шельфа вплоть до Северного полюса, что позволит увеличить нефтегазовый потенциал страны еще на 15—20 млрд т.

В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, ратифицированной Россией в 1997 г., обоснования внешней границы ее шельфа в Арктике должны быть представлены в возможно короткие сроки, но не позднее 10 лет после ратификации. Время не ждет. Тем более что другие страны (США, Канада, Норвегия, Дания) также не теряют его даром. Особую активность проявляют Соединенные Штаты Америки, которые ведут в Северном Ледовитом океане комплексные исследования, в том числе и с помощью атомных подводных лодок, ледоколов, авиации, о чем уже шла речь выше. Напомним, что в ходе выполнения программы «Сайсекс» американские специалисты с помощью подводных лодок провели обширные геологические исследования на хребтах Ломоносова и Менделеева, в основном, как считают наши эксперты, в российском секторе Арктики. Их целью являлось определение естественных границ континентального шельфа США и России⁴⁷⁴.

В ходе работы по определению границ «полярных владений» уже возникают споры. С 1970 г. ведутся переговоры с Норвегией (а она, как известно, входит в НАТО) по вопросу разграничения морских пространств. Здесь сталкиваются как экономические, так и военные (оборонные) интересы. Камнем преткновения стала так называемая нефтегазоносная структура Федынского, открытая советскими геологами. Она нависает над Кольским полуостровом. Если этот район уступить Норвегии, то здесь незамедлительно появятся силы НАТО, которые установят средства подводного, надводного и воздушного наблюдения за деятельностью Северного флота на значительной части акватории Баренцева моря. Россия пошла на некоторые уступки Норвегии, но расширять их дальше недопустимо⁴⁷⁵.

По-прежнему не решены проблемы, связанные со стремлением западных государств «интернационализировать» российскую Арктику, установить такой порядок разработки и эксплуатации иностранными фирмами природных ресурсов и вывоза

продукции, который противоречит установившимся международным нормам. Это же относится и к Северному морскому пути, который заинтересованные страны хотят из российской национальной магистрали превратить в международную. Продолжается и проникновение сил и средств США и НАТО в важнейшие для обороны нашей страны и обеспечения ее безопасности районы арктической зоны. Как известно, Россия в истекшем десятилетии значительно сократила свой оборонный потенциал в Арктике. Ожидалось адекватное снижение уровня военного присутствия в этом регионе сил НАТО. Этого, однако, не произошло. Наоборот, интерес иностранных государств к нему усилился. Можно утверждать, что это еще одно из направлений, по которому идет «продвижение НАТО на Восток».

Меняются международные позиции многих стран арктической и северной зон. Норвегия, которая продолжительное время придерживалась сдержанной, «умеренной» позиции, в последние годы все больше попадает под влияние США, своего старшего партнера по НАТО. Усиливается ее военная деятельность в рамках этого блока не только на собственной территории, но и на Шпицбергене. Наблюдается стремление вытеснить Россию с этого архипелага.

Политика Дании также диктуется ее участием в Северо-Атлантическом альянсе, соглашением с США об объединенной обороне Гренландии и законом об использовании территории острова для военных целей 1980 г. В планах НАТО все большая роль отводится и Исландии, в превращении ее в тыловую зону в случае ведения «масштабных военных действий». Нетрудно заметить, что все это позволит взять под контроль входы и выходы российских подводных лодок в Северную Атлантику и Центральную Арктику.

Усиливается разведывательная деятельность США через участие в различных научных, экологических, общественных организациях, проникающих под разными предлогами в российскую Арктику.

Не секрет, что богатейшими северными районами России сильно интересуются и деловые круги Запада, и особенно их спецслужбы. Усиленно изучаются инфраструктура экономики, сырьевой базы, транспортные магистрали. Активно создаются смешанные акционерные общества и совместные предприятия. Для известных целей используются легальные каналы — туризм, научный и культурный обмен, спортивные поездки. Огромная нагрузка в связи с этим легла на пограничников. За гостями,

которые не всегда появляются за Полярным кругом с добрыми намерениями, нужен тщательный догляд.

Таким образом, обстановка на Арктическом морском театре не может по-прежнему не внушать опасений. Все это обязывает руководство страны, Вооруженных Сил, командование Военно-морского флота, наконец, Северного флота постоянно поддерживать на необходимом уровне немало урезанный оборонный потенциал. Во многом зависит это от состояния и боевой готовности атомного подводного, особенно ракетного флота.

Военно-политическая обстановка в арктическом регионе требует от России немалых усилий и на дипломатической арене. Приход в США к власти новой администрации, как и избрание в России нового Президента и его многочисленные активные шаги, высекают искру надежды на то, что нынешняя ситуация в Арктике, характеризующаяся продолжающейся необъявленной «холодной войной» подводных сил двух великих держав, может смягчиться. Кто знает, может быть, когда-нибудь торосы противостояния в Арктике окончательно растают и накопленный американскими и российскими подводниками опыт в исследовании глубин Северного Ледовитого океана будет востребован для совместного освоения природных богатств с помощью мирных подводных транспортов и танкеров? Пока, увы, в это верится с трудом, и нам не следует забывать о безопасности страны.

В последние годы на страницах печати, в научных кругах не утихают споры, обмен мнениями о будущем Российского Военно-морского флота, о месте и роли его ракетно-ядерного потенциала в общей триаде стратегических ядерных сил страны. Многие высказываются за принятие специального закона о ВМФ.

Вместе с тем уже принята Морская доктрина Российской Федерации до 2020 г. Она и Указ Президента РФ «Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 г.» создают реальные основы в деле воссоздания морской силы государства.

Выделено в Морской доктрине и место для определения национальной морской политики на одном из главных региональных направлений — Арктическом. История скажет, как удалось нашей государственной власти осуществить взятые на себя обязательства в этой области, в том числе и по защите суверенных и международных прав России в Арктике, в чем большая роль принадлежит подводным силам.



ПОДЛЕДНЫЕ ТРАНСПОРТЫ: ФАНТАЗИЯ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

В зарубежных, а также в российском, а затем и в советском флотах накоплен известный опыт использования подводных лодок и в транспортных целях, правда, в условиях войны.

В марте 1916 г. в Киле вступила в строй германская подводная лодка «Дейчланд». Уже в том же году она совершила два коммерческих рейса в порт Балтимора (США). (В дальнейшем «Дейчланд» переоборудовали в обычную боевую подводную лодку, и она находилась в строю под литерно-буквенным наименованием «Г-155».)

По окончании войны в 1924 г. немецкий адмирал Р.-К. Шеер, выступая в Швеции, сообщил о том, что в Германии разработан проект новой подводной лодки для транспортных целей. Комментируя этот факт, советский специалист по подводным лодкам Л.А. Белецкий писал тогда: «Торговая подводная лодка для целей общей торговли существовать не может. Нужда в ней может появиться лишь при совершенно особых условиях, которые, несомненно, потребуют и особой спецификации лодки»⁴⁷⁶.

В годы Второй мировой войны Германия, в силу специфики ведения боевых действий на море и создавшихся условий для обеспечения своих подводных лодок, находившихся в удалении от баз, продовольствием, топливом и боезапасом, а также, как и в прошлом, снабжения промышленности дефицитными видами сырья (каучук, вольфрам и другие), использовала обычные серийные подводные лодки, но переоборудованные для доставки грузов. Всего Германия построила на базе подводных лодок VII серии 14 транспортных подводных лодок — 10 танкеров (их англичане прозвали «дойными коровами») и 4 торпедовоза.

Для транспортных целей использовал свои подводные лодки и итальянский флот. Англичане в 1941—1942 гг. также направляли подводные лодки в Средиземное море для снабжения своего гарнизона на острове Мальта.

Япония построила 23 транспортные подводные лодки, предназначенные не только для перевозки нефтепродуктов, но и доставки стратегического сырья как собственно в Японию, так и в Германию⁴⁷⁷.

Было бы несправедливо не напомнить о том, что в период Великой Отечественной войны подводники-черноморцы успешно выполняли задачи по доставке питания в осажденный противником Севастополь топлива, боеприпасов и продовольствия и вывозу из города раненых и эвакуируемых.

В мирное время подводные лодки могут успешно использоваться в полярных районах. В специфических условиях Арктики может сложиться такая обстановка, когда именно подводное судно окажется наиболее приемлемым транспортом для доставки грузов на удаленные участки побережья и острова, спасения людей на дрейфующих полярных станциях, для трансарктических перевозок. Напомним, в частности, о записке председателя ученого совета Всесоюзного Арктического научно-исследовательского института В.Ю. Визе на имя Председателя СНК СССР А.И. Микояна и других руководителей «О перевозке грузов по Северному морскому пути на подводных лодках» в 1940 г.

Советские ученые предсказывали мирным транспортным подводным судам большое будущее. Сошлемся на статьи академика Н.Т. Гудкова и члена-корреспондента Академии наук СССР В.В. Звонкова, опубликованные в газете «Советский флот» еще в пятидесятые годы.

«Атомные подводные лодки, — указывал Гудков, — открывают большие перспективы для мирного их использования. Они представляют возможность совершать длительные путешествия подо льдом в районах Северного и Южного полюсов»⁴⁷⁸.

«Заглянем в недалекое будущее и представим себе судно с атомным двигателем, — писал Звонков. — Трансарктический атомоход, например, сможет совершать дальние походы в Арктике, обслуживать порты северного побережья нашей Родины, в короткие сроки проходить по Северному морскому пути...»⁴⁷⁹.

Появлялись и отдельные эскизные проработки арктических подводных кораблей. Об одной из них сообщил в августовском номере за 1955 г. журнал «Знание — сила». В статье «Подо льдами Арктики» лауреат Государственной премии СССР, профессор Г.И. Покровский, отдавая должное атомному ледокольному флоту, вместе с тем отмечал, что для бесперебойной транспортировки грузов в Арктике есть другой, не менее надежный, корабль — крупный подледный атомоход. Страстный популяризатор дости-

жений науки и техники, автор многочисленных книг о выдающихся научных открытиях и занимательных явлениях природы Р.Г. Перельман так представлял себе будущий транспортно-пассажирский подводный арктический корабль:

«...Он плывет под метровой толщиной многолетнего льда. Сотни пассажиров, разместившихся в удобных, комфортабельных каютах, не чувствуют утомительной качки: ведь море подо льдом спокойно... Далеко вперед сквозь толщу воды светят прожекторы. Специальные гидроакустические и радиолокационные приборы ошупывают дно и ледяную крышку океана, рисуют причудливые границы на непрерывной ленте»⁴⁸⁰.

Здесь необходимо сделать отступление и рассказать о реальном проекте транспортной арктической подводной лодки, разработанном в Советском Союзе, когда у нас еще только намечались подходы к созданию атомных подводных лодок.

Широкое наступление, предпринятое в Арктике в послевоенный период советскими учеными и полярниками, открытие и промышленное освоение новых месторождений полезных ископаемых на Колыме, севере Чукотки, на Таймырском полуострове вызвали усиленный интерес к развитию транспорта, способного, с одной стороны, обеспечить снабжение расположенных за Полярным кругом районов, а с другой — вывозить добытое здесь сырье. Потребовались специальные транспортные суда и мощные ледоколы. В первую очередь шла речь, конечно, о надводном флоте. Однако в качестве альтернативного предложения рассматривалась также и подводная лодка.

Поскольку проектирование подводных лодок велось тогда только в интересах ВМФ, правительство предложило еще в 1952 г. военно-морскому министру Адмиралу флота Н.Г. Кузнецову поручить одному из конструкторских бюро разработать проект подледно-транспортной подводной лодки.

Помимо обычного основного назначения такая лодка могла бы с успехом решать и боевые задачи, в том числе высаживать на арктическое побережье десанты. Было разработано несколько вариантов такого корабля. В конструкции их предусматривались устройства для протавнения во льду толщиной до 4 м отверстий с последующим выдвиганием шахт для выхода на поверхность людей.

Наиболее близким к тактико-техническому заданию был признан тот, где нормальное водоизмещение лодки составляло 3480 т, длина — 100 м, ширина — 9,5 м, осадка — 6,6 м. Скорость надводная — 12 узл., подводная — 8 узл. Необычная лодка проекти-

ровалась двухкорпусной с одинадцатью отсеками. Для приема крупногабаритных грузов предназначались или прочные цилиндрические контейнеры, размещенные в корпусе и поднимаемые при всплытии, или специальные большие отсеки, из которых грузы подавались наверх на платформах. Позади ограждения рубки в надстройке размещался самоходный понтон для доставки грузов на необорудованное побережье.

Энергетическая установка одного из вариантов состояла из двигателей дизеля и электромоторов, которые должны были работать по циклу академика Е.Л. Чудакова.

Разработка проекта подледно-транспортной лодки (проект получил шифр 626) велась коллективом конструкторов под руководством Ю.Р. Хусаинова. Консультантом выступил известный инженер-капитан 1 ранга А.И. Дубравин. Создание такого подводного судна однако тогда не вызывалось необходимостью, и работу по этой теме в 1955 г. прекратили.

Впоследствии в ряде конструкторских бюро также разрабатывались проекты различных атомных лодок для перевозки грузов и людей. В ЦКБ-18, например, был создан проект атомного подводного транспорта — минного заградителя (шифр 664), в ЦКБ-57 — атомного подводного танкера (шифр 631). Три проекта атомных подводных кораблей разработали конструкторы ЦКБ-16: транспортно-десантной, десантной лодок и танкера (шифры 717, 748 и 927 соответственно)⁴⁸¹. Но они также остались в чертежах. Может быть, их извлекут с архивных полок, чтобы доработать, когда потребует освоения подводных богатств арктического шельфа? Возможно, вспомнят тогда будущие энтузиасты Севера и о подводной лодке-мишени пр. 690, спроектированной ЦКБ «Лазурит». Особенность ее состояла в том, что легкий корпус был способен выдержать удар учебных торпед массой в несколько тонн, идущих со скоростью до 50 узлов. «В XXI веке, когда человечество неизбежно подойдет к созданию подводно-подледных комплексов по добыче полезных ископаемых с применением большегрузных подводных судов различного назначения (трубо- и кабелеукладчики, драги, буровые установки, танкеры и газовозы), — считал один из главных конструкторов «Лазурита» А. Постнов, — опыт создания конструкций, способных выдержать большие динамические нагрузки, будет востребован»⁴⁸².

И все же фантазия или реальность — арктические подводные суда?

Первые проекты транспортных атомных подводных судов сухо гражданского назначения разрабатывались в конце 1950-х гг.

В их разработку включались почти все технически развитые страны. Один из первых проектов подводного танкера представила японская фирма «Мицубиси Хэви Индастриз» в 1958 г.

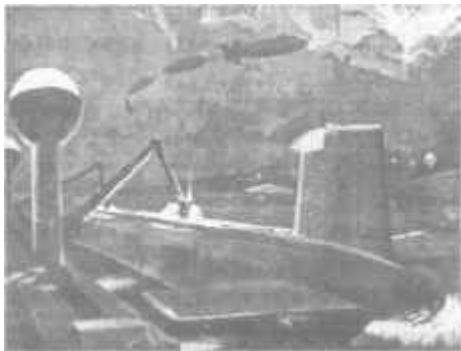
За рубежом появилось затем немало и других проектов транспортных судов подводного плавания — рудовозов, нефте- и газозовов. Американская фирма «Дженерал Дайнамикс» еще в конце 1950-х — начале 1960-х гг. проработала два варианта подводных танкеров для доставки сырой нефти из района Аляски: один дедвейтом 21,2 тыс. т, другой — 40 тыс. т. В дальнейшем в связи с открытием в начале 1970-х гг. в арктической части Аляски и Канады новых нефтяных месторождений появились проекты подводных танкеров грузоподъемностью 170 и 250 тыс. т.

Появились проекты транспортных подводных судов также в Японии, Англии, Канаде. Британские фирмы «Митчел Энжиниринг Лимитед» и «Саундерс Роу» предложили Канаде в 1959 г. проект атомного рудовоза «Моби Дик» (свое название судно получило по имени белого кита — главного героя одноименного романа Г. Мелвилла)⁴⁸³.

Можно было встретить в зарубежных публикациях и другие, еще более оригинальные предложения. Канадский инженер Р. Стефансон, например, запатентовал в США проект ледокола-танкера для перевозки сжиженного природного газа. Судно представляло собой подводную лодку с узкой надстройкой. Большая часть корпуса проходит подо льдом и частично проламывает его снизу. А бывший руководитель исследовательского отдела американской нефтяной кампании «Континенталь Ойл» Д. Садбери предложил вывозить нефть с Аляски вдоль северных берегов

Канады с помощью подводных барж, буксируемых ледоколом.

Как не вспомнить в связи с этим, что еще в 1881 г. русский ученый В.О. Ковалевский (1842—1883)— муж известного русского ученого математика, первой женщины члена-корреспондента Петербургской академии наук) в письме к брату писал об изобретенном им оригинальном способе



Так представляли себе «работу» в Арктике подледного танкера зарубежные специалисты

транспортировки нефти по Волге в зимнее время. Он считал возможным использовать в качестве подледных судов сферические бочки, загружая последние таким образом, чтобы их слегка прижимало к нижней поверхности льда. Для лучшего скольжения бочки должны были иметь, как сани, полозья. Предполагалось вдоль фарватера реки прорубить щель и бочки буксировать на тросах с помощью лошадей или паровой тягой. Ученый считал, что идея его не только осуществима, но и весьма выгодна. «Придет время, — писал он в заявке на патентование изобретения, — когда о таком удобном судоходстве, какое будет зимой подо льдом, станут жалеть, переходя к береговой тяге»⁴⁸⁴.

В нашей стране и в дальнейшем не иссякала творческая мысль, связанная с транспортными перевозками во льдах и подо льдами.

Советский изобретатель В.Н. Пикуль после Великой Отечественной войны предложил, например, новый тип ледокола — подводный. Основная часть его скрыта подо льдом. Надо льдом возвышаются только капитанская рубка, каюты и службы управления судном. Надледная надстройка связана с подводным корпусом мощным пилоном. На корпусе сверху жестко закреплены две сегментные пилы по бортам, чуть позади их третья — протяжной нож. Они предназначены для подрезания снизу льда, к которому корпус судна прижат с огромной силой. Здесь, по мнению автора, должен неуклонно действовать закон Архимеда⁴⁸⁵.

Пока подледные транспортные суда, как правило, проектируются с единственным видом главной энергетической установки — ядерным двигателем. Однако наука и техника не стоят на месте, и можно ожидать, что со временем появятся подводные суда, оснащенные принципиально иными двигателями и движителями.

Вопрос это не только технический или, скажем, экономический: какой двигатель более приемлем в эксплуатации? Использование атомных кораблей и судов в Мировом океане вообще и в Северном Ледовитом особенно напрямую связано с одной из приоритетных задач, стоящих перед человечеством, — обеспечением экологической безопасности водных просторов и глубин.

Аварии на атомных подводных лодках, гибель за последние двадцать лет двух американских и пяти отечественных подводных лодок с АЭУ, в том числе «Комсомольца» в 1989 г. и «Курска» в 2000 г., наконец, потеря «К-159» при буксировке из Гренихи в 2003 г., говорят о том, что возрастает вероятность попадания радиоактивных веществ в океан. В непредсказуемом масштабе может увеличиться эта опасность для экологии океан-

ских и особенно полярных вод, в случае возникновения военных действий с участием атомных подводных лодок, к тому же вооруженных ракетами и торпедами с ядерными боеголовками.

Да и сама добыча полезных ископаемых, в том числе нефти, на арктическом шельфе и побережье также может привести к загрязнению полярного региона.

Нужны ли подледные транспорты? Стоит ли игра свеч?

Конец 1960-х гг. В Североамериканской Арктике начался настоящий бум на новых месторождениях нефти. Снова остро стал вопрос о транспортировке «черного золота». Рассматриваются самые различные варианты: ледокольные танкеры, трансалюаскинский и трансконтинентальный нефтепроводы, комбинированные пути и способы. Дооборудуется крупнейший американский танкер «Манхэттен». В 1969 и 1970 гг. он совершает экспериментальные рейсы. Вывод оптимистический: круглогодичное плавание по Северо-Западному проходу возможно. И все же победил трубопроводный транспорт^{*86}.

Вместе с тем нефтяной бум заставил все же вернуться и к вопросу о возможности использования подледных транспортных судов. Еще в 1970 г. американская фирма «Дженерал Дайнэмикс» исследовала целесообразность применения подводных танкеров для вывоза нефти из Прадхо-Бей через Северо-Западный проход на Атлантическое побережье США или через Центральную Арктику к берегам Норвегии, а затем уже на надводных танкерах — к восточному побережью США. Однако нефтяные компании не проявили к нему интереса. Вновь к этой проблеме в США обратились в 1977 г. Исследования показали, что эксплуатационные расходы на подводную транспортную систему примерно в 2 раза меньше, чем на надводную.

А капитальные затраты на первый подводный вариант (Аляска — Северо-Западный проход — восточное побережье США) составляют 14,5 млрд долларов, на второй (Аляска — Северный полюс — Норвегия) — 8,5 млрд долларов. Строительство же трансалюаскинского нефтепровода оценивалось от 14,9 до 16,5 млрд долларов⁴⁸⁷. Было очевидно, что с экономической точки зрения подледные транспортные суда выгодно эксплуатировать лишь в бассейне Северного Ледовитого океана, но дальше проектов и расчетов дело не сдвинулось.

Окончательно интерес к подводным судам такого типа не угас. Но жизнь, экономика еще не призвали их на службу капиталистическому рынку. Для нашей страны изначально вопрос о подледных транспортах рассматривался лишь в плане перевозок по высокоширотному (а, следовательно, более короткому) варианту Северного морского пути.

В первой половине 1970-х гг. наш соотечественник Э.В. Глуховцев произвел необходимые расчеты, связанные с использованием подобных судов для трансарктической перевозки грузов из европейских портов страны в дальневосточные и сравнил их стоимость с перевозками надводными или воздушными судами. По его расчетам, для обеспечения грузопотока в 20 млн тонн с запада на восток железнодорожным транспортом потребовалось бы 800 млн рублей (в масштабе цен того времени), авиационным — свыше 8 млрд рублей. Надводные суда могли перевезти этот объем груза при следовании через Суэцкий канал за 560 млн, вокруг Африки за 660 млн рублей. Подводным же транспортом при следовании через Северный полюс понадобилось бы затратить лишь 320 млн рублей⁴⁸⁸. Разница очевидна. Ученый считал, что для перевозки 20 млн тонн груза необходимо было бы иметь 74 подводных атомохода. Как знать, может быть, СССР и США со временем придут к соглашению о превращении Северного Ледовитого океана в зону мира, свободную от ракетно-ядерного оружия. И тогда смогут воплотиться в жизнь проекты создания транспортного подледного флота. Может быть, наступит время, и на таких судах будут плавать интернациональные экипажи, подобно тому, как это было при осуществлении космического проекта «Союз-Аполлон» или как это имеет место на международной космической станции.

Однако, вместе с тем, не следует и упрощать проблему. Ведь использование подводных, подледных транспортов связано не только с трансарктической перевозкой грузов. Проблема выглядит гораздо шире.

В одной из своих последних статей бывший начальник Главного управления Северного морского пути контр-адмирал в отставке В.Ф. Бурханов писал:

«Не сомневаюсь, научно-технический прогресс приведет человечество к использованию подводных судов для плавания в Арктике... Перспектива их использования очень заманчива. Однако, когда появятся первые транспортные корабли, сказать трудно. Ведь для их нормальной эксплуатации потребуются строить принципиально новые порты, разрабатывать иные погрузо-раз-

грузочные механизмы. Кроме того, придется проложить на дне океана, по мелководью, глубоководные каналы, а также решить множество других задач...»⁴⁸⁹

И все же творческая мысль, несмотря на все эти проблемы, не стояла на месте. В нашей стране продолжалось проектирование подледных транспортных судов, создание которых позволило бы осуществлять регулярные транспортные перевозки. Но до поры до времени в условиях, когда все или почти все, что касалось Арктики, находилось за семью печатями, о них не сообщалось.

Но вот журнал «Судостроение» опубликовал в первом номере за 1990 г. статью группы авторов о разработке в конструкторском бюро «Малахит» технических предложений по атомным подводным транспортным судам — контейнеровозу и танкеру грузоподъемностью 29 400 и 30 000 т соответственно. Публикацию сопровождали схемы и рисунки, дававшие представление об облике судов и их внутреннем устройстве.

Желание более подробно ознакомиться с проектированием подледных транспортных судов привело автора в 1992 г. в «Малахит». В те годы коллектив «Малахита» разработал технические предложения по проекту многоцелевого атомного подводного транспортного судна-снабженца грузоподъемностью 17,5 тыс. т, способного плавать как подо льдами на глубине 100 м, так и в надводном положении в битом и сплошном льду толщиной до 2 м без сопровождения ледокола. Судно планировалось снабдить 5—6 амфибийными транспортерами для погрузки и разгрузки в условиях Арктики⁴⁹⁰.

«К проблеме создания подледных транспортов наше конструкторское бюро обратилось не впервые, — рассказал начальник



Погрузка нефти на атомный подводный танкер у арктического побережья (по проекту, разработанному в КБ «Малахит»). Длина танкера 238 м, грузоподъемность около 30 тыс. т

проектного отдела «Малахита», кандидат технических наук Борис Федорович Дронов. — Первоначальные разработки относятся к концу 1970-х гг. Но еще раньше, на стыке шестидесятых и семидесятых, в нашем бюро был разработан и доведен до рабочих чертежей проект военно-транспортного подводного атомохода. Позже рассматривался также проект использования для транспортировки народнохозяйственных грузов боевых подводных лодок с навесными контейнерами. Наши конструкторы никогда не прекращали творческий поиск, хотя многие разработки не входили официально в планы конструкторского бюро и выполнялись в порядке личной инициативы. Работая по этой теме, мы встречались с подводниками-атомщиками, советовались с ними, изучали опыт арктических походов боевых атомных подводных лодок.

Естественно, мы обращались и к зарубежному опыту, участвовали в международных конференциях, симпозиумах. Российскими проектами заинтересовались наши коллеги в Норвегии, Германии, Соединенных Штатах Америки, Японии.

Ну и, наконец, помимо вариантов, рассмотренных в журнале «Судостроение», в нашем отделе осуществлены и другие предэскизные проекты судов подледного плавания такого же назначения».

Расставаясь с Борисом Федоровичем, я невольно бросил взгляд на стоявшего за кульманом его коллегу — ведущего инженера-конструктора Анатолия Николаевича Климова. На листе ватмана виднелся тщательно прорисованный в цвете эскиз транспортного судна, идущего в полярных глубинах под мощным паковым льдом.

Разумеется, в нынешних условиях говорить о строительстве в России специальных подледных контейнеровозов и танкеров не приходится. На иностранных инвесторов надеяться трудно.

Таким образом, в нашей стране, все более и более теряющей первенствующее положение во многих областях науки, техники и производства по сравнению с Западом, может идти речь лишь о перепрофилировании исключенных из боевого состава флота атомных подводных кораблей и ожидающих утилизации. Мысль эта не нова. Она, как уже говорилось, воплощалась в отдельные разработки. К ней уже более десятка лет обращались в стенах Арктического и Антарктического научно-исследовательского института. Здесь горячим сторонником ее стал среди других один из ведущих научных сотрудников — В.И. Смирнов.

Толчком для практической реализации такой идеи послужила конверсия — вынужденная мера перевода предприятий и уч-

реждений военно-промышленного комплекса на новые методы хозяйствования в условиях перехода к так называемой рыночной экономике. В октябре 1994 г. между Санкт-Петербургским центральным конструкторским бюро морской техники «Рубин», «Севмашпредприятием» (бывший завод № 402 в Северодвинске) и акционерным предприятием, взявшим на себя снабжение Севера продуктами и промышленными товарами, было подписано соглашение о намерениях по разработке проекта использования боевых подводных лодок в интересах народного хозяйства в Заполярье.

Для эксперимента выбрали ракетно-торпедную многоцелевую лодку 671-го РТМ проекта, которая отличается значительно меньшими размерами и, в частности, осадкой, что немаловажно в условиях малых глубин прибрежной части полярных морей.

Ускорило проведение в 1955 г. эксперимента обращение администрации Ямало-Ненецкого АО к главнокомандующему ВМФ. В своем обращении глава администрации Ю. Неелов выдвинул план доставки газопромыслового и геологического оборудования геологам и газодобытчикам Ямала на атомоходах. По его мнению, это поможет в условиях выживания флота «заработать деньги для ремонта находящихся в строю и строительства новых кораблей»⁴⁹¹.

Поручили выполнить необычное задание экипажу подводной лодки «Б-414»* под командованием Героя Российской Федерации капитана 1 ранга С.В. Кузьмина, носившей еще и именное название — «Даниил Московский» (в честь князя Московского, сына Александра Невского). Сомнений в работе корабля не было. Команда имела «за плечами» пять дальних походов. Уверенности командиру придавал и командир электромеханической боевой части капитан 2 ранга Е.Н. Юматов, пришедший на лодку незадолго до похода. Он слыл на соединении опытным специалистом. А за участие в подледных автономках имел орден Мужества.

Взяв на борт груз, атомоход вышел из базы в море. Курс его первоначально лежал к Северному полюсу, где он должен был обеспечивать охранение ракетного подводного крейсера стратегического назначения «ТК-20», которому предстояло выполнить ракетную стрельбу из приполюсного района.

Несколько суток занял путь до кромки льда. «По дороге» обнаружили иностранную субмарину, последили за ней, переда-

* Первоначально многоцелевая атомная подводная лодка пр. 671 и ее модификации числились крейсерскими, а в 1974 г. были отнесены к классу больших подводных лодок, в связи с чем сменили литеру «К» на «Б».

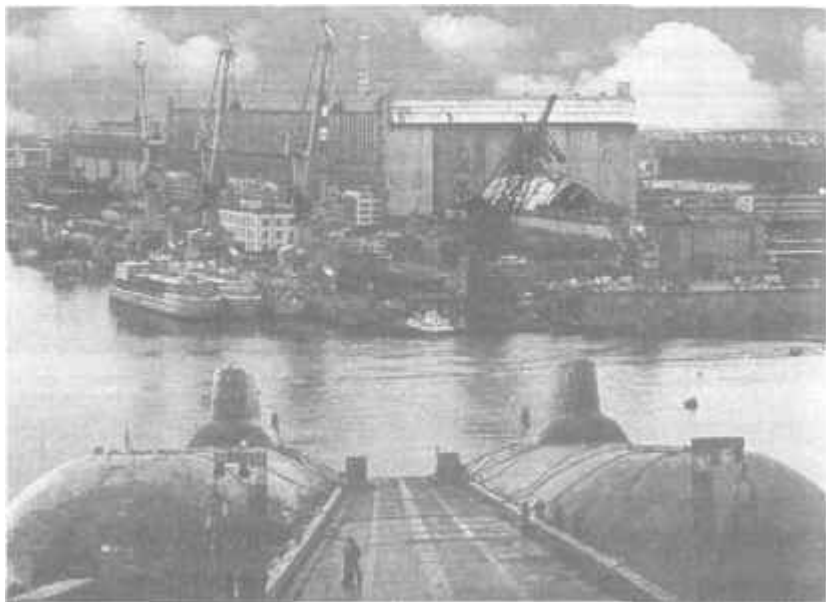
ли донесение на командный пункт флота. Ушли под лед. И вдруг непредвиденное: приступ аппендицита и не у кого-нибудь — у самого корабельного доктора. Пришлось полным ходом возвращаться в Кольский залив и, взяв другого врача, наверстывать затраченное на это время. 13 августа лодка всплыла в полынье в приполюсном районе, а затем продолжила выполнение поставленной задачи. 25 августа 1995 г. ТПРКСН «ТК—20» произвел пуск ракет. А «Даниил Московский» вскоре отправился в Карское море. Когда атомоход всплыл, через два с половиной часа над ним завис вертолет. Съёмочная группа ОРТ сняла этот необычный эпизод, а вечером того же дня показали его телезрителям. 7 сентября в порту Харасавей на Ямале доставленный атомной лодкой символический груз в 5 т весом был передан буровикам северного месторождения газа.

Необычный пришелец подвергся нашествию многочисленных гостей. Побывали на борту лодки космонавты, проходившие здесь плановые тренировки по выживанию в условиях Крайнего Севера. Руководитель проекта от ЦКБМТ «Рубин» даже сочинил прямо в Харасавее песню «Ямальская подводная», посвятив ее экипажу «Б-414»⁴⁹².

Через год после необычного арктического эксперимента в Архангельске состоялась научно-практическая конференция с участием ученых и инженеров-кораблестроителей, обсуждавшая его итоги и дальнейшие перспективы проекта транспортировки грузов под полярными льдами. На конференции прозвучало заверение представителей «Газпрома» и предприятий нефтедобывающей промышленности, возместившими расходы на первый поход, что они готовы оплатить ремонт и переоборудование двух атомных лодок с тем, чтобы они отправились в коммерческие рейсы⁴⁹³.

Прошел еще год, затем еще не один, и, как гласит русская поговорка, «а воз и ныне там». Объяснение, ставшее в стране уже навязшим на зубах: «денег нет». Печать не замедлила объявить, что «арктический мост рухнул» до того, как его успели построить.

Прошло еще несколько лет. И вот новое, граничащее с сенсацией сообщение: на одном из последних в 1999 г. заседаний Совета Безопасности Российской Федерации под председательством тогда еще премьера В.В. Путина был рассмотрен комплекс мер по сохранению и развитию морского потенциала России. В числе одной из таких мер предлагалось использовать выведенные из боевого состава ВМФ атомные подводные лодки и ожидающие утилиза-



Северодвинск. Завод № 402 («Севмашпредприятие»)

ции. В конце ноября 1999 г. между Государственным Российским центром атомного подводного судостроения (ГРЦАПС)* и Российским акционерным обществом «Норильский никель» было подписано соглашение о переоборудовании нескольких атомных подводных лодок, ожидающих утилизации в Северодвинске, в подводные транспорты. Одновременно подписан договор между ГРЦАПС и генеральным ЦКБМТ «Рубин» о создании проектов переоборудования списанных ракетноносцев и разработке проектов нового класса атомных подводных транспортов.

По расчетам специалистов, наиболее целесообразно для переоборудования было бы использовать ракетные подводные лодки пр. 667Б и 667БД постройки 1972—1974 гг. Их ракетные отсеки имеют объем свыше 1000 куб. м каждый, что при замене на транспортные позволило бы разместить до 2 тыс. т груза. При

* Указ Президента РФ о создании на базе оборонных предприятий г. Северодвинска Государственного Российского центра атомного подводного судостроения подписан 8 ноября 1992 г. В сентябре 1993 г. постановлением Совета Министров РФ в ГРЦАПК включены также предприятия Санкт-Петербурга, Мурманска-60 и Большого Камня (Приморский край).

переоборудовании же «акул» (пр. 941) вес груза возрастет до 10 тыс. т. У этих подводных «гигантов» запас плавучести составит 31,3% (у американских ракетоносцев, кстати, всего около 13%)⁴⁹⁴.

Принятые договоренности позволяли в случае их реализации решить одновременно несколько важных экономических и социальных проблем, которые в настоящее время представляются неразрешимыми или трудноразрешимыми. Во-первых, отпадает необходимость в утилизации нескольких десятков атомных лодок, во-вторых, обеспечивается трудоустройство подводников, имеющих опыт подледных плаваний и увольняемых в запас в связи с военной реформой и выводом лодок из боевого состава ВМФ. Не исключается, в-третьих, передача таких подледных транспортов, конечно под контролем государства, во фрахт отечественным и иностранным компаниям, а полученный доход направить на содержание ВМФ и пополнение его новыми боевыми кораблями.

О своей готовности присоединиться к реализации этой до недавнего прошлого, казалось, фантастической идеи заявило открытое акционерное общество «Норильская горная компания» и «Норильский никель».

Проблема создания подледных транспортных судов для Арктики обсуждалась на Шестой международной конференции по судам и морским конструкциям в холодных регионах, состоявшейся в сентябре 2000 г. в Санкт-Петербурге. В ней участвовали представители России, США, Великобритании, Канады, Германии, Норвегии, Финляндии и других стран.

В научных докладах и сообщениях российских ученых и специалистов в который раз подчеркивалось, что создание подледных танкеров и продуктовозов имеет огромное значение для промышленного освоения природных богатств Заполярья, вывоза добытых на побережье полярных морей полезных ископаемых, завоза строительных материалов и оборудования.

Конечно, строительство подводных атомных транспортов и танкеров для Арктики или модернизация выведенных из боевого состава ВМФ атомных подводных лодок дело затратное. Только для одного такого судна потребуется 400 млн долларов, что в 1,2—1,4 раза выше совокупной стоимости атомного линейного ледокола и проводимого им во льдах транспорта усиленного ледового класса.

Однако эксплуатационные расходы, не говоря о выигрыше во времени, говорят в пользу подводных судов. А ведь в последнее время шла речь не о строительстве, а переоборудовании и

модернизации выведенных из состава ВМФ атомных подводных лодок. Но и на это, как всегда, средств нет. Казалось, олигархи, промышленяющие добычей нефти и газа, никелевой руды и других полезных ископаемых, могли бы раскошелиться и выступить пионерами в реализации проектов использования подводного флота в полярных глубинах в транспортных целях. Увы, видимо, это не так престижно, как, например, покупка футбольного клуба.

Как тут не вспомнить оставивших добрую память о себе крупных золотопромышленников Сибири и общественных деятелей второй половины XIX века М.К. Сидорова и А.М. Сибирякова, замечательных русских патриотов, немало сделавших для освоения арктического мореплавания и развития Крайнего Севера. Северный морской путь, признался Сидоров, «сделался для меня задачей всей моей жизни и для решения ее я пожертвовал всем своим состоянием, нажитым от золотопромышленности в 1 700 000 рублей и даже впал в долги»⁴⁹⁵. Да, были люди в свое время!

Станет ли Россия первой страной в мире, в которой атом, спустившись под арктический лед, будет служить мирным целям — развитию экономики, освоению природных ресурсов полярных районов Земли, а подледный транспортный флот превратится в новый национальный вид транспорта? Вот в чем вопрос!..

ПРИЛОЖЕНИЯ



Таблица 1

ВЕХИ ИСТОРИИ

Основные даты из летописи ледовых и подледных плаваний подводных лодок отечественного флота. 1834-1954 гг.

1834, декабрь	Русский изобретатель К.А. Шильдер планирует провести на Обводном канале в Санкт-Петербурге опыты со своей подводной лодкой, во время которых она должна была плавать подо льдом. Испытания не состоялись из-за низкого уровня воды в канале.
1881, май	Совет Русского технического общества обсудил проект научно-исследовательской подводной лодки И.А. и А.А. Карышевых, которую изобретатели предполагали использовать в полярных районах, в той числе и для достижения Северного полюса.
1901, декабрь	Замечательный русский ученый Д.И. Менделеев делает в рабочей тетради запись «Мысли о подводном судне», предназначенном для арктической экспедиции. Свою запись он сопровождает необходимыми расчетами.
1904, ноябрь	Подводные лодки «Белуга» и «Пескарь» постройки Невского завода в Санкт-Петербурге совершают переход из Кронштадта в Либаву (Лиепая), форсируя в пути тонкий молодой лед.
1904	Г.Ф. Нефедов в брошюре «Какие подводные лодки нужны России» высказывает предположение, что развитие подводного судостроения даст толчок «зимнему торговому и пассажирскому мореходству в замерзающих морях и полярных водах».
1905, февраль	Подводные лодки «Сом» под командованием лейтенанта В.В. Трубецкого и «Дельфин» под командованием лейтенанта Г.С. Завойко совершают тренировочные плавания во льдах залива Петра Великого у Владивостока.
1908, 16 17 и 19 декабря	Экипаж подводной лодки «Кефаль» (командир мичман В.А. Меркушев) проводит в проливе Бесфор Восточный специальные испытания для выяснения вопросов, связанных с зимним плаванием. 19 декабря «Кефаль» осуществляет «первое и единственное во всем мире» плавание под сплошным ледяным покровом продолжительностью 1 час 32 минуты, во время которого проходит в общей сложности расстояние в 4 мили.

1909, март	Выступая в ходе развернувшейся после русско-японской войны дискуссии о том, какой России нужен флот, Е.В. Сагский в опубликованной в журнале «Русское судоходство» статье «Истинно-русский флот» утверждает, что отечественные подводные лодки вполне могут плавать подо льдом, если это будет продиктовано боевой обстановкой.
1912	Сторонник развития в России подводного флота Л.Ф. Добротворский в своей книге «Морские ошибки загубят Россию» доказывает, что в случае возникновения войны на море подводные лодки могут наносить зимой удары по надводным кораблям противника из-подо льда.
1913	В «Известиях по подводному плаванию» (вып. 3) помещена статья лейтенанта В. А. Меркушева «Опыт плавания подводной лодки подо льдом».
1914, 19—20 декабря	Во время перехода из Николаева в Севастополь подводная лодка «Нерпа» в Днепровско-Бугском лимане форсирует ледяной покров в надводном положении.
1915, весна — зима 1915/1916	Подводная лодка «Акула» Балтийского флота при выходе на боевое задание попадает в ледовую обстановку, а «Вепрь» действует в условиях зимнего шторма и сильного обмерзания.
1918, февраль	Балтийские подводники перевели из Ревеля (Таллина) в Гельсингфорс (Хельсинки) в ледовых условиях 8 подводных лодок типа «Барс». Одна подводная лодка «Единорог» затонула на переходе.
апрель	В составе второго отряда кораблей, участвовавших в Ледовом походе, совершают переход из Гельсингфорса в Кронштадт через тяжелые льды Финского залива 12 подводных лодок типа «Барс»: «Вепрь», «Волк», «Ерш», «Змея», «Кугуар», «Леопард», «Пантера», «Рысь», «Тигр», «Тур», «Угорь» и «Ягуар».
1918, ноябрь — 1919, январь	Подводные лодки «Тур», «Тигр» и «Пантера» во время зимних разведывательных рейдов при выходе и возвращении в базу преодолевают ледовые препятствия.
1924	Известный специалист в области подводного плавания Л.А. Белецкий в книге «Подводная лодка» пишет о возможности в будущем «при исключительных обстоятельствах» использовать подводную лодку в Арктике «для прорыва блокады», когда полярные моря скованы льдом и плавание в них, даже с помощью ледоколов, невозможно.
1926, ноябрь	Журнал «Морской сборник» публикует статью балтийского подводника А.И. Матвеева «Использование подводных лодок в зимнее время».
1929	Советский ученый С.А. Батурлин в сборнике «Советский Север» помещает статью, в которой высказывает мысль о применении подводной лодки в арктических районах для доставки почты, снабжения прибрежных пунктов и других целей.

1931, январь	Двухсуточный переход первой подводной лодки советской постройки на Черном море «Д-4» («Революционер», командир В.С. Сурин) из Николаева в Севастополь. Часть пути ей пришлось проделать в ледовой обстановке.
1933, декабрь	Дивизион подводных лодок типа «Щ» Морских сил Дальнего Востока (командир дивизиона Г.Н. Холостяков) выходит на боевую подготовку через затянутую льдом бухту Золотой Рог. Первое плавание подводников-тихоокеанцев в зимних условиях.
1934, январь	Подводная лодка «Щ-102» (командир А.Т. Заостровцев) во время учебного плавания в Уссурийском заливе форсирует в подводном положении ледяные поля. Расстояние, пройденное подо льдом, составляет 5 миль. Такие же небольшие подледные плавания совершают в начале 1934 года подводные лодки под командованием Д.Г. Чернова, Н.С. Ивановского, Ф.С. Маглича и А.Ф. Кулагина.
1935, февраль	Подводная лодка Тихоокеанского флота М-16 (командир И.И. Байков) в районе боевой подготовки плавает под полями дрейфующего льда.
1935, август— сентябрь	Дивизион подводных лодок Северной военной флотилии под командованием К.Н. Грибоедова совершает поход к Новой Земле, во время которого подводники посещают становище в губе Белушьей.
1936, январь	Подводная лодка Тихоокеанского флота «Щ-117» (командир Н.П. Египко) во время пребывания на позиции у берегов Приморья дважды прошла под ледяными полями и один раз всплыла, пробив ледяной покров силой плавучести.
1936, август	Подводные лодки «Д-1» (командир капитан 3 ранга В.П. Карпунин) и «Д-2» (капитан 2 ранга Л.М. Рейснер) во главе с командиром дивизиона капитаном 1 ранга К.Н. Грибоедовым совершают высокоширотное плавание. Во время плавания под флагом командующего СВФ флагмана 1 ранга К.И. Душенова подводники-североморцы через пролив Маточкин Шар впервые выходят в Карское море, а затем посещают Русскую Гавань на Новой Земле.
1938	В Народный комиссариат ВМФ поступает предложение от капитана Петрова с первым «научно-обоснованным и тщательно разработанным» проектом применения подводной лодки для изучения Северного Ледовитого океана под названием «Подводная лодка подледного плавания».
1938, февраль	Подводная лодка Северного флота «Д-3» (командир капитан 3 ранга В.Н. Котельников, руководитель похода капитан 1 ранга К.Н. Грибоедов) при плавании в Гренландском море для обеспечения радиосвязью спасательной экспедиции по снятию с дрейфующей льдины группы папанинцев впервые в истории мореплавания проходит в подводном положении под полем мелкобитого арктического льда. В этом походе «Д-3» первой из подводных лодок флота пересекла нулевой меридиан. В обеспечении радиомоста СП-1 — Большая земля участвовали также подводные лодки «Щ-402», действовавшая у острова Медвежий, и «Щ-404», находившаяся к северу от мыса Нордкап.

1939, 10 января	На заседании Постоянной подводной комиссии ВМФ рассматривается предложение балтийского подводника капитана 3 ранга А.Т. Тарандина «О возможности использования подводных лодок в зимних условиях Финского залива», предусматривавшее выход из Кронштадта в открытое Балтийское море подо льдом.
1940, январь	Подводная лодка Краснознаменного Балтийского флота «Щ-311» (командир капитан-лейтенант Ф.Г. Вершинин) во время боевого похода в период советско-финляндской войны трижды форсировала ледяные поля в подводном положении.
1940, 19 января	Подводная лодка КБФ «С-1» (командир капитан-лейтенант А.В. Трипольский) при выходе из Ботнического залива в течение четырех часов шла подо льдом и всплыла в нем, проломив лед ограждением рубки.
1940, 19 января	Подводная лодка КБФ «Щ-324» (командир капитан-лейтенант А.М. Коняев), выхода из Ботнического залива проливом Сёдра-Кваркен, преодолела под сплошным ледяным покровом в течение 11,5 часов 31,3 мили.
1940, 25—26 января	На Тихоокеанском флоте проведено опытовое учение по выходу подводной лодки из базы подо льдом. «Л-13» (командир капитан-лейтенант Н.Ф. Школенко), выйдя из бухты Улисс, в условиях ледостава форсировала в подводном положении пролив Босфор Восточный, пересекла Уссурийский залив и всплыла в южной части залива Петра Великого, пройдя подо льдом расстояние в 46,3 мили за 19 часов 43 минуты.
1940, январь— февраль	Подводные лодки КБФ «С-5» (командир капитан-лейтенант А.А. Баященко) и «М-72» (командир капитан-лейтенант Н. Кулыгин) во время боевых походов совершили непродолжительные подледные плавания.
1940, 17 февраля	Главный военный совет ВМФ обсуждает предложение балтийского подводника старшего лейтенанта А.В. Лепешкина о создании «прибора для наблюдения с подводной лодки из-под льда» и проведении его испытаний.
1940, апрель	В заливе Палдиски-Лахт на подводной лодке КБФ М-90 (командир старший лейтенант П.А. Сидоренко) успешно испытан гидробур конструкции А.В. Лепешкина. Руководитель испытаний командир бригады подводных лодок капитан 2 ранга Н.И. Виноградов. С помощью гидробура находящаяся подо льдом подводная лодка пробила в ледяном покрове отверстие для наблюдения в перископ.
1940, 5 августа— 9 сентября	Впервые в истории арктического мореплавания подводная лодка «Щ-423» (командир капитан 3 ранга И.М. Зайдулин, начальник Экспедиции особого назначения «ЭОН-10» военинженер 1 ранга И.М. Сендик) совершает переход Северным морским путем с запада на восток из Кольского залива до бухты Провидения. За 74 суток ее экипаж прошел под проводкой ледоколов через моря Северного Ледовитого океана только во льдах свыше 680 миль.

1940, 26 де- кабря	Впервые в истории Советского флота подводные лодки Тихоокеанского флота «М-2» (командир старший лейтенант В.М. Михайлов), М-19 (старший лейтенант В.И. Авдашев) и «М-20» (старший лейтенант Е.Н. Алексеев) совершили экспериментальный групповой подледный поход.
1941	Член-корреспондент Академии наук СССР Ю.А. Шиманский, известный специалист в области теории подводных лодок, работает над эскизным проектом подводного корабля для плавания подо льдом.
1941, май	Профессор В.Ю. Визе из Арктического научно-исследовательского института направляет председателю Государственного комитета обороны К.Е. Ворошилову, заместителю председателя Совета народных комиссаров СССР А.И. Микояну и начальнику Главного управления Северного морского пути И.Д. Папанину записку «О перевозке грузов по Северному морскому пути на подводных лодках».
1941, ноябрь	Подводная лодка КБФ «Лембит» (командир капитан-лейтенант А.М. Матиясевич) в условиях раннего ледостава при возвращении из боевого похода совершает переход из Кронштадта в Ленинград под артобстрелом противника через льды Невской губы.
1941, 21—31 декабря	Подводная лодка «П-2» («Звезда») под командованием капитана 3 ранга И.П. Попова в ледовой обстановке переходит из Ленинграда в Кронштадт, а затем обратно, доставив осажденному городу топливо из флотских запасов.
1941, 22 де- кабря	Подводная лодка КБФ «К-52» под командованием капитана 2 ранга В.А. Егорова под проводкой ледокола «Ермак» направляется в Финский залив для выхода подо льдом в открытое море. По планам командования ей предстояло длительное время действовать против судоходства на коммуникациях противника в Балтийском море. Во время перехода во льдах лодка получила тяжелые повреждения, которые вынудили командование отказаться от намеченного плана и вернуть лодку в базу.
1942, сен- тябрь- октябрь	Подводные лодки Северного флота «К-21» (командир капитан 2 ранга Н.А. Лунин) и «С-102» (капитан 3 ранга Л.И. Городничий) несли боевую службу севернее Новой Земли в целях поиска и уничтожения кораблей противника. Первые высокоширотные плавания подводников-североморцев в годы Великой Отечественной войны. Во время боевого похода «К-21» 12 суток находилась в водах Карского моря, преодолевая в надводном положении поля молодого льда.

1943, август— сентябрь	Подводные лодки «С-101» (командир капитан-лейтенант Е.Н. Трофимов), «С-54» (капитан 3 ранга Д.К. Братишко), «Щ-402» (капитан 3 ранга А.М. Каутский) и «К-1» (командовал в походе командир дивизиона капитан 1 ранга М.Ф. Хомяков) вели поиск кораблей противника к северу от мыса Желания на Новой Земле. 28 августа «С-101» обнаружила, атаковала из подводного положения торпедой и уничтожила германскую подводную лодку «U-639». Первая подводная дуэль и первая победа подводников-североморцев в арктических водах.
1944, август— сентябрь	Севернее и восточнее мыса Желания действуют подводные лодки Северного флота «С-104» (командир капитан 2 ранга В.А. Каутский) и «С-15» (капитан-лейтенант Г.К. Васильев). Как и другим подводным лодкам, ранее находившимся в этом районе, им пришлось преодолевать поля молодого и старого, прошлогоднего льда.
1945, 7—11 февраля	Подводная лодка КБФ «К-52» (командир капитан 3 ранга И.В. Травкин) под проводкой финских ледоколов совершает переход из Кронштадта к новому месту базирования в Хельсинки, откуда через четыре дня, преодолев с помощью ледокола льды шхерного района, направляется в боевой поход.
1945, 13 фев- раля	При возвращении из боевого похода подводная лодка КБФ «С-13» (командир капитан 3 ранга А.И. Маринеско) в течение двух часов на пути в свою базу в Турку идет подо льдом финских шхер.
1945, 3 марта	Подводная лодка КБФ «Щ-309» (командир капитан 3 ранга П.П. Ветчинкин) при возвращении в базу в подводном положении оказывается под ледяным покровом и всплывает в нем, использовав силу плавучести.
1946	Командир подводной лодки «С-16» («Герой Советского Союза Нурсейтов») Северного флота капитан 2 ранга А.В. Лепешкин представил «Проект похода на подводной лодке подо льдами на полюс». С аналогичным предложением обратились к командованию флагманский штурман бригады подводных лодок Северного флота М.М. Семенов и командир подводной лодки «С-17» Герой Советского Союза Я.К. Иосселиани.
1949— 1950	Подводные лодки Северного флота «С-21» (командир капитан 3 ранга В.Л. Ужаровский), «С-22» (капитан 2 ранга П.М. Иляшевский) и «С-24» (капитан 3 ранга И.И. Папылев) под общим командованием контр-адмирала А.И. Родионова переходят Северным путем на Дальний Восток с зимовкой в порту Тикси из-за тяжелой ледовой обстановки в восточном районе Арктики.
1954. июнь— сентябрь	Северным морским путем с запада на восток переходит для пополнения Тихоокеанского флота группа подводных лодок Северного флота. Одна из них — гвардейская Краснознаменная «С-56» завершает таким образом кругосветное плавание: в годы Великой Отечественной войны в составе дивизиона она под командованием капитана 3 ранга Г.И. Щедрина перешла в Заполярье с Дальнего Востока через Тихий и Атлантический океаны.

**МЕЖТЕАТРОВЫЕ ПЕРЕХОДЫ АТОМНЫХ
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СССР С СЕВЕРНОГО ФЛОТА
НА ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ ЮЖНЫМИ МАРШРУТАМИ**

Год, месяц	Атомная подводная лодка, проект	Командир	Руководитель похода	Маршрут	Корабли обеспеч. (состав отряда)
1966, февраль—март	«К-133» (пр. 627А) «К-116» (пр. 675)	Капитан 2 ранга Л.Н. Столяров Капитан 2 ранга В.Т. Виноградов	контр-адмирал А.И. Сорокин	через пролив Дрейка	ЭОС «Г.Сарычев», танкер «Дунай»
1971, январь—март	«К-408» (пр. 67АУ) «К-128» (пр. 671)	Капитан 1 ранга В.В. Привалов	контр-адмирал В.Н. Чернавин, Рук-ль экспед. контр-адмирал ЛА. Владимирский	через пролив Дрейка	ПБ «Тобол», ЭОС «Полюс», «ПМ-150» 2 дэ пл
1972	«К-415» (пр. 667АУ)	Капитан 2 ранга А.Д. Двахаишвили		через пролив Дрейка	
1974, январь—май	«К-201» (пр. 670) «К-314» (пр. 671)	Капитан 2 ранга В.Д. Хайтаров Капитан 2 ранга В.П. Гонтарев	контр-адмирал Р.А. Голосов	Мыс Доброй Надежды — Индийский океан — Малайский пролив	БПК «Маршал Ворошилов», ЭОС «Башкирия», «ПМ-129»
1976, январь—март	«К-171» (пр. 667Б) «К-469» (пр. 671)	Капитан 1 ранга Э.Д. Ломов Капитан 2 ранга В.С. Урезченко	контр-адмирал В.К. Коробов	через пролив Дрейка	ЭОС «Молдавия»
1979, январь—апрель	«К-455» (пр. 667БДР) «К-490» (пр. 667БДР)	Капитан 1 ранга И.А. Толстой Капитан 1 ранга В.М. Кузнецов	контр-адмирал А.И. Павлов	через пролив Дрейка	ОПС «Байкал»

Примечание: Таблица составлена по следующим источникам: состав. Г.Г. Военно-Морской Флот страны 1945—1995. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 419-433; Тайфун. 1999. №2.

Условные обозначения: БПК — большой противолодочный корабль; ДЭ — дизель-электрическая подводная лодка; ОПС — океанографическое исследовательское судно; ПБ — плавучая база; ЭОС — экспедиционное океанографическое судно.

**АРКТИЧЕСКИЕ ПОХОДЫ
АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ВМС США.
1970-1979 гг.**

Наименование ПЛ	Период плавания	Район плавания	Основные задачи похода
«Куинфиш»	1970, август	Арктический бассейн, Северный полюс, Сибирский шельф	Гидрографические исследования
«Хаммерхед»	1970, ноябрь	Арктический бассейн, Северный полюс, пролив Нэрс	Гидрографические исследования. Первый зимний проход через пролив Нэрс
«Трепанг»	1971, февраль—март	Датский пролив, Гренландское море	Гидрографические и океанографические исследования
«Хокбилл», «Сидрэгон»	1972, март—апрель	Северная часть Берингова моря, подходы к Берингову проливу	Отработка действий пл. в тактической группе на малых глубинах. Океанографические исследования
«Блюфиш»	1975, март	Гренландское море, Арктический бассейн, Северный полюс	Отработка развертывания одиночных ПЛ с Атлантического и Тихоокеанского ТВД в зимних условиях
«Гернард»	1976, март	Море Бофорта, Арктический бассейн, Северный полюс	
«Флаингфиш»	1977, март	Гренландское море, Арктический бассейн, Северный полюс	Отработка развертывания одиночной подводной лодки с Атлантического ТВД
«Пинтадо»	1978, октябрь	Арктический бассейн, Карское море	Гидрографические и гидролого-акустические исследования в Карском море

Примечание: При составлении таблицы использованы источники: «Cold Regions Science and Technology». 1987. V. 13. №3. P. 261; «United States Naval» Institute Proceedings». 1981. July. P. 106 и др.

**АРКТИЧЕСКИЕ ПОХОДЫ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
ВМС США И ВЕЛИКОБРИТАНИИ. 1981 - 1990 ГГ.**

Наименование ПЛА. Нац. принадлежность	Период плавания	Район	Основные задачи и результаты
«Сильверсайдз» (США)	1981, ноябрь	Гренландское море, Арктический бассейн	Отработка одиночных действий 100-й атомной ПЛА в зимних условиях
«Аспо», «Тотог» (США)	1982, ноябрь	Арктический бассейн — СП	Отработка встречи 2-х ПЛА на СП, действия в тактической группе (ТГ), противолодочное учение
«Тотог» (США)	1983, август	Берингов пролив — Восточный сектор Арктического бассейна	Освоение советского района Арктического бассейна, ведение разведки
«Трепанг» (США)	1985, апрель	Западный сектор Арктического бассейна	Гидролого-акустические исследования по программе «Ареа-85»
«Рей», «Хокбилл», «Арчерфиш» (США)	1986, май	Арктический бассейн, Северный полюс	Одновременное всплытие на СП с целью демонстрации силы в Арктике (6 мая 1986 г.), отработка совместных действий
«Си Дэвил», «Биллфиш» (США); «Сьюперб» (Великобритания)	1987, май	Арктический бассейн, Северный полюс	Одновременное всплытие на СП с целью демонстрации силы в Арктике (18 мая 1987 г.), отработка совместных действий разнонациональных ПЛА
«Тобьюлент», «Сьюперб» (Великобритания)	1988, май	Арктический бассейн, Северный полюс	Отработка развертывания ТГ, противолодочное учение с участием самолетов типа «Нимрод»
«Сильверсайдз» (США)	1989, август—ноябрь	Арктический бассейн	Отработка длительных действий одиночной ПЛА в осенне-зимний период
«Сихорс», «Гернард» (США)	1990, март—май	Арктический бассейн	Отработка действий ПЛА в составе ТГ, противолодочное учение «Айсекс-90» с участием самолетов Р-3С «Орион»

Примечание: Сведения заимствованы из: Яковлев А.Н., Смоленский А.Г. Арктические походы атомных подводных лодок ВМС США и Великобритании. Ретроспективный анализ освоения Арктического бассейна, состояние вооружения и техники ПЛА и возможности их применения при подледном плавании. 1991. Декабрь. Таблица 1. С. 3. Рукопись в архиве автора.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ



Владимир Георгиевич Реданский — капитан 1 ранга в отставке, родился в 1924 г., в апреле 1942 г. в блокированном Ленинграде добровольно вступил в ряды Военно-морского флота, на кораблях Краснознаменного Балтийского флота и в качестве радиста партизанского отряда участвовал в Великой Отечественной войне. По окончании войны закончил среднюю школу, военноморское училище и Ленинградский государственный университет. В 1950—1960-х гг. служил на Северном флоте, участвовал в экспедициях по переводу кораблей Северным морским путем, в 1982 г. совершил переход подо льдами Арктики с Камчатки в Заполярье на атомной подводной лодке. С 1981 по 1985 год — начальник отдела редакции журнала ЦВММ («Морской сборник»). После ухода в отставку с 1986 г. по настоящее время — старший научный сотрудник Института военной истории МО РФ. Автор ряда книг и многочисленных публикаций по истории флота, Великой Отечественной войны и освоения Арктики. Профессор Российской академии естественных наук, действительный член Русского географического общества и Почетный полярник.



ЧАСТЬ I

ОТ АВТОРА

¹ Верн Жюль. Собр. соч. в 8 т. М., 1985. Т. 5. С. 336, 337, 339.

² Старшина — сержант. 1963. № 3. С. 7.

ГЛАВА 1

³ Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. СПб., 1867.4.4. С. 401.

⁴ Московский телеграф. 1825. № 23. С. 223.

⁵ Мазюкевич М. Жизнь и служба генерал-адъютанта Карла Андреевича Шильдера. // Морской сборник. 1875. № 10. С. 11.

⁶ Русская старина. 1875. № 11. С. 526.

⁷ Быховский И.А. Рассказы о русских кораблестроителях. Л., 1966. С. 227-228.

⁸ Карышев И. Выгодная сторона подводного плавания и разбор условий постройки парового подводного судна. И. и А. Карышевых. СПб., 1882. С. 11.

⁹ Там же. С. 35.

¹⁰ Трусов Г.И. Подводные лодки в русском и советском флоте, М., 1963. С. 83.

¹¹¹ Адамович Н.И. Подводные лодки, их устройство и история. СПб., 1905. С. 159.

¹² Крылов А.Н. Мои воспоминания. Л., 1984. С. 85, 87.

¹³ Pesche G.-L. La navigation. Librairie de sciences generales H. Vecus. Paris, 1897. P. 139.

¹⁴ Кронштадтский вестник. 1898. 3(15) июля.

¹⁵ Голов Л. Подводное судоходство. СПб., 1905. С. 253.

¹⁶ Менделеев Д.И. Научный архив. Освоение Крайнего Севера. М.-Л., 1960. Т. 1.С. 65.

¹⁷ Менделеев Д. К познанию России. СПб., 1906. С. 22.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Подводное кораблестроение в России: Сборник документов. Л., 1965. С. 25.

²⁰ Менделеев Д. Заветные мысли. СПб., 1903—1904. С. 209.

²¹ Российский государственный архив Военно-морского флота (далее РГАВМФ). Ф. 417. Оп. 1. Д. 21179. Л. 24-25.

- ²² Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М., 1942. С. 306.
- ²³ РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1490. Л. 25-27.
- ²⁴ РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 65. Л. 148.
- ²⁵ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 6. Д. 65. Л. 149.
- ²⁶ РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 65. Л. 149.
- ²⁷ См.: Морской сборник. 1934. № 12. С. 97.
- ²⁸ См.: Келле Э. Подводные лодки в России в 1904—1905 гг. Л., 1934. С. 22.
- ²⁹ Келле Э. Подводные лодки в России в 1904—1905 гг.
- ³⁰ РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 102. Л. 122 об.
- ³¹ Известия по подводному плаванию. 1913. Вып. 3. С. 158.
- ³² РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 38335. Л. 45.
- ³³ Там же, л. 47.
- ³⁴ Известия по подводному плаванию. 1913. Вып. 3. С. 161—163.
- ³⁵ РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1329. Л. 59.
- ³⁶ Известия по подводному плаванию. 1907. Вып. 1. С. 14.
- ³⁷ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3774. Л. 66 об., 73.
- ³⁸ Там же, л. 185-187.
- ³⁹ Морской сборник. 1907. № 5. С. 73.
- ⁴⁰ Морской сборник. 1908. № 7. С. 21.
- ⁴¹ Известия общества офицеров флота. 1909. № 4. С. 49.
- ⁴² См.: Морской сборник. 1908. № 1. С. 86.
- ⁴³ Русское судоходство. 1909. № 3. С. 128.
- ⁴⁴ Добротворский Л. Морские ошибки загубят Россию. Пб., 1912. С. 5.
- ⁴⁵ Теплоход. 1911. № 1-2. С. 24.
- ⁴⁶ Нефедов Г.Ф. Какие подводные лодки нужны России. СПб., 1904. С. 15-16.
- ⁴⁷ РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1329. Л. 60.
- ⁴⁸ РГАВМФ. Ф. 1248. Оп. 1. Д. 1. Л. 33.
- ⁴⁹ См.: История военно-морского искусства. М., 1963. Т. 1. С. 235.
- ⁵⁰ См.: Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. М., 1948. С. 386.
- ⁵¹ Огонек. 1915. № 15. 12 апр. С. 13.
- ⁵² Фирле Р. Война на Балтийском море. М., 1937. С. 23—24.

ГЛАВА 2

- ⁵³ Соболев Л. Морская душа. М., 1956. С. 45.
- ⁵⁴ РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 35811. Л. 145.
- ⁵⁵ См.: Владимир Ильич Ленин. Биографическая хроника. М., 1974. Т. 5. С. 284.
- ⁵⁶ Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 — декабрь 1918). Л., 1968. С. 104.

- ⁵⁷ РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 65. Л. 236.
- ⁵⁸ РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 132. Л. 168.
- ⁵⁹ Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 — декабрь 1918). С. 117.
- ⁶⁰ РГАВМФ. Ф. Р-172. Оп. 2. Д. 95. Л. 47об.
- ⁶¹ Центральный военно-морской музей. Записки музея. Л., 1958. Вып. 1. С. 36.
- ⁶² Правда. 1918. 21 февр. (6 марта).
- ⁶³ См.: Быховский И.А. Героическая «Пантера». Калининград, 1966. С. 83.
- ⁶⁴ Центральный военно-морской музей. Записки музея. С. 41.
- ⁶⁵ Балтийский флот в Октябрьской революции и гражданской войне. М.; Л., 1932. С. 99.
- ⁶⁶ Советский флот. 1958. 12 апр.
- ⁶⁷ РГАВМФ. Ф. 342. Оп. 1. Д. 432. Л. 3.
- ⁶⁸ Морской сборник. 1933. № 4. С. 96.
- ⁶⁹ РГАВМФ. Ф. Р-342. Оп. 1. Д. 93. Л. 72.
- ⁷⁰ Советский флот, 1958. 12 апр.
- ⁷¹ Красный черноморец. 1937. 12 апр. Штуртрос — трос между штурвалом и румпелем.
- ⁷² См.: Морской сборник. 1938. № 4. С. 84—85.
- ⁷³ РГАВМФ. Ф. Р-172. Оп. 2. Д. 745. Л. 48.
- ⁷⁴ Советский моряк. 1958. № 6. С. 19.
- ⁷⁵ РГАВМФ. Ф. р-342. Оп. 16. Д. 146. Л. 29.
- ⁷⁶ Там же, л. 31.
- ⁷⁷ РГАВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 135. Л. 27-28.
- ⁷⁸ РГАВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 152. Л. 8.
- ⁷⁹ Бахтин А. На «Пантере» в гражданскую войну. Красный флот. 1924. № 11. С. 135.
- ⁸⁰ РГАВМФ. Ф. р-342. Оп. 1. Д. 160. Л. 302.
- ⁸¹ См.: Дмитриев В.И., Чемесов О.Г. В глубинах Балтики. М., 1988. С. 10.
- ⁸² Цит. по: Стволинский Ю. Конструкторы подводных кораблей. Л., 1984. С. 31.
- ⁸³ Стволинский Ю. Конструкторы подводных кораблей. С. 32.
- ⁸⁴ РГАВМФ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 80. Л. 26.

ГЛАВА 3

- ⁸⁵ Морской сборник. 1926. № 11. С. 10—11.
- ⁸⁶ Морской сборник. 1935. № 3. С. 58.
- ⁸⁷ Там же. С. 59.
- ⁸⁸ РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 1. Д. 2007. С. 37-38.
- ⁸⁹ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 9. Л. 6.

- ⁹⁰ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 9. Л. 6 об.
⁹¹ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 17. Л. 17.
⁹² Свердруп Харальд. Во льды на подводной лодке. Л., 1934. С. 65.
⁹³ РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 1. Д. 1325. Л. 16.
⁹⁴ РГАВМФ. Ф. р-1878. Оп. 1. Д. 182. Л. 78.
⁹⁵ См.: Дмитриев В.И. Атакуют подводники. М., 1973. С. 52.
⁹⁶ Красный Балтийский флот. 1940. 9 июля.
⁹⁷ РГАВМФ. Ф. р-172. Оп. 2. Д. 7730. Л. 14.
⁹⁸ РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. С. 28.
⁹⁹ На страже Заполярья. 1973. 27 июля.
¹⁰⁰ РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. Л. 29, 160, 164.
¹⁰¹ Комсомольская правда. 1940. 23 апр.
¹⁰² РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 2. Д. 95. Л. 34.
¹⁰³ РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 2. Д. 95. Л. 34-35.
¹⁰⁴ РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. Л. 137.
¹⁰⁵ РГАВМФ. Ф. р-172. Оп. 2. Д. 6303. Л. 89.
¹⁰⁶ РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. Л. 75-76.
¹⁰⁷ РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 3. Д. 79. Л. 12.
¹⁰⁸ РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 3. Д. 79. Л. 71-72.
¹⁰⁹ Красный флот. 1940. 9 февр.
¹¹⁰ См.: Руссин И.О. Вся война на «малютках». М., 1988, С. 6—7.
¹¹¹ РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 2. Д. 107. Л. 30.

ГЛАВА 4

- ¹¹² РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 84. Л. 21-22. В июле 1916 года подводная лодка № 2 была исключена из списков флота.
^{1.3} Там же, л. 75.
^{1.4} Там же. С. 89.
¹¹⁵ Цит. по: «Судостроение». 1989. № 9. С. 63. См. также: Рассол И.Р. Подводная лодка «Дельфин». СПб., 2000. С. 48.
¹¹⁶ Там же. С. 129.
¹¹⁷ Цит. по: «Судостроение». 1989. № 9. С. 63. См. также: Рассол И.Р. Подводная лодка «Дельфин». СПб., 2000. С. 48.
¹¹⁸ См.: Флот в Первой мировой войне. М., 1964. Т. 1. С. 613, 617.
¹¹⁹ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 570. Л. 38.
¹²⁰ Там же. Л. 69.
¹²¹ РГАВМФ. Ф. 378. Оп. 1. Д. 39. Л. 275.
¹²² Там же.
¹²³ Свободный флот. 1917. № 7. С. 11.
¹²⁴ См.: Мордвинов Р.Н. Курсом «Авроры». М., 1962. С. 338.
¹²⁵ РГАВМФ. Ф. р-382. Оп. 1. Д. 2. Л. 104 об.
¹²⁶ См.: Шталь А.В. Развитие методов операции подводных лодок в войну 1914—1918 гг. на основных морских театрах. М., 1936. С. 11.

- ¹²⁷ Цит. по: Александров А.П., Исаков И.С., Белли В.А. Операции подводных лодок. Л., 1933. Т. 1. С. 33.
- ¹²⁸ См.: Гибсон Р., Прендергаст М. Германская подводная война 1914-1918 гг. М., 1938. С. 373.
- ¹²⁹ См.: Морской сборник. 1934. № 6. С. 115. Данные за 1916 год.
- ¹³⁰ См.: Флот в Первой мировой войне. С. 631.
- ¹³¹ См.: Хийайнен Л.П. Развитие зарубежных подводных лодок и их тактики. М., 1988. С. 21.
- ¹³² См.: Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914—1918 гг. Л., 1939. С. 42-43.
- ¹³³ Белецкий Л.А. Подводная лодка. Л., 1924. С. 118—119.
- ¹³⁴ Советский Север: Первый сборник статей. М., 1929. С. 62—63.
- ¹³⁵ См.: Гаккель Я.Я., Горлатов СЕ. Знаменательное событие в истории мореплавания. Проблемы Арктики и Антарктики. 1965. Вып. 20. С. 86.
- ¹³⁶ Из ледяного плена. М., 1934. С. 129.
- ¹³⁷ Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 489.
- ¹³⁸ Там же.
- ¹³⁹ См.: Советская Арктика. 1940. № 8. С. 33.
- ¹⁴⁰ Свердруп Харальд. Во льды на подводной лодке. М., 1946. С. 35-36.
- ¹⁴¹ Там же. С. 24.
- ¹⁴² Центральный государственный архив народного хозяйства СССР (далее ЦГАНХ). Ф. 9570. Оп. 2. Д. 130. С. 42.
- ¹⁴³ Стахановец. 1937. № 7-12. С. 37.
- ¹⁴⁴ Свердруп Харальд. Во льду на подводной лодке. М., 1946. С. 4.
- ¹⁴⁵ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 2. Д. 197. Л. 3.
- ¹⁴⁶ РГАВМФ. Ф. 979. Оп. 4. Д. 3. Л. 6.
- ¹⁴⁷ Полярная правда. 1937. 11 ноября.
- ¹⁴⁸ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 1. Д. 40. Л. 6.
- ¹⁴⁹ РГАВМФ. Ф. р-961. Оп. 1. Д. 238. Л. 12.
- ¹⁵⁰ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 1. Д. 38. Л. 8.
- ¹⁵¹ Труды дрейфующей станции «Северный полюс». М.; Л., 1940. Т. 1. С. 104.
- ¹⁵² Краснофлотец. 1938. 4 февр.
- ¹⁵³ Центральный военно-морской музей, рукописно-документальный фонд, Сф/1. Инв. № 31. С. 25.
- ¹⁵⁴ Константинов Ф.В. Под холодными волнами. М., 1971. С. 35.
- ¹⁵⁵ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 1. А. 38. Л. 38.
- ¹⁵⁶ Там же, л. 47.
- ¹⁵⁷ Там же.
- ¹⁵⁸ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 1. Д. 38. Л. 61.

- ¹⁵⁹ Цит. по: Головки А.Г. Вместе с флотом. М., 1979. С.13.
¹⁶⁰ Свердруп Харальд. Во льды на подводной лодке. С. 127.
¹⁶¹ С.О. Макаров и завоевание Арктики. М., Л., 1943. С. 10.
¹⁶² Менделеев Д.И. Научный архив. Освоение Крайнего Севера.

Т 1 С 381

- ¹⁶³ РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. А. 37. Л. 1-10.
¹⁶⁴ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 208. Л. 51.
¹⁶⁵ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 2. Д. 184. Л. 113.
¹⁶⁶ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 2. Д. 184. Л. 200.
¹⁶⁷ РГАВМФ. Ф. р-970. Оп. 1. Д. 157. Л. 381-382.
¹⁶⁸ Головки А.Г. Вместе с флотом. С. 163.

ГЛАВА 5

- ¹⁶⁹ См.: Боевая вахта. 1978. 28 марта.
¹⁷⁰ Холостяков Г.Н. Вечный огонь. М., 1976. С. 62.
¹⁷¹ РГАВМФ. Ф. р-1090. Оп. 2. Д. 334. Л. 27.
¹⁷² Холостяков Г.Н. Вечный огонь. С. 67.
¹⁷³ Холостяков Г.Н. Вечный огонь. С. 67.
¹⁷⁴ См. там же. С. 67; Корневский М. Курс — норд, идем подо льдами. М., 1967. С. 70.
¹⁷⁵ РГАВМФ. Ф. р-1090. Оп. 1. Д. 120. Л. 35.
¹⁷⁶ РГАВМФ. Ф. р-1171. Оп. 1. Д. 12. Л. 16.
¹⁷⁷ См.: Боевая вахта. 1981, 16сент.
¹⁷⁸ Морской сборник. 1935. № 12. С. 32.
¹⁷⁹ РГАВМФ. Ф. р-1090. Оп. 2. Д. 316. Л. 24-31.
¹⁸⁰ РГАВМФ. Ф. р-1171. Оп. 1. Д. 12. Л. 16; Ф. р-1483. Оп. 1. Д. 354. Л. 19; Ф. р-1090. Оп. 2. Д. 316. Л. 22.
¹⁸¹ РГАВМФ. Ф. р-1090. Оп. 2. Д. 306. Л. 12.
¹⁸² Холостяков Г.И. Вечный огонь. СПб.
¹⁸³ См.: Военно-исторический журнал. 1972. № 1. С. 77.
¹⁸⁴ См.: Боевая вахта, 1973. 7 марта.
¹⁸⁵ РГАВМФ. Ф. р-1090. Оп. 2. Д. 303. Л. 49.
¹⁸⁶ Боевая вахта. 1940. 19 ноября.
¹⁸⁷ Мы — тихоокеанцы. Владивосток, 1974. С. 92.
¹⁸⁸ РГАВМФ. Ф. р-1090. Оп. 2. Д. 51-а. Л. 347.
¹⁸⁹ РГАВМФ. Ф. р-1678. Оп. 1. Д. 182. Л. 78-79.
¹⁹⁰ Мы — тихоокеанцы. С. 85.
¹⁹¹ Боевая вахта. 1940. 27 ноября.
¹⁹² Центральный военный архив (ЦВМА). Ф. 2570. Оп. 1. Д. 2. Л. 87.
¹⁹³ РГАВМФ. Ф. 1713. Оп. 1. Д. Л. 110.

ГЛАВА 6

- ¹⁹⁴ Трибуц В.Ф. Балтийцы вступают в бой. Калининград, 1972. С. 315.
¹⁹⁵ Пантелеев Ю.А. Морской фронт. М., 1965. С. 300.

- ¹⁹⁶ Центральный военно-морской музей. История подводной лодки «К-51» КБФ. № СФ/Р 223. Л. 4-5.
- ¹⁹⁷ См.: Дмитриев В.И., Чемесов О.Г. В глубинах Балтики. С. 152.
- ¹⁹⁸ ЦВМА. Ф. 112. Оп. 23413. Л. 113.
- ¹⁹⁹ ЦВМА. Ф. 1. Д. 33056. Л. 132-172.
- ²⁰⁰ См.: Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 165.
- ²⁰¹ ЦВМА. Ф. 113. Д. 31602. Л. 33.
- ²⁰² ЦВМА. Ф. 112. Д. 24065. Л. 126.
- ²⁰³ ЦВМА. Ф. 112. Л. 33075. Л. 151.
- ²⁰⁴ См.: Власов Л.А. В отсеках тишина. М., 1964. С. 48.
- ²⁰⁵ ЦВМА. Ф. 112. Д. 33077. Т. 7. Л. 398-401.
- ²⁰⁶ См.: Полмер Н. Атомные подводные лодки. М., 1965. С. 36.
- ²⁰⁷ United States Naval Institute Proceedings. 1952. DC V. 78. № 9(595). P. 976.
- ²⁰⁸ La Revue Maritime. 1955. № 110. P. 737.
- ²⁰⁹ ЦВМА. Ф. 3. Д. 33297. Л. 26-27.
- ²¹⁰ Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т 4. С. 226.
- ²¹¹ Головкин А.Г. Вместе с флотом. С. 178.
- ²¹² Steensen R. Steen. Der Nordlige Sovey. Kobenhavn, 1957. S. 404-411.
- ²¹³ См.: Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. С. 166.
- ²¹⁴ См.: Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. С. 149.
- ²¹⁵ См.: там же. С. 182.
- ²¹⁶ La Reveu Maritime. 1955. P.738.
- ²¹⁷ United States Naval Institute Proceedings. 1952. V. 78. № 9 (595). P. 955.
- ²¹⁸ Калверт Джеймс. Подо льдом к полюсу. М., 1962. С. 39/
- ²¹⁹ U.S. News and World Report. 1958. March 21.

ЧАСТЬ II

ГЛАВА 1

- ²²⁰ Полмер Н. Атомные подводные лодки. М., 1965. С. 15—19.
- ²²¹ Цит. по: Горшков С.Г. Морская мощь государства. М., 1979. С. 233.
- ²²² Полмер Н. Атомные подводные лодки. С. 128.
- ²²³ Там же. С. 134.
- ²²⁴ Цит. по: Егоров Г.М. Фарватерами флотской службы. М., 1985. С. 154.
- ²²⁵ Красная звезда. 1989. 21 октября.
- ²²⁶ Красная звезда. 1999. 23 октября.

²²⁷ Доллежалъ Н.А. У истоков рукотворного мира. Записки конструктора. Л., 1989. С. 167.

²²⁸ Костев Г.Г. Военно-морской флот страны 1945—1995. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 55.

²²⁹ Хроника событий истории Государственного научного центра Российской Федерации — Физико-энергетического института за 50 лет. 1946-1996. Обнинск, 1996. С. 20.

²³⁰ Красная звезда. 1994. 22 октября.

²³¹ Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. С. 331; Морской сборник. 1995. № 1. С. 54.

²³² Морской сборник. 1995. № 1. С. 53.

²³³ Чернавин В.Н. Атомный подводный... Флот в судьбах России. Размышления после штормов и походов. М., 1997. С. 80.

²³⁴ Зонин С. А. Адмирал Л.М. Галлер. Жизнь и флотоводческая деятельность. М., 1991. С. 379, 380.

²³⁵ Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. С. 357.

²³⁶ Ленинградская правда. 1988. 27 августа.

²³⁷ Доллежалъ Н.А. У истоков рукотворного мира. Записки конструктора. Л., 1989. С. 173, 174.

²³⁸ Гангут. СПб., 1994. Выпуск 7. С. 6.

²³⁹ Полмер Н. Атомные подводные лодки. М., 1965. С. 22, 23.

²⁴⁰ Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР 1945-1991. СПб., 1996. С. 73.

²⁴¹ Северодвинск. Очерки. Воспоминания. Исследования. Северодвинск, 1998. С. 430.

²⁴² Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР. 1945-1991. СПб., 1996. С. 81.

²⁴³ Тимофеев Р.А. К Северному полюсу на первой атомной. СПб., 1995. С. 28.

²⁴⁴ Гангут. СПб., 1997. Вып. 7. С. 13.

²⁴⁵ Костев Г.Г. Военно-морской флот страны 1945—1991. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 116, 117.

ГЛАВА 2

²⁴⁶ Цит. по: Клюкин И.И. Звук и море. Л., 1984. С. 32.

²⁴⁷ Клюкин И.И., Шошков Е.Н. Константин Васильевич Шилловский. Л., 1984. 117 с.

²⁴⁸ Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение. М., 1990. С. 107.

²⁴⁹ Емельянов Л.А. Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 15, 28, 42, 58, 61.

- ²⁵⁰ Вестник Российской академии наук. 1996. Т. 66. № 11. С. 1037.
²⁵¹ Из истории отечественной гидроакустики. СПб., 1999. С. 38.
²⁵² Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995. С. 285.
²⁵³ Чернавин Владимир. Атомный подводный... Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов. М., 1997. С. 217, 218.
²⁵⁴ Из истории отечественной гидроакустики. СПб., 1999. С. 38, 39.
²⁵⁵ Там же. С. 38, 84, 221, 226.
²⁵⁶ 50 лет ЦНИИ «Морфизприбор». СПб., 1999. С. 66.
²⁵⁷ Вестник Российской академии наук. 1996. № 11. С. 1038.
²⁵⁸ Военный парад. 1995. Ноябрь—декабрь. С. 182.

ГЛАВА 3

- ²⁵⁹ Собеседник. 1987,
²⁶⁰ Красная звезда. 1987. 10 июля.
²⁶¹ Цит. по: Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1965. С. 11.
²⁶² Осипенко Леонид, Жильцов Лев, Мормуль Николай. Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы. М., 1994. С. 123, 124.
²⁶³ Тимофеев Р.А. К Северному полюсу на первой атомной. СПб. С. 52.
²⁶⁴ Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995. С. 397-399.
²⁶⁵ Правда. 1990. 1 июля.
²⁶⁶ Осипенко Леонид, Жильцов Лев, Мормуль Николай. Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы. М., 1994. С. 130.
²⁶⁷ См.: Известия. 1961. 8, 10, 11, 12 октября.
²⁶⁸ Тимофеев Р.А. К Северному полюсу на первой атомной. СПб., 1995. С. 60.
²⁶⁹ Из выступления А.С. Пушкина на заседании Полярной комиссии Русского географического общества в Москве 13 декабря 1995 года (аудиозапись автора).
²⁷⁰ Советский моряк. 1969. 15, 16 и 20 апреля.
²⁷¹ Подсчитано автором по: *Костев Г.Г.* Военно-морской флот страны 1945—1995. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 117.
²⁷² Из беседы с В.Н. Чернавиным 17 апреля 1996 года (аудиозапись в архиве автора).
²⁷³ Коммунист Вооруженных Сил. 1962. № 20. С. 40.
²⁷⁴ Цит. по: Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1965. С. 38, 39.
²⁷⁵ См. Тайфун. 2000. № 9. С. 36-39; Подводный флот. 2001. № 7. С. 3-31.
²⁷⁶ На страже Заполярья. 1971. 9 янв.
²⁷⁷ См.: Масленников Б. Морская карта рассказывает. М., 1986. С. 128.

- ²⁷⁸ Осипенко Леонид, Жильцов Лев, Мормуль Николай. Атомная подводная эпопея. С. 155.
- ²⁷⁹ Сердечные встречи (Пребывание Н.С. Хрущева у трудящихся Заполярья и на Северном флоте). Североморск, 1962. 152 с.
- ²⁸⁰ Красная звезда. 1982. 20 июля.
- ²⁸¹ Тимофеев Р.Ф. К Северному полюсу на первой атомной. СПб., 1995. С. 84.
- ²⁸² Жильцов Л.М. Под Северным полюсом. Беседа с командиром атомной подводной лодки капитаном 2 ранга Л.М. Жильцовым: Красная звезда. 1963. 27 января; Гольцев В. Ледовая Одиссея. Поход советской атомной подводной лодки: Известия. 1963. 27, 29 января.
- ²⁸³ Чернавин Владимир. Атомный подводный... Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов. М., 1997. С. 396, 397.
- ²⁸⁴ Красная звезда. 1965. 6 мая.
- ²⁸⁵ Осипенко Леонид, Жильцов Л., Мормуль Николай. Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы. М., 1994. С. 207.
- ²⁸⁶ Цит по: «Холодная война»: потепление или прорыв? /Сост. И.В. Касатонов/ М., 1995. С. 39, 40.
- ²⁸⁷ Чернавин Владимир. Атомный подводный... С. 318.
- ²⁸⁸ Кореневский М. Курс — норд, идем подо льдами. Записки военного корреспондента, участника арктического плавания на подводной лодке к Северному полюсу. М., 1967. С. 22, 23.
- ²⁸⁹ Красная звезда. 1993. 29 сентября.
- ²⁹⁰ Цит. по: Чернавин Владимир. Атомный, подводный... Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов. М., 1997. С. 319.
- ²⁹¹ Записки по гидрографии. 1987. № 218. С. 51.
- ²⁹² Красная звезда. 1965. 17 июня.
- ²⁹³ Морской сборник. 1988. № 9. С. 78.
- ²⁹⁴ См.: Записки по гидрографии. С. 52.
- ²⁹⁵ Красная звезда. 1997. 17 июля.
- ²⁹⁶ Красная звезда. 1964. 18 января.

ГЛАВА 4

- ²⁹⁷ Костев Г.Г. Военно-морской флот страны 1945—1995. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 117.
- ²⁹⁸ Чернавин Владимир. Атомный подводный... Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов. М., 1997. С. 104—108.
- ²⁹⁹ Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995. С. 367.
- ³⁰⁰ Записки по гидрографии. 1987. № 218. С. 50.
- ³⁰¹ Морской сборник. 1988. № 9. С. 76.
- ³⁰² Советская Арктика (Моря и острова Северного Ледовитого океана). М., 1970. С. 150, 151.

³⁰³ См.: Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1965. С. 68-80.

³⁰⁴ Там же. С. 166.

³⁰⁵ Чернавин Владимир. Атомный подводный... С. ПО.

³⁰⁶ Кругозор. 1988. № 6. С. 8.

³⁰⁷ Кругозор. 1988. № 6. С. 9.

³⁰⁸ Цит. по: Елкин А.С. Атомные уходят по тревоге. М., 1972. С. 82.

³⁰⁹ Цит. по: Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. С. 36.

³¹⁰ Кругозор. 1988. № 6. С. 8.

³¹¹ Морской сборник. 1988. № 9. С. 77.

³¹² Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. С. 390.

³¹³ Там же. С. 396.

ГЛАВА 5

³¹⁴ Красная звезда. 1966. 5 апреля.

³¹⁵ Атлас офицера. Приложение: Географические справки и справочно-статистические таблицы. М., 1973. С. 139.

³¹⁶ Чернавин Владимир. Атомный подводный... С. 172, 173.

³¹⁷ Известия. 1966. 16 апреля.

³¹⁸ Каневский Василий. Подводные атомоходы — первопроходцы подо льдами Арктики и вокруг земного шара. С. 19.

³¹⁹ Усенко Н.В. В походах океанских. М., 1979. С. 20.

³²⁰ См.: Тайфун. 1999. Выпуск 2(14). С. 20.

³²¹ Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1965. С. 371.

³²² Каневский Василий. Подводные атомоходы — первопроходцы подо льдами Арктики и вокруг земного шара. С. 19.

³²³ См.: Морской сборник. 1979. № 7. С. 69—70; Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995. 534 с.

³²⁴ Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. С. 496—498.

³²⁵ Елкин А.С. Атомные уходят по тревоге. М., 1972. С. 188.

³²⁶ См.: Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. С. 510—512.

ГЛАВА 6

³²⁷ Яковлев А.Н., Смолковский А.Г. Арктические походы атомных подводных лодок США и Великобритании (Ретроспективный анализ освоения иностранными ПЛА Арктического бассейна. Состояние вооружения и техники ПЛА и возможности их применения при подледном плавании). Машинопись. М., 1991. С. 7.

³²⁸ All Hands. 1970. December. № 647. P. 2.

³²⁹ United States Naval Institute Proceedings. 1981. July. P. 109.

³³⁰ Морской сборник. 1992. № 3. С. 42.

³³¹ United States Naval Institute Proceedings. 1981. July. P. 106.

³³² United States Naval Institute Proceedings. 1981. July. P. 106.

- ³³³ Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. С. 475.
- ³³⁴ Павлов А.С. Военно-морской флот России и СНГ. 1992. Справочник. Якутск, 1992. Вып. 2. С. 13.
- ³³⁵ См.: Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 143—144.
- ³³⁶ Цит. по: Ориентир. 1996. № 8. С. 35.
- ³³⁷ Из письма А.Н. Яковлева автору. Хранится в личном архиве.
- ³³⁸ Морской сборник. 1972. № 7. С. 73.
- ³³⁹ История отечественного судостроения в 5-ти т. СПб., 1996. Т. 5. Судостроение в послевоенный период 1946—1991 гг. С. 299.
- ³⁴⁰ Михайловский А.П. Рабочая глубина. Записки подводника. СПб., 1996. С. 67.
- ³⁴¹ На страже Заполярья. 1973. 2 декабря.
- ³⁴² Ильин В., Колесников А. Подводные лодки России. М., 2001. С. 34.
- ³⁴³ См.: Навигация и гидрография. 1996. № 3. С. 142.
- ³⁴⁴ Морской энциклопедический справочник. В 2-х т. Л., 1986. Т. 1 А-Н. С. 272.
- ³⁴⁵ Морской сборник. 1992. № 3. С. 51.
- ³⁴⁶ Морской сборник. 1988. № 1. С. 55, 56.
- ³⁴⁷ Морской сборник. 1998. № 1. С. 57.
- ³⁴⁸ Костев Г.Г. Военно-морской флот страны. 1945—1995. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 425-427.
- ³⁴⁹ Аудиозапись беседы с А.И. Шевченко хранится в архиве автора.
- ³⁵⁰ Военные знания. 1994. № 7. С. 1.
- ³⁵¹ См.: Морской сборник. 1988. № 2. С. 75, 76.
- ³⁵² Тайфун. 2000, № 9. С. 34-36.
- ³⁵³ Летопись Севера. М., 1979. Т. IX. С. 16.
- ³⁵⁴ Из выступления контр-адмирала запаса В.В. Владимирова на заседании Полярной комиссии Московского филиала Русского географического общества 13 декабря 1995 года.

ГЛАВА 7

- ³⁵⁵ Мазинг Г.Ю. Карл Андреевич Шильдер. М., 1989. С. 80.
- ³⁵⁶ Гончаров Л.Г. Боевые средства флота. Пг., 1923. С. 188.
- ³⁵⁷ Павлович Н.Б. Развитие тактики военно-морского флота. В 4 ч. М., 1990. Ч. IV (Вторая мировая война). С. 20, 21.
- ³⁵⁸ Орлов Александр. «Чудо-оружие». Обманутые надежды фюрера. Смоленск, 1999. С. 176-188.
- ³⁵⁹ Красная звезда. 1990. 11 октября.
- ³⁶⁰ Армейский сборник. 1997. № 10. С. 70.
- ³⁶¹ Углов В.И. Создание Отечественного ракетного оружия и ракетных войск. М., 1984. С. 77, 99.
- ³⁶² Три века Российского флота. В 3-х т. М., 1996. Т. 3. С. 272.

- ³⁶³ Тайфун. 2000. № 5. С. 11.
- ³⁶⁴ Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. С. 386, 387.
- ³⁶⁵ Там же. С. 12.
- ³⁶⁶ Три века Российского флота. Т. 3. С. 274.
- ³⁶⁷ Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1966. С. 143.
- ³⁶⁸ Тайфун. 2000. № 5. С. 18, 19.
- ³⁶⁹ Три века Российского флота. Т. 3. С. 395.
- ³⁷⁰ Независимое военное обозрение. 1998. № 11.
- ³⁷¹ Цит. по: Российская газета. 1994. 1 апреля.
- ³⁷² Костев Г.Г. Военно-морской флот страны. 1945—1995. Взлеты и падения. С. 340.
- ³⁷³ Российская газета. 1995. 25 марта.
- ³⁷⁴ Российская газета. 1994. 21 июля.
- ³⁷⁵ Независимое военное обозрение. 2000. 12—16 мая. № 16.
- ³⁷⁶ Павлов А.С. Военно-морской флот России и СНГ. 1992. Справочник. Якутск, 1992. С. 15—20.
- ³⁷⁷ Костев Г.Г. Военно-морской флот страны 1945—1995. Взлеты и падения. С. 344, 345.
- ³⁷⁸ Океан. Маневры Военно-морского флота СССР, проведенные в апреле—мае 1970 года. М., 1970. С. 125.
- ³⁷⁹ См.: Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996. С. 172, 173.
- ³⁸⁰ Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1965. С. 362.
- ³⁸¹ Морской сборник. 1994. № 10. С. 10, 15.
- ³⁸² Цит по: Горшков С.Г. Морская мощь государства. М., 1976. С. 285.
- ³⁸² Цит по: Арбатов А. Военно-стратегический паритет и политика США. М., 1984. С. 35.
- ³⁸³ Цит. по: Горшков С.Г. Морская мощь государства. С. 16, 17.
- ³⁸⁴ Морской сборник. 1992. № 3. С. 47.
- ³⁸⁵ Морская газета. 2000. 5 августа.
- ³⁸⁶ По сведениям В.Г. Лебедько.
- ³⁸⁷ Морская газета. 2000. 5 августа.
- ³⁸⁸ Вестник Российской академии наук. 1996. Т. 66. № 11. С. 1031.
- ³⁸⁹ Откуда исходит угроза миру. М., 1987. С. 17.
- ³⁹⁰ Аудиозапись беседы, состоявшейся 3 октября 2000 г. с адмиралом Э.Д. Балтиным хранится в архиве автора.
- ³⁹¹ Морской сборник. 1992. № 3. С. 47.
- ³⁹² Цит. по: Правда России. 1999. 28 июля — 3 августа.

ГЛАВА 8

- ³⁹³ Цит по: Откуда исходит угроза миру. М., 1988. С. 47.
- ³⁹⁴ Морской сборник. 1986. № 12. С. 66; Костев Г.Г. Военно-морской флот страны 1945—1995. Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 291.

- ³⁹⁵ United States Naval Institute Proceedings. 1962. March. PP. 54, 55.
- ³⁹⁶ Арикайнен А.И., Коссов О.А. Проблемы военной безопасности в Арктике. М., 1990. С. 13.
- ³⁹⁷ См.: Naval Research Reviews. 1988. № 1. PP. 15—19.
- ³⁹⁸ All Hands. 1985. July. PP. 30-35.
- ³⁹⁹ Там же. P. 32.
- ⁴⁰⁰ См.: Sea Technology. 1988. № 11. PP. 25-33.
- ⁴⁰¹ United States Naval Institute Proceedings. 1991. August. P. 15.
- ⁴⁰² Underwater Letter. 1986. № 620. PP. 6-7.
- ⁴⁰³ Armed Forces. 1988. August. P. 342.
- ⁴⁰⁴ Nature. 1988. Vol. 333. № 6169. PP. 161-164.
- ⁴⁰⁵ United States Naval Institute Proceedings. 1990. September. PP. 109-111.
- ⁴⁰⁶ Судостроение за рубежом. 1983. № 6(148). С. 90.
- ⁴⁰⁷ Там же. С. 74.
- ⁴⁰⁸ Морской сборник. 1992. № 3. С. 44.
- ⁴⁰⁹ Морской сборник. 1987. № 12. С. 78.
- ⁴¹⁰ Там же. С. 79.
- ⁴¹¹ Там же. 1992. № 3. С. 44.
- ⁴¹² Красная звезда. 1988. 2 ноября.
- ⁴¹³ См.: United States Naval Institute Proceedings. 1987. September. PP. 81-87.
- ⁴¹⁴ См.: Известия. 1982. 15 февраля.
- ⁴¹⁵ Цит. по: Бич Э., Стил Д. Вокруг света под водой. М., 1965.
- ⁴¹⁶ Чернавин Владимир. Атомный, подводный... Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов. М., 1997. С. 469, 470.
- ⁴¹⁷ Там же. С. 414.
- ⁴¹⁸ Морской сборник. 1993. № 8. С. 12.
- ⁴¹⁹ Морской сборник. 1998. № 7. С. 70.
- ⁴²⁰ Красная звезда. 2000. 23 августа.
- ⁴²¹ Морской сборник. 1998. № 7. С. 67.
- ⁴²² См.: Сегодня. 1997. 20 ноября.
- ⁴²³ Красная звезда. 2000. 23 августа.
- ⁴²⁴ Sea Power. 1999. July. 1999. P. 23.
- ⁴²⁵ Красавкин В.К., Филоненко В.Н. Штаб Северного флота (1916—1998). Историко-документальный очерк. СПб., С. 299.
- ⁴²⁶ Там же. С. 299, 300.
- ⁴²⁷ Подводный флот. 1998. № 1. С. 62.
- ⁴²⁸ Аудиозапись беседы с Героем Советского Союза контр-адмиралом А.А. Берзиным, начальником одной из кафедр Военно-морской академии имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова от 26 мая 1996 года в архиве автора.
- ⁴²⁹ Красавкин В.К., Филоненко В.Н. Штаб Северного флота. С. 299, 300.

- ⁴³⁰ Тайфун. 1999. № 2. С. 19.
- ⁴³¹ Правда. 1994. 9 февраля.
- ⁴³² Российская газета. 1996. 17 декабря.
- ⁴³³ При описании этого похода частично использованы материалы из готовящейся к публикации рукописи: Котов П.Г., Усенко Н.В., Реданский В.Г. Атомные в глубинах океана.
- ⁴³⁴ Костев Г.Г. Военно-морской флот страны (1945—1995). Взлеты и падения. СПб., 1999. С. 441.
- ⁴³⁵ Красная звезда. 2000. 15 января.
- ⁴³⁶ Российская газета. 1993. 15 сентября.
- ⁴³⁷ Красная звезда. 1994. 26 октября.
- ⁴³⁸ Красная звезда. 2000. 26 мая.
- ⁴³⁹ Красная звезда. 1998. 17 сентября.
- ⁴⁴⁰ Российская газета. 1995, 25 августа; Известия. 1995, 25 августа.
- ⁴⁴¹ Морской сборник. 1996. № 4. С. 34.
- ⁴⁴² Российская газета. 1995. 29 августа.
- ⁴⁴³ Известия. 1995. 29 августа.
- ⁴⁴⁴ Красная звезда. 1995. 6 сентября.
- ⁴⁴⁵ Красная звезда. 1996. 17 июля.
- ⁴⁴⁶ Страж Балтики. 1997. 23 октября.
- ⁴⁴⁷ Красная звезда. 1997. 23 и 26 июля.
- ⁴⁴⁸ Красная звезда. 1996. 23 марта.
- ⁴⁴⁹ Красная звезда. 2000. 15 января; 9 сентября.
- ⁴⁵⁰ Красная звезда. 2000. 29 марта и 14 сентября.
- ⁴⁵¹ Цит. по: Красная звезда. 2000. 14 сентября.
- ⁴⁵² Красная звезда. 1994. 12 августа.
- ⁴⁵³ Красная звезда. 1993. 3 июля.
- ⁴⁵⁴ Независимое военное обозрение. 1999. № 12.
- ⁴⁵⁵ Независимое военное обозрение. 1997. № 16.
- ⁴⁵⁶ Красная звезда. 1991. 15 февраля.
- ⁴⁵⁷ Независимое военное обозрение. 1997. № 16.
- ⁴⁵⁸ Красная звезда. 1987. 26 сентября.
- ⁴⁵⁹ Сын Отечества. 1991. 7 июня. № 23.
- ⁴⁶⁰ Малярчук Б.М., Сердюк П.В. Офицер-подводник — профессия героическая. СПб., 1993. С. 75—78. Автором также использованы материалы из беседы с капитаном 1 ранга запаса Н.А. Ивановым. Аудиозапись в личном архиве.
- ⁴⁶¹ Стал Дж. «Морской дракон». На Северо-Запад подо льдом. Л., 1966. С. 141.
- ⁴⁶² Красная звезда. 1983. 6 марта.
- ⁴⁶³ Исторический журнал Штурманской службы Северного флота (К 300-летию штурманской службы Военно-морского флота России. 25 января 1701 года — 25 января 2001 года). Североморск, 2001. С. 60.
- ⁴⁶⁴ Независимое военное обозрение. 2000. № 36.

- ⁴⁶⁵ См.: Военно-исторический архив. 2000. № 15. С. 11—12.
- ⁴⁶⁶ Малярчук Б.М., Сердюк П.В. Офицер подводник — профессия героическая. С. 75.
- ⁴⁶⁷ Тайфун. 1999. № 2.
- ⁴⁶⁸ Парламентская газета. 2000. № 28. 10 февраля.
- ⁴⁶⁹ См.: Красавин В.К., Филоненко В.Н. Штаб Северного флота (1916—1998). С. 320; Красная звезда. 2000. 9 февраля.
- ⁴⁷⁰ Парламентская газета. 2000. 10 февраля.
- ⁴⁷¹ Цит. по: История открытия и освоения Северного морского пути. В 4-х т. Том первый. М., 1956; Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. С. 63.
- ⁴⁷² Цит. по: Галков П.Т. Северный морской путь (Историко-географическое описание). Североморск. 1959. Выпуск 1. С. 3.
- ⁴⁷³ Морской сборник. 1999. № 9. С. 7.
- ⁴⁷⁴ Морской сборник. 2000. № 3. С. 18.
- ⁴⁷⁵ Морской сборник. 1999. № 9. С. 8.

ГЛАВА 9

- ⁴⁷⁶ Морской сборник. 1925. № 6—7. С. 48.
- ⁴⁷⁷ Независимое военное обозрение. 2000. 20—26 октября. № 39.
- ⁴⁷⁸ Советский флот. 1955. 30 декабря.
- ⁴⁷⁹ Советский флот. 1956. 26 января.
- ⁴⁸⁰ Перельман Р.Г. Ядерные двигатели. М., 1958. С. 20—21.
- ⁴⁸¹ Подводные лодки России. Атомные. Первое поколение. 1952—1996. Научно-исторический справочник. СПб., 1996. Т. IV. Ч. I. С. 229,230.
- ⁴⁸² Красная звезда. 1998. 17 января.
- ⁴⁸³ См.: Сборник рефератов по иностранному судостроению. 1961. № 82. С. 75.
- ⁴⁸⁴ Цит. по: Резник Семен. Владимир Ковалевский. М., 1978. С. 292.
- ⁴⁸⁵ См.: Знание — сила. 1984. № 5. С. 10.
- ⁴⁸⁶ Арикайнен А.И. Во льдах Севера. Этапы развития Северо-Западного морского пути. Л., 1989. С. 129—136.
- ⁴⁸⁷ Там же. С. 149, 150.
- ⁴⁸⁸ См.: Глуховцев Э.В. Перевозки грузов через Северный Ледовитый океан подводным торговым флотом. М., 1975. С. 24, 25.
- ⁴⁸⁹ Страж Балтики. 1980. 22 февраля.
- ⁴⁹⁰ См.: Судостроение. 1992. № 2. С. 6—9.
- ⁴⁹¹ Российская газета. 1995. 29 апреля.
- ⁴⁹² Морской сборник. 1997. № 9. С. 36—38.
- ⁴⁹³ Красная звезда. 1996. 24 июля.
- ⁴⁹⁴ Независимое военное обозрение. 2000. № 2.
- ⁴⁹⁵ История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1962. Т. 4. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. С. 87.

БИБЛИОГРАФИЯ



1. Адамович Н.И. Подводные лодки, их устройство и история. СПб. 1905.
2. Александров А.П., Исаков И.С, Белли В.А. Операции подводных лодок. Л., 1933. Т. 1.
3. Арикайнен А.И. Во льдах Североамериканской Америки. Л., 1989.
4. Арикайнен А.И., Коссов О.А. Проблемы военной безопасности в Арктике. М., 1990.
5. Балтийский флот в Октябрьской революции и Гражданской войне. М.-Л., 1932.
6. Бартль С. Атом в Арктике. Л., 1967.
- Бережной С. С. Атомные подводные лодки ВМФ СССР и России. М., 2001.
7. Бич Э., Стил Д. и др. Вокруг света под водой. М., 1965.
8. Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995.
9. Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914—1918 гг. Л., 1939.
10. Быховский И.А. Атомные подводные лодки. Л., 1963.
11. Быховский И.А. Корабельных дел мастера. Л., 1963.
12. Быховский И.А. Мастера потаенных судов. М., 1950.
13. Быховский И.А. Рассказы о русских кораблестроителях. Л. 1966.
14. Виноградов В.А. Краткий очерк развития подводного плавания в России и за границей. СПб., 1908.
15. Гибсон Р., Прендергаст М. Германская подводная война 1914-1918 гг. М., 1938.
16. Голов Д. Подводное судоходство. История развития и современное состояние. Ч. 1—2. СПб., 1905.
17. Головкин А.Г. Вместе с флотом. М., 1979.
18. Горшков С.Г. Морская мощь государства. М., 1979.
19. Дебу К. Подводное плавание. История подводного плавания, современные успехи техники субмарин и значение их в военном деле и для научных изысканий. СПб., 1905.
20. Дмитриев В.И. Атакует подводники. М., 1979.
21. Дмитриев В.И., Чемесов О.Г. В глубинах Балтики. М., 1988.

22. Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение. М., 1990.
23. Добротворский Л. Морские ошибки загубят Россию. Пб., 1912.
24. Доллежалъ Н.А. У истоков рукотворного мира. Записки конструктора. М., 1989.
25. Дробленков В.Ф., Герасимов В.Н. Угроза из глубины (Состояние и перспективы развития атомных подводных лодок за рубежом). М., 1968.
26. Егоров Г.М. Фарватерами флотской службы. М., 1985.
27. Елкин А.С. Айсберги над нами. М., 1970.
28. Елкин А.С. Атомные уходят по тревоге. М., 1972.
29. Ильин В., Колесников А. Подводные лодки России. Илл. справочник. М., 2001.
30. Исаков И.С., Еремеев Л.М. Транспортная деятельность подводных лодок. М., 1959.
31. Исторический журнал Штурманской службы Северного флота Сост. Яковлев А.Н. Североморск, 2001.
32. История открытия и освоения Северного морского пути. В 4-х т. Т. IV. Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933—1945 г. Л., 1969.
33. История отечественного судостроения. В 5-и т. 1996. Т. V. Судостроение в послевоенный период. 1946—1991 гг.
34. История штурманской службы флота России. М., 2003.
35. Калверт Дж. Подо льдом к полюсу. М., 1962.
36. Карышев И. Выгодная сторона подводного плавания и разбор условий постройки первого подводного судна И. и А. Карышевых СПб., 1892.
37. Карышев И. По поводу представленного к рассмотрению в Императорское русское техническое общество проекта подводной лодки братьев Карышевых. СПб., 1981.
38. Касатонов И. Флот вышел в океан. М., 1996.
39. Келле Э. Подводные лодки в России в 1904—1905гг. Л., 1934.
40. Колышкин И.А. Вглубинах полярных морей. М., 1964.
41. Константинов Ф.В. Под холодными волнами. М., 1971.
42. Кореневский М.С. Курс— норд, идем подо льдами. Записки военного корреспондента, участника арктического плавания на подводной лодке к Северному полюсу. М., 1967.
43. Кровяков Н.С. «Ледовый поход» Балтийского флота в 1918 году. М., 1955.
44. Костев Г.Г. Военно-морской флот страны 1945—1995. Взлеты и падения М., 1999.
45. Красавкин В.К., Филоненко В.Н. Штаб Северного флота (1916—1998). Историко-документальный очерк. СПб., 1999.

46. Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской Флот СССР 1945-1991. СПб., 1996.
47. Летопись отечественного флота в мемуарах подводников. М., 1990.
48. Мазинг Г.Ю. Карл Андреевич Шильдер. М., 1989.
49. Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М., 1942.
50. Макаров С.О. и завоевание Арктики. М.-Л., 1943.
51. Малярчук Б.М., Сердюк П.В. Офицер-подводник - профессия героическая. СПб., 1993.
52. Менделеев Д. Заветные мысли. СПб., 1903—1904.
53. Менделеев Д. К познанию России. СПб., 1906.
54. Менделеев Д. Научный архив. Освоение Крайнего Севера. М.-Л., 1960.
55. Меркушев В.А. Подводные лодки Балтийского моря в мировой войне. Пг., 1918.
56. Михайловский А.П. Вертикальное всплытие. Записки подводника. СПб., 1995.
57. Михайловский А.П. Океанский паритет. Записки командующего флотом. СПб., 2002
58. Михайловский А.П. Рабочая глубина. Записки подводника. СПб., 1996.
59. Морозов Мирослав. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945гг. Летопись боевых походов. М., 2001. Ч. I. Краснознаменный Балтийский флот.
60. Нефедов Г.Ф. Какие подводные лодки нужны России. СПб., 1904.
61. Осипенко Леонид, Жильцов Лев, Мормуль Николай. Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы. М., 1994.
62. Откуда исходит угроза миру. М., 1987.
63. Павлов А.С. Военно-морской флот России и СНГ. 1992. Справочник. Якутск, 1992. Вып. 2.
64. Пантелеев Ю.А. Морской фронт. М., 1965.
65. Подводное кораблестроение в России. Сб. документов. Л., 1965.
66. Полмер Н. Атомные подводные лодки. М., 1965.
67. По следам подводных катастроф. М., 1992.
68. Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981.
69. Реданский В.Г. Всплыть в полынье! Мурманск, 1977.
70. Ризнич И.И. О подводном плавании. Лекции. СПб., 1908.
71. Российский А.Я. История отечественного подводного флота в русской дореволюционной литературе. Л., 1970.

72. Руссин Ю.С. Вся жизнь на «малютках». М., 1988.
73. Савичев Г.А. Под водой вокруг Земли. М., 1967.
74. Саговский Е. Русский подводный флот. Харьков, 1910.
75. Свердруп Х. Во льды на подводной лодке. М., 1958.
76. Северный флот России. Мурманск, 1996.
77. Северодвинск. Испытание на прочность. Очерки, воспоминания, исследования. Северодвинск, 1998.
78. Сендик И.М. Боевые действия флотов в Арктике. М., 1966.
79. Сергеев А.А. Германские подводные лодки в Арктике. М., 2003.
80. Смирнов В.И. Вокруг света под водой и льдами. Л., 1969.
81. Смирнов В.И. Ледовые плавания и их научно-оперативное обслуживание за рубежом. Л., 1970.
82. Сорокин А.И. Мы с атомных. Л., 1972.
83. Стил Дж. Морской дракон. На северо-запад подо льдом. Л., 1966.
84. Стволинский Ю. Конструкторы подводных кораблей: Документальные рассказы о создателях советского флота морских глубин. Л., 1984.
85. Тимофеев Р.А. К Северному полюсу на первой атомной. СПб., 1995.
86. Тихомиров В.В. Небо закрыто льдами. Документальная повесть о морях подводного атомохода, их плавании подо льдами Арктики к Северному полюсу. М., 1965.
87. Трибуц В.Ф. Балтийцы вступают в бой. Калининград, 1972.
88. Три века Российского флота. В 3-х т. М., 1996. Т. 3.
89. Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Л., 1963.
90. Усвяцов Борис. Флот современной России. М., 2002.
91. Усенко Н.В. Океанский максимум. М., 1980.
92. Усыскин А.К. Военное кораблестроение и атомная энергия. М., 1996.
93. Хияйнен Л.П. Развитие зарубежных подводных лодок и их тактики. М., 1979.
94. «Холодная война»: потепление или прорыв? Сб. Сост. И.В. Касатонов. М., 1995.
95. Холостяков Г.Н. Вечный огонь. М., 1976.
96. Черкашин Н. Повседневная жизнь российских подводников. М., 2000.
97. Черкашин Н. Судьбы морских таинственная вязь. М., 1990.
98. Чернавин Владимир. Атомный подводный... Флот в судьбе России. Размышления после штормов и походов., М., 1997.
99. Шерр С.А. Корабли морских глубин. М., 1964.
100. Щедрин Г.И. На борту «С-56». М., 1956.

Содержание

ОТ АВТОРА.....	5
----------------	---

ЧАСТЬ I

Глава 1. КОРАБЛИ СКРЫВАЮТСЯ ПОД ВОДОЙ.....	10
«Потаенные суда» в РОССИИ.....	10
Подводный путь к полюсу.....	19
Первые на Дальнем Востоке.....	31
«Действовать зимою... не невозможно».....	43
Ледовое «крещение» балтийцев.....	50
Глава 2. ПОД КРАСНЫМ ФЛАГОМ РЕВОЛЮЦИИ.....	58
Трудное начало.....	58
Курс — Кронштадт.....	64
Зимние рейды.....	71
Глава 3. ЛЕДОВЫЕ МИЛИ.....	79
И зимой сохраняет боеспособность.....	79
В боевой обстановке.....	89
Глава 4. ПОД СОЗВЕЗДИЕМ БОЛЬШОЙ МЕДВЕДИЦЫ.....	104
«Дельфин», «Святой Георгий» и другие.....	104
Подлодка для Арктики.....	112
В высоких широтах.....	124
Вдоль ледового ожерелья России.....	138
Глава 5. У БЕРЕГОВ ВЕЛИКОГО ОКЕАНА.....	152
Пионеры тихоокеанских глубин.....	152
Им сам лед не страшен.....	159
ГЛАВА 6. В ГОДЫ СУРОВЫХ ИСПЫТАНИЙ.....	174
На Балтике.....	174
За Полярным кругом.....	187
Германские субмарины несли во льдах смерть.....	198

ЧАСТЬ II

Глава 1. ВРЕМЯ АТОМОХОДОВ.....	209
Атомная субмарина: от идеи к реальности.....	210
Главный теоретик, главный конструктор и другие.....	215
Объект 627.....	217
Каким быть первенцу?.....	219
У самого Белого моря.....	224
«С легким паром!».....	227

Глава 2. «ГЛАЗА» И «УШИ» ПОДВОДНИКОВ.....	231
Глава 3. НАЧАЛО ПОДЛЕДНОЙ ОДИССЕИ.....	243
Полюс пока в мечтах.....	252
«Специальное задание правительства».....	264
«Всплыть на полюсе!».....	280
Глава 4. ВЕЛИКИМ СЕВЕРНЫМ- ПОД ВОДОЙ.....	292
Курсом первопроходцев.....	292
Арктику пересекает ракетносец.....	301
Глава 5. ОТ АРКТИКИ ДО АНТАРКТИКИ.....	308
Снова на восток.....	308
Маршрутом кругосветных мореплавателей.....	311
Испытанными курсами.....	318
Глава 6. НА НОВЫХ ПОДЛЕДНЫХ ОРБИТАХ.....	326
По обе стороны полюса.....	326
Ракетносец идет к полюсу.....	330
30 суток подо льдом.....	334
Под созвездием Малой Медведицы.....	340
В составе тактической группы.....	346
«И разошлись, как в море корабли...».....	350
Глава 7. ГРОМ В ПОЛЯРНОМ НЕБЕ.....	356
От «огненных труб» «потаенного судна» к «баобабу» атомохода.....	356
Ракеты над льдами.....	370
Глава 8. АРКТИКА: КОНЕЦ XX ВЕКА. НОВЫЕ РЕАЛИИ... ..	381
Тают ли торосы противостояния?.....	381
Во имя безопасности Отчизны с арктического направления.....	396
Чтобы число погружений равнялось количеству всплытий.....	416
Подводников провожать и встречать как космонавтов... ..	425
Что век грядущий нам готовит?.....	428
Глава 9. ПОДЛЕДНЫЕ ТРАНСПОРТЫ: ФАНТАЗИЯ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?.....	432
Нужны ли подледные транспорты? Стоит ли игра свеч?... ..	438
Приложения.....	447
СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ.....	457
ССЫЛКИ И ЦИТИРУЕМЫЕ ИСТОЧНИКИ.....	458
БИБЛИОГРАФИЯ.....	474

Реданский В.Г.

Р33 Во льдах и подо льдами. (Тайные операции подводных флотов.) — М.: Вече, 2004. — 480 с. (Противостояние)

ISBN 5-9533-0192-8

В новой книге военного историка подробно освещается развитие идеи и практического осуществления ледовых и подледных плаваний подводных лодок отечественного флота на Балтике и Дальнем Востоке, выдающийся вклад кораблестроителей в создание кораблей, способных плавать под вековыми льдами Арктики и достичь Северного полюса под водой. Показаны героизм и мужество советских и российских подводников при несении боевой службы в полярном бассейне. Значительное место занимает в книге рассказ о противоборстве подводных флотов двух великих держав, США и СССР, в период «холодной войны». В книге открывается завеса над многими арктическими операциями, которые длительное время были окутаны тщательно охраняемой тайной. Убедительно показано, что наши подводники смогли противопоставить в северном регионе вероятному противнику надежный ракетно-ядерный щит.

Реданский Владимир Георгиевич
ВО ЛЬДАХ И ПОДО ЛЬДАМИ
ТАЙНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПОДВОДНЫХ ФЛОТОВ

Генеральный директор *Л.Л. Палько*
Ответственный за выпуск *В.П. Еленский*

Главный редактор *С.И. Дмитриев*

Редактор *В.В. Вергун*

Корректор *Б.С. Тумян*

Верстка *В.В. Вергун*

Разработка и подготовка к печати
художественного оформления — «Вече-графика»
Д.В. Трушин

Гигиенический сертификат №77.99.02.953.П.002268.12.02
от 09.12.2002 г.

129348, Москва, ул. Красной Сосны, д.24.

ООО «Издательство «Вече 2000»

ЗАО «Издательство «Вече»

ООО «Издательский дом «Вече»

E-mail: veche@veche.ru

<http://www.veche.ru>,

www.100top.ru

Подписано в печать 20.02.2004. Формат 84x 108¹/₃₂
Гарнитура «Таймс». Печать офсетная. Бумага офсетная.
Печ. л. 15. Тираж 5000 экз. Заказ № 1061.

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленных диапозитивов в ОАО «Дом печати — ВЯТКА»
610033, г. Киров, ул. Московская, 122.



ВО ЛЬДАХ И ПОДО ЛЬДАМИ

ТЯЖЕЛЫЕ ОПЕРАЦИИ
ПОДВОДНЫХ ФЛОТОВ

В.Г. Реданский — капитан 1 ранга в отставке, в 1950—1960-х гг. служил на Северном флоте, участвовал в экспедициях по переводу кораблей Северным морским путем, в 1982 г. совершил переход под льдами Арктики с Камчатки в Заполярье на атомной подводной лодке. После ухода в отставку с 1986 г. по настоящее время — старший научный сотрудник Института военной истории МО РФ. Автор ряда книг и многочисленных публикаций по истории флота, Великой Отечественной войны и освоения Арктики. Профессор РАЕН, действительный член Русского географического общества и Почетный полярник.

В новой книге военного историка подробно освещается развитие идеи и практического осуществления ледовых и подледных плаваний подводных лодок отечественного флота на Балтике и Дальнем Востоке. Показаны героизм и мужество советских и российских подводников при несении боевой службы в полярном бассейне. Значительное место занимает в книге рассказ о противостоянии подводных флотов двух великих держав, США и СССР, в период «холодной войны». В книге открывается завеса над многими арктическими операциями, которые длительное время были окутаны тщательно охраняемой тайной.

ISBN 5-9533-0192-8

