

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК

МОРСКОЙ СБОРНИК №3 2006



**100 ЛЕТ ПОДВОДНЫМ
СИЛАМ РОССИИ**

3. 2006

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.

100 лет
подводным силам



100 ЛЕТ ПОДВОДНЫМ СИЛАМ ВМФ РОССИИ
НАУЧНО-ИСТОРИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
ВОЕННО-МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ
ИМЕНИ Н.Г. КУЗНЕЦОВА





МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Март 2006 г.

3 (1912)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В. В. Остапенко
(главный редактор)
В. В. Авдошин
В. Н. Агафонов
В. А. Андреев
Ю. Д. Антипов
В. Н. Бурцев
В. В. Воробьев
Д. А. Дмитриев
А. Г. Долбня
Ю. В. Ефимов
А. Н. Заставский
В. М. Иванов
С. В. Козлов
К. С. Колотыгин
А. В. Крипак
Ю. Ю. Курганов
М. С. Монаков
Г. И. Полюхович
В. Ф. Попов
И. П. Русанов
Л. Г. Сидоренко
И. Б. Сидоров
А. А. Смоляков
Ф. С. Смуглин
Е. В. Тихомиров
И. И. Тынянкин
А. Я. Фисун
И. Т. Шевченко
С. В. Шевченко
В. В. Шигин

Учредитель —
Министерство обороны
Российской Федерации

Редакция рукописи не
рецензирует и не
возвращает. Ответствен-
ность за достоверность
изложенных фактов и
правильность цитат несут
авторы статей. При
перепечатке ссылка на
журнал обязательна.

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2
Для переписки:
105175, Москва, К-175,
«Морской сборник»
E-mail:
mc1848@yandex.ru
Телефон: 263-33-24
Свидетельство о регистрации
№01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор
Подписано к печати
Формат бумаги 70х108/16
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4 печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 3.
Тираж 9460 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная.

Отпечатано в ФГУП
издательство и типография
газеты «Красная Звезда»:
123007, Москва,
Хорошевское шоссе, 38

«Морской сборник», 2006

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ	2
ВРЕМЯ И ФЛОТ	
В. Масорин. 100-летие подводных сил России	12
Г. Костев. Революция в Военно-морском флоте	17
ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ	
С. Ковалев. Российским морякам надо чаще встречаться с иностранными коллегами	23
ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА	
М. Андреев, В. Ключин, С. Охрименко, В. Перелыгин. Оптимизация гидроакустического вооружения надводных кораблей	29
ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ	
А. Яковлев. Российская Арктика на новых рубежах	35
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	
Г. Константинов. Подводные лодки зарубежных проектов в составе русского флота в 1903—1918 гг.	40
П. Федоров. «Северный проект»	47
С. Ковалев. По следам «загадок арктических архипелагов»	53
К 100-ЛЕТИЮ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ	
О. Половенко. Летопись покорения морских глубин	63
С. Власюк, Л. Толстов. Подводники — Герои Советского Союза	70
В. Хмельницкий. Письма из прошлого	73
КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ	
Ю. Пахомов. Эх, Гремиха, жемчужина у моря... <i>Продолжение.</i>	86

На первой странице обложки: Фото Ю. Пахомова
В номере использованы фото: В. Анькова и Р. Диамента

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*О награждении государственными наградами Российской Федерации
военнослужащих и гражданского персонала
Вооруженных сил Российской Федерации*

ЗА МУЖЕСТВО, ОТВАГУ И САМООТВЕРЖЕННОСТЬ, ПРОЯВЛЕННЫЕ ПРИ
ИСПОЛНЕНИИ ВОИНСКОГО ДОЛГА В СЕВЕРО-КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ,
НАГРАДИТЬ:

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ II СТЕПЕНИ»
полковника ЕЛЬЦОВА Юрия Германовича

МЕДАЛЬЮ СУВОРОВА
подполковника РУСИНОВА Александра Васильевича
капитана ШАБАЛИНА Вадима Юрьевича

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

Москва, Кремль
2 декабря 2005 г. № 1392

ЗА МУЖЕСТВО, ОТВАГУ И САМООТВЕРЖЕННОСТЬ, ПРОЯВЛЕННЫЕ ПРИ
ИСПОЛНЕНИИ ВОИНСКОГО ДОЛГА В СЕВЕРО-КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ,
НАГРАДИТЬ:

МЕДАЛЬЮ СУВОРОВА
подполковника ЗИМИНА Игоря Рудольфовича
капитана 3 ранга САБИРЗАНОВА Алексея Валерьевича

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

Москва, Кремль
8 декабря 2005 г. № 1408

ПРИСВОИТЬ ОЧЕРЕДНОЕ ВОИНСКОЕ ЗВАНИЕ **АДМИРАЛ**:
командующему Черноморским флотом вице-адмиралу
ТАТАРИНОВУ Александру Аркадьевичу

ПРИСВОИТЬ ОЧЕРЕДНОЕ ВОИНСКОЕ ЗВАНИЕ **КОНТР-АДМИРАЛ**:
командиру дивизии надводных кораблей Черноморского флота капитану 1 ранга
ГАРАМОВУ Олегу Юрьевичу

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН

Москва, Кремль
12 декабря 2005 г. № 1431

ЗА ЗАСЛУГИ В УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ И ВЫСОКИЕ
ЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ
ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
капитану 1 ранга КАЛГАНОВУ Виктору Александровичу

ЗА ЗАСЛУГИ В ОСВОЕНИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ, ВЫСОКИЕ ЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И МНОГОЛЕТНЮЮ БЕЗАВАРИЙНУЮ ЛЕТНУЮ РАБОТУ В ВОЕННОЙ АВИАЦИИ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ШТУРМАН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

подполковнику ИЗOTOVУ Петру Николаевичу

ЗА ЗАСЛУГИ В НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПОДГОТОВКЕ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ШВЕЕВУ Вячеславу Ивановичу

ЗА ЗАСЛУГИ В ОБЛАСТИ КУЛЬТУРЫ И МНОГОЛЕТНЮЮ ДОБРОСОВЕСТНУЮ СЛУЖБУ ПРИСВОИТЬ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ:

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

капитану 2 ранга СОКОЛОВУ Андрею Петровичу

**ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН**

Москва, Кремль

20 декабря 2005 г. № 1487

ЗА ЗАСЛУГИ В УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ И ВЫСОКИЕ ЛИЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАГРАДИТЬ:

ОРДЕНОМ «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ»

капитана 1 ранга БАРДАЕВА Михаила Алексеевича

ОРДЕНОМ «ЗА МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ»

капитана 1 ранга ГРАЧЕВА Сергея Анатольевича

капитана 1 ранга НЕЛИДИНА Андрея Борисовича

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

капитана 1 ранга ИВАНОВА Игоря Игоревича

капитана 1 ранга ОКорокова Бориса Валерьевича

капитана большого морского танкера «Иван Бубнов» Черноморского флота

ПЛОТНИЦКОГО Станислава Александровича

капитана 1 ранга РЯЗАНОВА Сергея Анатольевича

капитана среднего морского танкера «Печенга» Тихоокеанского флота

ШИЛЯЕВА Василия Михайловича

МЕДАЛЬЮ УШАКОВА

капитана 2 ранга ВАСИЛЬЧУКА Анатолия Николаевича

**ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В.ПУТИН**

Москва, Кремль

27 декабря 2005 г. № 1538

**МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

20 января 2006 г. в г. Москве в здании Правительства Российской Федерации под председательством заместителя председателя Правительства Российской Федерации — министра обороны Российской Федерации, председателя Морской коллегии С.Иванова состоялось очередное заседание Морской коллегии.

Изменения в руководстве Морской коллегией и ее составе произошли во исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2005 г. №2340-р, в соответствии с которым заместитель председателя Правительства Российской Федерации — министр обороны Российской Федерации С.Иванов назначен председателем Морской коллегии, главнокомандующий Военно-морским флотом адмирал В.Масорин — заместителем председателя Морской коллегии, заместитель директора Административного департамента Правительства Российской Федерации вице-адмирал А.Балыбердин — ответственным секретарем Морской коллегии.

На заседании Морской коллегии были рассмотрены вопросы:
об итогах деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации за 2005 г. и задачи на 2006 г.;

о направлениях создания экономических условий для обновления российского флота, развития судостроительной промышленности и формирования кораблестроительной программы;

о состоянии системы навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности и мерах по ее совершенствованию.

Было также заслушано информационное сообщение ответственного секретаря Морской коллегии об итогах выполнения решений за 2005 г. и утвержден план работы Морской коллегии на 2006 г.

Принятое Морской коллегией решение, новый состав коллегии и план работы на 2006 г. будут опубликованы в ближайшем номере журнала «Морской сборник».

ПРЕСС-СЛУЖБА ВМФ СООБЩАЕТ

В Санкт-Петербурге на ОАО «Северная верфь» заложен головной фрегат нового поколения (пр. 22350) для ВМФ России, предназначенный для действий в дальней и ближней морских зонах, а также для решения задач в океанской зоне. В церемонии закладки корабля приняли участие Главнокомандующий ВМФ РФ адмирал В.Масорин, командующий Северным флотом В.Высоцкий, командующий Тихоокеанским флотом В.Федоров, представители администрации города, руководство предприятия, близкие родственники Адмирала Флота Советского Союза С.Горшкова. Водоизмещение фрегата — 4,5 тыс. т. Его мореходность без ограничений. Длина корабля — 130 м, ширина — 16 м. Дальность плавания более 4 тыс. миль. Корабль может нести вертолет. Новый многоцелевой фрегат (по советской классификации — большой сторожевой корабль) планируют вооружить восемью противокорабельными крылатыми ракетами, новой 130-мм артиллерийской установкой, противолодочным ракетным комплексом, зенитным ракетным комплексом средней дальности. Стоимость корабля такого класса составляет около 300 млн. долл. Срок сдачи головного фрегата запланирован на 2009 г. «Эти корабли будут строиться для всех четырех флотов ВМФ России, мы планируем, что серия фрегатов составит не менее 20 единиц», — заявил ранее начальник управления заказов и поставок кораблей, морского вооружения и военной техники Минобороны контр-адмирал А.Шлемов. Кроме того, по заказу ВМФ верфь ведет строительство трех корветов пр. 20380 и корабля связи пр. 18280.

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

В Северноморском Доме офицеров флота состоялось очередное заседание военного совета СФ.

Открыл военный совет командующий Северным флотом вице-адмирал В.Высоцкий. С докладом о состоянии правопорядка и воинской дисциплины в 2005 г. и задачах по реализации требований министра обороны РФ, главнокомандующего ВМФ по предупреждению гибели и профилактике неуставных взаимоотношений между военнослужащими на 2006 г. выступил заместитель командующего Северным флотом по воспитательной работе — начальник управления воспитательной работы контр-адмирал А.Дьяконов.

Он подчеркнул, что в воинских коллективах наметились позитивные сдвиги в укреплении правопорядка и воинской дисциплины, обеспечении безопасных условий службы. В 2005 г. не имеют происшествий и преступлений 80 % экипажей подводных лодок, 76 % надводных кораблей, 79 % береговых частей Северного флота. Вместе с тем он отметил, что командование флота беспокоит состояние воинской дисциплины в ряде соединений и частей, а также формализм и упрощенчество при приеме на военную службу по контракту.

Затем перед собравшимися выступили: военный прокурор Северного флота генерал-майор юстиции С.Морозов, командир соединения надводных кораблей контр-адмирал А.Турилин, начальник береговых войск СФ генерал-майор А.Гордеев, председатель военного суда генерал-майор юстиции А.Хомяков.

С докладом об итогах работы по обеспечению защиты государственной тайны в 2005 г. и основных направлениях по ее совершенствованию выступил начальник штаба Северного флота вице-адмирал С.Симоненко.

В состав Северного флота вернулся ракетный подводный крейсер стратегического назначения «Тула». Корабль прошел полный цикл планового среднего ремонта на северодвинском судоремонтном предприятии ФГУП МП «Звездочка». Кроме ремонтных работ, на подводном ракетоносце были проведены модернизация техники и вооружения. Акт о передаче «Тулы» флоту был подписан ответственным сдатчиком заводского заказа В.Ганнохой, командиром экипажа, представителем военной приемки кораблей ВМФ капитаном 3 ранга М.Телициным и председателем приемной комиссии командиром Краснознаменного соединения подводных лодок Северного флота капитаном 1 ранга А.Рябухиным. При подписании акта присутствовали начальник штаба Северного флота вице-адмирал С.Симоненко, генеральный директор СРЗ «Звездочка» Н.Калистратов и командир эскадры подводных лодок СФ контр-адмирал В.Королев. Для участия в этом торжественном мероприятии в Гаджиево прибыла делегация шефов корабля во главе с вице-губернатором Тульской области А.Кораблевым.

Свой профессиональный праздник отметили военнослужащие и гражданский персонал морской инженерной службы Северного флота. Все годы своей боевой работы она успешно обеспечивала выполнение боевыми подразделениями флота задач по укреплению обороноспособности страны. В ходе морских и океанских учений «Балтика-78», «Запад-81», «Магистраль», «Океан», «Запад-99» личный состав инженерных частей совместно с подразделениями морской пехоты успешно выполнял задачи боевой службы в Атлантике. Особой страницей в истории инженерных частей СФ стало участие в боевых действиях на Северном Кавказе, где североморцы продемонстрировали лучшие качества российского воинства.

И сегодня личный состав МИС флота с честью выполняет задачи инженерного обеспечения боевой и повседневной деятельности сил СФ. Группами разминирования инженерных частей Северного флота только с 2003 г. обнаружено и уничтожено свыше 10 тыс. взрывоопасных предметов, за мужество и героизм 48 саперов-североморцев награждены медалью МО РФ «За разминирование».

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

По итогам боевой подготовки в 2005 г. лучшей инженерной частью признан отдельный инженерный дорожный батальон под командованием подполковника В.Руга. С высокими показателями встретили свой праздник военнослужащие МИС СФ: полковники О.Туманов и О.Фомичев, подполковники А.Искра и А.Логин, майоры И.Бротко, С.Мишутин и Ю.Сукосян, капитаны А.Ивкин и Р.Кобытев, старшие прапорщики М.Габитов, Н.Мальчук, Л.Тихонович, Л.Украинец, прапорщик А.Авдеев и др.

В Североморске прошел чемпионат флота по армрестлингу, открывший череду чемпионатов Северного флота в 2006 г. В нем приняли участие спортсмены команд морской пехоты, тыла, военно-воздушных, подводных и надводных сил. Спортивный парад участников принимал заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал Н.Максимов.

Сильнейшими в своем весе стали подводники из гаджиевской команды «Тайфун»: чемпион Вооруженных сил России 2005 г. главный корабельный старшина Р.Шабутдинов и мичман М.Магомедов, матросы З.Абдулхамилаев и Р.Курбанов из команды «Ураган» соединения ракетных кораблей, морские пехотинцы младший сержант С.Габалаев, матросы В.Бахтин и Т.Султалиев из «Спутника». Звание абсолютного чемпиона подтвердил майор С.Чернавцев из команды ВВС СФ «Гроза».

В канун 305-летия образования штурманской службы ВМФ России главный штурман Северного флота капитан 1 ранга А.Шеметов встретился с журналистами североморских и региональных СМИ на борту большого противолодочного корабля «Адмирал Левченко».

Место встречи было выбрано не случайно. В 2005 г. БПК «Адмирал Левченко» объявлен лучшим кораблем Северного флота, его командиру капитану 1 ранга А.Долгову вручен переходящий кубок губернатора Мурманской области, а штурман капитан 3 ранга Б.Горохов отмечен как один из лучших специалистов СФ.

Самую высокую оценку главный штурман Северного флота дал работе капитанов 1 ранга А.Борцова и С.Курсина, капитанов 2 ранга Ю.Бесаги и С.Тевяшева, капитанов 3 ранга Б.Горохова, Р.Иштирякова и Д.Федорова, капитан-лейтенантов В.Санькова и Д.Ланцева, старшего лейтенанта А.Фоменко.

По инициативе сектора по связям с военными гарнизонами правительства Мурманской области и при поддержке Мурманской региональной общественной организации ветеранов подводного флота и моряков-подводников ВМФ в рамках подготовки к празднованию 100-летия подводных сил России организован пеший переход по гарнизонам подводников Заполярья.

Единственный участник этой необычной акции — 69-летний мурманчанин А.Плошенко. Маршрут перехода проложен таким образом, чтобы посетить все подводные гарнизоны Северного флота: Гаджиево, Заозерск, Полярный и Видяево. Затем планируется проведение уже межфлотского перехода по территории России — от Балтики до Тихого океана.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

Первая в текущем году международная военная инспекция в составе представителей вооруженных сил Польши, Чехии и Литвы, возглавляемая подполковником польской армии З.Полчински, побывала в отдельной мотострелковой бригаде береговых войск флота. На территории соединения группе военных инспекторов были представлены основные образцы вооружения и техники, состоящей на вооружении бригады.

С 1991 г. 72 международных военные инспекции проверяли соблюдение международных договоренностей военной группировкой на территории Калининградской области. Примечательно, что интенсивность работы иностранных инспекций в различные годы была неодинакова. Так, в 2003 г. флот посетили девять инспекций, в 2004-м — семь, а в прошлом году лишь одна. При этом вывод всех проверок был одинаков: на Балтийском флоте нарушений Россией Венского до-

кумента по мерам укрепления доверия и безопасности в Европе от 1999 г. нет. Все международные обязательства, взятые нашей страной, на Балтийском флоте выполняются неукоснительно.

Усиление морозов на Балтике стало серьезным испытанием для подразделений инженерной службы флота. Однако специалисты МИС БФ достойно справились с трудностями. На начало февраля серьезных аварий на объектах флота не отмечено, а те, что имели место, оперативно устранялись, что подтвердило высокую готовность личного состава и обслуживающих объекты персонала, своевременность предпринятых организационных мер. Как подчеркнул начальник отдела эксплуатации и расквартирования МИС БФ полковник В.Полухин, по каждому конкретному обращению в кратчайшие сроки принимались соответствующие меры. Так, когда в период новогодних праздников в ночное время возникла аварийная ситуация и отключилась электроэнергия на подстанции одного из военных городков, что привело к остановке котельных, благодаря умелым действиям А.Синицына, О.Суренкова, В.Кучинского и их подчиненных электроснабжение объекта оперативно восстановили. Между тем за последние 15 лет коммунальная сфера флота практически не обновлялась, а многие объекты эксплуатируются 50 и более лет без серьезного ремонта. Износ котельных и инженерных сетей составляет почти 75 %. При потребности в 250 млн. руб. на текущий ремонт флот получил в прошлом году лишь 90 млн. Тем не менее флот сумел подготовиться к холодам. Анализ произошедших аварийных ситуаций показал, что они носят локальный характер и не влияют на общую обстановку тепло-, водо- и электроснабжения.

Береговыми войсками флота на Правдинском учебном полигоне успешно проведены занятия по слаживанию мотострелковых взводов, выполнению боевых стрельб. Как отметил заместитель командира батальона подполковник В.Зажогин, батальону в ближайшее время еще не раз придется выйти в поле. На очереди — ротные и батальонные тактические учения в береговых войсках флота.

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» собирается начать уже в этом году постройку фрегата для ВМС Индии. В тендере на получение выгодного заказа вместе с «Янтарем» участвовали два петербургских предприятия, однако заказ достался калининградцам. В прошлом году на военно-морском салоне в Санкт-Петербурге «Янтарь» показал три экспортных варианта фрегата. С началом строительства кораблей на заводе в Калининграде предприятие откроет еще 700 новых рабочих вакансий.

В чемпионате флота по армрестлингу сильнейшими стали спортсмены из команды «Восток» береговых войск БФ. На втором месте команда ВВС и ПВО, на третьем — моряки из соединения надводных кораблей. Победители чемпионата вошли в сборную, которая будет отстаивать честь флота на чемпионате ВМФ и Вооруженных сил.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

В штабе Черноморского флота состоялось расширенное заседание военного совета ЧФ, посвященное состоянию воинской дисциплины на флоте. Военный прокурор прокуратуры, осуществляющей надзор за частями ЧФ, полковник юстиции К.Самарский подробно довел до командного состава флота итоги работы по профилактике правонарушений и укреплению законности на Черноморском флоте в 2005 г. и предложил принять меры по повышению воинской дисциплины в 2006 г. С докладом о состоянии воинской дисциплины на Черноморском флоте в 2005 г. и задачах командиров по укреплению правопорядка, профилактике неуставных взаимоотношений в 2006 г. выступил заместитель командующего флотом по воспитательной работе — начальник управления воспитательной работы контр-адмирал А.Пушкарев. О проведении

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

дисциплинарной практики в соединениях и частях ЧФ доложил начальник управления кадров контр-адмирал В.Шамардин. В формате обсуждаемого вопроса прозвучал доклад начальника отдела службы войск и безопасности военной службы штаба ЧФ капитана 1 ранга В.Сакова. В частности, он информировал присутствующих о мерах по предупреждению гибели и травматизма на ЧФ. Начальник медицинской службы Черноморского флота полковник медицинской службы К.Терганов доложил о состоянии работы по охране здоровья личного состава ЧФ. Начальник отдела ракетно-артиллерийского вооружения ЧФ капитан 1 ранга И.Каюров довел до сведения присутствующих информацию о том, как на флоте проводится работа по вопросам сохранности оружия и боеприпасов. Завершая заседание, командующий ЧФ адмирал А.Татарinov обратил внимание командиров и начальников на сохранение жизни и здоровья личного состава, сохранность вооружения и техники, потребовал неукоснительного выполнения положений руководящих документов, строгого личного контроля за состоянием воинской дисциплины.

Отряд боевых кораблей Черноморского флота в составе ГРКР «Москва», БДК «Азов», СБ-36 принял участие в подготовительном этапе операции НАТО «Активные усилия». С этой целью на борту ГРКР «Москва» находилась группа офицеров Северо-Атлантического альянса. На переходе до итальянского порта Мессина представители НАТО провели на крейсере ряд лекций по теории проведения операции. Первые практические задачи в рамках «Активных усилий» были отработаны боевыми кораблями ВМФ РФ и ВМС НАТО в ходе совместных учений, которые прошли по окончании стоянки ОБК ЧФ в Мессине. Во время визита российских кораблей в итальянский порт ГРКР «Москва» посетили руководство НАТО, министры обороны стран-участниц учений и главнокомандующий ВМФ России В.Масорин. Еще одним событием стало участие российских официальных лиц и моряков ОБК в памятных мероприятиях, приуроченных к очередной годовщине со дня землетрясения 1908 г. в Мессине. Тогда моряки Российского императорского флота пришли на помощь жителям разрушенного стихией города. Планом похода ОБК также предусмотрено посещение портов Латакия (Сирийская Арабская Республика) и Стамбул (Турция).

85 лет исполнилось со дня образования Управления поисковых и аварийно-спасательных работ Черноморского флота, которым командует капитан 1 ранга В.Васильчук. За годы становления и развития управления, флотские спасатели прошли славный путь и вписали немало ярких страниц в боевую летопись Черноморского флота. В годы Великой Отечественной войны в тяжелейших условиях они обеспечивали морские перевозки грузов, техники и людей, проведение десантных операций, оказывали помощь кораблям и судам, получившим боевые повреждения, выполнили большой объем судоподъемных и подводно-технических работ. В послевоенное время спасателями Черноморского флота в кратчайшие сроки произведены подъем затонувших судов и техники, расчистка мест стоянки кораблей, восстановление разрушенных причалов. Умело используя полученный боевой опыт, личный состав УПАСР успешно решал задачи в Черном, Средиземном и Красном морях, Индийском и Атлантическом океанах, выполнял спасательные, судоподъемные и подводно-технические работы, осуществлял боевое обеспечение сил флота, полетов и посадки космических кораблей на морской акватории, испытывал новую технику. Проявляя инициативу, самоотверженность, творческий подход и целеустремленность, на высоком профессиональном уровне военнослужащие и гражданский персонал УПАСР успешно решают все поставленные задачи, внося достойный вклад в повышение боевой готовности соединений и частей флота.

10 лет исполнилось со дня образования авиационной базы, под командованием полковника А.Войтука. Сегодня личный состав части успешно решает задачи бесперебойного авиационно-технического обеспечения полетов экипажей авиационного полка, обеспечивая качественное переучивание летчиков на новую для них боевую технику — штурмовик Су-24. Тем самым личный состав ави-

ационной базы достойно продолжает славные традиции старшего поколения, с честью выполняя свой воинский и служебный долг.

Завершился IV открытый чемпионат России по международным (стоклеточным) шашкам по электронной переписке. В соревнованиях, продолжавшихся более года, приняли участие 2 российских гроссмейстера, а также 9 национальных мастеров и 5 кандидатов в мастера из России, Польши, Литвы, Голландии, Украины и Израиля. В итоге победителем соревнований стал сотрудник газеты Черноморского флота «Флаг Родины» В.Вавилов. Севастопольский мастер является обладателем Интернет-кубка Европы (2004), двукратным чемпионом Украины (1993, 2001), победителем первого открытого Интернет-чемпионата Латвии (2004), серебряным призером чемпионатов России в игре по переписке, и вот теперь новое спортивное достижение — золотая медаль чемпиона России.

В 44-м спортивном клубе ЧФ прошло первенство Севастопольского гарнизона по рукопашному бою. Победителем соревнований стала команда «Горизонт» полка морской пехоты. Второе место заняла команда «Ураган» (часть охраны водного района). Тройку призеров замкнула «Гроза» (авиация ЧФ). В личном первенстве победителями стали: матрос Т.Петров (морская пехота), матрос В.Андреев (часть ОВРа), матрос Н.Жуков (морская пехота), матрос контрактной службы И.Кочакаев (отдельный морской инженерный батальон), матрос А.Криворотов (морская пехота), служащий В.Лелюк (авиация ЧФ), К.Едиджи («Эхо»). По итогам соревнований будет сформирована команда ЧФ, которая выступит на чемпионате ВМФ России по рукопашному бою.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА

На стапеле ФГУП «Адмиралтейские верфи» заложено головное спасательное судно «Игорь Белоусов», открывающее серию спасательных судов нового поколения для российского ВМФ. Проект спасательного судна выполнен ФГУП ЦМКБ «Алмаз». В разработке проекта также приняли участие ведущие научные и производственные предприятия России: ЦКБ «Лазурит», ЦНИИ СМ, НПО «Аврора», ЦНИИ СЭТ, НИИ СМ МВТУ имени Н.Э.Баумана. Из зарубежных партнеров самым известным является корпорация «Rolls-Royce». Судно «Игорь Белоусов» предназначено для спасения экипажей из аварийных подводных лодок в надводном и подводном положении, подачи энергоносителей и спасательных средств на ПЛ и надводные корабли, поиска и обследования аварийных объектов в заданном районе, в том числе и в составе международных морских спасательных формирований.

Санкт-Петербургский завод имени Климова приступил к заводским испытаниям нового авиадвигателя для истребителей МиГ-29, отличающегося от предыдущих моделей, в первую очередь, большей тягой. В то же время он сохраняет все достоинства базовой модели: отсутствие ограничений по управлению самолетом в полете, высокий уровень устойчивости к внешним возмущениям. Этим двигателем, названным «Морская оса», летные испытания которого в соответствии с графиком планируется провести в первом квартале 2006 г., будут оснащаться корабельные истребители МиГ-29К, изначально разработанные для нужд российского ВМФ. МиГ-29К будут дислоцированы на авианосце, проданном ВМС Индии, в настоящее время модернизируемом по просьбе индийских заказчиков на «Севмаше». Согласно подписанному контракту от 20 января 2004 г., стоимость которого составляет 700 млн. долл., Россия собирается начать поставку в Индию одноместных самолетов МиГ-29К и двухместных МиГ-29КУБ уже в 2007 г., а также обучение летчиков и технического персонала, поставку тренажеров, запчастей, организацию сервисного обслуживания поставленных самолетов на базе заказчика. Контрактом также предусмотрен опцион еще на 30 самолетов со сроком поставки до 2015 г.



5 января исполнилось 80 лет
ЯКОВЛЕВУ Анатолию Николаевичу

Деятель ВМФ СССР и РФ, специалист в области военно-морского судоходства, кандидат технических наук, полярник, контр-адмирал. Окончил Тихоокеанское ВВМУ имени С.О.Макарова (1945—1948) и Военно-морскую академию (1955—1958), участник войны с Японией. Прохождение службы типично для советского адмирала: командир ЭНГ, БЧ-1 эсминца и крейсера, флагманский штурман бригады ЭМ и ПЛ, помощник и флагманский штурман КСФ (1961—1978). В 1978 г., как опытный полярник, Анатолий Николаевич был прикомандирован к АН СССР для исследования оборонных задач в Арктике (1978—1990). В последующем он заведовал лабораторией НИИ АН СССР по арктической тематике, а с 1996 г. — старший научный сотрудник лаборатории «Арктические перевозки» ЦНИИ МО.

Анатолий Николаевич обладает уникальным опытом арктических плаваний: участник шести океанских походов, наиболее сложными из них признаны переход Северным морским путем (1952) и поход на атомной ПЛ к Северному полюсу (1972).

Адмирал А.Яковлев — один из активных авторов «Морского сборника». Он опубликовал более 40 актуальных статей, посвященных решению двух проблем. Первая из них связана с совершенствованием штурманской службы на флотах, объединениях, соединениях и кораблях, вторая затрагивает российскую суверенность в Арктическом бассейне.

Уважаемый Анатолий Николаевич! Редакция журнала «Морской сборник» поздравляет вас со знаменательным юбилеем — 80-летием и желает вам крепкого здоровья, творчества и благополучия.



80 лет со дня рождения
ДЫГАЛО Виктора Ананьевича

Исполнилось 80 лет одному из старейших подводников России контр-адмиралу Виктору Ананьевичу Дыгалу.

Начало его службы в Военно-морском флоте пришлось на Великую Отечественную войну. Воевать Виктору Ананьевичу довелось на Черноморском флоте. Не раз участвовал он в боевых походах. Освобождал Кавказ и Севастополь. Участник парада Победы в Москве 24 июня 1945 г. Затем были десятилетия службы на подводных лодках. Одним из первых в нашей стране В.Дыгало осваивал первые отечественные подводные ракетно-носцы. Командовал дивизией подводных ракетных лодок на Камчатке. Затем была служба в частях центрального управления. Особым этапом в службе Виктора Ананьевича была его деятельность на посту главного редактора журнала «Морской сборник». Ветераны журна-

ла и сегодня вспоминают В.Дыгало не только как грамотного руководителя, но и как прекрасного товарища и талантливого журналиста.

Существует поговорка, что если человек талантлив хоть в чем-то — он талантлив и во всем остальном. Эти слова можно полностью отнести и к Виктору Ананьевичу Дыгалу. Являясь прекрасным художником-маринистом, он не раз иллюстрировал своими картинами многочисленные издания, посвященные истории флота. Талант историка-исследователя и писателя выразился в написании интереснейших книг, посвященных традициям российского ВМФ, истории парусного флота. Кому не известна популярнейшая книга В.Дыгало «Откуда что на флоте пошло». На ней было воспитано не одно поколение российских моряков. Насыщенная творческая жизнь В.Дыгало продолжается и сейчас. В планах новые книги и новые картины.

Коллектив редакции журнала от всей души поздравляет Виктора Ананьевича Дыгало с юбилеем и желает ему здоровья, долгих лет и новых творческих успехов в его нелегком, но таком всем нам нужном труде.

Фото с картин художника см. на 3 стр. обложки.

ПРИЗНАНИЕ НАШИХ ЗАСЛУГ

Вот уже стало доброй традицией, что апогеем Международной профессиональной выставки «Пресса» становится церемония награждения участников медиасообщества знаком отличия «Золотой фонд прессы». Данное событие, безусловно, является авторитетным признанием заслуг и достижений в области электронных и печатных средств массовой информации и становится своеобразной ежегодной оценкой кропотливой работы творческого коллектива, «знаком качества» в СМИ. В наступившем году, в преддверии 158-й годовщины со дня своего основания, подобной высокой оценкой среди своих коллег был отмечен журнал «Морской сборник». Данный факт лишь в очередной раз подтверждает то, что коллектив редакции на протяжении долгих лет с полной отдачей служит своим читателям, постоянно работает над собой, а также предельно качественно и профессионально старается делать свою работу. Мы поздравляем наших постоянных читателей, авторов, ветеранов журнала и всех тех, кому не безразлична судьба старейшего в России издания, с этим знаменательным событием. Ведь это, вне всякого сомнения, и ваш успех. Журнал «Морской сборник» ко всем своим многочисленным регалиям теперь может прибавить и эту...



100-ЛЕТИЕ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ



19 марта 2006 г. Российская Федерация и ее Военно-морской флот отмечают знаменательную дату — 100-летие подводных сил. В эти дни Россия чествует тех, для кого подводный флот стал судьбой, кто привык жить по законам подводного братства, кто утверждал славные традиции подплава и тех, кто с честью приумножает их в своей служебной деятельности ныне.

Подводный флот вошел в жизнь сотен тысяч россиян. История наших подводных сил богата событиями и славными именами.

Однако подводное кораблестроение и подводное плавание нашей страны имеют не менее славную и богатую предысторию.

Задолго до появления первых подводных лодок нашими соотечественниками-энтузиастами были построены экспериментальные подводные аппараты, доказавшие принципиальную возможность создания и успешного боевого применения таких кораблей.

Среди тех, кем законно гордится Россия, — К.Шильдер, И.Александровский, С.Джевецкий, И.Бубнов. Благодаря им нашей стране принадлежит приоритет в создании первой в мире цельнометаллической подводной лодки, первой в мире подводной лодки с механическим двигателем, а также первой подводной лодки с единым двигателем подводного и надводного хода.

В нашей стране в 80-х гг. XIX в. была построена первая серия боевых подводных аппаратов — 50 сверхмалых подводных лодок конструкции С.Джевецкого, предназначенных для обороны морских крепостей.

Став в 1906 г. самостоятельным классом кораблей, подводные лодки прошли длительный путь развития и сегодня составляют основу боевой мощи российского флота, а ракетные подводные лодки стратегического назначения, входящие в состав Морских стратегических ядерных сил, являются важнейшей составляющей стратегических ядерных сил сдерживания России.

Создание подводных сил связано с указом императора Николая II от 6 (19) марта 1906 г. о внесении изменений в классификацию судов военного флота, куда вошел разряд подводных лодок. Подводные корабли были выделены в отдельный класс — подводные лодки. В том же году Государственным Советом было утверждено положение о создании отряда подводного плавания. Первыми звания «офицер подводного плавания» приказом Главного морского штаба были удостоены 68 офицеров, сдавших специальный экзамен.

Россия была среди первых стран, применившей подводные лодки в вооруженной борьбе на море. В 1904—1905 гг. во время Русско-японской войны во Владивостоке был сформирован отряд подводных лодок. Этот отряд под командованием лейтенанта А.Плотто боевых столкновений с противником не имел, тем не менее, получив известие о том, что на подступах к заливу Петра Великого несут дозор русские подводные лодки, японские адмиралы решили воздержаться от ударов по Владивостоку с моря.

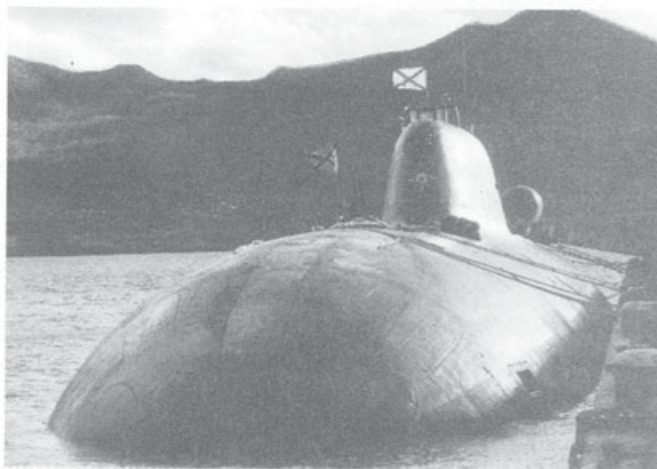
Первое соединение — бригада подводных лодок — было сформировано в 1911 г. в составе Балтийского флота и базировалось в городе Либава (Лиепая). Бригада включала в себя 1-й и 2-й дивизионы (11 ПЛ), плавучие базы

подводных лодок «Европа» и «Хабаровск». К концу 1914 г. уже и в составе Черноморского флота имелись 4 подводные лодки.

Основоположник строительной механики Иван Григорьевич Бубнов с 1900 г. возглавлял комиссии по проектированию и строительству подводных лодок. Совместно с инженером-механиком флота И.Горюновым и лейтенантом М.Беклемишевым спроектировал и построил подводную лодку «Дельфин» (1904). Затем были разработаны еще пять проектов подводных лодок: «Касатка», «Минога», «Акула», «Морж» и «Барс». По ним до 1917 г. было построено 36 подводных лодок.

В годы Первой мировой войны подводные лодки широко применялись для борьбы на морских коммуникациях против торговых судов противника, уничтожения его надводных кораблей, подводных лодок как средство противолодочной обороны, для ведения оперативной разведки и высадки диверсионных и разведывательных групп, а также в качестве транспортных средств.

В ходе Первой мировой войны подводными лодками было потоплено около 60 транспортов противника. К 1917 г. подводные лодки окончательно сформировались в самостоятельный род сил российского императорского флота, способный решать тактические задачи.



В СССР наибольшее развитие подводные силы флота получили в 30-е гг. прошлого столетия. За период с 1930 по 1939 г. для флота было построено более 20 больших, 80 средних, 60 малых подводных лодок и 20 подводных минных заградителей. К началу Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. в составе Тихоокеанского флота имелось 85 подводных лодок; Балтийского флота — 68; Черноморского флота — 44; Северного флота — 15. Всего 212 подводных лодок.

Исследуя боевой опыт ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны, нельзя переоценить тот вклад, который внесли наши подводники в борьбу на море с кораблями вражеских флотов. За годы войны подводники совершили более 1200 боевых походов. Итогом их боевой деятельности было потопление более 100 боевых кораблей и 300 транспортов противника общим тоннажем свыше 1 млн. брутто-регистрационных тонн. Потери Советского ВМФ в войне составили 98 подводных лодок. При этом, за годы Великой Отечественной войны советской судостроительной промышленностью было построено 56 подводных лодок. Свыше шести тысяч подводников было награждено орденами и медалями, из них 21 подводник удостоился звания Героя Советского Союза.

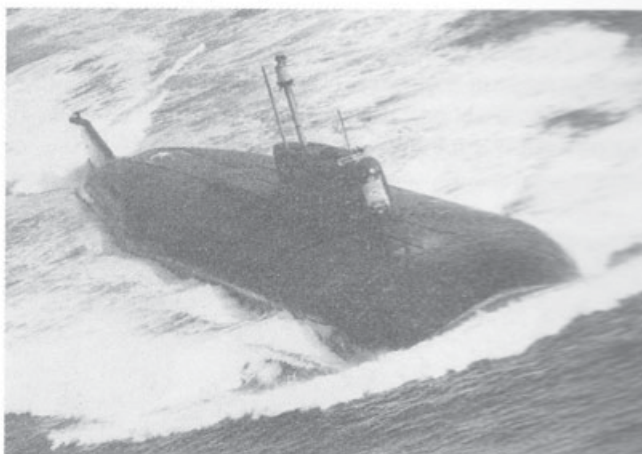
Мы с гордостью произносим имена наших легендарных героев подводных глубин М.Гаджиева, А.Маринеско, Ф.Видяева, И.Колышкина, М.Грешилова, И.Фисановича, Н.Лунина, П.Грищенко, М.Августиновича, И.Трофимова и многих других, чей высокий профессионализм, тактическое мастерство и организаторский талант являются примером для подражания и по сей день.

В результате осуществления послевоенных судостроительных программ, в период с 1946 по 1958 гг., были построены свыше 400 подводных лодок.

ВРЕМЯ И ФЛОТ

В 1958 г. была построена первая атомная подводная лодка К-3 («Ленинский комсомол»). За ее создание на соискание Ленинской премии был представлен 81 человек. В дальнейшем, за два десятилетия (1965—1985), Советский Союз построил 243 атомные подводные лодки различных классов.

Десятилетия глобального противостояния в Мировом океане в период «холодной войны» стали ярким этапом становления национальной подводной школы, временем самого впечатляющего развития подводных сил отечественного ВМФ, превратившихся в главный род сил флота.



В наших буднях, наполненных заботами о строительстве и поддержании боевой готовности сил флота, порой трудно найти время для размышлений о великом и вечном. Между тем, проходя службу на флоте, в те далекие годы подводники ежедневно становились свидетелями и участниками событий эпохального масштаба достаточно вспомнить, что в 1965 г.

на учениях Северного флота в море было развернуто 48 подводных лодок, на маневры «Океан-77» вышло 59 единиц, на учениях «Океан-80» в Атлантике действовали более 50 подводных лодок, в том числе 21 ракетный подводный крейсер стратегического назначения.

О великой подводной армаде Советского Союза в годы «холодной войны» написаны книги, сняты кинофильмы и телепередачи. За образцовое выполнение заданий Верховного Главнокомандования и умелое руководство флотом в период с 1965 по 1985 г. звания Героя Советского Союза и Героя Социалистического Труда удостоены более 50 адмиралов и офицеров-подводников.

Мы глубоко благодарны им, нашим старшим товарищам, наставникам и учителям. Фундамент морской мощи государства, заложенный их руками, оказался настолько прочным, что и сегодня, несмотря на все объективные трудности, переживаемые флотом, наши подводные силы остаются важнейшим фактором международной политики государства, одним из немногих инструментов нашего влияния на положение в мире.

С оснащением подводных лодок баллистическими и крылатыми ракетами-носителями ядерного оружия, появлением на подводных лодках ядерных энергетических установок, подводные силы вышли в океан и стали главной ударной силой ВМФ, обладающей высокой мобильностью, скрытностью, способностью решать оперативно-стратегические и стратегические задачи.

Во всех ведущих морских государствах велись и продолжают вестись серьезные научные исследования по определению облика национальных военноморских сил XXI века. Приоритетным направлением в формировании боевого состава флотов наступившего столетия по-прежнему остается развитие подводных сил.

В обозримом будущем строительство и модернизация подводных лодок будут направлены на увеличение глубины погружения и скорости, уменьшение шумности и следности, совершенствование энергетических установок, оружия и электронного оборудования.

Основу Морских стратегических ядерных сил России сегодня составляет группировка ракетных подводных лодок стратегического назначения III поколения. Именно эти корабли обеспечили возможность паритетных соглашений с США в рамках программ ограничения стратегических вооружений. С каждым новым проектом непрерывно снижались относительные величины водоизмещения и стоимость постройки на тонну стартовой массы ракеты и на один боевой блок. Им на смену планируются более совершенные подводные лодки. В настоящее время строится головной корабль «Юрий Долгорукий», который по сравнению с подводными лодками I и II поколений имеет существенно лучшие характеристики вооружения и военной техники.

Состав и планы развития группировки ракетных подводных лодок стратегического назначения определены указом Президента Российской Федерации, решением Совета безопасности и постановлением Правительства России. С учетом тенденций договорного процесса по стратегическим вооружениям, доля Военно-морского флота в общем составе стратегических вооружений России может превысить 50 %. Этому компоненту Военно-морского флота в стратегической ракетно-ядерной триаде страны принадлежит высший приоритет.

Руководством государства, Министерства обороны и командованием ВМФ постоянно уделяется неослабное внимание проблемам строительства и развития подводного флота. Совместно с промышленностью нами выработаны единые, согласованные подходы к реализации принятых решений по срокам, объемам и стоимости работ по созданию подводных лодок IV поколения на период до 2016 г., что позволит успешно решать задачу ядерного сдерживания любой агрессии против Российской Федерации.

В составе морских сил общего назначения ВМФ России создана группировка подводных атомных крейсеров с крылатыми ракетами. В ее составе — подводные лодки проекта 949а, вооруженные ракетами типа «Гранит». Эта группировка способна с высокой эффективностью решать задачи поражения группировок надводных целей, в том числе авианосных соединений. Развитие этого оружия идет по пути дальнейшего увеличения дальности стрельбы ракет, возрастания их возможностей по преодолению систем противовоздушной обороны и поражению заданных целей.

В настоящее время происходит замена выслуживших установленные сроки многоцелевых подводных лодок и ввод в состав флота новых атомных и дизельных подводных лодок. Они будут оснащены современными высокоэффективными видами оружия для действий по надводным и подводным целям, а также береговым объектам (в том числе в неядерном снаряжении) в зависимости от поставленных задач. Основу группировки многоцелевых атомных подводных лодок ВМФ составляют подводные лодки третьего поколения. Наряду с торпедами и ракетно-торпедами, все они могут являться носителями крылатых ракет.

Многоцелевые атомные подводные лодки ВМФ III поколения, по сравнению с атомными подводными лодками других иностранных государств, обладают достаточно высокими основными характеристиками, такими как ударный потенциал, глубина погружения, скорость подводного хода и маневренность. Главным достижением, реализованном в третьем поколении многоцелевых атомных подводных лодок ВМФ, является высокая акустическая скрытность.

Высокие боевые качества наших подводных лодок позволили им эффективно нести боевую службу, успешно преодолевать противолодочные рубежи и осуществлять длительное слежение за иностранными ПЛА. Многоцелевые атомные подводные лодки ВМФ третьего поколения воплотили в себе самые современные достижения науки, техники и технологии.

Судостроительная промышленность уже приступила к созданию новейших многоцелевых атомных подводных лодок IV поколения. Строится головной корабль — «Северодвинск». Эти подводные лодки предназначены для действий в океанской зоне совместно с существующими и строящимися атомными подводными лодками.

Этап становления подводных сил, характеризующийся многотипностью и узкой специализацией подводных лодок, прошел. В настоящее время выбран единый проект — универсальная многоцелевая атомная подводная лодка, обеспечивающая решения противолодочных и противоавианосных задач, способная наносить удары по конвоям и береговым целям крылатыми ракетами большой дальности. В перспективе эти подводные лодки, вооруженные высокоточным оружием, могут играть роль сил стратегического неядерного сдерживания. Их скрытность оценивается весьма высоко, на уровне, не уступающем уровню новейших подводных лодок других государств.

В новом столетии сфера возможных морских боев и боевых действий все больше и больше будет перемещаться в глубины морей и океанов, а главной силой ВМФ России и военно-морских сил ведущих морских держав по-прежнему будут являться атомные подводные лодки, оснащенные высокоэффективным оружием, способные действовать во всех районах Мирового океана и обеспечивать решение задач морской деятельности государства.

Россия обладает мощным научным и проектно-конструкторским потенциалом, многолетним опытом проектирования, строительства и эксплуатации подводных лодок, квалифицированным личным составом подводного флота.

100-летие подводных сил ВМФ — это наш общий праздник. Его отмечают на всем постсоветском пространстве тысячи людей, которые принимали участие в создании, становлении и развитии подводного флота, кому дорого его героическое прошлое, настоящее и будущее.

Служба подводников — это настоящая мужская работа, выбираемая на всю жизнь. Выражаю уверенность в том, что российские подводники сохранят преданность Флоту, верность Флагу, любовь к морю и будут достойными продолжателями славных боевых традиций старших поколений героев подводных глубин. Сегодня наша главная задача — сберечь кадры и школу подводного плавания.

Наступивший XXI в. называют веком Мирового океана. Без мощного Военно-морского флота Россия не сможет успешно довести до конца начатые реформы, жить, как подобает великой державе. Как отмечал основатель флота Российского Петра Великий: «Все наши дела ниспровергнутся, ежели флот истратится».

В заключение я хотел бы обратиться к тем, кто служит на подводных лодках сегодня, в наше сложное и противоречивое время, тем, кто исполнял свой воинский долг на субмаринах ранее. Уроки отечественной истории дают нам право утверждать, что все трудности преодолимы, пока сохраняется вера в достойное будущее, пока люди готовы за него бороться, приближать его ежедневной, упорной, целеустремленной работой. От всей души поздравляю Вас со 100-летием подводных сил и желаю крепкого флотского здоровья, счастья, удачи в нелегком ратном труде, а самое главное — чтоб количество погружений равнялось количеству всплытий. Семь футов под килем вам, боевые друзья!

**Главнокомандующий Военно-морским флотом РФ
адмирал В.МАСОРИН**

ВРЕМЯ И ФЛОТ

РЕВОЛЮЦИЯ В ВОЕННО-МОРСКОМ ФЛОТЕ

К 100-ЛЕТИЮ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

В годы Первой и Второй мировых войн подводные лодки флотов всех воюющих государств проявили высочайшую эффективность в действиях на морских коммуникациях и в уничтожении боевых кораблей противника.

Однако нельзя не признать и того, что всю первую половину XX в. подводные лодки как бы оставались на втором плане, пропуская на первое место сначала линкоры, а затем и авианосцы. Правда, надо отметить, что и авианосцы в послевоенный период, особенно в локальных войнах и вооруженных конфликтах, действовали, как правило, совместно с подводными силами, использующими крылатые ракеты высокоточного наведения.

С появлением атомных подводных лодок, оснащенных мощным ракетным и торпедным оружием, их значение в вооруженной борьбе трудно переоценить. Поэтому, отмечая столетие подводных сил России, хотелось бы вспомнить и не такую уж далекую историю: создание отечественного атомного подводного флота, который и поныне, несмотря на трудности переживаемого момента, остается ядерным щитом России.

А начиналось все с первой атомной подводной лодки К-3 с заводским номером 294, более известной нашей общественности как «Ленинский комсомол».

Отметим при этом, что атомную эпоху в кораблестроении начали не мы, а американцы, как и в создании ядерного оружия. Начало этому было положено в электромеханическом отделе военно-морской исследовательской лаборатории США Р.Гана, который еще в 1939 г. послал письменный доклад руководству США о

возможности создания ядерных энергетических установок (ЯЭУ) для подводных лодок. Примечательно, что это было за 2 месяца до письма А.Эйнштейна президенту США Ф.-Д.Рузвельту о возможности создания нового сверхмощного оружия — атомной бомбы с целью уничтожения фашизма. Однако в Белом доме предпочли сначала создать атомную бомбу, а уж затем ЯЭУ для подводных лодок. С 1946 г. военно-морское ведомство США активно участвовало в строительстве ядерного реактора в Ок-Ридже. Одновременно в исследовательской лаборатории ВМС США занимались проработкой вопросов по размещению ЯЭУ в корпусе трофейной немецкой подводной лодки XXVI серии, которая имела парогазотурбинную установку, изобретенную немецким инженером Вальтером, предложившим использовать в этой установке высококонцентрированную перекись водорода. Необходимо отметить, что аналогичные работы велись и в СССР. Еще в июле 1945 г. в Берлине было образовано специальное КБ в целях использования опыта немецких специалистов по ПЛ XXVI серии для развития советского ВМФ. Итогом работы этого КБ стало создание средней подводной лодки проекта 617. Построена была всего одна такая лодка С-99 (командир — капитан 2 ранга Н.Симонов). Она была заложена 5 февраля 1951 г. на заводе «Судомех» (ныне входит в «Адмиралтейские верфи»). Акт приемки С-99 в состав ВМФ СССР был подписан 20 марта 1956 г.

К этому времени в США была решена проблема ЯЭУ для ПЛ. Вот некоторые факты. В августе 1950 г. президент США Г.Трумэн подписал реше-

ние на строительство первой в мире АПЛ «Наутилус». Ее заложили 14 июня 1952 г. на верфи «Электрик боут» в городе Гротон, а 24 января 1954 г. спустили на воду. 17 января 1955 г. «Наутилус» впервые в истории судостроения и мореплавания начал движение от работающей на винт ядерной энергетической установки. 30 сентября 1955 г. «Наутилус» был включен в состав подводных сил ВМС США.

Таким образом, на создание первой в мире АПЛ (от проектирования до вступления в строй) ушло около 9 лет.

Как же обстояло дело в СССР с созданием атомных подводных лодок? 12 сентября 1952 г. И. Сталин подписал постановление со скромным наименованием «О проектировании и строительстве объекта 627», т. е. будущей АПЛ К-3.

При этом главным было — определиться с реактором. Разработка реакторов для подводных лодок в СССР велась параллельно по двум направлениям: первое — водо-водяной, второе — жидкометаллический.

Экспериментальная лодка (конструктор А. Назаров) с жидкометаллическим теплоносителем К-27 прошла испытания и подавала большие надежды. Было меньше трудностей с парогенераторами, отмечались хорошие характеристики в эксплуатации. Однако имели место большие технические трудности в пуске реактора, затруднялась эксплуатация реактора при стоянке лодки в базе, что вело в целом к снижению жизнеобеспечения экипажа.

Поэтому отдали предпочтение водо-водяному реактору, который установили на К-3 «Ленинский комсомол».

Главная роль в создании первой советской атомной подводной лодки принадлежит В. Перегудову. К моменту назначения главным конструктором первой АПЛ В. Перегудов уже достаточно отчетливо представлял ее достоинства, которые, так ска-

зать, требовалось реализовать в металле.

Перегудов, естественно, работал не один. Вместе с ним создавали «Ленинский комсомол» главный конструктор реактора, впоследствии академик, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий СССР Н. Доллежал и видный специалист по корабельной энергетике Г. Гасанов, также впоследствии лауреат Ленинской премии, Герой Социалистического Труда, доктор технических наук, профессор, руководивший до самой кончины крупным конструкторским коллективом. Научное руководство осуществлял Анатолий Петрович Александров, в то время директор института физических проблем АН СССР. В работе над проектом лодки Перегудову помогали целые коллективы, десятки блестящих специалистов, талантливых конструкторов, организаторов производства. Обсуждали конструкцию буквально каждой детали будущего атомохода. Дискуссию вызвало обсуждение формы носовой оконечности корабля. У дизельных лодок обводы корпуса обеспечивали наилучшую мореходность в надводном положении. Для атомной лодки требовался другой подход, но на это надо было решиться. Носовая оконечность «Ленинского комсомола» с ее китобразной формой явилась оптимальной именно для подводного плавания. Такой нос, каким мы видим его сегодня на снимках, предложил именно В. Перегудов, в какой-то степени сознательно поступившись надводной мореходностью лодки. С другой стороны, такой нос заставил решать иные задачи, например, как разместить торпедные аппараты в таком округлом носу. И все же в главном Перегудов оказался прав — лодка прежде всего предназначена для плавания под водой с большой скоростью. А дальше дело было за специалистами. И они со своей задачей блестяще справились.

Параллельно с началом проектирования первой АПЛ в стране велась интенсивная работа по формированию и подготовке экипажа для нее. Экипаж наравне с создателями лодки привлекался к обслуживанию механизмов и систем первого атомохода. Офицеров, назначенных на К-3, начали вызывать в Москву во второй половине 1954 г. Первым был назначен 15 сентября 1954 г. старший помощник командира капитан-лейтенант Л.Жильцов. На следующий день в Москву прибыл назначенный командиром БЧ-5 Б.Акулов. Эти два офицера, старпом Жильцов и механик Акулов, пришедшие с новых послевоенных дизельных ПЛ Черноморского флота, и начали формирование нового экипажа.

На каждую должность представлялось по три кандидатуры. Жильцов и Акулов, тщательно изучая личные дела, отбирали конкретного офицера и мичмана, одновременно им приходилось работать над штатным расписанием экипажа, т. е. на свой риск доказывать, сколько офицеров должно обслуживать тот или иной механизм, устройство, систему, в том числе реактор. При этом было все сверхзасекречено: семьи не вызывать, без особой надобности в ГШ ВМФ не появляться, форма одежды гражданская. К началу октября 1954 г. все отобранные офицеры собрались в Москве. После этого началась строго секретная подготовка, а точнее — стажировка на АЭС в Обнинске, что недалеко от Москвы. Вскоре состоялась первая встреча старпома и механика с главным конструктором АПЛ В.Перегудовым в Ленинграде, непосредственно в СКБ-143, что было крайне важно. В июне 1955 г. с Тихоокеанского флота прибыл командир подводного атомохода капитан 2 ранга Л.Осипенко, командовавший там большой ПЛ типа «Л». Одновременно были отобраны в экипаж старшины, матросы и мичманы, всего 39 человек. Так

сформировался костяк экипажа для стажировки на специальном стенде в Обнинске.

За год до этого, в июне 1954 г., СКБ-143 передало на завод в Северодвинске первый комплект корпусных чертежей для начала строительства опытной АПЛ. Цех для этого еще не был готов, директор завода Е.Егоров, которому доверили это уникальное строительство, принял решение немедленно начать изготовление первых секций корпуса К-3. Сохранение секретности постройки соблюдалось с самого начала. Уже готовые конструкции закрывались брезентом, укладывались в ящики и передавались на склад для последующей подачи в цех. Сам цех № 42 выбрали на окраине завода. Когда-то в нем готовили артиллерийские башни. Теперь его надо было достраивать и дооборудовать. Секретность соблюдалась высочайшая. Даже на заводе никто не имел понятия, что создается в этом цехе. Надо подчеркнуть, что подобное применялось и американцами при строительстве АПЛ «Наутилус». Да и последующие АПЛ в США строили с такой же мерой засекречивания.

Начальником цеха № 42 в апреле 1954 г. на основании приказа министра транспорта СССР И.Носенко был назначен опытный инженер-корабел П.Гололобов. Вскоре назначили других инженеров и мастеров. Их всех пригласил к себе в кабинет директор завода Е.Егоров и поставил задачи, подчеркнув, что необходимо сохранение особой секретности.

24 сентября 1955 г. состоялась церемония закладки К-3. Наряду с руководителями завода при этом присутствовали научный руководитель строящейся первой атомной подводной лодки академик А.Александров, министр судостроительной промышленности Б.Бутома, министр среднего машиностроения Е.Славский, начальник Управления

кораблестроения ВМФ инженер-адмирал Н.Исаченков, главный конструктор атомохода В.Перегудов, главнокомандующий ВМФ адмирал С.Горшков.

1-го декабря 1955 г. состоялось первое заседание коллегии Министерства судостроительной промышленности СССР. Было отмечено, что техническая готовность опытного атомохода К-3 составляет 38,44 %.

9 августа 1957 г. в условиях ненастной погоды (сильный ветер, дождь) по команде начальника цеха № 42 П.Гололобова АПЛ К-3 медленно начала боковой спуск на воду. Как только атомоход коснулся воды, о его корпус разбили бутылку шампанского. Когда корабль оказался на плаву, на нем был поднят Государственный флаг СССР.

13—14 сентября 1957 г. в два сухих реактора было загружено ядерное топливо через съемные листы 5-го отсека. Загрузкой топлива руководил академик А.Александров. Он же взял на себя ответственность в случае необходимости сбросить аварийную защиту реакторов. Впервые в истории страны были полностью подготовлены для работы реакторы на боевом корабле. После загрузки топлива за физическим состоянием активной зоны обоих реакторов следили физики ИАЭ АН СССР, а на основных постах несли вахты специалисты. По согласованию с командиром К-3 вахту на боевых постах в 5-м (реакторном) отсеке, 6-м (турбинном) и 7-м (электро-механическом) по правому борту несли члены заводской сдаточной команды, а по левому — члены экипажа под контролем заводских специалистов. При этом было определено, что вся ответственность за действия экипажа «К-3» и возможные неисправности лежит на заводских специалистах. Последнее было крайне важно, т. к. в это же время в реакторном отсеке круглые сутки велись сварочные работы, монтировались трубопроводы, испытывалась паротурбинная уста-

новка (ПТУ) обоих бортов от постороннего источника пара. Все шло по намеченной программе, однако на завершающем этапе проводимых испытаний от постороннего источника пара возникли неполадки. Были частично подплавлены подшипники главных турбозубчатых агрегатов (ГТЗА). Пришлось подшипники вскрывать и заменять на новые из ЗИПа. Естественно, график испытаний был нарушен.

7 марта 1958 г. за нарушение установленных сроков испытаний и несоблюдение окончания построечных работ по заказу № 254 (как на заводе именовалась К-3) директор завода Е.Егоров и главный конструктор В.Перегудов получили по выговору. Были проведены кадровые перестановки. Но нет худа без добра! Неполадки с ПТУ позволили избежать большой беды на ходовых испытаниях и при эксплуатации атомохода. Конечно, произошла задержка строительства, но времени не теряли. В это время проводились контрольные испытания по возможному предотвращению распространения радиоактивности из необитаемых выгородок, а это прежде всего герметичные помещения, где размещены реакторы и трубопроводы, по которым возможны радиоактивные утечки. Проведенные мероприятия позволили начать комплексные швартовые испытания.

В начале апреля 1958 г. заварили последний шов на стыке труб системы ППУ по левому борту. На правом борту сварка продолжалась, но комплексные швартовые испытания ГЭУ начались 19 апреля 1958 г. Это один из важнейших исторических моментов отечественного кораблестроения: все электропотребители получили питание от штатных турбогенераторов, заработавших на паре не от постороннего источника, а от собственной ядерной паропроизводящей установки. Вековая мечта подводников воплощалась в жизнь: не надо всплывать для пополнения

запасов электроэнергии, чтобы снова двигаться под водой. Да еще можно идти на скорости не менее надводной! Можно оставаться под водой неограниченное время! Можно под водой принимать горячий душ! Не надо экономить электроэнергию! И много других возможностей для экипажа: питание, отдых и т. д.

19 мая 1958 г. межведомственная комиссия, специально созданная Министерством среднего машиностроения, начала комплексные испытания ГЭУ обоих бортов атомохода. Это событие лично наблюдали заместитель Предсовмина СССР Д.Устинов, министр судостроительной промышленности СССР Б.Бутома, главнокомандующий ВМФ адмирал С.Горшков. Пояснения давал директор Севмашпредприятия Е.Егоров. Управление ГЭУ с пульта осуществлял лично академик А.Александров, которому помогали представители ИАЭ АН СССР, а также инженеры экипажа К-3. Были проведены испытания ГЭУ на всех режимах согласно программе, в т. ч. ГТЗА и ГЭД на винт, провели неоднократно ввод и вывод установок корабля от разных источников питания: с берега, от своей АБ и от своих дизель-генераторов.

3 июля 1958 г. было принято решение о начале ходовых испытаний. На палубе АПЛ выстроилась часть заводской сдаточной команды и весь экипаж лодки. Командир К-3 доложил Главнокомандующему ВМФ С.Горшкову о готовности АПЛ к ходовым испытаниям. Главнокомандующий дал команду поднять Военно-морской флаг: впервые в стране испытания нового корабля начинались не под государственным флагом, а под Военно-морским. Командир бригады АПЛ В.Цветко зачитал соответствующий приказ. На палубе находились Д.Устинов, Б.Бутома, Е.Славский, А.Александров, В.Перегудов, Н.Гололобов, а также адмиралы: председатель правительственной комиссии заместитель главнокомандующего ВМФ

В.Иванов, командующий подводными силами СФ А.Орел, Н.Исаченков. На стенке у ошвартованной АПЛ выстроились рабочие цеха №42, сотрудники СКБ, оркестр. На следующий день рано утром К-3 в обеспечении буксира отошла от пирса, подрабатывая своими гребными электродвигателями, которые получали питание от лодочных турбогенераторов, работавших от пара ядерной ППУ. И в этот же день, 4 июля 1958 г., в 10 час. 03 мин. академик А.Александров, находясь на пульте управления ГЭУ, сделал epochальную историческую запись в вахтенном журнале: «Впервые в стране на турбину без угля и мазута подан пар». Выйдя в канал, АПЛ отдала буксир и самостоятельно начала движение. Таким образом, от Двинской губы Белого моря пошел счет морским милям советского атомного подводного флота. Революция в ВМФ страны свершилась!

За время ходовых испытаний первая советская атомная подводная лодка выполнила пять выходов в море общей продолжительностью 25 суток. Это составило 450 ходовых часов, и за это время была пройдена 3801 миля, из которых 2002 мили — под водой. 860 миль прошли со средней скоростью 15 узлов, поднимая мощность ППУ до 60 %, но К-3 могла двигаться под водой и со скоростью 23,3 узла. Расчеты показывали, что при выводе ЯЭУ на 100 % уровень мощности подводная скорость составит 30 узлов. Всего было выполнено 29 погружений и всплытий.

Последний выход состоялся в декабре 1958 г. с выполнением глубоководного погружения на 310 метров. На протяжении двух суток осуществлялась проверка надежности работы ГЭУ на полном подводном ходу при 60 % мощности ППУ.

К середине декабря все ходовые испытания были завершены, после чего провели ревизию всех систем и механизмов, устранили замечания

правительственной комиссии, учли критику, высказанную экипажем.

17 декабря 1958 г. члены правительственной комиссии во главе с ее председателем подписали акт о приемке К-3 в состав ВМФ. Таким образом, время строительства К-3 от закладки (24.09.1955) до вступления в состав флота (17.12.1958) составило 3 года 2 месяца и 23 дня. Позже вся серия таких АПЛ, но улучшенного проекта 627А (всего 12 единиц), вступила в состав ВМФ всего за 4 года.

17 января 1957 г. акт о приемке К-3 был утвержден правительством страны. При этом указывалось ВМФ принять АПЛ в опытную эксплуатацию, а промышленности — до лета 1959 г. устранить все недостатки и выполнить модернизацию лодки.

В 1959 г. К-3 совершила три похода. Первый на 9 суток, затем на 22 и 14 суток. С декабря 1959 г. и по май 1961 г. на АПЛ были выполнены модернизационные работы и необходимый ремонт. В сентябре и декабре 1961 г. К-3 совершила два похода в высокие широты. 11 июля 1962 г. по решению Главнокомандующего ВМФ К-3 вышла в поход к Северному полюсу. В Гренландском море на широте 79° К-3 легла на курс норд и по нулевому меридиану направилась в географическую точку Северного полюса. 17 июля 1962 г. в 6 ч. 55 мин, она прошла подо льдами над «макушкой» Земли. Пройдя после этого еще 60 миль и найдя полынь, К-3 всплыла среди арктических льдов. 21 июля 1962 г. АПЛ возвратилась в базу СФ — Иоканьгу.

Атомоход встречали лично Н.Хрущев, министр обороны СССР Р.Малиновский, а также представители ВМФ и промышленности.

Родина высоко оценила вклад промышленности и флота в строительство первой советской АПЛ, и ее поход к Северному полюсу. За создание «Ленинского комсомола» три организации — СКБ-143, НИИ-8 и Сев-

машпредприятие были награждены орденом Ленина. Героями Социалистического Труда стали главный конструктор В.Перегудов, директор Севмашпредприятия Е.Егоров, министр СП Б.Бутома, старшина турбинистов заводской сдаточной команды Д.Фролов. Около двадцати ученых и специалистов промышленности получили Ленинскую премию, в том числе первым по списку А.Александров. Орденами и медалями СССР были награждены 104 сотрудника СКБ-143, 410 работников Севмашпредприятия. Высоких наград были удостоены представители военной приемки Севмашпредприятия, а также многие специалисты научно-исследовательских организаций, руководители и создатели комплектующего оборудования ГЗУ.

Высокую оценку получили и члены экипажа К-3. Л.Осипенко был удостоен звания Героя Советского Союза, старпом и командир БЧ-5 Л.Жильцов и Б.Акулов были отмечены орденом Ленина. Весь экипаж получил ордена и медали.

После похода к Северному полюсу Героями Советского Союза стали старший на походе командующий 1-й флотилии атомоходов контр-адмирал А.Петелин, сменивший Л.Осипенко командир К-3 Л.Жильцов, командир БЧ-5, сменивший Б.Акулова, Р.Тимофеев. Весь остальной экипаж был награжден орденами и медалями. В дальнейшем К-3 за свою почти 30-летнюю службу на Северном флоте пережила взлеты и неудачи. В 1988 г. первая отечественная атомная подводная лодка была выведена из боевого состава ВМФ. За эти годы К-3 находилась 14 115 часов на ходу и прошла 128 443 мили. В настоящее время не совсем ясна ее последующая судьба. Будет ли она сохранена как мемориальный комплекс и когда он откроется?

Контр-адмирал Г.КОСТЕВ

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ НАДО ЧАЩЕ ВСТРЕЧАТЬСЯ С ИНОСТРАННЫМИ КОЛЛЕГАМИ

«МОРСКОЙ СБОРНИК» ИЗУЧАЕТ ПРОБЛЕМУ

Сегодня российский военный флот стал чаще выходить в океан. А значит, его корабли стали чаще заходить в иностранные порты. Наряду с кораблями стран НАТО они ежегодно участвуют в международных морских маневрах. Конечно, все это отрадно. Но такое взаимодействие высвечивает для нас новые, подчас совсем неожиданные моменты, заставляет по-другому взглянуть на себя и иностранных коллег.

В 2004—2005 гг. — в дни совместных российско-французских военно-морских учений в Атлантике, а впоследствии и четырехсторонних морских учений ФРУКУС-05 — мне довелось неоднократно встречаться с французскими и английскими моряками. Их офицеры связи находились на борту наших больших противолодочных кораблей «Адмирал Чабаненко» и «Адмирал Левченко». В ходе взаимодействия пришлось общаться и с офицерами французского эскадренного миноносца УРО «Турвиль» — участника океанских маневров с французской стороны. Эти встречи позволили узнать мнение иностранных военных моряков о современных боевых кораблях и морях Северного флота. Самое интересное в том, что это мнение не всегда совпадает с самооценкой североморцев. Итак, какими выглядят наши корабли и моряки в глазах иностранных коллег? Думается, это заслуживает внимания. Чтобы непредвзято и объективно оценить нынешнее состояние дел. Разумеется, не во всем с ними можно согласиться. Но со стороны, как говорится, виднее. По крайней мере, хорошо, когда есть лишний повод задуматься. А может быть, и принять грамотные взвешенные решения.

Большой противолодочный корабль (БПК) «Адмирал Чабаненко» является одним из самых новых кораб-

лей Северного флота. Это многофункциональный корабль океанской и дальней морской зоны. В составе соединения сил Северного флота он способен успешно бороться с подводными лодками и надводными кораблями авианосного ударного соединения вероятного противника, а также обеспечивать противолодочную и противовоздушную оборону соединений и корабельных группировок нашего флота в любых районах Мирового океана. Неоднократно завоевывал Приз главнокомандующего ВМФ по противолодочным действиям и объявлялся «Лучшим кораблем Северного флота». С апреля 2002 г. кораблем командует ныне капитан 1 ранга С.Гришин, прошедший в составе экипажа все ступени командирского становления.

За последние пять лет службы в Заполярье «адмиральский» экипаж совершил четыре океанских похода с посещением портов Исландии, Великобритании, Норвегии и Франции и множество выходов по плану боевой подготовки флота. Поэтому нет ничего удивительного в том, что французские офицеры эсминца УРО «Турвиль», который недавно достиг своего 30-летия, с особым интересом отнеслись к знакомству с российскими коллегами и столь известным кораблем.

Под стать своему океанскому собрату и БПК «Адмирал Левченко». Правда, он значительно старше. В 1988 г. корабль вошел в состав ВМФ СССР и прибыл на Северный флот. Спустя год он совершил свой первый дальний поход и за успехи в боевой подготовке на вечное хранение получил кормовой флаг гвардейской краснознаменной подводной лодки С-56. В мае 1996 г. БПК принял участие в совместных военно-морских учениях ФРУКУС-96, в которых участвовали корабли России, Великобритании и США. За время

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

дальних походов экипаж посетил порты Сирии, Франции, Англии. Неоднократно завоевывал переходящие призы Главнокомандующего ВМФ «За противолодочные действия». Командует кораблем капитан 1 ранга А. Долгов.

В XXI в. международное военное сотрудничество России со странами НАТО перешло на более высокий уровень. От визитов одиночных кораблей мы постепенно перешли к проведению двухсторонних совместных маневров в океане, а затем — и к четырехсторонним совместным учениям. И здесь упомянутые корабли Северного флота неоднократно представляли ВМФ России.

Прошедшие осенью 2004 г. совместные российско-французские маневры стали новым шагом в истории военно-морского сотрудничества наших стран. А летом 2005 г. это сотрудничество выросло до международного ФРУКУСа. Последнее учение на практике проверило взаимопонимание и оперативную совместимость между ВМС Французской Республики, Российской Федерации, Объединенного Королевства Великобритании и Соединенных Штатов Америки в действии по единому плану.

В российско-французских маневрах от ВМС Франции принимали участие корабли, построенные в 1970—1980 гг. Это эскадренные миноносцы УРО «Латуш Тревиль» и «Турвиль», атомные подводные лодки «Касабианка» и «Эмерод». С российской — самые современные корабли ВМФ России: большой противолодочный корабль «Адмирал Чабаненко» и атомная подводная лодка «Вепрь». А в четырехсторонних учениях вместе «Адмиралом Левченко» работали практически его «сверстники»: французский эскадренный миноносец УРО «Де Грасс», американский эскадренный миноносец «Мэхэн» и английский фрегат «Монтроуз».

Каждая из океанских встреч получила широкое отражение в СМИ принимающих стран. Следует отметить, что в основном реакция прессы была положительная. Конечно, информация, выходящая на страницах различных газет, в таких случаях чаще всего бывает сильно «причесана». Поэтому-то выказанное в неформальной обстановке

мнение французских и английских флотских офицеров, во время совместных учений получивших возможность сравнить ее с условиями службы на российских кораблях, заслуживает особого интереса.

Начнем с впечатлений иностранных коллег об «Адмирале Чабаненко» и «Адмирале Левченко». При том, не будем их «персонифицировать». Ведь оба корабля относятся к одному противолодочному соединению Северного флота и (по классификации НАТО) к одному же классу. Поэтому вряд ли внешние различия между ними могут быть велики. Итак — начнем!

КОРАБЛЬ И КОРАБЕЛЬНАЯ ВАХТА

1. *«Верхняя палуба, особенно — в море, а также палубы во внутренних помещениях — скользкие».*

Эта была первым неудобством, с которым столкнулись французские гости на российских кораблях. Металлическая палуба, да еще покрытая соляной — как в снег, так и в дождь, действительно крайне скользкая.

На французских кораблях (а также — на американских и британских) палубы покрыты специальной стойкой краской, чем-то напоминающей наждачную бумагу. Такое покрытие полностью исключает скольжение моряков, в том числе и во время шторма. Наклонные корабельные трапы также имеют схожее специальное покрытие и потому — удобны в штормовых условиях.

2. *«Отсутствие на современном российском корабле телефонов спутниковой связи, аппаратуры для обеспечения взаимодействия между кораблями в автоматическом режиме, а также отсутствие современных персональных компьютеров».*

На иностранных кораблях, и в частности на «Турвиле», установлено два телефона спутниковой связи. Один находится на ходовом мостике для решения служебных вопросов командиром корабля. Второй установлен в центральном коридоре и всегда доступен любому члену экипажа для связи с домом. Такие переговоры французские моряки ведут по телефонным картам, которые приобретают за

собственный счет до похода. Кроме того, французские корабли штатно оснащены антеннами спутникового телевидения, которые скоммутированы на телевизоры в кают-компаниях офицеров и даже — в столовой матросов.

Помимо спутниковой телефонной связи экипажи французских кораблей в море имеют доступ в Интернет. Правда, в походе к выходу во «всемирную паутину» допущены не все члены экипажа.

Все «единицы» ВМС Франции имеют свой адрес электронной почты, на который приходят сообщения с берега. Их получение и сортировка возложена на специальную корабельную почтовую службу. Она же ведет внутреннее почтовые работы (например, ежедневная доставка суточных планов офицерам), а также доставку персональных сообщений каждому члену экипажа. Она же передает ответы французских моряков на берег. Поэтому экипажи кораблей ВМС Франции, даже находясь где-нибудь в Южной Атлантике или в Индийском океане, связи с домом не теряют.

Все боевые посты и каюты офицеров на французских эсминцах оборудованы ноутбуками или компьютерами, объединенными в локальную сеть. Каждый офицер имеет свой пароль и может войти, в соответствии с допуском, в определенную базу данных. Все исходящие телеграммы, в том числе секретные, набираются на ноутбуках и направляются по электронной почте в рубку связи для передачи. Все входящие телеграммы приходят на ноутбук командира, а тот, при необходимости, сам переадресовывает их на соответствующие боевые посты. На французских кораблях крайне мало «бумажных» документов. В перспективе планируется отказаться и от них, полностью перейдя на компьютерный способ ведения документации.

Для российской стороны давно назревшая необходимость установки на борту спутникового телефона (хотя бы только служебного!) остро проявилась при оказании медицинской помощи заболевшему матросу Д.Голубю. Только благодаря возможности воспользоваться служебным спутниковым телефоном французского корабля, любезно предоставленной рос-

сийской стороне капитаном 1 ранга Ж.Дюпюи (командир «Турвиля»), удалось организовать оперативное взаимодействие командования «Адмирала Чабаненко» с российским посольством в Исландии. В свою очередь, эта же оперативность позволила в кратчайшее время снять заболевшего российского моряка с помощью американского спасательного вертолета, вылетевшего с авиабазы США, расположенной недалеко от Рейкьявика.

Другим «неудобством», в какой-то мере вызвавшим определенные затруднения в ходе российско-французских учений, стало отсутствие на борту «Адмирала Чабаненко» РС-NET (ПЭВМ, совмещенной с малогабаритным радиопередатчиком). Это устройство было необходимо для обеспечения взаимодействия в автоматическом режиме между кораблями российского и французского отрядов. Данная аппаратура была разработана гражданской фирмой для обеспечения связи в автоматическом режиме между французскими рыбаками. Но она оказалась настолько удачной, что вскоре была принята на вооружение в ВМС Франции. Примечательно, что установка РС-NET на российском корабле была оговорена планом первого российско-французского учения еще в 2003 г. Но по каким-то причинам на «Адмирале Чабаненко» она так и не была установлена. Во время совместных российско-французских учений осенью 2004 г. комплект аппаратуры на борт «Адмирала Чабаненко» доставили офицеры с «Турвиля». Однако в силу каких-то обстоятельств ее вновь не стали устанавливать, а, значит, и использовать. Так что практические возможности РС-NET для российских моряков так и остались тайной.

3. «Наличие на борту большого количества потенциально опасных предметов и материалов для военного корабля».

Французские офицеры обратили внимание на то, что на борту «Адмирала Чабаненко» имеется большое количество крупных зеркал. Море — стихия беспокойная. Большие зеркала в случае резкого и сильного сотрясения при шторме или же взрыва при чрезвычайной ситуации способны лопнуть и осколками сильно поранить находящихся рядом моряков. Во

внутренних помещениях много пластика и дерева. Военные конфликты конца XX в., в которых принимали участие корабли флотов НАТО, показали, что эти материалы, в прежние годы широко используемые для внутренней отделки корабельных помещений, быстро загораются, выделяя при этом едкий и даже отравляющий дым. Кроме того, потенциально опасной на российских кораблях, по мнению иностранных коллег, является и обшитая деревом командирская сауна. Русские моряки любят попариться, но нужно же думать и о безопасности. А, например, в ВМС Франции наличие на борту без крайней необходимости потенциально опасных предметов и материалов категорически запрещено, и этот запрет строго контролируется.

Подобное мнение неоспоримо, тем более что оно практикуется иностранными кораблестроителями еще с конца XIX в. Ведь не секрет, что незначительное количество горючих материалов на борту кораблей эскадры адмирала Х.Того (в отличие от российских боевых кораблей) во время Цусимского сражения обеспечило высокую пожаробезопасность. Японские корабли понесли от пожаров незначительные людские потери. К сокращению количества горючих материалов на борту боевых кораблей всегда стремились немецкие кораблестроители. А с начала 1980-х гг. — и все страны НАТО.

4. *«Сложности с санитарным обеспечением личного состава на корабле».*

На иностранных кораблях (в том числе и на «Турвиле», которому уже больше 30 лет) горячая и холодная пресная вода постоянно поступает во все каюты и души. При этом на «Турвиле» излишки пресной воды даже сливаются за борт.

Французские офицеры были удивлены, что на самом современном российском корабле «Адмирал Чабаненко» (не говоря уже об иных) подача горячей воды в каюты офицеров даже не предусмотрена проектом, а холодная вода — поступала один раз в сутки на 10 минут. В итоге — во всех каютах постоянно находилось не менее десятка пластиковых бутылок, заполненных пресной водой, а вода для мытья

рук — в бачках офицерского и мичманского гальюнов, чаще всего уже через четверть часа после их заполнения — исчезала.

Для «Адмирала Левченко» «водяная» проблема оказалась еще острее. Поэтому перед походом в один из его вертолетных ангаров был загружен значительный запас пластиковых бутылок с питьевой водой. Во время похода эти упаковки специально выдавались как экипажу корабля, так и его гостям.

Еще одной заметной проблемой как на «Адмирале Чабаненко», так и на «Адмирале Левченко» (по мнению французских и английских гостей) стало отсутствие у российских моряков возможности принять душ в свободное от вахты время. На эту проблему «указали» ближайший корабельный душ и командирская сауна, постоянно закрытые на замок. Они открывались только для командования, гостей или шефов корабля в специально отведенное время. Скорее всего, потому-то французские офицеры на «Адмирале Чабаненко» сразу же обратили внимание на внешний вид моряков. На то же обратили внимание американские летчики, проводившие эвакуацию матроса Д.Голубя с борта корабля.

С этим сложно не согласиться, так как реально помывка экипажа «Адмирала Чабаненко» (почти 500 человек) производилась в течение восьми часов один раз в 10 суток. Таким образом, с учетом ограниченного количества душевых кабин на корабле для помывки одного человека выделялось всего 3—4 минуты. На «Адмирале Левченко», благодаря настойчивости руководителя группы медицинского обеспечения похода полковника медицинской службы А.Темнова, в дополнение к такому же «скоростному» смыванию грязи, для желающих была организована дополнительная помывка забортной водой. И надо отметить, эта настойчивость себя полностью оправдала.

5. *«Слабая система вентиляции воздуха в каютах».*

На «Адмирале Чабаненко», как более новом корабле, слабость воздухопотока в системе корабельной вентиляции была не столь заметна, как на «Адмирале Левченко». При нахожде-

нии же на последнем, у всех, кто ранее не выходил в море на российских военных кораблях, даже после одной ночи пребывания — оставалось чувство дискомфорта. При этом оно усугублялось еще и отсутствием возможности ежедневного принятия душа.

Это лишь отдельные впечатления иностранных моряков о некоторых технических «особенностях» самого современного российского корабля и его старшего собрата. Здесь даже «под большим увеличением» сложно искать какое-либо скрытое значение их мнений.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВАХТЫ

Не менее интересно было услышать автору данного материала, более десяти лет исполнявшему обязанности вахтенного офицера на различных подводных лодках, мнение французских вахтенных офицеров об организации ходовой вахты на российском корабле, а также о его повседневной организации. Тем более, что один из них потомственный военный моряк, уже шесть лет самостоятельно несущий ходовую вахту на различных кораблях французских ВМС — начальник навигационной службы (для ВМФ РФ — аналог командира штурманской боевой части) капитан-лейтенант А.Рич. Вот только несколько отмеченных им особенностей.

1. Постоянное присутствие на ходовом мостике командира корабля или старшего на борту. Они не просто управляют кораблем, а сами отдают команды рулевому и на машинные телеграфы. Сами оценивают обстановку по локации и сами же работают на радиосвязи. Даже расхождение с односторонним транспортом в условиях полной видимости и работающей локации осуществляет исключительно командир или старший на борту. Российские вахтенные офицеры не принимают какого-либо участия в управлении кораблем и, наравне с мичманами и матросами, остаются обычными исполнителями указаний старшего на ходовом мостике. Если сказать в «мягкой форме» — функции вахтенного офицера сильно «размыты».

2. Постоянно несется дополнительная штурманская вахта.

На французских и английских кораблях прокладку ведет вахтенный офицер, либо один из двух его помощников (мичман и старший матрос, которые одновременно являются сигнальщиками). При этом интересно отметить, что штурманская подготовка будущих офицеров и унтер-офицеров Королевских ВМС Великобритании начинается с 12 лет (во время подготовки по национальной Королевской программе «Морские кадеты»).

3. Текущая информация у вахтенных на боевых постах записывается на примитивных картонных карточках.

На французских кораблях вся текущая информация (курс, скорость, позывные) наносится специальным маркером на оргстекло, расположенное в наиболее удобных для наблюдателя или вахтенного местах, в том числе на окнах ходового мостика. Здесь же предусмотрено все до мелочей, в том числе и рулон специальной бумаги для удаления старых данных.

4. Часто отдаются противоречивые команды.

При одновременном нахождении на ходовом мостике «Адмирала Чабаненко» командира корабля, начальника походного штаба (командира аналогичного корабля) и командира тактической группы СФ зачастую отдавались совершенно противоречивые команды. Французские офицеры были искренне удивлены, что решение командира корабля, да еще в присутствии офицеров и моряков его экипажа, — кто-то оспаривает.

5. Напряженная обстановка на ходовом мостике в простейшей обстановке.

Особенно это становилось заметно при подходе «Адмирала Чабаненко» к морским районам интенсивного судоходства. Даже имея преимущественное право прохода, в соответствии с общепринятыми международными правилами, российский корабль начинал маневрировать так, что порой откровенно мешал транспортам, идущим в своих полосах движения. На ходовом мостике начинали преобладать эмоции. Порой, это проявлялось настолько откровенно, что французские офицеры с плохо скрытой иронией поинтересовались: «Приходится ли российским морякам пересекать районы интенсивного судоходства в Баренцевом море?»

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

Английскими и французскими кораблями в море управляют вахтенные офицеры. Командирской вахты в походе, как таковой (при повседневной готовности), нет ни в ВМС Франции, ни в Королевских ВМС Великобритании. Даже всплытия французских подводных лодок в надводное положение вахтенный офицер дежурной смены производит без участия командира. В повседневной обстановке командиры кораблей приходят на ходовой мостик (центральный пост подводной лодки) эпизодически. В сложной обстановке они, конечно, находятся на мостике, но управление кораблем на себя не берут, а лишь, при необходимости, подсказывают вахтенному офицеру. Тот, в свою очередь, в более простой ситуации подобным образом стремится обучить маневру своего помощника (мичмана).

Так, во время учения летом 2003 г. (при отработке эпизода заправки кораблей топливом) эсминец УРО «Латуш Тревиле» дважды занимал позицию на траверзе «Адмирала Чабаненко»: в первом случае кораблем управлял вахтенный офицер (командир корабля наблюдал за его действиями), во втором — помощник вахтенного офицера (здесь подсказывал вахтенный офицер, командир корабля — не участвовал). Данная система практического обучения вахтенных офицеров не является «новинкой» для российского ВМФ. До середины 1990-х гг. ВМФ России имел собственную практическую школу подготовки вахтенных офицеров и заместительства командного звена, совершенно не уступающую зарубежной. Не отставали в том и молодые офицеры других специальностей, которые на берегу делали все, чтобы выйти в море совсем не дублерами.

К сожалению, сегодня с выводами иностранных офицеров трудно не согласиться. Более того, за последние годы проблема допуска молодых флотских офицеров к ходовой вахте, в частности на Северном флоте, стала действительно слишком заметной. Так, до выхода в дальний поход «Адмирала Чабаненко» из восьми назначенных на корабль выпускников различных ВМИ (2004) за два месяца подготовки к несению ходовой вахты был допущен только один лейтенант (офицер из

флотской семьи, использовавший свой лейтенантский отпуск специально для сдачи зачетов). За время похода — а это еще почти два месяца — допуск к ходовой вахте оставшиеся офицеры так и не получили.

Не лучше оказалась ситуация и на «Адмирале Левченко». Из вышедших в дальний поход шести выпускников ВМИ 2004 г. выпуска (в составе экипажа для них это был уже 2-й дальний поход) только один из офицеров имел допуск к несению ходовой вахты. Остальные, даже после получения очередного воинского звания «старший лейтенант» (в том числе три штатных «ходовых» вахтенных офицера, причем все — из семей флотских офицеров) сдали за поход от 10 до 60 % вопросов из зачетного листа. Правда, на «Адмирале Левченко», в отличие от предшественника, в поход пошел допущенный к самостоятельному управлению кораблем старший помощник командира. При подобной подготовке заместительского звена сложно удивляться повышенной «эмоциональности» на ходовом мостике. Правда, — нельзя ее и оправдать, тем более в присутствии иностранных офицеров.

И здесь нам не грех приглядеться к примеру французского военного флота. В ВМС Франции, несмотря на известные национальные черты характера людей, такие, как «фрондерский» дух и отсутствие почтительности к авторитетам, взаимоотношения на корабле проникнуты спокойствием и уважением друг к другу. Лучшим примером в этом служат сами командиры кораблей и их опора — старшие офицеры.

Так, за неделю пребывания на «Турвиле», а в 2003 г. — на «Латуш Тревиле», российские офицеры связи ни разу не услышали, чтобы командир повысил голос на матроса, мичмана и уж тем более — на младшего офицера, который бы, в свою очередь, «оторвался» на подчиненных. Более того, было нетрудно заметить, что многие младшие офицеры, скорее всего даже бессознательно, копируют поведение своих командиров и старших офицеров на корабле. Это ли не лучшая оценка их авторитета в экипажах!

Капитан 2 ранга С. КОВАЛЕВ

Продолжение следует

ОПТИМИЗАЦИЯ ГИДРОАКУСТИЧЕСКОГО ВООРУЖЕНИЯ НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ

В современных условиях, когда наиболее вероятны локальные войны и вооруженные конфликты, затрагивающие прибрежные районы, деятельность флотов может развертываться в районах, которые по своим гидролого-акустическим свойствам называются мелкими морями, а операции проводятся составом малых и средних надводных кораблей (НК) и дизель-электрических подводных лодок (ДЭПЛ). Но и в этих случаях задачи стоящие перед НК, остаются прежними: противолодочная оборона (ПЛО) и охрана экономических и пограничных зон.

Однако решение задачи ПЛО в новых условиях существенно усложняется прежде всего из-за того, что обнаружение ДЭПЛ с помощью современных активных и пассивных гидроакустических средств весьма затруднено.

Дело в том, что потери распространения сигнала в мелких морях зависят от глубины акватории, времени года, частоты сигнала, донных грунтов и толщи донных пород. Большое значение имеет и тип распространения волн, когда поле сформировано совокупностью многократных отражений от поверхности и дна моря. При этом дистанция, на которой эти отражения начинают проявляться, соизмерима с глубиной моря. Так, глубины Баренцева моря составляют в среднем 250 м. Основным показателем усредненного поля является показатель километрического затухания β ($\text{дБ}/\text{км}$), т. е. показатель экспоненты в формуле для закона распространения, которая описывает экспоненциальное затухание, добавляемое к потерям сигнала на цилиндрическое расхождение фронта, описываемое законом $\sim 1/r$ по интенсивности.

Что касается Баренцева моря, то исследования затухания звука на низких частотах показывают здесь сильную изменчивость величин β (от сотых долей до единиц $\text{дБ}/\text{км}$) в зависимости от района и времени года.

По данным этих исследований средний показатель затухания рассчитывается по формуле:

$$\beta = \frac{1,2}{f} + 0,07 + 5 \times 10^{-4} f \quad (1),$$

где f — частота (Гц).

Формула справедлива для диапазона частот от единиц Гц до 1—2 кГц.

Можно выделить три участка распространения сигнала для различных дистанций в мелких морях: начальный — с преобладанием сферического распространения $\sim 1/r^2$ по интенсивности; средний — «закон 3/2» $\sim 1/r^{3/2}$; дальний — цилиндрическое распространение $\sim 1/r$.

На средних и дальних дистанциях имеется значительное экспоненциальное затухание с частотно-зависимым показателем, который для характерного случая Баренцева моря представляется формулой:

$$\beta = 0,01 + 2 \times 10^{-4} f \quad (2),$$

которая справедлива для частот от 0,1 до 10 кГц.

Множитель закона распространения, связанный с частотно-зависимым экспоненциальным затуханием, определяет оптимальный для использования в гидроакустике диапазон частот. Графики показателя затухания по формулам 1 и 2 представлены на рис. 1.

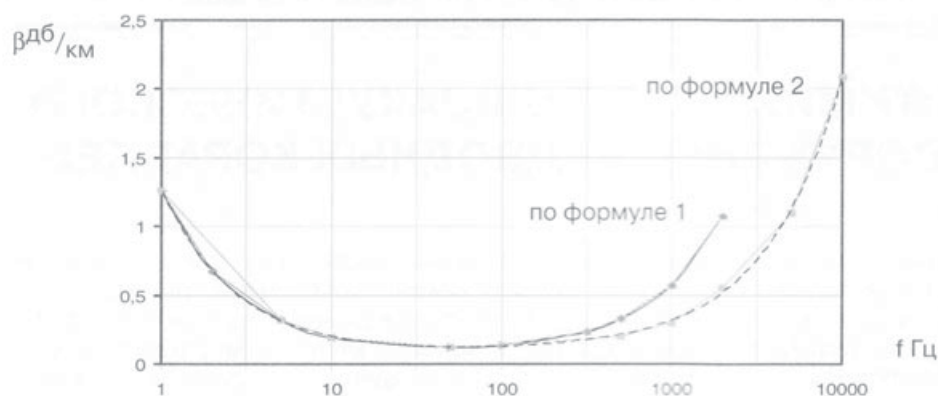


Рис. 1. Графики показателя затухания в мелком море

Наряду с усредненными закономерностями спада интенсивности акустического поля в мелком море имеют место интерференционные явления, обусловленные когерентным сложением распространения лучей или мод. Эти явления приводят к периодическим пространственным (с длиной в несколько сотен метров) модуляциям уровня сигнала. Что особенно заметно при узкополосных или тональных сигналах.

В мелких морях северных районов в летних условиях из-за перегрева приповерхностных слоев воды образуется придонный канал с минимумом скорости звука вблизи дна, так называемый эффект слоя скачка, ухудшающий возможность обнаружения подводных целей с надводных кораблей.

Приемная часть системы обнаружения (активной или пассивной), обеспечивающая пространственную обработку данных, должна обладать достаточно мощной разрешающей способностью по координатам (азимутальному углу в системах шумопеленгования, углу и дистанции в активных системах), а также высокой помехоустойчивостью (по отношению к собственным и внешним помехам).

Первое требование обусловлено необходимостью получения достаточной статистики по пространству (углу или дистанции) для однократного выделения сигналов на фоне распределенных помех, а также точности оценки координат и элементов движения цели.

Что касается достижения высокой помехоустойчивости, то, например, по отношению к внешним помехам (шумы моря и судоходства, корабельные помехи) она обеспечивается направленными свойствами системы (т. е. той же разрешающей способностью), удалением или экранировкой от источников помех, а по отношению к внутренним (шумы потока, электрические шумы) путем конструктивных мер, а в некоторых случаях и оптимальной пространственно-частотной обработкой (группирование, более сложная фильтрация) данных. При этом приемная часть системы обнаружения, обеспечивающая частотно-временную обработку, должна обладать: необходимой полосой ΔF для приема шумовых или дискретных (узкополосных) сигналов шумоизлучения целей в режиме ШП или согласованного приема эхо-сигналов в режиме гидролокации, а также нужным количеством отсчетов N или временем T набора и обработки информации, которое обеспечит полное энергетическое и информационное использование сигналов.

Помехоустойчивость или выигрыш в пороговом отношении сигнал/помеха пропорционален $\sqrt{\Delta F T}$ для случайных шумовых сигналов (шумопеленгование или некогерентный прием эхо-сигналов) и $\Delta F T$ для когерентной обработки детерминированных эхо-сигналов.

На величину $\Delta F T$, так же как и на сомножители ΔF и T , накладываются определенные физические ограничения. Одно из них — нестационарность помех различного вида во времени и неоднородность их по пространству, приводящие к ограничению реализуемого $\Delta F T$, т. е. к возможности эффективнее накапливать помеху и снижать погрешность оценки средней мощности помех, необходимой для обнаружения аномалий мощности, рассматриваемых как сигнал. Натурные

исследования показывают: в низком звуковом диапазоне частот $\Delta FT \leq 10^3$, что соответствует относительному уровню флуктуации помехи 3 % на выходе накопителя. Абсолютное время накопления ограничивается динамикой движения целей и перемещением их из одного элемента разрешения в другой. По-видимому, предельное время T ограничивается единицами секунд (до 10—30 с в ШП и 3—10 с в активном режиме).

Для детерминированных активных сигналов существует ограничение на величину ΔFT , которая называется сложностью сигнала и определяет также разрешающую способность по дистанции, связанное с устойчивостью канала распространения. При рассмотрении сложного сигнала в нестабильном волноводе из-за флуктуаций амплитуды и фазы его внутренняя структура разрушается. Его можно согласованно обработать только при $\Delta FT \leq 10^3$ (на низких частотах и на расстояниях не более десятков км).

В результате анализа указанных ограничений можно получить следующие значения полосы приема:

- 100—200 Гц для сигналов широкополосного шумоизлучения в ШП;
- согласованные с полосой узкополосного дискретного шумоизлучения в ШП по дискретным составляющим (ДС) (для низких звуковых ДС около 1 Гц);
- 100—300 Гц для сложных активных сигналов.

Прежде чем говорить об оптимизации частот и систем гидроакустического обнаружения целей, целесообразно остановиться на их некоторых особенностях шумоизлучения, важных для шумопеленгования. Шумоизлучение имеет составляющие сплошного спектра, которые обусловлены гидродинамикой обтекания корпуса и винтов, и составляющие дискретного спектра, обусловленные излучением корпуса и лопастей винта. Характерный пример показан на рис. 2 (дБ относительно 1 мкПа/√Гц м).

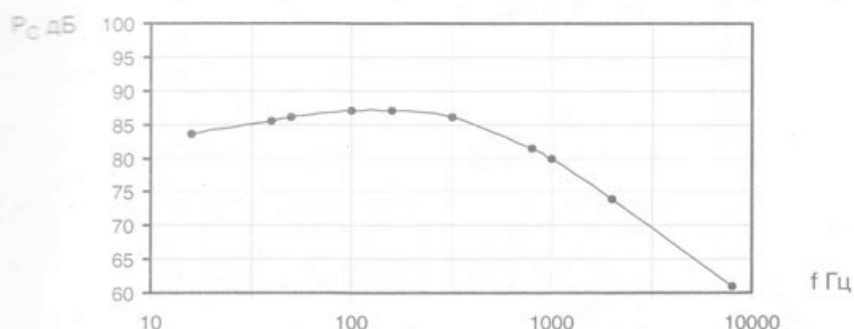


Рис. 2. Пример спектра шумоизлучения цели

Дискретное излучение сосредоточено в диапазоне низкого звука (ниже 0,5—1,0 кГц) или даже инфразвука. Сплошное излучение — в широком диапазоне частот со спадающим спектром, причем в низком звуковом диапазоне частот (сотни Гц) имеется максимум спектра. Для целей, винты которых работают в кавитационном режиме (скоростные надводные корабли, торпеды), характерно обогащение сплошного спектра на более высоких частотах, т. е. более слабый спад спектра к высоким частотам (килогерцовый звуковой диапазон) и наличие явно выраженных вально-лопастного звукоряда дискретных составляющих.

Попытаемся оценить, на каких частотах предпочтительнее обнаруживать цели в режиме шумопеленгования. При ширине полосы 100—200 Гц, упомянутой ранее как минимально необходимой, средний показатель затухания в полосе практически равен показателю затухания на средней частоте (см. рис. 1). Отсюда следует, что с точки зрения потерь при распространении выгоднее выбрать частоты 100—500 Гц. Кроме того, именно на этих частотах располагаются дискретные составляющие механизмов целей.

Рассмотрим действие других факторов: зависимость помехоустойчивости антенны от частоты; зависимость спектрального уровня шумоизлучения цели от частоты; зависимость спектрального уровня помех от частоты.

Помехоустойчивость антенны по отношению к распределенным шумам моря определяется ее волновым размером или шириной диаграммы направленности:

$$K = \frac{2L}{\lambda} = \frac{102}{\Delta\theta} \quad (3),$$

где L — длина антенны;

λ — длина волны;

$\Delta\theta$ — ширина диаграммы направленности в градусах.

Эта формула справедлива для изотропных шумов моря и линейной антенны. Из нее видно, что помехоустойчивость растет пропорционально частоте (для плоских антенн — квадрату частоты). Однако и здесь есть ограничения как физического плана, так и технологического: это многолучевость и флуктуации фронта волны сигнала, а также амплитудно-фазовые разбросы в каналах антенны. Практически достижимые величины волновых размеров ~ 50 , что соответствует $K_K=100$ (для линейной антенны) и ширине диаграммы 1° . Предположим, что имеем возможность достижения этих величин на любой частоте.

О свойствах спектра сплошного шумоизлучения целей уже говорилось: он имеет спад 3—6 дБ/октаву в области звуковых частот и максимум на частотах сотни Гц. Спектр шумов моря (см. рис. 3) имеет примерно такой же характер: спад 6дБ/октаву на звуковых частотах (составляющая ветровых шумов) и максимум или «полка» на звуковых частотах, обусловленные шумами судоходства.

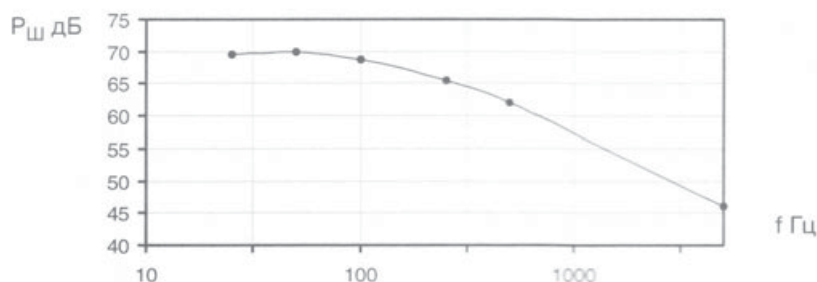


Рис. 3. Спектр шума моря

Таким образом, соотношение спектральных уровней сплошного шумоизлучения целей в источнике и шумов морской среды оказывается примерно одинаковым и не может повлиять на выбор и оптимизацию рабочих частот шумопеленгования в условиях преобладания шумов моря и судоходства. Ввиду сделанного предположения о постоянстве с частотой волнового размера антенны этот фактор также не повлияет на оптимизацию диапазона частот. Остается один частотнозависимый фактор — затухание акустического поля шумоизлучения целей в мелком море. С этой точки зрения указанного фактора оптимальными для шумопеленгования являются частоты 100—500 Гц, для которых при необходимом максимальном волновом размере L/λ и менее физическая длина антенны должна составить максимум 150—300 м. Достижение таких размеров на носителях (подводные лодки, надводные корабли) невозможно. К тому же, на таких частотах на корпусах носителей возможно, особенно при высоких скоростях движения, преобладание корабельных помех, существенно ограничивающих эффективность работы шумопеленгаторов. На наш взгляд, решение проблемы заключается в применении линейных гибких протяженных буксируемых антенн длиной до 300 м, которые обеспечат необходимую разрешающую способность и помехоустойчивость по пространству на низких частотах для приема сплошного и дискретного спектра шумоизлучения целей. Буксировка

ЗАКЛАДКА ГОЛОВНОГО ФРЕГАТА ПРОЕКТА 22350 НА «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ» г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



100 лет
подводным силам

Штаб соединения подводных лодок СФ



- У причала родной базы
- Командира соединения капитана 1 ранга Н.Марьясова (второй справа) и офицера штаба капитаны 1 ранга А.Поливанов, К.Каравашкин, В.Воробьев
- Работники отдела кадров капитан 2 ранга А.Кулабухов, капитан 3 ранга Р.Суворов

100 лет
подводным силам



- Начальник электромеханической части соединения капитан 1 ранга А.Сатаматин в центральном посту ЦП

- Начальник штаба соединения капитан 1 ранга А.Юлдашев

- Командир соединения капитан 1 ранга Н.Марьясов руководит учением в море

- Замер газового состава воздуха на ЦП проводит флагманский химик капитан 3 ранга А.Морозов и техник-химик мичман А.Дорофеев

- Капитан 2 ранга Ю.Онищенко и старший мичман В.Седин уточняют план воспитательной работы

- В море



Фото Ю.Пахомова



вы
нения
ьясо-
щери
ранга
шкин

дров
ухов
ов



Атомная подводная лодка «Тамбов» Северного флота

100 лет
подводным силам



- Командир корабля капитан 1 ранга Н.Юзгин в центральном посту
- В рубке гидроакустика командир БЧ-7 капитан-лейтенант Д.Сопин и инженер капитан-лейтенант Р.Хачатурян
- Командир дивизиона движения капитан 3 ранга П.Белаш в турбинном отсеке
- Начальник химической службы ПЛ капитан-лейтенант Е.Казаков и дозиметрист службы радиоактивной безопасности соединения старший матрос Т.Пузикова проводят контрольный замер уровня радиации
- В походе



Фото Ю.Пахомова



таких антенн на глубинах ниже слоя скачка улучшит обнаружение подводных целей с надводных кораблей, а их важнейшее положительное качество состоит в том, что антенны выводятся из зоны действия сильных корабельных помех, в результате чего последние для них не являются определяющими (за исключением узкого сектора обзора, направленного на носитель). При этом сектор обзора практически круговой и включает в себя важные для носителя и недоступные другим системам кормовые направления.

Шумопеленгаторы с гибкими протяженными буксируемыми антеннами нашли широкое применение в 70—80 гг. прошлого столетия. Однако уже в 1990-х годах, на надводных кораблях стали применяться активно-пассивные низкочастотные ГАС с протяженными буксируемыми антеннами и излучателями, что улучшало обнаружение малозаметных целей в мелких морях.

Для активных гидролокационных систем оптимизация частотного диапазона связана с анализом некоторых других факторов, от которых зависит эффективность подобных систем, а именно: сила цели и ее зависимость от частоты; наличие реверберационных помех, интенсивность и длительность которых зависит от мощности излучаемого сигнала и закономерностей распространения (чем меньше потерь распространения, тем длительнее реверберации), а также направленности излучающей системы в вертикальной плоскости.

Что касается силы цели: отражающая способность на высоких частотах, несмотря на всю сложность ее зависимости от ракурса и частоты, в среднем постоянна. Грубое приближение — жесткая сфера большого радиуса a имеет постоянную силу цели:

$$SC = 101g \frac{a^2}{4} \quad (4).$$

Однако с понижением частоты сила цели резко падает. Так, жесткая сфера малого радиуса по сравнению с длиной волны имеет силу цели:

$$SC = 101g \left[1082 \frac{r^6}{\lambda^4} \right] \quad (5).$$

Это пропорционально четвертой степени частоты. Резкое уменьшение силы цели начинается с длин волн, соизмеримых с размерами цели. Граничные частоты составляют 0,5—1,0 кГц (длины волн 1,5—3,0 м). Уже с учетом только этого фактора снижение рабочих частот ГАС в активном режиме ниже граничных нецелесообразно.

Относительно реверберации, надо сказать, что уменьшение приводит к увеличению длительности реверберационной помехи и, при всех прочих равных условиях, преобладанию на больших дальностях этого вида помех над другими.

В этом случае эффективность работы ГАС определяется силой цели, отражающей способностью поверхности, дна или объемных рассеивателей, а также направленностью приемной и излучающей систем и не зависит от мощности излучения.

С понижением частоты создание мощных направленных излучателей, занимающих значительные размеры, к тому же буксиримых, проблематично. Технически приемлемые буксиримые излучатели не превышают по размерам 1—2 м (при массе 300—600 кг). При таких размерах заметная направленность, так необходимая в вертикальной плоскости для снижения реверберационной помехи, появляется только на частотах выше 1—2 кГц.

Гибкая протяженная приемная антенна должна иметь две субантенны: одну длиной 100—300 м для шумопеленгования; другую длиной 20—40 м для работы в активном режиме.

Эти субантенны конструктивно объединяются в одну общую протяженную буксиримую антенну с единой телеметрической системой передачи информации на борт носителя.

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

Забортная буксируемая часть активно-пассивной ГАС с гибкой протяженной буксируемой антенной и буксируемым излучателем для надводного корабля представляет собой буксируемую линию (рис. 4), состоящую из следующих последовательных соединенных элементов:

тяжелый кабель-буксир, длина которого достаточна для заглубления антенны на горизонт 200—250 м;

буксируемый излучатель, выполняющий одновременно роль грузового или гидродинамического заглубителя;

легкий плавучий кабель-буксир для удаления активной части антенны от корабля-носителя и буксируемого излучателя;

собственно приемная акустическая протяженная буксируемая антенна;

стабилизирующий плавучий якорь-фал.



Рис. 4. Схема буксируемой части активно-пассивной ГАС для надводного корабля с гибкой протяженной буксируемой антенной

Скорости, на которых подобная буксируемая линия устойчива, составляют до 25 узлов.

Как и любые другие гидроакустические системы надводных кораблей, буксируемые линейные гибкие системы не лишены недостатков. Назовем наиболее существенные из них:

необходимость размещения на корабле-носителе лебедок и спуско-подъемных устройств для постановки и выборки антенны и буксируемого излучателя;

длительность операций спуска и подъема буксируемой линии;

снижение маневренности корабля-носителя, т. к. при резких маневрах длинным буксируемым линиям необходимо длительное время, чтобы прийти в устойчивое состояние;

неоднозначность пеленгования (невозможность в устойчивом состоянии различить сторону прихода сигнала), присущая линейным антеннам.

Вместе с тем, несмотря на указанные недостатки, подобные гидроакустические системы находят широкое применение на флотах разных стран. Наиболее перспективны они, на наш взгляд, для малых надводных кораблей.

Дальнейшее развитие гидроакустических станций с гибкими протяженными буксируемыми антеннами и излучателями возможно в следующих направлениях:

переход от сосредоточенных буксируемых излучателей к распределенным, упрощающим обслуживание буксируемых линий и обеспечивающим необходимую направленность;

оптимизация использования этих систем в конкретных условиях и для решения конкретных задач;

совершенствование методов обработки, внедрение согласованных с условиями мелкого моря способов пространственного анализа, оптимальное сочетание автоматизации процессов обнаружения-классификации-сопровождения целей с работой оператора, обеспечение совместной работы активного и пассивного режимов ГАС.

Все сказанное в пользу активных и пассивных ГАС с буксируемыми протяженными антеннами и излучателями не отрицает использование традиционных ГАС с подкильными антеннами. Эти ГАС обеспечивают обзор носовых секторов, на борту легче реализовать большие мощности и необходимую направленность излучения. Возможна также и совместная работа буксируемой и подкильной ГАС.

М.АНДРЕЕВ, В.КЛЮШИН, С.ОХРИМЕНКО, В.ПЕРЕЛЫГИН

РОССИЙСКАЯ АРКТИКА НА НОВЫХ РУБЕЖАХ

«Великий передел Арктики» — под таким заголовком опубликована статья в газете «Нью-Йорк Таймс» [1], которая, очевидно, отражает, официальный взгляд администрации США. Авторы статьи утверждают, что в Арктике происходит настоящая гонка, подобная «золотой лихорадке», за пространствами и природными ресурсами стоимостью в сотни миллиардов долларов.

Задаваясь вопросом — кому и что принадлежит — авторы сообщают, что в 2001 г. техническая группа Комиссии ООН по границам континентального шельфа (далее Комиссия) якобы отклонила заявку России на почти половину Северного Ледовитого океана (СЛО). Утверждается, что после недавней экспедиции (август 2005 г.) научно-экспедиционного судна (НЭС) «Академик Федоров» к Северному полюсу (СП), Россия надеется использовать полученные результаты геолого-геофизических исследований в свою пользу.

Данное свидетельство в части отклонения заявки, по нашему мнению, не соответствует действительности. Заявка рассмотрена и по ней даны рекомендации РФ о предоставлении дополнительных доказательств, касающихся материкового происхождения хребтов Ломоносова и Менделеева [2]. Для этого Россия располагает достаточным временем. Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (Приложение II, ст. 5), установлен 10-летний срок представления заявки с момента ратификации Конвенции. Россия ратифицировала Конвенцию в 1997 г. Следовательно, срок представления заявки для РФ истекает в 2007 г., так как она была подана досрочно (в 2001 г.). Пересмотр же или повторное представление заявки с учетом замечаний Комиссии, как это определено Конвенцией (Приложение II, ст. 8), Россия может сделать «в течение разумного периода

времени», то есть конкретные сроки не определены.

Позиция России по внешней границе континентального шельфа в Арктике на современном этапе сводится к следующему.

Если взглянуть на карту (см. схему), то станет ясно, что основными геоструктурами, по которым возможно распространение суверенных прав России на континентальный шельф до СП, являются хребты Ломоносова и Менделеева. Однако согласно положению ст. 76 п. 7 Конвенции, «...на подводных хребтах внешние границы континентального шельфа не выходят за пределы 350 миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Настоящий пункт не применяется к подводным возвышенностям, которые являются естественными компонентами материковой окраины, таким, как ее плато, поднятия, вздутия, банки и отроги». То есть, если руководствоваться данным положением Конвенции, то внешняя граница континентального шельфа (ВГКШ) может оказаться в удалении от СП более чем на 500 миль.

Исследования Полярной морской геолого-разведочной экспедиции Минресурсов России (1989—1992) и Высокоширотной воздушной экспедиции «Север» ГС ВМФ (1961—1990) показали, что Сибирское подводное плато в виде Трансарктического моста смыкается в районе СП с канадским шельфом [3]. Расположенный на этом мосту хребет Ломоносова является, по-существу, порогом, на котором отроги (конвенционное определение) соединяют материковые окраины России и Канады, а хребет Менделеева представляет собой продолжение шельфных зон Евразии и Северной Америки. В целом эти подводные горные системы и расположенные между ними котловины Подводников и Макарова определены российскими исследователями как естественные компоненты материковой

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

окраины. По этим геоструктурам, используя конвенционные батиметрические, геоморфологические и геологические критерии, возможно продвинуть ВГКШ в секторе наших полярных владений до СП.

Такой вывод подтвержден выполненными Полярной морской геолого-разведочной экспедицией в 1989—1992 гг. четырьмя геотраверсами (см. схему). Для окончательного определения фиксированных точек ВГКШ (широты, долготы) и представления всех данных в целом по ВГКШ в Комиссию необходимо было осуществить последний заключительный приполюсный геотраверс. Для этого планировалось

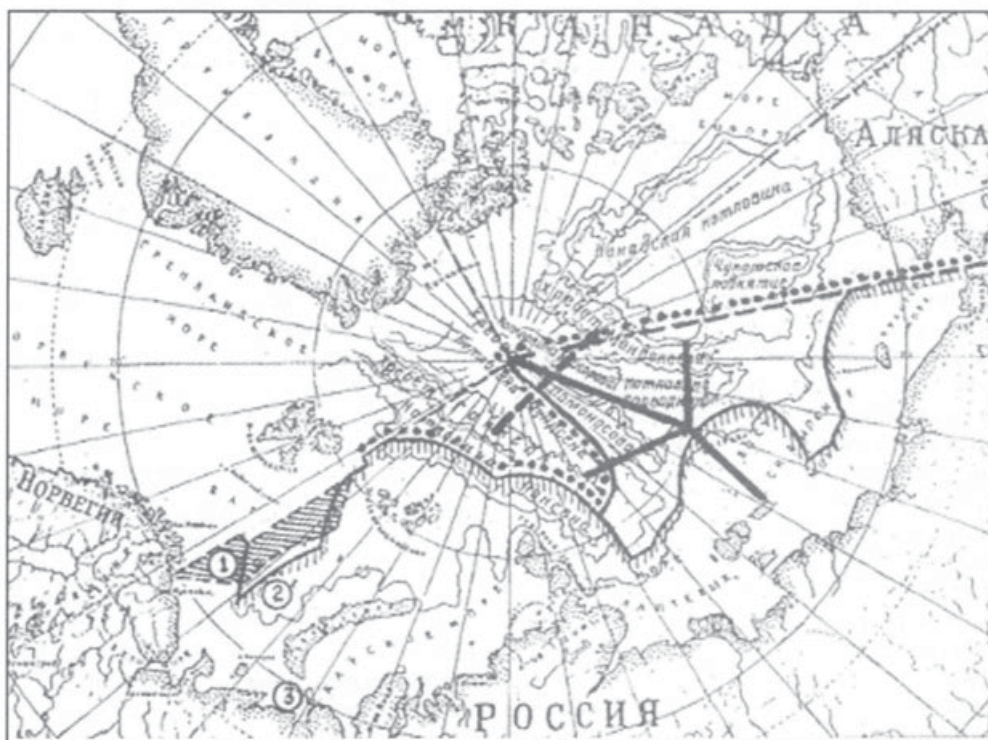
использовать атомный ледокол. Однако средств для фрахта ледокола не оказалось [4].

В 1998 г. исследования после 8-летнего перерыва были продолжены в соответствии с Федеральной целевой программой «Мировой океан» (подпрограмма «Минеральные ресурсы Мирового океана, Арктики и Антарктики»).

В 2000 г. Полярная морская геолого-разведочная экспедиция доставила с хребта Менделеева образцы породы (гранит), возраст которых около 600 млн. лет. Определена была также толщина земной коры, достигающая 30 км. Именно эти данные указывают на материковое происхождение хребта Менделеева. Однако наши оппо-

Схема

Обоснование внешней границы континентального шельфа и делимитация морских пространств в секторе полярных владений России



- Внешняя граница континентального шельфа
- ===== Внешняя граница исключительной экономической зоны
- ===== Четыре геотраверса, выполненные в 1989—1992 гг.
- Планируемый приполюсный геотраверс
- Сектор полярных владений России
- Спорный район
- Нефтегазовые месторождения: 1 — Федыньское
- 2 — Штокмановское, 3 — Тимано-Печорское

менты заявили, что найденные образцы породы не местные, а якобы попали на участки хребта в процессе ледового разноса с других прибрежных участков, с островов, с Канадского архипелага [2].

В 2005 г. ученые РАН продолжили комплексные геолого-геодезические изыскания на хребте Менделеева с борта НЭС ледового класса «Академик Федоров». Проведенные сейсморазведка, аэрогеофизические исследования, взятие множества грунтовых трубок и образцов породы помогут еще более аргументированно доказать, что хребет Менделеева — это древняя континентальная кора [2].

Примечательно, что 29 августа 2005 г. НЭС «Академик Федоров» самостоятельно, без ледокольной поддержки, продолжая исследования, достиг Северного полюса. До сих пор это не удавалось ни одному судну ледового класса [5]. На полюсе была взята геологическая проба дна гидростатической трубкой, опущенной на глубину 4 км. Для отбора образцов породы трубка внедрилась в грунт на глубину 6 м. Исследования на хребте Ломоносова будут продолжены в 2006 г. [2]. Выполняя программу Росгидромета «Арктика-2005», НЭС «Академик Федоров» эвакуировал дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-33» («СП-33»), а затем с помощью вертолета Ми-8 осуществлял поиск надежной льдины. Такая льдина была обнаружена в точке 85°39' с. ш., 115°19' в. д. и на нее 17 сентября 2005 г. были высажены полярники и выгружено оборудование новой дрейфующей станции «СП-34». Это произошло на 13-е сутки после снятия предыдущей дрейфующей станции «СП-33». Все это время в арктических льдах НЭС «Академик Федоров» сопровождал атомный ледокол «Арктика».

Подводя итоги исследований, Морская коллегия при Правительстве РФ поручила (протокол заседания от 8 июня 2005 г. № 2(9), пункт 6.1.1) Министерству природных ресурсов РФ, Министерству обороны РФ и Министерству иностранных дел РФ до 1 июля 2007 г. выполнить дополнительные гидрографические и геолого-геодезические исследования по обоснованию внешней границы континентального шельфа РФ

в СЛО и на основе их подготовить в IV квартале 2007 г. обоснованный перечень географических координат точек, определяющих эту границу, с обосновывающими материалами в соответствии с рекомендациями Комиссии.

Таким образом, результаты более чем 40-летних исследований акватории СЛО и геологической природы арктического дна должны гарантировать международное признание внешней границы континентального шельфа России вплоть до СП.

Позиция зарубежных арктических государств (Канады, Норвегии, Дании-Гренландии), ратифицировавших Конвенцию ООН по морскому праву, определяется стремлением расширить свои зоны континентального шельфа в Арктике. Их деятельность в этом направлении активизировалась с учетом срока представления заявки РФ в Комиссию.

В июне 2005 г. Дания и Канада объявили о намерении совместно исследовать примыкающие к их территориям акватории СЛО. Дания доказывает, что 1600-километровый подводный хребет Ломоносова географически привязан к Гренландии, то есть к ее территории [1].

Канада во многом согласна с выводами российских исследователей о природе арктических поднятий и намерена доказать Комиссии ООН континентальную природу и хребта Ломоносова, и поднятия Альфа, являющихся естественным продолжением ее материковой окраины вплоть до Северного полюса.

Норвегия, пытаясь изменить базовые условия Парижского договора 1920 г., утверждает, что острова архипелага Шпицберген расположены на продолжении национального континентального шельфа и поэтому следует говорить не о шельфе Шпицбергена, а об «едином» норвежском шельфе, включающем все примыкающие к архипелагу акватории. Этим самым Норвегия ограничивает равное право всех участников Договора на хозяйственное и научное использование архипелага и прилежащих к нему зон.

США не ратифицировали Конвенцию ООН по морскому праву и занимают выжидательную позицию. Неслу-

чайню в 2001 г. РФ, подав заявку на владение приполярными участками арктического шельфа, получила ноту от США, которые категорически рекомендовали нам подождать до 2010 г., когда все остальные арктические государства накопят хотя бы десятилетний опыт изучения Арктики.

Можно предположить, что в ближайшее время США заявят права на арктический шельф, прилежащий к Аляске. Но пока в США ратификация Конвенции неоднократно блокировалась группой сенаторов-республиканцев, которые утверждают, что участие в Конвенции подрывает суверенитет Америки. В то же время сторонники ратификации Конвенции, в том числе представители Пентагона и Американского нефтяного института, предупреждают об опасности оказаться на обочине процесса передела СЛО. В частности, адмирал Джеймс Уоткинс, отставной начальник штаба ВМС США, ныне председатель Комиссии по морским ресурсам, настаивает не только на непосредственном участии, но и управлении этой «игрой» [2].

В конечном итоге, позиции зарубежных арктических государств по расширению арктического континентального шельфа в принципе совпадают с позицией России, а представление ими в Комиссию по национальным границам континентального шельфа заявок с научно-техническим материалом поможет Комиссии положительно оценить российский обосновывающий материал и утвердить заявку России на арктический шельф в пределах своего сектора — вплоть до Северного полюса.

Решение проблемы разграничения морских пространств с Норвегией и США переходит в более активную фазу. Морская коллегия при Правительстве РФ поручила (протокол заседания от 8 июня 2005 г. № 2(9), пункт 6.1.2) Министерству иностранных дел РФ, Министерству природных ресурсов РФ и Министерству обороны РФ продолжить двусторонние переговоры и консультации с Норвегией, а также организовать переговорный процесс с Данией, Канадой и США по выработке единых подходов по разграничению континентального шельфа за пределами 200-мильных зон.

Переговоры с Норвегией ведутся с 1970 г. Мы настаиваем на проведении делимитации в Баренцевом море по западной границе российских полярных владений, а Норвегия — по срединной линии. В результате появился «спорный район» площадью 155 тыс. кв. км (см. схему). Прогресс в переговорах обозначился в 1988 г., когда СССР пошел на подвижку в северной части «спорного района». Норвегия также сделала встречные шаги.

Несогласованным остался наиболее важный в оборонном и экономическом отношении южный участок района площадью около 40 тыс. кв. км. Здесь располагается Федыньское нефтегазовое месторождение, открытое российскими геологами. Оно богаче известного Штокмановского суперместорождения в Баренцевом море. После 1992 г. на встречах российских и норвежских экспертов удалось еще несколько уменьшить «спорный район». Видимо, дальнейшие уступки со стороны России, учитывая оборонное значение этого района, недопустимы [6].

«Спорный район» нависает над Кольским полуостровом. В случае уступки района Норвегии, там появятся буровые платформы и на них в интересах НАТО могут быть установлены средства наблюдения за деятельностью нашего ВМФ на значительной акватории Баренцева моря.

Обсуждение проблемы делимитации шельфа продолжилось, и в 1996 г. на встрече президента РФ и премьер-министра Норвегии, которые пришли к заключению, что процесс достижения договоренности будет облегчен, если прохождение линии разграничения и условия экономического сотрудничества по обе стороны от нее будут обсуждаться одновременно [7].

Нет окончательного решения и по разграничению морских пространств с США. Согласно межправительственному Соглашению 1990 г. о линии разграничения морских пространств в Чукотском и Баренцевом морях определенные преимущества получила американская сторона. США поспешили придать этому Соглашению законодательную силу, ратифицировав его в 1991 г. Но поскольку данное Соглашение ущемляет наши националь-

ные интересы по морским биологическим и углеводородным ресурсам, то оно до сих пор не ратифицировано. Государственная Дума решила (февраль 1997 г.) денонсировать Соглашение и восстановить права России на 40 тыс. кв. км акватории Берингова моря, находящейся сейчас под юрисдикцией США. В этой зоне российский Дальневосточный рыболовный флот вылавливал ежегодно 150 тыс. т рыбы. Следует также переоценить, насколько мы уступили притязаниям американцев в районах нефтегазовых месторождений «Чукотское» и «Надежды» в Чукотском море и «Наваринское» — в Беринговом море [8].

Переговоры с Данией, Канадой и США, согласно указанному выше решению Морской коллегии по выработке единых подходов к разграничению континентального шельфа за пределами 200-мильных зон в Арктике, должны проводиться с учетом того, что заявки государств по внешним границам континентального шельфа утверждаются Комиссией ООН, а делимитация континентального шельфа между государствами осуществляется на основе двусторонних соглашений. Россия и Канада руководствуются секторным принципом разграничения морских пространств. В частности, постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. территориями СССР в секторе полярных владений объявлены «все, как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова», расположенные к северу от побережья СССР до Северного полюса в пределах между меридианами $32^{\circ}04'35''$ в. д. и $168^{\circ}49'30''$ з. д. Именно меридиан $168^{\circ}49'30''$ з. д. взят за основу в Соглашении СССР-США 1990 г. о линии разграничения морских пространств в Чукотском море. Однако в результате предстоящих переговоров с США возможна подвижка этой линии с учетом национальных интересов России.

В целом **реализация позиции России по расширению арктического континентального шельфа** позволит:

закрепить за нашей страной суверенные права на дополнительную зону континентального шельфа в Арктике площадью более 1,2 млн. кв. км;

увеличить нефтегазовый арктический потенциал страны еще на 15—20 млрд. т;

расширить сферу морской деятельности России в Арктике за счет установления юрисдикции и контроля за морским дном и акваторией в полярном секторе, имеющим стратегическое значение.

Выполненная широкомасштабная арктическая экспедиция «Арктика-2005» с борта НЭС «Академик Федоров» с участием 150 полярных исследователей, моряков и летчиков накануне Международного полярного года, несомненно, укрепит позиции нашей страны в арктическом регионе.

Литература

1. Великий передел Арктики. Перевод публикации в «Нью-Йорк Таймс». // «Известия» от 21 октября 2005 г.
2. Кому достанется Северный полюс? // «Российская газета» от 9 ноября 2005 г.
3. Алексеев С. и др. Значение работ ГК ВМФ для определения внешней границы континентального шельфа в Арктике. // Морской сборник, 2003. № 9. С. 31—34.
4. Яковлев А. Не потерять бы нам Арктику. // Морской сборник, 1999. № 9. С. 7—10.
5. Экспедиционные исследования НЭС «Академик Федоров» по программе «Арктика-2005». Открытие дрейфующей станции «СП-34» // Пресс-релиз Арктического и антарктического НИИ от 3 октября 2005 г. С. 1—4.
6. Военно-стратегическое значение Арктики. Доклад ГК ВМФ на Международной конференции «Арктика: устойчивое развитие в условиях рынка». // Материалы Конференции. 5 ноября 1999. С. 1—9.
7. Владимиров В. Источники нестабильности обстановки в Западной Арктике. // Морской сборник, 2003. № 12. С. 25—31.
8. Яковлев А. Дешево ли продана морская граница США—Россия? // Морской сборник, 1998. № 6. С. 17—18.

Контр-адмирал А. ЯКОВЛЕВ,
кандидат технических наук
Схема В. АЛДАКУШКИНА

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОЕКТОВ В СОСТАВЕ РУССКОГО ФЛОТА в 1903—1918 гг.

Перед Русско-японской войной Морское министерство России занимало выжидательную политику в отношении строительства подлодок надеясь, что мировой опыт проектирования и эксплуатации выявит наиболее современный проект, который и будет взят за основу. Но война внесла свои коррективы. Сразу после первых неудач на море, министерство, не имея судостроительной базы в России, начало заказывать и покупать подводные лодки по первому предложению.

В истории подводного кораблестроения XIX и начала XX вв. США принадлежит одно из ведущих мест в мире. Первым среди американских конструкторов подводных лодок является Джон Филипп Голланд (1840—1914). В 1875 г. в Нью-Джерси он построил миниатюрную подводную лодку и, получив положительные результаты, продолжил работы по ее усовершенствованию. В течение последних 20 лет он создал девять проектов подводных лодок, семь из них реализованы и испытаны. Наиболее удачным стал проект подводной лодки «Голланд-7». Первая подводная лодка этого типа вошла в состав американского военно-морского флота 11 апреля 1900 г. В следующем году правительство США закупило еще шесть таких лодок. Выполняя этот заказ, фирма «Голланд» построила за свой счет и седьмую подводную лодку — «Фултон», но со значительными изменениями. Проект этой подводной лодки стал известен под названием «Голланд-7Р».

«Фултон» создавался как показательное судно. В различные страны были посланы предложения осмотреть и испытать лодку. Представившейся возможностью лучше всех воспользовалась Англия. Завод Вик-

керса немедленно приобрел патент на постройку лодки. Подводные лодки этого типа закупали и строили Австро-Венгрия, Голландия, Швеция, Япония. Предложил Голланд строить свои лодки и для нужд русского флота на Невском заводе в Петербурге. 12 сентября 1903 г. правление Невского завода подписало договор с компанией «Голланд» на право постройки лодок для русского флота по чертежам и под руководством американских специалистов.

Таким образом Невский завод стал представителем фирмы «Голланд» в России. 10 февраля 1904 г. правление завода предложило МТК построить подводные лодки по проекту «Голланд-7Р». Русско-японская война ускорила решение вопроса и 27 апреля 1904 г. Невскому заводу выдали заказ на постройку пяти лодок со сроком сдачи в августе — сентябре 1904 г. Одновременно, 28 апреля 1904 г. купили подводную лодку «Фултон» («Сом»). Правление завода не ограничилось постройкой пяти лодок и 4 июля 1907 г. предложило МТК построить еще одну. Строительство всех заказанных лодок проводилось на Невском заводе, а окончательную достройку и проведение испытаний осуществляли в Либаве.

Подводные лодки типа «Сом» («Щука», «Пескарь», «Стерлядь», «Белуга», «Лосось», «Судак») спроектированы как однокорпусные веретенообразной формы. Прочная рубка имела восемь иллюминаторов для наблюдения за обстановкой в позиционном положении. Для выполнения торпедных атак установлен перископ Фосса. Балластные цистерны располагались в прочном корпусе и продувались сжатым воз-

духом на любой глубине вплоть до предельной. Лодка была оборудована автоматической системой аварийного продувания при проваливании на глубины более 30 м. В носовой части установлен однотрубный 450-мм торпедный аппарат, а для самообороны на верхней палубе — 37-мм артиллерийская установка. Все лодки имели утолщение носовой части и узкие обводы кормовой. Для повышения мореходности сверху прочного корпуса смонтирована надстройка. Подводные лодки типа «Сом» обладали сравнительно высокой скоростью, хорошей мореходностью и небольшим временем погружения.

Все приобретенные подводные лодки проекта «Голланд-7Р» принимались флотом России с конца 1904 по ноябрь 1905 г. («Судак» — в июне 1907 г.) и были распределены между флотами следующим образом: Балтийский флот — «Щука», «Пескарь», «Стерлядь», «Белуга»; Черноморский флот — «Лосось», «Судак»; Сибирская флотилия — «Сом». («Щука» первоначально входила в состав Черноморского флота, а с декабря 1914 г. переведена на Балтийский флот). На подводной лодке «Белуга» 18 мая 1913 г. впервые успешно проведены испытания по продуванию цистерн главного балласта «аварийной подводной лодки на грунте» с подачей воздуха высокого давления по гибким шлангам со спасательного судна.

В 1910 г. одобрили проект реконструкции Кронштадтской крепости. Для обороны проходов в минных заграждениях решили применить «малые крепостные немореходные лодки». Опыт использования малых подводных лодок в этих целях имелся. Главное инженерное управление в 1910 г. разработало основные требования к таким лодкам. Морской технический комитет признал лучшим проект «Голланд-27В», представленный Невским заводом. Военное министерство выделило средства на строительство трех лодок, плавбазы и 10 торпед. По условиям контракта лодки предполагалось построить к сентябрю 1912 г. Факти-

чески закладка на стапели состоялась в апреле—мае 1912 г. и 15 августа 1914 г. лодки зачислены в список флота с присвоенными вместо наименований номерами — № 1, № 2, № 3.

Комплектуемое оборудование поставлялось отечественными и зарубежными фирмами. Двигатели надводного хода разрабатывались заводом «Людвиг Нобель», электродвигатели — русским обществом «Шуккер и К», торпедные аппараты — обществом «Путиловский завод». Большая часть комплектующих элементов поставлялась из США. Лодки были однокорпусными, двухотсечными. Балластные цистерны располагались вне прочного корпуса в оконечностях. Носовые горизонтальные рули в надводном положении заваливались. В аварийной ситуации для всплытия предусматривалось сброс киля весом 810 кг. Для уменьшения качки установлены боковые кили.

При эксплуатации выявилась ненадежная работа дизелей, главных помп и аккумуляторных батарей. Основной недостаток подводных лодок этой серии в том, что они после выполнения торпедного залпа не могли быстро гасить появившуюся положительную плавучесть и кратковременно всплывали на поверхность. Из-за малой скорости и плохой мореходности эффективность их была невелика.

После приобретения лодок, план их использования изменился и № 1, № 2 были направлены в Архангельск, а № 3 на Дунайскую транспортную флотилию.

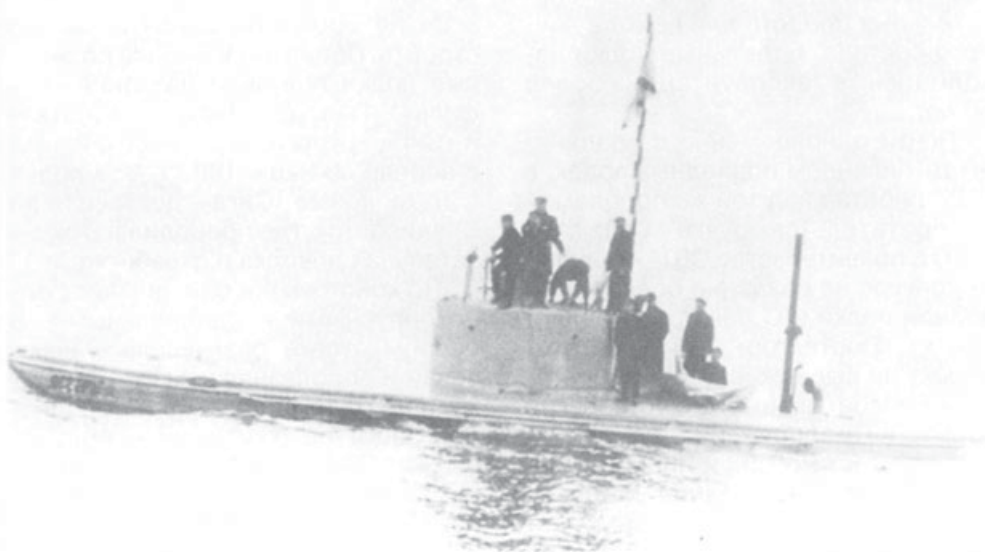
В 1907 г. утвердили «Малую судостроительную программу 1908—1912 гг.», предусматривающую строительство по три подводные лодки для Черноморского и Балтийского флотов. МГШ разработал ТТЗ и 3 июня 1909 г. разослал их заинтересованным отечественным заводам. На конкурсе рассмотрели 16 проектов. Комиссия, составленная из офицеров подводного плавания, отдала предпочтение проектам Невского и Балтийского заводов. Невский завод

представил проект «Голланд-31А», Балтийский — проект полковника И. Бубнова. 13 декабря 1909 г. на совещании у Морского министра принято решение каждому заводу заказать по три лодки под программу «усиления Черноморского флота», спланировано строительство еще шести лодок. 4 июля 1911 г. Невский завод, представив техническую документацию на проект, 9 июля получил заказ на постройку трех лодок. Подводные лодки заложили на стапеле в декабре 1911 г. В качестве главных двигателей надводного хода предполагалось установить два двигателя германской фирмы МАН мощностью 850 л. с. Главные электромоторы заказывались заводу «Сименс и Гальске». Электрооборудование поставляло Русское общество «Всеобщая компания электричества» и «Шуккер и К», аккумуляторные батареи поставляла фирма «Мото», компрессоры, помпы изготовлялись в США, перископы — в Италии. Строительство велось на Невском заводе, а сборка в Николаеве в отделении Невского завода. Лодки называли «Нарвал», «Кит», «Кашалот». С началом войны 1914 г. получение у фирмы МАН дизелей стало невозможным и 1 ноября 1914 г. ГУК заключил контракт на поставку 12 дизелей мощностью 160 л. с с американской компанией «Нью Лондон», из расчета по 4 на каждую лодку. В январе 1915 г. их доставили на завод. Это были первые в русском флоте двухкорпусные подводные лодки. Принятая система погружения и всплытия позволяла в три—четыре раза сократить время погружения и довести его до 40—50 с. Новинкой проекта являлось введение на лодке специальной цистерны быстрого погружения и установка водонепроницаемых переборок, деливших подводную лодку на семь отсеков. Запас плавучести в подводном положении составлял 45 %, прочный корпус рассчитывался на рабочую глубину погружения 50 м (предельная — 100 м). Вооружена двумя кормовыми и двумя носовыми 450-мм торпедными аппаратами. Артиллерийское вооружение состояло из одного 75-мм орудия.

Подводная лодка имела два гребных вала. Двигатели фирмы «Нью Лондон» не были окончательно доведены и часто выходили из строя, а на лодке «Кит» наложили ограничения по совместному использованию одновременно кормовых и носовых пар. Все три лодки этой серии («Нарвал», «Кит», «Кашалот») включили в состав Черноморского флота. Это первые в русском флоте мореходные лодки, предназначенные для боевых действий в открытом море.

С началом Первой мировой войны появилась срочная необходимость пополнения состава русских подводных сил. С этой целью предприняли меры по размещению дополнительных заказов на отечественных предприятиях, а также рассмотрели вопрос о приобретении за границей готовых подводных лодок. Наиболее реальным вариантом было приобретение подводных лодок Голланды (США), строившихся в этот период для Англии. 22 июня 1915 г. дирекция ревельского завода судостроительного акционерного общества «Ноблесснер» проинформировала Морское министерство о предложении фирмы «Electrik boat company» поставить для русского флота три или пять подводных лодок «системы Голланд». Американская сторона обязалась построить лодки на своей верфи в Ванкувере и доставить в разобранном виде во Владивосток. Окончательная сборка предлагалась на заводе «Ноблесснер». МГШ признал целесообразным приобретение лодок этого типа. По результатам конкурса сборку поручили Балтийскому заводу. Контракт на поставку первых пяти лодок заключили 18 августа 1915 г. Это были лодки типа «Голланд-602F». Сдача первых трех лодок планировалась в апреле, двух остальных — в мае 1916 г. Они прибывали во Владивосток на пароходах, перегружались на железнодорожные платформы и перевозились на Балтийский завод.

Лодки спустили в августе 1916 г. и испытания проводились в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле под руководством американских специ-



ПЛ «Осетр»

алистов. Первые пять подводных лодок проекта «Голланд-602F» вступили в эксплуатацию в сентябре—ноябре 1916 г. под номерами АГ-11, АГ-12, АГ-13, АГ-14, АГ-15. Они базировались на транспорт «Оланд» Балтийского флота. Судьба этих лодок оказалась трагичной. Одна не вернулась из боевого похода, четыре были взорваны во избежание захвата их германскими войсками.

Учитывая достаточно быструю перевозку и сборку лодок типа АГ, Морское министерство заключило еще три контракта на поставку 12 лодок (6 — для Черноморского флота, 3 — Балтийского флота, 3 — флотилии Северного Ледовитого океана). Новые лодки имели незначительные конструктивные отличия от лодок проекта «Голланд-602F», относились к типу «Голланд-602GF» и «Голланд-602L». Первые три лодки («Голланд-602GF»). 21 августа 1917 г. зачислены в состав Черноморского флота под номерами АГ-21—АГ-23. Вторая партия из трех лодок АГ-24, АГ-25, АГ-26, доставленных в Николаев, достраивалась после Гражданской войны.

Эти лодки Черноморского флота принимали участие в Великой Отечественной войне, совершили по 15—20 боевых походов.

Сборка трех лодок для Балтийского флота (АГ-16, АГ-17, АГ-18) и трех лодок для флотилии Северного Ледовитого океана планировалась на Балтийском заводе. Однако из-за сложной политической и экономической обстановки в России Верховная морская комиссия 29 ноября 1917 г. анулировала контракт.

Конструкция подводных лодок типа АГ оказалась удачной — однокорпусные с круглым сечением по всей длине. В надстройке размещались заваливающиеся горизонтальные рули, шпили подводного и надводного якорей, сигнальный буй с телефоном. Боевая рубка располагалась над центральным отсеком и оборудована как шлюзовая камера. На лодке установлено два перископа для наблюдения из центрального поста и боевой рубки. На ходовом мостике смонтирована труба подачи воздуха к дизелям, которая использовалась при нахождении лодки в позиционном положении и при плавании в штормовых условиях. Прочный корпус исполнен в четырехотсечном варианте с внутренним расположением цистерн главного балласта. В целом лодки АГ хорошо себя зарекомендовали благодаря надежности механизмов хорошей мореходности,

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

высокой живучести и наличием спасательных средств для выхода личного состава. Отдельные лодки находились в эксплуатации более 30 лет...

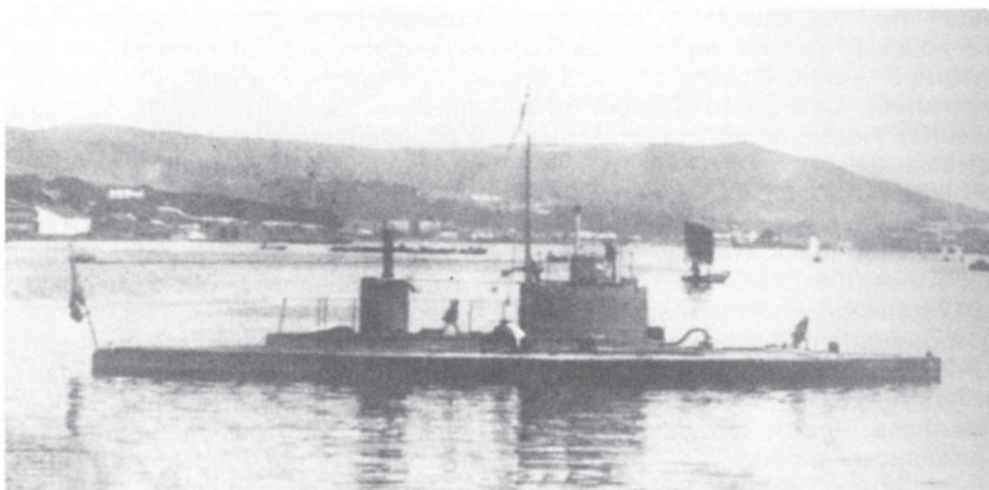
Почти одновременно с созданием Д.Голландом подводных лодок, в США работал над той же проблемой изобретатель-самоучка С.Лэк. В 1900 г. правительство США объявляет конкурс на создание боевой подводной лодки и С.Лэк представляет проект «Протектор». Конкурса этот проект не выдерживает и изобретатель дорабатывает его с установкой торпедного вооружения, перископа и предлагает России и Японии. После годичного колебания Морское министерство в 1904 г. принимает предложение на приобретение «Протектора» и пяти подводных лодок с целью исключения их продажи Японии. Строительство лодок затянулось. По слухам, С.Лэк получил взятку от японских официальных лиц и преднамеренно затянул их строительство. В 1906 г. заключили еще один контракт на поставку в Россию четырех лодок. Таким образом в состав российского флота вошло два типа подводных лодок американского конструктора С.Лэка типа «Осетр» и «Кайман». Лодки строились в США и в разобранном виде доставлялись в Либаву с ноября 1904 по март 1905 г. Из-за неудовлетворительной подгонки комплек-

тующих элементов, лодки приходилось не собирать, а почти заново строить. Принятые в Либаве подводные лодки получили названия «Кефаль», «Палтус», «Бычок», «Плотва» и «Сиг», которые сдавались фирмой с апреля по июль 1905 г. Все лодки С.Лэка, кроме «Сига», доставили во Владивосток, где проводилась окончательная доводка и отработка.

По конструкции они являлись однокорпусными и одновальными. В первом отсеке размещалась шлюзовая и водолазная камеры для выхода на грунт водолазов и выполнения работ по разрушению подводных кабелей и обезвреживания мин. В нижней части корпуса устанавливались ниши для выдвигавшихся чугунных колес, предназначенных для движения подводной лодки по грунту.

Как показали испытания и последующая эксплуатация подводных лодок, поступающих на вооружение российского флота в период 1904—1905 гг., они имели ограниченные район действия и обладали недостаточными мореходными качествами.

В 1904 г. С.Лэк предложил российскому правительству построить подводную лодку водоизмещением 400 куб. м, вооруженных четырехтрубными торпедными аппаратами и двумя 47-мм пушками со временем погружения 5 мин. 1 апреля заключили контракт на поставку четырех



ПЛ типа «Кефаль»

таких лодок со сроком сдачи головной к 1 июля 1906 г., а остальные к 1 сентября 1906 г. Строительство корпусов решили производить в России, а механизмы и оборудование доставлять из США и других стран. В мае 1907 г. строившимся лодкам присвоены наименования «Кайман» (головная), «Аллигатор», «Дракон» и «Крокодил». Приемосдаточные испытания проводились в сентябре 1910 г. Они выявили большую перегруженность лодок, что заставило проводить их переоборудование в Кронштадте в течение 1910—1911 гг.

Все подводные лодки этой серии планировали перевести на Тихий океан, но исходя из высокой стоимости транспортировки, решили оставить на Балтике.

В 1903 г. на верфи Фридриха Круппа «Германия» в Киле построили небольшую подводную лодку. Автором проекта был инженер Р.Эквиллей (испанец по национальности, получивший высшее техническое образование в Париже), им же в дальнейшем разработан проект подводной лодки типа Е. В мае 1904 г. подписан контракт на строительство в России трех таких лодок. В качестве дара при заключении контракта фирма Ф.Круппа бесплатно передала России свою первую экспериментальную лодку, получившую наименование «Форель». Подводные лодки, построенные в Германии по проекту Р.Эквиллея, стали известны как тип «Карп».

Они относились к полуторакорпусному типу и межотсечными переборками разделялась на семь отсеков. Ходовая рубка не была герметична относительно корпуса. Система погружения состояла из шести цистерн главного балласта внутри прочного корпуса и семи легких. Наружные цистерны заполнялись самотеком, продувались воздухом. Для дифферентовки предусматривалась только одна носовая цистерна. Для увеличения плавучести свободное пространство между прочным и легким корпусами заполнялось пробкой. Но в процессе эксплуатации пробка набухала, и лодка приобретала отрицательную

плавучесть. Аккумуляторные ямы не имели систему вентиляции, в качестве главного двигателя надводного хода применялись керосиномоторы. Характерной особенностью являлось наклонное расположение торпедных аппаратов. Вооружение состояло из одного наклонного торпедного аппарата, двух наружных решетчатых торпедных аппаратов с двумя запасными торпедами в пеналах.

Лодки «Карп», «Карась», «Камбала» перевели на Черное море.

Подводная лодка «Форель» — однокорпусная с единым двигателем подводного и надводного хода, которым служил электродвигатель мощностью в 65 л. с. Балластные цистерны размещены в средней части. Решетчатые торпедные аппараты размещены по бортам прочного корпуса. До весны 1915 г. «Форель» была единственно действующей подводной лодкой на Сибирской флотилии...

В 1911—1917 г. в Италии фирмой «Фиат» на судостроительной верфи Сан-Джоржио в г. Специи строились небольшие подводные лодки по проекту Чезаре Лауренти. В январе 1914 г. директор фирмы предложил Морскому министерству России одну из строившихся лодок.

Подводные лодки Ч.Лауренти отличались необычной конструкцией корпуса. Они имели два прочных корпуса. Внутренний размещался в средней части наружного. Корпуса разделялись носовой и кормовой переборками высокого давления, выдерживающие напор воды до глубины 20 м. Во внутреннем прочном корпусе размещалось все основное оборудование. Во внешнем — аккумуляторные батареи, дифференциальные цистерны, жилой отсек. Весь корпус делился на 7 отсеков, из них три находились во внутреннем корпусе. Конструкция корпуса обеспечивала непотопляемость лодки при заполнении 1-го отсека в надводном положении или на глубине до 10 м. Балластные цистерны размещались в средней части в межбортном пространстве. Для обеспечения аварийного всплытия на лодке имели

два отрывных кия по 6 т. Время погружения 6—7 мин.

22 мая 1914 г. заключили контракт на приобретение лодки и комиссия под председательством начальника подводной части ГУК генерал-майора Е.Елисеева прибыла на испытания, но в связи с начавшейся войной итальянское правительство, ссылаясь на требование Гаагской конвенции, заявило о невозможности продажи подводной лодки. Необходимость формирования флотилии Северного Ледовитого океана побудило вторично оформить заказ на закупку новой лодки. Подводную лодку 8 апреля 1917 г. спустили на воду, а 7 мая подняли военно-морской флаг и гюйс и присвоили имя «Св. Георгий».

Легендарный переход подводной лодки из Италии в Россию начался 18 июня 1917 г. В первые дни лодку атаковал по ошибке итальянский крейсер и только срочное погружение спасло ее от гибели. В Гибралтарском проливе лодка попала в жестокий шторм, помпы едва успевали откачивать поступающую воду. Пришлось сделать остановку в Лиссабоне, а 20 июля ошвартоваться в Плимуте. В Северном море лодку атаковала немецкая подводная лодка, торпеда прошла по корме. 9 сентября 1917 г. лодка прибыла в Архангельск. За блестящий и исключительный по условиям плавания переход (свыше 5000 миль) командир подводной лодки старший лейтенант И.Ризнич в приказе Морского министра был награжден орденом Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом, а судовой комитет лодки представил его к награде «Георгиевский крест». Вскоре по прибытии выяснилось, что лодка по конструктивным особенностям не может плавать в низких широтах, так как перемерзала ее забортная арматура.

В составе Балтийского флота во время Первой мировой войны находились в оперативном подчинении английские подводные лодки типа Е. Для активизации подводной войны на Балтике английское адмиралтейство по согласованию с командованием Балтийского флота

25 октября 1915 г. направило в Либаву 6 подводных лодок (Е-1, Е-8, Е-9, Е-17, Е-18, Е-19), которые передали в подчинение русскому командованию, и на каждую был назначен русский штурман. Все лодки показали себя хорошо, а Е-19 была признана самой результативной лодкой Первой мировой войны на Балтике. Ею потоплены один крейсер и 8 пароходов. При германском наступлении лодки были взорваны экипажами 3 апреля 1918 г. на Свеаборгском рейде. В 1916 г., минув проливы, через Архангельск по Северной Двине, Сухоне и Мариинской системе 4 английские подводные лодки прибыли на Балтику (С-26, С-27, С-32, С-35). Они совершили в среднем по 5 походов и их судьба была такая же трагическая, как и подводных лодок типа Е.

Почему в русском флоте было так много подводных лодок иностранных проектов (32 %)? Ответ на этот вопрос необходимо искать в состоянии экономики и складывающихся военно-политических обстоятельствах того времени. Малой и Большой судостроительными программами спланировано построить 30 подводных лодок, но после Русско-японской войны обстоятельства требовали восстановления броненосного надводного флота. Стремительный прогресс в подводном кораблестроении обгонял возможности экономики, а военно-политическая обстановка в Европе требовала наращивания военного флота и в этих условиях шаги Морского министерства по приобретению подводных лодок за границей можно считать вынужденными. Коренное изменение произошло после реорганизации судостроительной промышленности в 1914—1915 гг. и после этого в России строительство подводных лодок по иностранным проектам было прекращено, хотя закупки их еще продолжались.

**Капитан 1 ранга
Г. КОНСТАНТИНОВ**

«СЕВЕРНЫЙ ПРОЕКТ»

90 лет назад, 11 марта 1916 г., Совет Министров России одобрил проект строительства на северном побережье Кольского полуострова двух военно-морских баз, ассигновав на это 1 миллион 800 тысяч рублей.

Еще в 1880-е гг. в военно-морских кругах проходила большая дискуссия, касавшаяся проблемы выбора места для главной базы Балтийского флота. Одна группа военачальников (во главе с генерал-адъютантом Н. Чихачевым и генералом от инфантерии П. Ванновским) полагала наиболее удачным местом Либаву, другая (адмиралы Н. Копытов и И. Шестаков) — Моонзундские острова. Первой удалось убедить Александра III, и строительство крепости и военно-морской базы на берегу Балтийского моря началось. Но сомнения не давали покоя Александру III.

Вот тогда к уже затухающей дискуссии с легкой руки императора подключился министр финансов России Сергей Юльевич Витте. В 1894 г. по заданию Александра III Витте отправился в поездку по Северу России. Император поручил ему узнать, «нельзя ли найти там такого рода незамерзающую гавань, где можно было бы строить большой военный флот, такую гавань, которая послужила бы нам главной морской базой»¹. Витте поднялся по Северной Двине к Архангельску, проехал вдоль Мурманского берега и через Норвегию и Стокгольм вернулся в Петербург. По результатам поездки он представил императору обстоятельный доклад, в котором высказал идею о целесообразности строительства главного военного порта на Мурмане.

В своем докладе министр подверг критике систему базирования российского флота. Он указывал на то, что «морские силы России, имея главные опорные пункты в замкнутых и замерзающих морях, лишены необходимой свободы действий». И приводил пример из недавнего прошлого, когда во время Крымской кампании «выхода в океан

пришлось искать через Белое море: наскоро, во время войны, в Архангельске были построены пять паровых крейсеров, и только заключение мира приостановило выступление их в море».

Однако и Белое море, по мнению Витте, не может полноценно компенсировать ограниченность балтийского и черноморского театров в силу своей замерзаемости. Также он подверг жесткой критике сторонников строительства главного военного порта в Либаве. Прежде всего потому, что Балтийское море закрытое, и в силу «близости либавского военного порта от сухопутной границы Германии... Либава может явиться таким же объектом военных операций, как и Севастополь». Ну и кроме того, министр финансов не мог не обратить внимание на дороговизну либавского проекта: здесь требовались затраты на возведение молов и на землечерпание, на устройство бассейнов и каналов «в достаточном удалении от берега моря»².

Несовершенство Либавы показаны Витте на фоне преимуществ бухт Мурманского побережья, откуда в течение целого года «имеется свободный выход во все моря земного шара». Мурманские бухты, как и либавская, не замерзают зимой и не сильно уступают ей даже в отношении близости к стратегическим регионам Европы: 3—4 дня морского перехода до берегов Великобритании и 6—7 дней — до Средиземного моря.

Из всех мурманских бухт министр особенно выделял Екатерининскую гавань в Кольском заливе, где он и полагал необходимым строить военный порт. Он считал эту бухту лучше севастопольской³ и тем более дальневосточных, расположенных в крайнем удалении от Европы. Но особенно, по мысли министра, проигрывала ей Либава: более глубоководная Екатерининская гавань не требовала таких же дорогостоящих портостроительных работ, представляя собой «природный готовый бассейн».

Витте сложил представление об этой гавани не с чужих слов. По воспоминаниям его спутника в поездке по Северу журналиста Е.Львова (Кочетова), Сергей Юльевич — «замечательный ходок по горам»: высадившись на берег Екатерининской гавани, министр «поднялся на почти отвесные бездорожные высоты, усеянные выступами, болотами, торфяными тундрами, ручьями, впадинами, изобилующими подъемами и головоломными скользкими скатами»⁴.

Впрочем, не все из сторонников мурманского проекта разделяли достоинства Екатерининской гавани. Например, морской офицер А.Конкевич, которого министр взял с собой в поездку по Северу, считал, что только бухты в Мотовском заливе «самим Богом созданные для могущественной морской державы и сильного флота»⁵.

Витте прекрасно представлял слабую обжитость этой территории, считая, что «сооружение военного порта на Мурмане, конечно, связано с значительным расходом на проведение туда рельсового пути, но эта затрата не может быть рассматриваема в качестве исключительно военного расхода, а несомненно будет иметь со временем и экономическое значение».

Пытаясь быть более убедительным, Витте в духе близкой Александру III национальной идеологии отмечает глубинную связь Поморского Севера с русскими традициями: «Если поморское население является проводником русской народности на северном рубеже государства, то оплотом для него служили до сих пор именно монастыри и церкви». Все это, по мысли министра, свидетельствует об «исторически сложившихся духовных силах местного населения», которым надлежит «в

интересах государственных» дать «широкое развитие и применение».

Вернувшись в Петербург, Витте передал доклад Александру III. Но император вскоре отправился в поездку на юг и в Ялте скончался. Распоряжений относительно доклада он оставить не успел. Пришедший к власти Николай II, хотя, судя по воспоминаниям Витте, проявил интерес к докладу, оказался под сильным влиянием сторонников строительства порта в Либаве, в результате чего мурманский проект был отложен. По мысли Сергея Юльевича, «решение это имело важные послед-

ствия: если бы Николай II издал указ, что надобно устраивать наш морской базис на Мурмане, то мы не искали бы выхода в открытом море на Дальнем Востоке, не было бы этого злополучного шага — захвата Порт-Артура и затем, так как мы все спускались вниз, шли со ступеньки на ступеньку, — не дошли бы мы и до Цусимы»⁶.

Впрочем, надежда на реализацию проекта Витте сохранялась вплоть до начала Русско-японской войны.

Ведь именно с приходом Николая II основанием своей базы в Порт-Артуре и началом строительства Транссибирской железной дороги Россия сделала свой первый шаг к океану. Тогда же улучшили коммуникации с Севером. В 1897 г. построена железная дорога в Архангельск (правда, только узкоколейная). В июне 1902 г., приступая к строительству железной дороги от Петербурга до Петрозаводска, Николай II выразил «твердую волю» продолжить ее в будущем на север, завершив «великий путь России от океана к океану — от Владивостока и Порт-Артура до Архангельска и Мурмана». Однако вскоре началась Русско-японская война.



С.Ю.Витте



Морскому Сборнику — 158 лет



- В гостях у главного редактора капитана 1 ранга В.Остапенко подводники контр-адмирал Г.Агафонов — главный редактор журнала с 1988 по 1998 гг, капитаны 1 ранга К.Собора и В.Алексеев.

- Подводники братья-близнецы контр-адмирал О.Чефонов и капитан 1 ранга И.Чефонов

- С подводных лодок пришел постоянный



корреспондент журнала по Северному флоту капитан 2 ранга С.Ковалев. Его публикации пользуются успехом у читателей

- Ветеран журнала подводник капитан 1 ранга Б.Родионов с сотрудниками редакции О.Никаноровой, капитаном 2 ранга Е.Акимовым и капитан-лейтенантом Д.Гордеевым.



Фото Ю.Пахомова



50 лет Балтийской военно-морской базе



- Памятник Петру I и Елизавете Петровне, маяк в Балтийске
- Здание штаба Балтийской ВМБ
- Командир БВМБ контр-адмирал А.Троян
- Начальник штаба капитан 1 ранга В.Вдовенко принимает доклад об обстановке у капитанов 2 ранга А.Дементьева и А.Кочергина
- В базе
- Офицеры штаба капитан 1 ранга Н.Аржаев, капитан-лейтенант Д.Гончаров, капитан 2 ранга А.Петрунев, капитаны 3 ранга О.Некипельный, В.Степанюк, капитан 2 ранга А.Журавишкин на командном пункте
- Офицеры-воспитатели капитаны 2 ранга П.Фокин, О.Силиян, А.Андросюк
- На узле связи начальник связи капитан 1 ранга В.Григорьев с телеграфистками старшими матросами А.Мамедовой и Н.Пичугиной
- В береговом информационном посту старший матрос Е.Пивоварова, старший мичман С.Полозов, служащая И.Чихоцкая

Фото Ю.Пахомова





100 лет
подводным силам

Балтийцы готовятся к отработке задач в море



- Сегодня в базе — завтра в море
- На мостике командир ПЛ капитан 3 ранга В.Чикин, лейтенант П.Чирков
- На торпедной палубе командир БЧ-3 лейтенант А.Грязнухин, торпедисты матросы Д.Погребняк и Д.Вашанов измеряют процентное содержание кислорода в отсеке
- Командир вычислительной группы старший лейтенант А.Евтерёв и заместитель командира корабля по воспитательной работе лейтенант И.Безуглов в информационном посту
- Командир БЧ-5 старший лейтенант В.Гузь и матрос И.Ардаширов несут вахту в центральном посту

Фото Ю.Пахомова



С потерей Порт-Артура и Южного Сахалина Россия вплоть до 1945 г. потеряла также и свободный выход в Тихий океан. Север страны, а точнее Мурман, оставался единственным морским берегом, откуда открывался прямой, неподконтрольный другим государствам доступ в океан, причем глубоководный и незамерзающий в зимний период. Но пока благоприятствовала международная обстановка, правительство не спешило превратить его в свой океанский плацдарм. Белое и Баренцево моря вплоть до начала Первой мировой войны охранял всего один военный корабль, ежегодно при-
сылаемый на Север с Балтики. Архангельские губернаторы неоднократно просили Морское министерство оставлять его на зимовку на Мурмане. Однако все их надежды оказались тщетными. И это притом, что Север дважды подвергался в XIX в. морским нападениям: в 1809—1810 гг. — английскому, в годы Крымской войны — англо-французскому. Причем, в последнем случае Белое море блокировалось противником, а на Мурмане в результате 20-часовой бомбардировки с корвета «Миранда» был сожжен уездный город Кола. В русских территориальных водах иностранные корабли и во второй половине XIX в. безнаказанно занимались промыслом рыбы и морского зверя.

Военно-морские теоретики и практики не собирались менять доктринальных принципов. Как писал в 1908 г. еще молодой А.Колчак, северные океанские границы «в настоящее время по своим физико-географическим условиям» не имеют «серьезного значения», а основная морская сила «должна быть создаваема на Балтийском море». И ведь мнение Колчака нельзя

было отнести к легковесным: он был хорошо знаком с Севером, участвовал в полярных экспедициях, бывал в Кольском заливе, прекрасно знал о его незамерзаемости (сферой научных интересов будущего адмирала была гляциология).

Начавшаяся Первая мировая война с новой остротой поставила вопрос о необходимости пересмотра морской политики. Находившийся в отставке граф Витте попытался вернуть внимание правительства к своему давнему проекту. В конце 1914 г. он озвучил свой доклад Александру III на заседании Общества ревнителей истории, назвав его «Либава или Мурман?». Однако его попытки опубликовать доклад в военное время успеха не имели. Ситуация с положением на флоте проявилась не сразу, и 19 декабря 1914 г. морской министр И.Григорович ответил Витте, что «до окончания войны невозможно сделать окончательного вывода о роли того или другого военного порта»⁷.

Но Балтийское и Черное моря очень скоро блокировал противник. Российский флот оказался в трудном положении. Россия потеряла удобные морские коридоры для сообщения со своими союзниками. В феврале 1915 г. Витте скончался. Незадолго до его кончины Николай II принял решение о выделении средств на проведение изыскательских работ для постройки железной дороги на Мурман.

Уже к осени 1916 г. железную дорогу на Мурман построили. Правда, конечным ее пунктом стала не Екатерининская гавань, как предполагал Витте, а место, находящееся несколько южнее, на берегу Семеновской бухты. Здесь, где началось сооружение торгового порта, 4 октября 1916 г. появил-



Император Александр III

ся новый российский город Романов-на-Мурмане (ныне г. Мурманск).

Две военно-морские базы, которые как раз в 1916 г. начали строиться на Мурмане (одна на побережье Кольского залива, другая — в Иоканьге), превращались в опорные пункты учрежденной тогда же Флотилии Северного Ледовитого океана, призванной охранять северные коммуникации от германского флота. Германия имела на Лофотенских островах и в норвежских шхерах тайные базы укрытия для своих подводных лодок, совершавших рейды к берегам Мурмана. В состав флотилии были переведены большие военные океанские корабли (линкор «Чесма», крейсера «Варяг» и «Аскольд»), которые, однако, находились не в лучшем техническом состоянии. И это потребовало дополнительного привлечения на Север военных кораблей союзников.

Стратегическое усиление Севера имело временный характер. После окончания Гражданской войны военно-морские силы не только здесь, но и на Дальнем Востоке были постепенно свернуты Советским правительством, поскольку, по мысли В.Ленина, «держат флот сколько-нибудь значительного размера нам, по соображениям экономическим и политическим, не представляется возможным». Так Россия фактически добровольно отказалась от океана. Все стратегическое планирование стало сводиться к обеспечению обороны в Балтийском и Черном морях.

Хотя доклад Витте к тому времени забыли, его основная идея продолжала жить и развиваться в советское время.

Уже в середине 1920-х гг., после выхода СССР из затяжного экономического кризиса, начались поиски новых оснований морской доктрины. Согласно проекту пятилетнего плана усиления Рабоче-Крестьянского Красного Флота, составленного 10 марта 1925 г., если в отношении обороны наиболее угрожаемыми признавались Черноморский и Балтийский театры, то «для активных выступлений в помощь Революции» — Дальневосточный и Балтийский. Значение Северного театра «для создания крейсерского

подводного флота с большим радиусом действия» не отрицалось, но перспективы отодвигались на неопределенное время, поскольку «условия отдаленности баз РККФ от центра, неразвитость путей подвоза... и отсутствие возможности широко поставить приморскую оборону умаляют до некоторой степени значение этого театра». Вместе с тем отмечалось, что «при достаточном развитии РККФ на остальных театрах, при увеличении экономической мощи СССР» Северный театр пригоден и для базирования здесь «мощного активного линейного флота»⁸.

Складывалась ситуация, при которой важное стратегическое значение океанского театра на Севере уже вполне стало осознаться, но при этом строительство здесь океанского флота представлялось пока недостижимой задачей. Этот разрыв желаемого и возможного еще четче показан в 1925 г. известным советским военно-морским теоретиком Б.Жерве: «Обеспечить морской вооруженной силой наши океанские сообщения с внешним миром через Мурманск и Архангельск в случае войны с великими морскими державами, — писал он, — мы пока не в состоянии. Ни соответствующей для такой задачи морской силы, ни необходимой для нее базы на Мурманском побережье мы еще долго будем не в силах создать. Но мы должны быть в состоянии обеспечить от захвата и уничтожения нашими врагами наши портовые сооружения и склады в Мурманском порту и вообще в Кольском заливе; мы должны быть способными обеспечить океанские пути наши от покушений со стороны малых государств, — мы должны, кроме того, располагать в Мурманских водах достаточной вооруженной силой, чтобы в мирное время охранять принадлежащие здесь Советскому Союзу богатейшие рыбные промыслы от иностранных захватчиков»⁹.

Потребность иметь на Мурмане стабильную морскую оборону привело к созданию в 1933 г. Северной военно-морской флотилии, для выбора места базирования которой на Мурман приезжала правительственная комиссия в составе И.Сталина, К.Ворошилова и

С.Кирова. В 1937 г. флотилию преобразовали в Северный флот.

Как раз в это время страна начала разрабатывать проект создания «большого флота». СССР начал движение вспять — к океану. Как и в конце XIX в., приоритет отдавался Дальнему Востоку. Именно здесь планировалось создать самое крупное военно-морское стратегическое формирование в стране, представляющее собой едва ли не единственную силу, способную сдерживать натиск со стороны Японии и Китая.

В европейской же части СССР на флот возлагалась прибрежная оборона и защита сухопутного театра с флангов. Для осуществления межтеатровых маневров в 30-е гг. спроектировали систему каналов, связывающую Белое, Балтийское и Черное моря. Однако, будучи неглубокими и замерзающими зимой, эти каналы не заменяли океан. До войны соорудили лишь Беломоро-Балтийский канал.

Северный флот к началу Великой Отечественной войны являлся самым маленьким флотом СССР. Предполагалось, что при необходимости часть военных кораблей могли перебросить с Балтики по Беломоро-Балтийскому водному пути. И такие переброски уже начали осуществляться в 1930-е гг. Стратегическое значение приобрел и Северный морской путь, освоение которого позволило связать европейскую Россию с Дальним Востоком. Таким образом, военно-морской база в Заполярье могла играть роль запасного порта для Балтийского флота и транзитного пункта для Тихоокеанского. Бывший нарком ВМФ адмирал Н.Кузнецов писал в своих мемуарах: «В ту пору мы еще полностью не могли оценить важность Северного театра. А когда оценили, положение уже трудно было исправить. Вот и получилось, что в годы войны эсминцы, подводные лодки и катера больше всего были нужны именно на Севере. Но там их не хватало, а в Ленинграде вынужденно бездействовало много кораблей»¹⁰.

Скорректировать военно-морские приоритеты еще в 1930-е гг. предлагали даже некоторые советские офицеры, находившиеся в состоянии предчувствия войны. В 1938 г. командир

гидроавиавзвена 33-го Ладожского морпогранотряда НКВД майор Матюшин отправил в адрес высшего советского руководства записку, которую назвал «Наращение и угрозы военного нападения фашизма на Советский Союз и некоторые наши задачи в войне с ним на море»¹¹. В ней советский офицер с поразительной точностью предсказал войну: «Не подлежит сомнению, — пишет он, — что главными вероятными нашими противниками будут Германия и Япония». Обращаясь к высшему советскому руководству, Матюшин предположил, что в предстоящей войне роль «военно-морского флота будет чрезвычайно велика». Одним из главных осложнений для СССР он считал замерзаемость Балтийского моря в зимний период, сильно ограничивающую оперативную активность Балтийского флота, что в свою очередь снижает стратегический статус Советского Союза в Европе. Единственным выходом из этой ситуации могло бы стать, по мысли Матюшина, привлечение в район Северного моря подводных лодок и надводных кораблей Северного флота, базирующихся в незамерзающей бухте Баренцева моря и имеющих круглогодичный открытый доступ в океан. Отсюда «стратегическая значимость незамерзающего Мурманска становится еще более очевидной». Автор полагал, что в случае войны совместные действия Балтийского и Северного флотов «против баз и на коммуникациях противника... нанесут значительный урон его боевой силе и торговле на море, и, создавая настоящую угрозу внезапного удара на весьма широком фронте, будут держать в большом напряжении (изматывать) его живую силу и боевую технику». В ориентировании подводных лодок вдали от своих баз должна была помочь авиация, для чего Матюшин предложил создать специальные разведывательные авиагруппы особого назначения (РАГОН).

Проекты усиления Северного морского театра противоречили общей континентальной направленности военной доктрины, довольно традиционной для России во все времена. В своих мемуарах адмирал Н.Кузнецов прямо признался: «...Соз-

дание мощных флотов требовало времени, а в сороковом году уже приходилось думать о близкой войне. Правда, мы не ожидали, что немцы станут проводить крупные операции на Севере: для них он имел вспомогательное значение».

Гитлер направил на Мурман и в Северную Карелию отдельную горную армию «Норвегия» с прямым подчинением своей ставке и военно-морскую группировку, включавшую также военно-воздушные силы. Впервые в арктических широтах военные действия велись по правилам большой войны, при высокой концентрации самой современной техники и сопровождались значительными человеческими жертвами. В начале 1942 г. германский флот на Севере значительно усилили. В Арктику перебросили линкоры «Тирпиц», тяжелые крейсера «Адмирал Шеер», «Лютцов», «Адмирал Хиппер», легкий крейсер «Кельн».

Опыт Великой Отечественной войны выявил серьезные просчеты советских оперативных планов, не предусматривавших использование Северного флота в океане. Флот располагал к началу войны 8 эскадренными миноносцами, 7 сторожевыми кораблями, 2 тральщиками, 14 охотниками за подводными лодками, 15 подводными лодками, 116 самолетами. Этих сил с трудом хватало для противодействия противнику даже в Баренцевом море, не говоря уже о более дальних районах. Северному флоту довелось решать задачу по охране только ближних коммуникаций. Сопровождение транспортных судов за пределами Баренцева моря обеспечивалось союзниками.

Кардинальная реформация военно-морской политики СССР произошла только в послевоенные годы. Изобретение атомного оружия и внедрение его на флот заставило пересмотреть всю систему военно-морского базирования страны, что отвечало стратегическим задачам периода глобализации угроз. Именно тогда оказался в полной мере востребован и «северный проект». Северный флот, наряду с Тихоокеанским, превращался в крупнейшее стратегическое военно-морское формирова-

ние, боевые единицы которого должны были действовать на огромных пространствах Атлантического и Северного Ледовитого океанов.

В истории ВМФ началась новая страница...

Далеко не сразу Российское государство оценило идею о важности базирования военно-морского флота на Севере. Север с точки зрения континентально мыслящих политиков казался малопригодным для жизни и совершенно бесполезным в стратегическом отношении. Поэтому таким долгим оказался путь «северной идеи» — от появления, укоренения ее и до самого воплощения, благодаря которому Океан становился ближе.

Примечания

¹ Витте С.Ю. Воспоминания. В 3-х т. Т.1. М., 1960. С.392.

² Текст доклада был опубликован в 1924 г. М.К.Соколовским. См.: Либава или Мурман? (Из архива графа С.Ю.Витте) // Прошлое и настоящее. Вып. I. Л., 1924. С. 25—39. (далее — Либава или Мурман).

³ С.Ю.Витте мотивировал это тем, что Екатерининская гавань несколько больше Южной бухты Севастополя, глубже врезана в материк и окружена горами, что защищает ее от ударов с моря. (Либава или Мурман... С. 35.)

⁴ Львов Е. По студенному морю. М., 1895. С. 106.

⁵ Широкоград А.Б. Россия выходит в Мировой океан: Страшный сон королевы Виктории. М., 2005. С. 253.

⁶ Витте С.Ю. Воспоминания... Т. 2. С. 12.

⁷ Витте С.Ю. Воспоминания... Т. 1. С. 547.

⁸ Москва и судьбы российского флота. М., 1996. С. 259—261.

⁹ Жерве Б.Б. Значение морской силы для государства. Л., 1925. С. 133.

¹⁰ Кузнецов Н.Г. Накануне. Курсом к победе. М.: Воениздат, 1991. С. 250—251.

¹¹ РГА ВМФ.Ф.Р-1678. Оп. 1. Д. 91. Л. 323—342.

П. ФЕДОРОВ,
кандидат исторических наук

ПО СЛЕДАМ «ЗАГАДОК АРКТИЧЕСКИХ АРХИПЕЛАГОВ»

Три года назад в «Морском Сборнике» был опубликован материал «Загадки арктических архипелагов», в которой было рассказано об атаке советской подводной лодки С-101 под командованием капитан-лейтенанта Е. Трофимова у новоземельского мыса Желания немецкой субмарины U-639 (командир обер-лейтенант В. Вихман).

Но, в отличие от большинства послевоенных рассказов, речь здесь шла не столько о победе североморцев над конкретным подводным противником, сколько — о разгроме «системы», которую командование Кригсмарине и Люфтваффе пытались создать в советском секторе Арктики.

Автору статьи и в редакцию журнала поступило несколько очень интересных, заслуживающих особого внимания, откликов на данную публикацию. И, сейчас удалось подготовить новый материал в продолжение «Загадок арктических архипелагов».

Долгое время считалось, что немецкие субмарины, приходили в Карское море на месяц—полтора. Здесь они ставили минные заграждения в арктических проливах и на подходах к арктическим портам, действовали против полярных конвоев и одиночных судов, шедших Северным морским путем в Архангельск из США и обратно, уничтожали полярные радио — и метеостанции и уходили в норвежские базы. Однако действительность оказалась иной. Правда, о том мы узнали уже после войны.

Посмотреть иначе на использование немецких подлодок в Арктике позволили: уничтожение немецкой подлодки U-639 (командир обер-лейтенант В. Вихман), спешившей куда-то из Обской губы и снятие грифа

секретности с военных исследовательских публикаций полярного гидрографа и участника нескольких полярных экспедиций И. Сендика.

Летом 1943 г. к мысу Желания был направлен полярный конвой под командованием капитана 2 ранга И. Котцова: транспорт «Рошаль» и два тральщика (из 3-го дивизиона бригады траления). С прибытием в назначенный район, на тральщике был открыта вахта на гидрофоне «Цефей-2».

Не прошло и двух часов, как североморцами были выявлены признаки сразу четырех немецких субмарин, которые, ко всему прочему, еще и обменивались между собой четырехзначными текстами по звукоподводной связи.

Замысел создания маневренного пункта заправки гидросамолетов топливом был прост по сути, однако сложен — в исполнении.

В безлюдную бухту побережья или удаленного острова Карского моря немецкое транспортное судно, реже — самолет, доставляли бочки либо специальную плавучую емкость с авиационным топливом, а также — несколько человек из эксплуатационной команды.

В назначенное время в бухте садился немецкий гидросамолет, и на якоре ожидал прибытия к борту резиновой шлюпки, буксировавшей емкость или связку бочек. После ее швартовки топливо с помощью специального насоса перекачивалось в баки гидросамолета. Вроде, все просто, но...

На перекачку одной бочки бензина или керосина требовалось приблизительно 10 минут. А для заправки только одного гидросамолета в среднем требовалось до 6 часов.

U-639 была обнаружена ранним утром 28 августа в надводном положении. Сначала — благодаря бди-

тельности гидроакустика С-101, а затем — уже и в перископ «эски»: среди безмолвия айсбергов, «звоня» дизелями, летела бело-голубая субмарина с низким силуэтом и бочкообразной рубкой, вздымая, при этом, белоснежные «усы» у форштевня.

Когда до незнакомки осталось 6 кабельтовых, командир атаковал противника тремя торпедами. И спустя пятьдесят секунд над морем поднялся громадный водяной столб, внутри желто-коричневой пучины которого, навсегда исчез бело-голубой силуэт «арктического волка».

Выждав, для безопасности, несколько минут, С-101 пришла в район гибели врага. На месте взрыва расплывалось огромное радужное пятно соляра, в котором покачивались трупы немецких подводников в прорезиненных костюмах и какие-то деревянные обломки. С поверхности моря советские подводники поднимали: сигнальную книгу, дневник и тужурку командира U-639 оберлейтенанта В.Вихмана, отдельные чертежи лодки и целый спасательный круг.

Из командирского дневника удалось установить, лодка Вихмана участвовала в операции «Зеехунд», и к 28 августа выставила 16 мин ТМС западнее мыса Русский Заворот (1 августа, Печорское море). А 20 августа — 24 мины ТМВ в Обской губе.

В середине лета, после получения информации от воздушных разведчиков, что льды позволяют войти в Карское море, немецкая подводная группа приходила в «районы наступления» (в восточной части Баренцева моря). Здесь, одна часть группы (пришедшая в варианте минных заградителей), скрытно проводили постановку мин ТМС у западного побережья Новой Земли, чтобы закрыть проход в Карское море для советских транспортов, идущих с востока к Мурманску или Архангельску. Одновременно, от них «отсекались» боевые корабли Северного флота и Беломорской военноморской базы, которые могли бы защитить транспортные суда или ока-

зать им помощь. Морские мины данного типа предназначены для постановки в глубокой воде, и были загружены на подводные заградители еще в норвежских базах.

Другая группа проводила ледовую разведку в направлении Карского моря, а в назначенное время начинала подводную охоту с помощью торпед.

После проведения первой минной постановки, подводные минзаги следовали, предположим, в бухту Нагурского (бухта Северная, бухта Зверобоев или где-то рядом) и грузили на борт новый комплект мин, но уже ТМВ, которые использовались только в мелководных морских районах (особенно характерны для Карского моря).

После этого подводные минные заградители начинали действовать как обычные торпедные подлодки.

Как упоминалось ранее, Северный флот лишь после окончания войны установил, что появление немецких подводных лодок в заливах Ледяная гавань и Наталии, а также — у мыса Спорый Наволок, были не случайны. До сих пор об этом упоминалось вскользь. Однако, рядом с подобным «упоминанием» всегда было множество интересных версий. Вот одна из них.

Для наблюдения за восточной частью Баренцева и всего Карского моря, разведчики Кригсмарине к началу войны в Заполярье имели только радиопеленгаторную станцию в Киркенесе. Через год была создана 24-я база метеорологической и пеленгаторной службы на Земле Александры.

Сегодня 24-я база хорошо известна российскому читателю. Но, в ее «известности» как-то потерялись успешно соседствовавшие с ней подкальная база для подлодок и аэродром, созданные недалеко от полуострова Полярных летчиков.

К сожалению, командир советского тральщика Т-116, в те годы капитан-лейтенант, В.Бабанов, который видел своими глазами подкальную базу, не оставил о ней письменных воспоминаний.

Но по его рассказам можно смоделировать внутренний вид тыловой базы Кригсмарине (на острове Земля Александры), взяв за аналог бункера Сен-Назера или Бреста. Конечно, при этом, размеры убежищ под скалами были значительно меньше.

Но обе станции (и на Земле Александры, и в Киркенесе) были слишком удалены от западных районов Северного морского пути. Ставшему gross-адмиралом Карлу Деницу и его специальному отделению «Б-Диенст» был остро необходим береговой пост радиоразведки где-нибудь на Новой Земле или даже — на побережье Карского моря. Именно этот пост мог позволить вести постоянное наблюдение за движением советских судов в районах выхода из Белого моря и до пролива Вилькицкого.

Ранним утром 28 августа недалеко от мыса Крашенинникова (60 миль от Выходного) немецкая подлодка вышла на связь с неизвестной радиостанцией. До этого, вечером 13 августа она выходила на связь у Белушней губы, 18-го — у новоземельского острова Крестовый, 26 августа — у шхер Минина.

22 августа у Белушней губы выходила на радиосвязь немецкая субмарина, которая за август 1943 г. полностью обогнула оба новоземельских острова (при этом — побывала у залива Благополучия).

При этом, в заливе Ледяная гавань немцы имели небольшой маневренный пункт (невысокий домик, и рядом — малый склад продовольствия и топлива). Еще один опорный пункт (в виде пещеры, со своим складом продовольствия и топлива) находился... в заливе Благополучия. После Великой Отечественной мурманские моряки в здешних прибрежных скалах обнаружили брошенное укрытие на 8 человек, в котором все еще лежали обрывки немецкого обмундирования и пустые консервные банки с маркировкой Кригсмарине.

А на мысе Пинегина (южная часть залива Иноземцева), в 40 м от уреза воды 22 августа 1943 г. моряки с под-

водной лодки U-703 (командир обер-лейтенант Иоахим Бруннер) оборудовали автоматическую метеостанцию «Герхард».

Вторым районом, которому немецкие подводники уделили пристальное внимание, стала юго-восточная часть Карского моря.

Здесь, на острове Вардропер был подготовлен наблюдательный пункт, глубиной до 1,5 м. Сверху он был накрыт маскировочной сетью в цвет летней тундры. Скорее всего, им пользовались летом—осенью 1942 или 1943 гг. Здесь же была установлена радиостанция для передачи целеуказаний, наводивших подлодки на полярные конвои.

Эти находки, в какой-то мере, объясняют благополучный (для советских моряков) исход встречи (14 сентября 1942 г.) гидрографического судна «Якутия» (капитан А.Марышев) с немецкой подлодкой, стоящей на якоре, у мыса Медуз. Пока немцы сняли с острова свой наблюдательный пост и бросились в погоню, «Якутия» — успела выйти из пролива Течений.

Летом 1943-го мотобот «Мурманец» обнаружил здесь же работу уже двух немецких радиостанций (в режиме «радиотелефон»).

Режим «радиотелефон» у моряков всего мира считался наиболее скрытным. Ультракороткие волны обычно не распространяются более, чем на 30 морских миль от передатчика, а у побережья — и того меньше. Следовательно, обнаружение переговоров между немецкой подлодкой и береговым постом или между двумя подлодками радистом «Мурманца» было счастливым случаем. С другой стороны — немецкие моряки не сильно беспокоились за скрытность радиосвязи, если не сказать — чувствовали себя здесь достаточно уверенно.

В шхерах же Минина (между Пясинским заливом и полуостровом Михайлова) была создана еще одна тыловая база для немецких подлодок и вспомогательных крейсеров (подобная пресловутой «Базис Норд» в Западной Лице).

После войны на острове Подкова и на берегу ближайшего залива были обнаружены пакгаузы с консервированным продовольствием немецкого производства.

Оказалось, что немецкие моряки не забыли и берег Х.Лаптева. Так в заливе Волчий (архипелаг Норденшельда) в 1946—1947 гг. на одном из островков было обнаружено немецкое продовольственное депо и склад осветительных ракет. Да и на островах Мона сразу же после войны было обнаружено место для отстоя немецких подлодок.

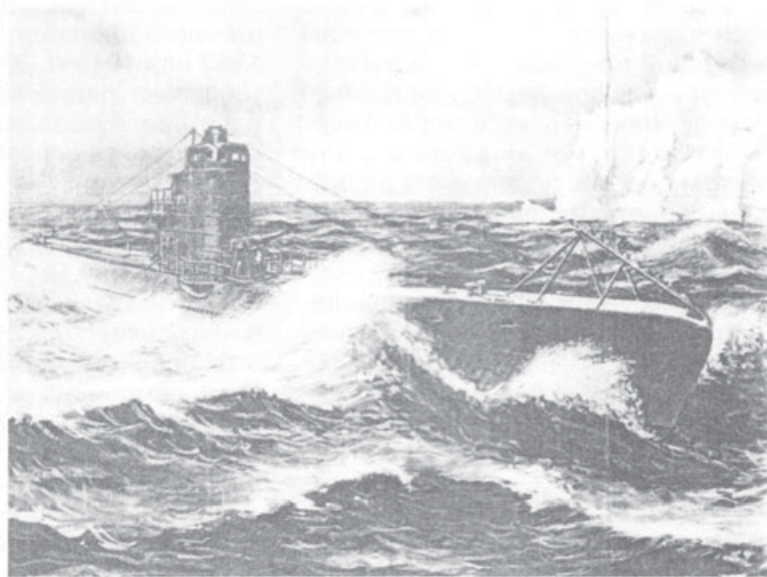
Ветераны-полярники вспомнили, что примерно в 80 км севернее бухты Эклипс после войны, была обнаружена лежащая на берегу немецкая подлодка. Что это был за подводный корабль? Почему он остался на берегу, а экипаж — его бросил? Пока — загадка.

Хотя, хотелось бы обратить внимание, что в районе бухты Эклипс словно собраны: бухта Слюдяная, озеро Слюдяное и река Слюдяная. Так нет ли там залежей слюды или алюмосиликатов, столь необходимых, по меньшей мере, для стекол манометров германских паровозов и кораблей? Если да, то, брошенная подлодка, скорее всего, одна из исчезнувших «конвойных» субмарин, о которых будет рассказано ниже.

Но в этом случае и захват в сентябре 1944 г. полярной станции на мысе Стерлегова, десантом, высаженным с трех немецких подлодок, выглядит в совершенно новом свете. Только ли для захвата метеоро-

логического «языка» был высажен на мыс немецкий десант?

Станция на мысу Стерлегова (бухта Ложных огней) находилась недалеко от островов Мона. Отсюда, вкупе с наблюдательными постами на соседних островах, вне зависимости от причуд заполярной погоды, можно было контролировать всю полосу движения советских полярных конвоев. Правда, очень сложно поверить в реальность этих расчетов.



Советская «эска» во время патрулирования у мыса Желания

Ведь на Диксоне находились боевые советские корабли, а в полусотне километров (на полуострове Михайлова) — находился советский береговой пост наблюдения.

Район между островом Диксон и опушкой архипелага Норденшельда (район патрулирования У-354), при организации береговых радиопеленгаторных постов, например на Новой Земле или на Земле Александры, позволял по пересечению радиопеленгов получать достаточно точное место вышедшего в радиозфир транспорта на конкретное время. А передать «засечку» на «серых волков», отлеживающихся на прибрежном мелководье материка (даже на глубинах до 20 м) — было делом техники.

Ведь немецкие моряки, ждавшие в Карском море конвои, идущие в Архангельск или на Дальний Восток, не только умело использовали в атаках «фактор внезапности», но — и надежно хранили свои арктические секреты.

Например, полярники со станций на мысе Выходной (восточный вход в пролив Маточкин Шар) и в заливе Благополучия летом 1943 г. часто наблюдали у восточного берега Новой Земли работу неизвестной корабельной радиостанции большой мощности. Вскоре, после того как они доложили на Диксон о работе поблизости неизвестного радиопередатчика, в заливе Благополучия (рядом с метеостанцией) всплыла немецкая подлодка, и уничтожила все постройки полярников артогнем. В схожих ситуациях немецкие субмарины также расстреляли метеорологические станции на мысе Желания (северная оконечность Новой Земли) и на острове Уединения (в средней части Карского моря).

Практически одновременно с U-639 в Арктику пришла U-636 (командир обер-лейтенант Х.Хильдебранд), которая, как и ее «систершип» 4 августа выставила 16 мин ТМС у мыса Русский Заворот (Печорская губа), а 23 августа — 24 мины ТМВ в соседнем, с Обской губой, — Енисейском заливе.

Вихман и Хильдебранд, знали ради чего они «пробирались» в глубокий тыл Советского Союза.

После «енисейской» минной постановки любые упоминания о боевой деятельности «636-й» исчезают. Неожиданно, почти через три месяца, U-636 вновь «появляется» у Новой Земли. Здесь она ставит еще одно минное заграждение из 24 ТМВ (у западного входа в пролив Югорский Шар). И лишь после этого — вернулась в Норвегию.

Скорее всего, обе подлодки (U-636 и U-639) готовились действовать в Карском море по единому плану. Значит, 28 августа U-639 спешила выполнить какое-то приказание.

Об этом свидетельствует следующее. За время нахождения на северной позиции акустик С-54 неоднократно слышал шум неизвестного происхождения, а сигнальная вахта — наблюдала силуэт неизвестного корабля, который кому-то передавал световые сигналы.

Если исключить из расчета обе советские «эски», о которых ни Вихман, ни капитан вражеского судна (а советских судов здесь быть не могло в принципе) не догадывались, то «незнакомец» ожидал именно U-639, либо некую немецкую подлодку, о которой будет рассказано ниже.

Скорее всего, пришедший надводный корабль ожидал Вихмана, либо для пересадки личного состава, не входившего в состав экипажа субмарины, либо для приема с подлодки некоего важного груза. С целью обозначения своего места неизвестный корабль использовал бортовой гидроакустический маяк наведения и прожектор.

Подобных «снабженцев» у Кригсмарине в Арктике было два: «Пелагос» и «Кернтерн». Оба танкера были кораблями специального назначения. Они имели на борту две специальные емкости под дизельное топливо (по 20 т каждая), спускаемые на воду, вместительные рефрижераторные камеры для хранения продуктов и емкости для пресной воды, специальное хранилище для торпед с системами их обслуживания, а также специальные грузоподъемные средства.

Так что, U-639, вероятно, спешила к «Пелагосу» или «Кернтерну». В любом случае, «незнакомец» ждал одного (или несколько) из пришедших в Карское море «викингов».

Вот как рассказывает о том немецкий историк Вольфганг Франк: «Команды подводных лодок месяцы и годы проводили в арктических пустынях или на изолированных от мира стоянках среди голых или заснеженных скал. К концу войны некоторые немецкие подводники провели по четыре года на холодном севере». Ему вторит Харальд Буш:

Для экипажа U-255, Арктика была новым районом действий, и все вре-

мя пребывания... осталась чужой и незнакомой. У островов Ян-Майена мы столкнулись с группой лодок, которых никогда раньше не видели. По возрасту часть их командиров могла быть еще гардемаринами; но все они были ветеранами арктических патрулей: Текс, Тейхерт, Маркс, фон дер Эш, Зетце, Симон, а из более старшей возрастной группы — Ла-Бауме, фон Хайммен, Тимм...

Но что могут означать слова «...провели в Арктике уже четыре года»? А могут означать только одно, что старшее поколение германских подводников: капитан-лейтенант Г.Ла-Баум (командир U-355), капитан-лейтенант Р.фон Химмен (командир U-408) и капитан-лейтенант Х.Тимм (командир U-251), вопреки существующему мнению историков находились в Арктике не с 1942 г., а еще — с 1939 г. Не удивительно, что они прекрасно знали условия плавания в арктических морях, и потому смело шли в самые неизведанные их районы. Особенно, когда поняли, что корабли Северного флота недостаточно уделяют им внимание, а самолеты Полярной авиации — здесь большая редкость.

Например. В сентябре 1943 г. у острова Нансена (архипелаг Норденшельда) корабли охранения полярного конвоя БА-13 (СКР-19 «Дежнев» и ТЩ-40), непосредственно во время выгрузки артбатарей на остров, обнаружили неизвестную немецкую подводку, которая «безмятежно» всплыла у них на виду. Когда немецкий командир заметил, что у острова он не один, он даже не стал реагировать. Не обращая на противника какого-либо внимания, в надводном положении он увел под-

лодку за остров Нансена. По неясной причине преследовать «немку» не стали.

А через 4 суток на полярную станцию острова Нансена пришли советские полярники с острова Правды (так же архипелаг Норденшельда) и рассказали, что немецкая субмарина расстреляла их станцию из носового орудия.

В 1944 г., в советских арктических водах действовало уже 12 подлодок, причем половина из них, объединенная в ударную группу «Грейф», действовала непосредственно в Карском море. Одна из них (U-711)



Такие конвои и ждали немецкие «серые волки» в арктических морях

была оборудована специальной аппаратурой радиоразведки.

И в 1944 г. немцы не стеснялись заходить в отдельные заливы и бухты на южном берегу Карского моря.

10 августа немецкая субмарина открыто вошла в бухту Польша (40 км восточнее Диксона). А через два дня еще одна, и вновь, не та же — появилась у острова Вардропер (шхеры Минина). Еще одна подлодка часто заходила в бухту Инокентьевская (устье реки Енисей), где в то время жили колонисты немецкой национальности. Позже советские контрразведчики изыали здесь даже самодельный радиопередатчик.

12 августа немецкие подводные лодки были обнаружены сразу в

трех значительно удаленных друг от друга районах: у острова Вардропер, к северо-востоку от острова Вайгач, и у острова Белый (вероятно U-365). При этом, у Вардропера немецкая подлодка была обнаружена советским гидросамолетом ГСТ (командир экипажа майор С.Рубан). Но она не стала сразу же погружаться, а принялась маневрировать в надводном положении. Более того, открыла зенитный огонь по советскому самолету. Возможно, что у нее был неисправен какой-либо важный механизм, или на подлодке шел заряд аккумуляторной батареи.

Из-за ошибки в координатах места обнаружения немецкой субмарины, три советских ГСТ, с противолодочными бомбами, прибыли в район обнаружения вражеской подлодки лишь через 5 часов. С их прибытием «немка» погрузилась под перископ и в этом положении покинула район только когда на нее посыпались первые глубинные бомбы.

Еще через две недели (26 августа) немецкая подлодка, стоявшая на якоре у островов Каминского (берег Харитона Лаптева), обнаружила ГИСУ «Норд» (капитан Владимир Павлов) безмятежно идущий со стороны острова Кравкова и уничтожила его своей артиллерией.

После войны стало известно, что немцы практически от Диксона следили за советским гидрографом и знали о том, что он приходил к полуострову Михайлова и мысу Стерлегова. Следовательно, они хорошо знали безопасный маршрут плавания и подходы к советским полярным станциям. Но главная удача ждала их впереди. При захвате полярной станции на мысе Стерлегова немцам удалось захватить часть секретных советских документов, в том числе и радиошифры.

Правильно оценив, что в столь далеких от основных баз районах советской Арктики немецкие подводные лодки всю летнюю навигацию вряд ли могут действовать автономно, командование Северного флота начало искать тайные базы,

где немецкие моряки пополняли запасы и имели хотя бы краткосрочный отдых.

Рождение службы наблюдения и связи СФ состоялось в мае 1937 г., когда Северная военная флотилия в силу требований времени была преобразована в Северный флот. До конца года на острове Кильдин и на мысах Цып-Наволоок, Погань-Наволоок и Вашеньга (Мурманский укреп-район), а также на островах Моржовец (Южный и Северный) и на мысе Орловский (Беломорский укреп-район) были созданы посты наблюдения за морем. Но, несмотря на создание за годы войны большого количества береговых постов (с 1941 по 1944 г. было открыто 115 штатных и более 450 нештатных), обеспеченность наблюдения была удовлетворительной только в районах Главной базы Северного флота и в горле Белого моря. Чем дальше на восток — тем дела обстояли хуже.

Только в марте 1944 г. была сформирована Карская военно-морская база, а также закончено формирование Ново-Земельского района СНИС и Хабаровского участка СНИС. Только тогда, Северный флот получил реальную возможность установить контроль на берегах Карского моря, в том числе и самые безлюдные районы его побережья, и немецкие военные моряки это сразу же почувствовали «на себе».

Еще одной «головной болью» для командующего Северным флотом контр-адмирала А.Головки стали отношения с начальником Главсевморпути дважды Героем Советского Союза контр-адмиралом И.Папаниным, и как следствие — определенные сложности во взаимоотношениях и действиях их подчиненных.

Как показал арктический рейд «Адмирала Шеера» — большинство транспортных судов союзников, идущих в конвоях через Карское море и море Лаптевых, документами скрытой связи не пользуются. Порой, они просто не имеют таковых на борту. А главное — никакие убеждения североморскими офицерами

полярных капитанов не могли заставить последних серьезно относиться к скрытности связи.

Установленная для всех судов зона радиомолчания к западу от меридиана 85 градусов — на практике не выдерживалась.

Самолеты ледовой разведки работали открытым текстом. А администрацией порта Диксон был даже установлен порядок, по которому ледоколы и другие суда за 12 часов до прихода к одноименному острову были обязаны сообщать о времени своего прихода.

Между прочим, пароход «Куйбышев» неукоснительно выполнил это положение, дав открытую радиограну на Диксон, и совсем не удивительно, что вскоре он был обнаружен немецкой подлодкой и потоплен.

Особый разведывательно-диверсионный орган «Предприятие «Цепелин»» («Unternehmen «Zeppelin») было создано в марте 1942 г. специально для политического разложения Советского Союза. На правах разведывательного подразделения оно входило в состав управления АМТ-VI (управление оперативных отделов СД-заграница Главного управления имперской безопасности) и подчинялось непосредственно бригаденфюреру СС и генерал-майору войск СС В.Шелленбергу. В зону ее действия была включена советская территория от северной Украины и до Белого моря.

Кстати, в настоящее время стало известно, что один из его документов предполагал, специально для решения главной задачи «Предприятия», проводить массовую заброску разведывательных, повстанческих и диверсионных групп в районы крупнейших и наиболее удаленных лагерей входивших в систему ГУЛАГ, которых в тайге и тундре западной Сибири было более, чем предостаточно. Разведывательные группы «предприятия» предназначались для сбора и передачи политических сведений о Советском Союзе, пропагандистские группы — для распространения национальной, социальной и религиозной

пропаганды, повстанческие — для организации и проведения восстаний, диверсионные — для проведения политических диверсий.

Весь расчет строился на том, что если спецгруппам удастся поднять сразу несколько восстаний среди «врагов народа», то глубокий советский тыл вдоль западных районов Северного морского пути не просто «взорвется». На длительное время он будет полностью парализован. И вместе с тем, эти же восстания оттянут на себя заметную часть войсковых соединений Карельского фронта, а это даст (даже в 1943—1944 гг.) реальную возможность захвата незамерзающего Кольского залива и порта Мурманск.

Состоялось ли хотя бы одно такое восстание или нет — сказать сложно. Заброска небольших групп и одиночных агентов за линию фронта, как правило, проводилась фронтовыми абверкомандами и мельдекопфами (передовые филиалы абверкоманд). Воздушным путем, с Псковского, Рижского и Смоленского аэродромов, на самолетах специальных авиаэскадрилий, агента забрасывалась в тылы Карельского фронта, далее следовала пешим порядком или «по возможности». При полетах в глубокий советский тыл самолеты-перевозчики использовали тайные аэродромы в Архангельской и Вологодской областях.

Кроме того, при постановке задач было учтено, что после «освободительного» похода в восточные области Белоруссии и Украины, то есть августовского (1939) похода Красной Армии в Польшу, «сто сорок тысяч пленных поляков было насильственно вывезено на Крайний Север и направлено на лесоразработки».

В какой-то мере, это было связано с созданием Политического центра борьбы с большевизмом (ПБЦ) руководителем которого летом 1942 г. стал сдавшийся в плен под Могилевом полковник И.Бессонов (бывший командир 102-й стрелковой дивизии 21-й армии).

Как бывший начальник отдела боевой подготовки Главного управления Погранвойск НКВД СССР он знал места расположения лагерей ГУЛАГа, и потому, став во главе ПБЦ, даже разработал план высадки воздушного десанта (до 6000 проверенных военнопленных) в районах рек Северная Двина—Обь и на Крайнем Севере — до Сибирской железной дороги включительно. Здесь они должны были захватить лагеря и, вооружив заключенных, развить повстанческую деятельность в направлении на юг.

Места высадки штурмовых батальонов были разделены на две зоны: северную и восточную. Северная зона охватывала район Сыктывкар—Сольвычегодск—юго-восток от Архангельска.

Но неожиданно, летом 1943 г. Бессонов был арестован и помещен в зондерлагерь Заксенхаузен, а его «детище» — распущено.

И все же, планы «предприятия» росли как грибы после летнего дождя.

Некоторые североморцы, в 1960—1980-е гг., проводившие боевое траление в Обской губе, вспомнили необычную встречу с группой неизвестных, которые, рассказали, что в свое время, перебив лагерную охрану, они якобы бежали в тайгу.

Но не это было самым удивительным. Искренне изумление у военных моряков вызвало то, что беглецы и по прошествии двадцати лет еще не знали, что Великая Отечественная война уже давно закончилась.

Не менее интересным стал и другой случай, который «врезался» в память североморцев. В конце 1980-х гг. в одном из «забытых богом» малых поселков на берегу Обской губы был случайно обнаружен участник немецкой спецгруппы, заброшенной по плану «Предприятие «Цеппелин».

Кроме того, к лету 1944 г. «предприятие» подготовило сразу несколько крупных групп (до 100 человек каждая) предназначенных к десантированию в районах Волги и Камы, для того, чтобы после согласованно-

го взрыва мостов на названных реках, отрезать Урал от фронта.

Некие «цеппелиновские» планы в определенной степени были реализованы. Так два небольших немецких десанта, которые были высажены в Кожвинском районе Коми АССР (лето 1943 г.) и под Сыктывкаром (в конце 1943 г.) с целью прервать перевозки угля из Воркутинского и Ухтинского месторождений. Но ни одну из поставленных задач немецкие диверсанты до конца так и не решили.

Иногда «цеппелиновцы», с целью нарушения советских транспортных коммуникаций и дезорганизации ближнего тыла советских войск, старались захватить стратегические и оборонные объекты не слишком далеко от линии фронта. Таковой была высадка в сентябре 1942 г. немецкого десанта сразу с десяти самолетов у моста через реку Вычегда (граница Вологодской и Архангельской областей).

В результате внезапного нападения охрана стратегического объекта была полностью перебита, и мост был захвачен немецкими диверсантами. Однако, в короткое время он был отбит заключенными из соседнего лагеря ГУЛАГ, которые случайно, в этот день здесь работали. Немецкие парашютисты были перебиты все до единого. Но по странному стечению обстоятельств, примерно с сентября 1942 и до августа 1944 г. на территории Вологодской области все же работала одна из спецгрупп специального соединения «Бранденбург-800» (Вероятно это были «бранденбурги» из состава 18-й роты 5-го батальона или 805-го полка).

Ведь именно они, всего за две недели до того, в ночь с 28 на 29 августа десантировались с самолетов в районе железнодорожной магистрали Ленинград—Мурманск, и совершили здесь две диверсии, почти на сутки, прервав связь Кольского полуострова с центром страны.

Вот еще одна версия, кто мог находиться на борту спешащей к Земле Александры или к неизвестному судну подлодки Вихмана.

**Известные факты появления немецких подводных лодок
в Карском море**

Тактический номер ПЛ	Время деятельности	Факт обнаружения подлодки или результаты ее действий
Не установлена	Октябрь 1941 г.	Встреча с ГИСУ «Академик Шокальский» 75 градусов 51 минута с.ш. 68 градусов 00 минут в.д.
U-251	15.08.— 20.09.1942 г.	8 сентября обстреляла радиостанцию на острове Уединения
U-255	15.08.— 5.09.1942 г.	25 августа обстреляла полярную станцию на мысе Желания.
U-601	10.08.— 20.09.1942 г.	24 августа потопила пароход «Куйбышев» недалеко от острова Вилькицкого.
U-255	18.07.— 20.09.1943 г.	27 июля потопила ГИСУ «Академик Шокальский», обеспечивала действия гидросамолетов
U-302	27.07— 20.09.1943 г.	28 августа к юго-востоку от островов Мона потопила пароход «Диксон»
U-354	29.07— 21.09.1943 г.	Проводила радиоразведку.
U-601	30.07— 30.08.1943 г. 13.09.— 15.10.1942 г.	23 сентября поставила мины у острова Диксон
U-625	8.08.— 21.08.1943 г.	
U-629	27.08.— 18.09.1943 г.	5 сентября поставила мины у Амдермы.
U-636	13.08— 1.09.1943 г.	28 августа поставила мины у Диксона
U-639	Пришла 13.08.1943 г.	20 августа поставила мины в Обской губе. 28 августа потоплена советской ПЛ С-101.
U-703	19.08— 8.10.1943 г.	Обеспечивала действия гидросамолетов. 1 октября потопила пароход «С.Киров»
U-711	24.07— 30.09.1943 г.	18 сентября обстреляла полярную станцию на острове Правды, а 24 сентября — в заливе Благополучия.
U-960	14.09.— 8.10.1943 г.	25 сентября поставила мины у Диксона. 30 сентября потопила пароход «Архангельск».
Не установлена	7.09.1943 г.	Проникла в Енисейский залив и потопила транспорт «Тбилиси»
U-278	3.08.— 7.10.1944 г.	
U-362	Пришла 3.08.1944 г.	5 сентября потоплена тральщиком Т-116.
U-365	5.08— 30.08.1944 г.	12 августа потопила пароход «Марина Раскова» и два конвойных тральщика (Т-114, Т-118).
U-711	12.08— 20.08.1944 г. 9.09— 11.10.1944 г.	Проводила радиоразведку. 19 августа высадила на остров Вардропер разведгруппу. 18 сентября обстреляла острова Комсомольской правды. 24 сентября — остров Благополучия
U-739	5.08.— 11.10.1944 г.	24 сентября потопила тральщик Т-120. 26 сентября участвовала в высадке десанта на мыс Стерлегов.
U-935	18.09.1944 г.	Повредила о лед перископ в районе мыса Челюскина
U-957	1944 г.	Действовала в свыше 70 суток. 30 августа потопила ГИСУ «Норд», а 23 сентября — сторожевой корабль СКР-29 «Бриллиант».

Капитан 2 ранга С. КОВАЛЕВ

К 100-ЛЕТИЮ ПОДВОДНЫХ СИЛ РОССИИ

ЛЕТОПИСЬ ПОКОРЕНИЯ МОРСКИХ ГЛУБИН

К проблемам подводного плавания журнал «Морской сборник» обратился еще в 1851 г., рассказав о французском проекте подводного судна. Но уже в 1857 г. на его страницах выступил член Морского технического комитета генерал-майор К.Константинов, отвергая саму идею плавания под водой. В своей статье «Некоторые вопросы о домогательствах разрешения задачи подводного плавания» он резко раскритиковал проект подводной лодки Н.Спиридонова доказывая бесперспективность такого рода кораблей.

Возможно, что такое негативное отношение к идее освоения подводных глубин в какой-то степени связано с информацией технического толка, когда в журнале рассматривалось чаще всего строительство подводных лодок за границей. Крутой поворот в сторону отечественного подводного судостроения в 1877 г. оказала статья В.Купреянова «Некоторые условия постройки подводных судов». Она явилась подтверждением того, что многие специалисты видели перспективы строительства отечественного подводного флота.

В 1879 г. в журнале опубликовали «Краткий отчет об опытах подводной лодки изобретенной И.Александровским». Эта публикация достаточно убедительно рассказывала о борьбе талантливого конструктора за признание свое-

го проекта подводной лодки для «действия против неприятельских кораблей».

Как известно в 1866 г. по проекту И.Александровского в России была построена первая в мире подводная лодка с механическим двигателем, работающем на сжатом воздухе. В январе 1867 г. конструктор сообщил в МУК, что им разработан проект паровой машины для подводной лодки. Ему было указано держать это в тайне. И только десять лет спустя, в 1878 г. журнал сообщил о подводной лодке Александровского. Качества подводной лодки и его системы были глубоко исследованы в статьях В.Купреянова, а в 1880 г. «Морской сборник» сообщил об усовершенствовании подводной лодки ее автором.



И.Александровский

Журнал не обошел молчанием такой факт: в строительстве подводной лодки Александровского принимал участие известный специалист С.Барановский, спроектировавший двигатель и вспомогательные механизмы для лодки, а также руководивший ее постройкой по механической части. Барановский предъявил свои права на проект совместно с Александровским. В результате этого спора в «Морском сборнике» появилась

статья «О степени участия Барановского в постройке подводной лодки Александровского».

В 1882 г. «Морской сборник» сообщает о проектах подводных лодок О.Костовича и С.Джевецкого, внес-

ших большой вклад в развитие отечественного подводного плавания. Подводной лодке Н.Федоровича посвящена статья, опубликованная в журнале в 1889 г. В ряде статей рассматриваются не только проекты подводных судов, но и сообщается о теоретических исследованиях в области создания подводных электрических лодок, подводных миноносков, новых типов подводных лодок.

Негативное отношение высших кругов Морского министерства к отечественному подводному делу отражает отсутствие публикаций в журнале сведений и материалов о работах инженеров И.Бубнова и М.Беклемишева, по проекту которых в 1902 г. построена лодка «Дельфин».

Теоретические исследования в области отечественного строительства подводных лодок представлены в начале XX столетия статьей корабельного инженера Лидова «Расчет крепости корпуса подводного судна». Активное применение всеми флотами в начале XX в. подводных лодок поставило новый вопрос, поднятый в 1904 г. в «Морском сборнике» статьей Г.Шульца «Миноносцы или подводные лодки?». Со временем этот вопрос решили в пользу подводных лодок, но в начале XX в. минное вооружение стало одним из самых результативных способов ведения боя. «Морской сборник» отражает мнения морских специалистов, развернувших полемику на его страницах по этому вопросу с учетом того, что в 1903 г. приняли к руководству вновь составленные МТК «Правила для портовых минных лабораторий Морского ведомства».

12 марта 1908 г. на Госсовете министр финансов С.Витте предложил отложить постройку флота до 1920 г. «Морской сборник» устами В.Лилье в его статье «Пренебрежение к морю» делает вывод, что Россия не может прожить без флота, желая

остаться могущественным государством: «Главная причина наших неудач на море заключалась в пренебрежении к морю, в непланомерном, лишенном преимущественности, развитии нашей морской силы». Итоги же дискуссии о будущем флота России подвела резолюция Санкт-Петербургского морского кружка, опубликованная в журнале «Для защиты своих морских границ и обеспечения самостоятельной поли-

тики Россия нуждается в активном флоте; географические и физические условия не представляют препятствий для его создания... Идея создания специального оборонительного флота кружком не разделяется и признается вредной и опасной».

В дискуссию о доктринальных основах строительства нового российского флота включились главным образом офицеры старшего и среднего звена: подполковник Ларионов, капитан 1 ранга Кононов, лейтенант Щеглов будущий морской министр Временного правительства Вердеревский. На фоне этих многочисленных и обширных публикаций выделялись полемические заметки лейтенанта К., выдвигавшего предложения, несомненно, вызывавшие неприятие в основной массе морского офицерства. В своей статье «Какой флот нужен теперь России?» он, в частности, писал:



С.Джевецкий

«Единственно о чем мы должны заботиться (на Балтике), это о воспрепятствовании неприятелю высаживать на побережье войска со стратегическими целями. Для этого достаточно иметь только истребители миноносцев и подводные лодки... Ни одного броненосного корабля не должно быть в Балтийском море.

Всякая трата денег по этому пункту принесет ущерб морскому вооружению государства в другом море... Нам надо опять обзавестись на Востоке большим числом миноносцев и подводных лодок... Остается Черное море. Сначала там должен быть организован оборонительный флот, состоящий из тех же миноносцев и подводных лодок, для того, чтобы дать надежную опору и защиту для создания там сильного броненосного флота... Россия должна года на два



В.Римский-Корсаков

на три совсем приостановить заказы броненосцев, а исключительно заняться постройкой больших, слегка бронированных миноносцев и подводных лодок... С постройкой больших линейных кораблей следует обождать еще потому, что увеличение скорости хода подводных лодок до 15 узлов и увеличение их радиуса действия до 2000 миль лишит существование больших броненосцев всякого практического смысла, точно так же как появление брони и парового двигателя упразднило сотни парусных многопушечных безбронных кораблей». В следующей статье «Дело подводного плавания» лейтенант К. выступил за прекращение строительства малых 100—150-тонных подводных лодок. Однако среди ав-

торов «Морского сборника» у него сторонников не оказалось. К тому же в то время появились «Общество офицеров флота», «Лига обновления флота» и «Санкт-Петербургский морской кружок», взгляды в которых по этим вопросам оказались прямо противоположными.

Большие изменения авторы статей «Морского сборника» внесли и в теорию морской тактики. Разбираются вопросы действий отдельных родов сил и особенно подводных лодок. В 1908 г. немалый резонанс вызвали публикации в журнале работ капитанов 2 ранга М.Римского-Корсакова «Зачем России нужен флот» и А.Колчака «Какой нужен России флот», а также известного в то время подводника лейтенанта В.Кукеля «Зачем России нужен подводный флот». Заметим, что Кукель верно почувствовал перспективу этого но-

вого рода сил флота, не в пример таким видным морякам как Н.фон Эссен и А.Колчак, весьма скептически относившимся к боевым возможностям подводных лодок того времени.

В апреле 1909 г. приняли так называемую «Малую судостроительную программу», предусматривавшую постройку для Балтийского и Черного морей 6 подводных лодок. Затем в июне 1912 г. Государственная дума одобрила «Программу усиленного судостроения 1912—1916 гг.», согласно которой в дополнение к уже строившимся кораблям Балтфлот надлежало пополнить 12, а Сибирскую флотилию — 6 подводными лодками...

После октября 1917 г. одной из наиболее крупных работ, помещенных в «Морском сборнике» и посвященных

критическому разбору развития отечественных подводных сил, стала обзорная статья «Россия и подводное плавание», подписавшего ее инициалами Я.З., опубликованная с пометкой «в дискуссионном порядке».

В начале 1926 г. проектные проработки новых типов подлодок были завершены и для дальнейшей разработки выбрали вариант торпедной подводной лодки водоизмещением около 900 т. По нему в следующем году состоялась закладка первой советской подводной лодки (тип Д). Вот что писал «Морской сборник» о новых отечественных подводных лодках в начале 1930-х гг.: «Подводная лодка постройки последних лет значительно отличается от подводной лодки времен конца войны. Современная подводная лодка разнится от своего прототипа, существовавшего десять лет тому назад, в следующем:

Радиус действия, продолжительность плавания, надводная скорость увеличились. При этом эволюция оперативного назначения подводных лодок шла последовательно от задач защиты местных водных районов к задачам океанского масштаба. С другой стороны, по-прежнему слабое место лодки — подводный ход — почти не увеличился и по — по-прежнему требуется установка второго подводного двигателя;

С увеличением размеров подводной лодки, связанных с новыми задачами — действиями в открытом море или океане, — встал вопрос об управляемости и скорости погружения. В этом отношении значительные улучшения — быстрота погружения, большая глубина погружения, большая продолжительность пребывания под водой, быстрые повороты, легкое управление при изменении глубины, точность удержания лодки на заданной глубине и т. п. — получены при упрощенных системах вспомогательных устройств. Все эти свойства, повышающие управляемость лодки и существенные с точки зрения ее защитоспособности, име-

ют не меньшую ценность и при ее боевом использовании — при атаках быстро идущих зигзагообразными курсами кораблей;

Оружие подводной лодки сделалось более совершенным. Главным оружием по-прежнему остается торпеда. Но в то же время артиллерия подводных лодок уже в силах обеспечить ее погружение или отступление при наличии легких сторожевых сил противника;

Средства связи с другими кораблями значительно улучшились как для надводной, так и для подводной связи. Горизонт наблюдения расширился — это обеспечено наличием самолета на борту. Таким образом, мы видим несомненное повышение свойств подводной лодки за истекший с 1918 г. период».

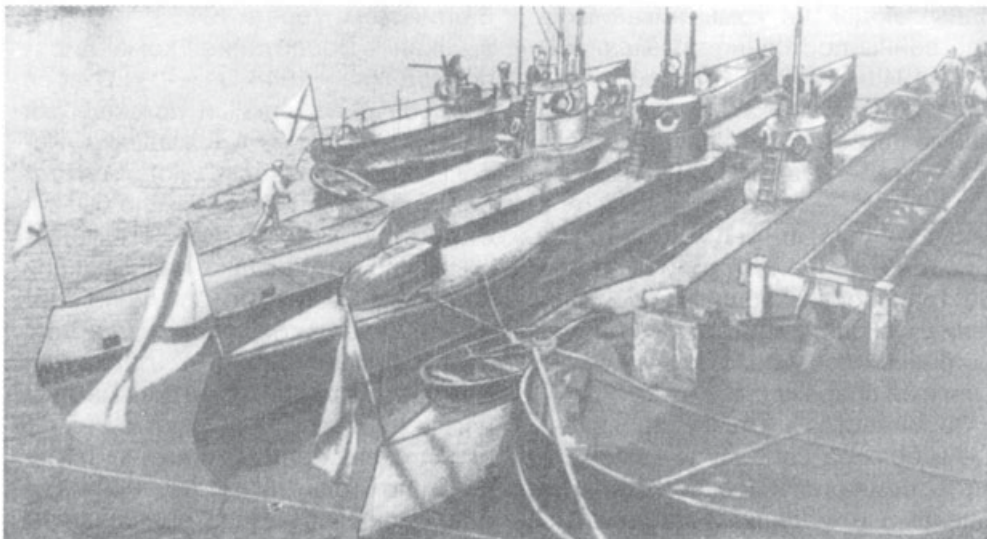
В 1930-е гг. журнальные публикации утрачивают полемический характер, приобретают директивно-назидательный тон и он все больше становится выразителем официальной точки зрения военно-политического руководства страны.

А начиная с 1932 г. возобновилась публикация статей высокого теоретического уровня. Ведущее место среди них заняли работы С.Столярского «Обеспечение средствами ВВС тактического использования маневренных соединений подводных лодок».

И все же немало лет после революции «Морской сборник» оставался сугубо профессиональным журналом. «Общеполитический отдел» и в вопросах воинского воспитания становится выразителем официальной точки зрения, при которой места полемике не оставалось. Статьи этого направления все больше носят директивный тон и характер инструкций. Вот некоторые из их заголовков: «Политическое обеспечение краткосрочных тактических операций», «Организация политического обеспечения боевой деятельности подводных лодок».

Редакция обращалась к читателям с просьбой рассказать в порядке обмена опытом своей работы по воспитанию офицерского, старшинского и рядового состава. Статьи журнала тех лет свидетельствуют, что первостепенной была признана проблема воспитания офицера-командира. Краткий перечень статей данного

страны мы располагали 127 подводными лодками, из которых 15 находились в составе Северного, 68 — Балтийского и 44 — Черноморского флотов. Такое распределение соответствовало взглядам советского военного руководства на тактическое применение подводных лодок преимущественно в прибрежных районах



ПЛ «Дельфин», «Налим», «Скат» и «Фельдмаршал граф Шереметьев»

направления говорит сам за себя: В.Петровский «О воинском долге и офицерской чести», И.Колышкин «Воспитание командира подводника» и Н.Морозов «Об индивидуальном подходе к молодому офицеру», Л.Чверткин «Некоторые вопросы воспитания молодых офицеров», Л.Хияйнен «Воинское воспитание офицера подводника».

Не останавливаясь на известных примерах успешных действий и неудач наших подводных сил в годы Великой Отечественной войны, журнал публикует статистические данные, свидетельствующие о готовности к войне и составу подводных сил. Вот лишь фрагменты обзорной статьи контр — адмирала А.Пушкина, посвященной этим вопросам и помещенной в «Морском сборнике» № 6 за 1983 г.:

«К началу Великой Отечественной войны на морях европейской части

и вытекало из оборонительных концепций нашей военной доктрины. В дальнейшем пришлось пополнить Северный флот за счет вновь построенных кораблей и перебазированных с других флотов. Осенью 1941 г. в Заполярье по внутренним водам было переведено 6, в 1942 г. получено от промышленности 5 лодок, а в 1943 г. — 11. Кроме того, в 1943 г. в состав флота вошли 5 тихоокеанских лодок, а в 1944 г., когда здесь боевые действия уже близились к завершению, подводники привели из Англии 4 малые подводные лодки типа В... Подводные лодки сводились в дивизионы и бригады. Командиры дивизионов занимались подготовкой лодок к боевым походам, а командиры бригад через свой штаб осуществляли управление ими в море. Определение задач, районов и сроков боевых действий находилось в компетенции командования флотов, но в

отельные периоды командующие флотаами руководили также и боевыми действиями лодок в море.

За время войны подводные лодки выполнили свыше 679 торпедных атак, израсходовали более 1550 торпед. В среднем на каждое пораженное судно расходовалось 4—5 торпед. Эффективность действий подводных лодок на коммуникациях в ходе войны постоянно повышалась. Так, в 1941—1942 гг. количество потопленного тоннажа на одну потерянную нами ПЛ составляло в среднем 4 тыс. рег. т, в 1943 г. — 5 тыс. рег. т, в 1944 г. — 12 тыс. рег. т, а в 1945 г. — 73 тыс. рег. т. Советские подводники уничтожили свыше 300 транспортов общим водоизмещением около 1 млн. рег. т и почти 100 боевых кораблей. Сотни единиц были ими повреждены.

За мужество и отвагу, проявленные в боях за свободу и независимость социалистической Отчизны, орденами и медалями награждены около 6 тыс. матросов, старшин и офицеров, 21 подводник стал Героем Советского Союза, четыре корабля получили наименования гвардейских и Краснознаменных, 12 гвардейских, 23 награждены орденом Красного Знамени. Бригада подводных лодок Северного флота удостоилась орденов Красного Знамени и Ушакова I степени, бригада подводных лодок Балтийского флота — ордена Красного Знамени, одна из бригад Черноморского флота — ордена Красного Знамени, другая — ордена Ушакова I степени».

В годы войны «Морской сборник» широко освещал различные аспекты проблем боевого подводного плавания. При этом по вполне понятным причинам приоритет отдавался информации о силах и средствах неприятельского флота, а также тактике их действий. Однако публиковались и материалы о деятельности наших сил в новом разделе журнала «Опыт Отечественной войны против германского фашизма», позже получившем наз-

вание «Современная война на море». В качестве примера назовем лишь некоторые заголовки статей тех лет: 1942 г. — Ю.Бородич «Действия подводных лодок на коммуникациях противника», Ю.Морозов «Взаимодействие подводной лодки с береговой артиллерией», А.Стеценко «Боевая деятельность подводных лодок на Балтийском море», 1943 г. — И.Колышкин «Воспитание командира подводника, 1944 г. — Н.Старов «Борьба с немецкими подводными лодками, 1945 г. — А.Томашевич «Использование подводных лодок во второй мировой войне». Немало было и статей с практическими рекомендациями по устранению повреждений полученными при боевом использовании подводных лодок, например, статья А.Первушкина «Из опыта ремонта подводных лодок силами личного состава».

О послевоенном состоянии нашего подводного флота, причинах опережающих темпов его развития и предпринимавшихся для этого мерах весьма подробно и с хорошим цифровым иллюстрированием рассказывалось в статье В.Патрушева «Наши подводные силы во второй половине своей истории», приуроченной к 90-летию подводных сил России и помещенной в № 3 за 1996 г.

Разработка и выдача промышленности тактико-технических заданий на создание послевоенного поколения ПЛ была осуществлена еще в 1946 г. Тогда же началось развитие существовавших заводов судпрома и строительство новых предприятий. Вместе с этим началось создание новых пунктов базирования подводных лодок на флотах, и прежде всего — на Северном и Тихоокеанском, расширение и перепрофилирование учебных отрядов для подготовки подводников, а также создание новых военно-морских училищ для подготовки офицеров-подводников... Уже в первые послевоенные годы ВМФ пополнялся ежегодно 8—

10 новыми ПЛ, в 1950-х гг. их число достигало 40—60 ед. в год, а рекордным стал 1955 г., когда в строй было введено сразу 72 ПЛ. В тот же период времени у нас приступили к созданию подводных атомоходов. В 1958 г. в Северодвинске на первой нашей атомной ПЛ был полнят Военно-морской флаг, а уже через 10 лет ВМФ располагал более чем 50 ПЛА. В 1960 г. началось строительство специально сконструированных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, первые из которых в количестве трех вошли в строй в 1967 г. (всего за 25 лет их построили 91 ед.).

Подобных темпов строительства подводного флота не имели даже США, а это говорит о том, что выдерживать его могла только страна, обладающая высочайшим военно-научным и экономическим потенциалом.

Наибольшего своего расцвета «Морской сборник» достиг, когда его главным редактором в 1969 г. назначили Героя Советского Союза вице-адмирала Г.Щедрина. При нем изменился не только внешний вид журнала, но и его рубрикация. Командир-подводник в годы Великой Отечественной войны, командующий флотилией, а в послевоенное время — председатель постоянной комиссии по приемке военных кораблей, он прекрасно знал потребность флотских офицеров в печатной информации.

В то время важное значение для историков и исследователей имели работы А.Россинского, в которых, «Морской сборник» впервые назван крупнейшим источником по изучению истории отечественного подводного флота.

Все эти годы различным аспектам подводной службы все отделы «Морского сборника» на своих страницах уделяли одно из главных мест. В последнее время наши подводные силы, как и весь Военно-морской флот, резко и неуклонно сокращаются вследствие причин экономического

характера, а большая доля технически исправных ПЛ и ПЛА выводится в резерв из-за отсутствия, например, поставок для них аккумуляторных батарей. Правда, именно подводные лодки, и прежде всего ракетные и многоцелевые, все еще продолжают, хотя и, в весьма сокращенном объеме, нести боевую службу.

В этих условиях «Морской сборник» в своих статьях стремился показать роль и необходимость сохранения достаточного потенциала этого рода сил ВМФ в современных условиях и в обозримой перспективе. Примерами таких материалов могут служить статьи Л.Худякова «Сколько РПКСН необходимо России в начале XXI века», Б.Макеева «Перспективы отечественных МСЯС», М.Монакова «Стратегические задачи ВМФ в последние 100 лет» и ряд других.

Одновременно постоянное внимание уделяется проблемам сегодняшней службы подводников, распространению опыта подводного плавания и показу путей поддержания боеготовности подводных лодок и их соединений, что и сегодня с большим трудом пытаются сохранить наши моряки. Среди наиболее значимых из таких материалов можно назвать статьи А.Федотова «Всплыть на полюсе», Н.Черкашина «Голубая лента атомарины», Б.Захарова и А.Лоскутова «В прочном корпусе железные люди», В.Макеева и С.Козлова «Тайфун» в Арктике», К.Лобкова «Тихоокеанцы подо льдами Арктики».

Изучение материалов журнала «Морской сборник» в совокупности с богатым архивным материалом и фондами редакции позволяет сделать вывод, что они содержат обширную научную информацию по изучению истории отечественного подводного флота, его развития и строительства. Журнал является своеобразной энциклопедией подводного дела России.

**Капитан 2 ранга
О.ПОЛОВЕНКО**

ПОДВОДНИКИ— ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



КУЧЕРЕНКО ИВАН ФОМИЧ

Родился 28.12.1908 г. в с. Новоселки, ныне Макаровского района Киевской области. Украинец, контр-адмирал (3.8.1953), Герой Советского Союза (8.7.1945), в ВМФ с 1929 г., в компартии с 1931 г.

Окончил Военно-морское училище им. М.В.Фрунзе (1933), класс подводного плавания ТОФ (1935), Военно-морскую академию им. К.Е.Ворошилова (1948), присвоено право окончившего Высшую военную академию им. К.Е.Ворошилова (1951).

Краснофлотец 79-го авиапарка Морских Сил Черного моря (10.1929—5.1930). По окончании ВВМУ в октябре 1933 г. направлен на Тихоокеанский флот. Командир штурманского сектора ПЛ М-13 (11.1933—1.1935), помощник командира ПЛ Щ-111 (7.1935—7.1936), командир ПЛ М-17 (7.1936—3.1938), ПЛ Щ-111 (3.1938—10.1939), начальник 2-го отделения 2-го отдела (10.1939—3.1941), 1-го отделения отдела подводного плавания (3—8.1941) штаба флота, исполняющий должность командира ПЛ С-53 (8—12.1941). С декабря 1941 г. командир ПЛ С-51.

Под командованием И.Кучеренко ПЛ с 5 октября 1942 г. по 24 января 1943 г. совершила переход из Владивостока в Полярный через Тихий, Атлантический океаны и Панамский канал и вошла в состав Северного флота. В Великой Отечественной войне с января 1943 г.

В должности командира лодки участвовал в 5 боевых походах, в течение которых произведено шесть торпедных атак, потоплен противолодочный корабль Uj-1202 («Франц Динквурт») и повредил три транспорта. Из наградного листа: «Быстро освоив Северный морской театр, начал активные боевые действия против неприятеля... В достижении боевых успехов проявил настойчивость, решительность и личную храбрость». 5 ноября 1944 г. С-51 награждена орденом Красного Знамени.

Командир 2-го дивизиона подводных лодок (3.1944—10.1945). Со своей инициативой и настойчивостью обучал офицерский состав дивизиона, передавая ему свои знания и опыт тактики подводной войны на Севере и прорыва охранения конвоев, выходя с вновь назначенными командирами лодок в боевые походы. За время его командования дивизион потопил и повредил 6 кораблей и судов противника.

За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР капитану 2 ранга И.Ф.Кучеренко присвоено звание Героя Советского Союза.

Старший преподаватель кафедры военно-морских дисциплин (11.1948—11.1949), кафедры оперативного искусства ВМС (11.1949—12.1951) военно-морского факультета Высшей военной академии им. К.Е.Ворошилова. Начальник штаба (12.1951—12.1952), командир (12.1952—5.1956) ВМБ Свиноустье 4-го ВМФ Балтийского флота, командующий подводными силами (5.1956—11.1959) БФ, в распоряжении главнокомандующего ВМФ (11.1959).

Награжден 2 орденами Ленина (1945, 1955), 3 орденами Красного

Знамени (1943—2, 1949), орденами Нахимова 2-й степени (1944), Красной Звезды (1944), медалями, именным оружием (1958).

Умер 26.11.1959 г. в Москве. Похоронен на Ваганьковском кладбище.

Имя Ивана Кучеренко присвоено плавбазе Тихоокеанского флота и Новоселковской средней школе.



**МАРИНЕСКО
АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ**

Родился 15.1.1913 г. в Одессе. Украинец, капитан 3 ранга (23.11.1942), Герой Советского Союза (5.5.1990 г., посмертно), в ВМФ с 1933 г., в компартии с 1944 г.

Окончил школу юнг (1930), Одесский морской техникум (1933), штурманский сектор Специальных курсов командного состава ВМС РККА им. ЦИК ТАССР (1934), Специальные курсы командного состава подводного плавания УОПП им. С.М.Кирова (1938).

Работал на судах советского торгового флота в Одессе: «Севастополь» (11.1926—1.1927), «Ильич» (3—5.1930), «Красный флот» (5—10.1933) учеником матроса, матросом 2 класса, вторым помощником капитана.

Службу проходил на Балтийском флоте: командир штурманской боевой части ПЛ Щ-306 1-й бригады подводных лодок (11.1934—11.1937). Испол-

няющий должность помощника командира ПЛ Л-1 (11.1938—5.1939), командир ПЛ М-96 (5.1939—4.1943).

Под руководством А.Маринеско лодка прошла государственные испытания и 16 октября 1939 г. зачислена в состав флота. Участник советско-финляндской войны 1939—1940 гг. По итогам боевой и политической подготовки 1940 г. лодка заняла 1-е место на БФ, а ее командира Нарком ВМФ награждал золотыми часами. К началу войны М-96 находилась в составе сил постоянной готовности, 14—21 июня 1941 г. несла дозор в устье Финского залива, в ходе которого наблюдалось интенсивное движение германских транспортов из Финляндии.

В Великой Отечественной войне с первых дней. В июле 1941 г. по заданию коменданта Береговой обороны Балтийского района совершил боевой поход в Рижский залив. Противник не был обнаружен. В августе того же года М-96 подготовлена к передислокации на Каспийское море, однако в сентябре приказ был отменен. 14 февраля 1942 г. при стоянке на Неве во время артобстрела Ленинграда снаряд пробил борт ПЛ ниже ватерлинии. После затопления 4 и 5 отсеков она села на грунт. Ремонт корабля продолжался в течение 4-х месяцев.

В боевом походе с 9 по 25 августа командир активно искал встреч с кораблями и судами противника, смело заходил в прибрежные районы со сложной навигационной обстановкой. 14 августа обнаружил конвой, атаковал транспорт и считал его потопленным. После атаки ПЛ подверглась преследованию, во время которого корабли охранения сбросили на нее 11 глубинных бомб. От близких взрывов вышли из строя гирокомпас, подъемник перископа и другие механизмы. Благодаря хладнокровию и выдержке командира, самоотверженной работе экипажа, ПЛ оторвалась от преследования. Силами личного состава все поломки были устранены. При следовании на боевую позицию и возвращении в базу ПЛ неоднократно форсировала минные заграждения врага, не раз касалась минрепов, но, к счастью, взрывов не последовало. Действия командира на позиции были оценены высоко и А.Маринеско награжден орденом Ленина. В ноябре этого же года в Нарвском заливе с ПЛ высажена на побережье противника разведгруппа и принята на борт после выполнения задания.

Из боевой характеристики 1942 г.: «Участник двух боевых походов в Финский залив... Командир тов. Маринеско во всех случаях действовал смело, решительно, проявлял инициативу и настойчивость в выполнении боевого приказа... Достоин продвижения на подлодку большого тоннажа».

Командир подводной лодки С-13 (4.1943—9.1945). К началу навигации 1943 г. ПЛ отремонтирована и подготовлена к боевым действиям. Командир 1-го дивизиона ПЛ капитан 2 ранга А.Орел в аттестации за 1943 г. отмечал: «Боевой и отважный командир. Прекрасно знает штурманское дело, подводное дело знает отлично. Тактику знает и стреляет хорошо... Решителен и инициативен. Как боевой командир и отличный военный моряк среди офицеров пользуется авторитетом. Экипаж своего командира любит».

На ПЛ С-13 совершил три боевых похода на коммуникации противника для нарушения его воинских перевозок. В октябре 1944 г. артогнем повредил рыболовный траулер «Зигфрид» (563 брт). Во втором боевом походе с 11 января по 15 февраля 1945 г. А.Маринеско выполнял боевую задачу на позиции западнее Данцигской бухты. 30 января северо-западнее м. Риксгефт обнаружены сторожевой корабль и большое судно. Главная цель находилась в невыгодной для атаки позиции. С-13 за 1,5 часа 18-ти узловым ходом догнала транспорт и атаковала его. Три торпеды попали в его левый борт и через некоторое время он затонул. Позже выяснилось, что это был лайнер «Вильгельм Густлов» водоизмещением 25484 брт, служащий плавбазой подводных лодок. На ее борту находилось более 6000 человек, в том числе 918 курсантов 2-го учебного дивизиона подводного плавания.

10 февраля в 45 милях к северу от маяка Иерсхефт А.Маринеско обнаружил конвой и атаковал, как он полагал, крейсер типа «Эмден», шедший в охранении двух миноносцев. Фактически это был лайнер «Генерал Штойбен», 14660 брт водоизмещением, который также перевозил свыше 7000 пассажиров. Две торпеды попали в цель, вызвав на судне пожар и три сильных взрыва, что ускорило его гибель. Силы охранения спасали утопающих и преследование лодки не вели.

Капитан 1 ранга Орел А.Е. за отличное выполнение боевого задания 20 февраля 1945 г. представил командира корабля к званию Героя Советс-

кого Союза. Однако вышестоящее командование не поддержало предложение и наградило А.Маринеско орденом Красного Знамени. 20 апреля 1945 г. стала Краснознаменной и подводная лодка С-13. Только через 45 лет за мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президента СССР капитану 3 ранга А.И.Маринеско присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

Смелый и отважный в море, на берегу Маринеско допускал случаи нарушения воинской дисциплины. В октябре 1941 г. командование бригады впервые ставит вопрос об отстранении его от должности. В течение 1942—1945 гг. за упущения в личном поведении неоднократно привлекался к дисциплинарной ответственности. В сентябре 1945 г. приказом Наркома ВМФ снижен в воинском звании до старшего лейтенанта и отстранен от должности командира ПЛ С-13 (в ноябре 1960 г. приказ отменен).

Командир тральщика Т-34 (9—11.1945). С ноября 1945 г. в запасе. После увольнения работал старшим помощником, вторым помощником капитана на судах Балтийского государственного морского пароходства (1946—1948), заместителем по хозяйственной части директора НИИ переливания крови (1948—1949), топографом Онежско-Ладожской экспедиции (12.1951—11.1952), старшим техником отдела снабжения на заводе «Мезон» (1953—1963).

Награжден 2 орденами Ленина (1942, 1990), 2 орденами Красного Знамени (1944, 1945), медалями.

Умер 25.11.1963 г. в Ленинграде. Похоронен на Богословском кладбище.

Имя А.Маринеско присвоено сухогрузу Черноморского речного пароходства, теплоходу на Балтике, Музею подводных сил России в Санкт-Петербурге. Монументы с барельефом Героя установлены в Калининграде и Кронштадте, бюст — у завода «Мезон» в Санкт-Петербурге, мемориальные доски на домах, в которых жил подводник, в Кронштадте и Санкт-Петербурге. Ему посвящен фильм «О возвращении забыть» (Молдова-фильм, 1986).

**Материал подготовлен
в Центральном
военно-морском архиве
С.ВЛАСЮК и Л.ТОЛСТОВЫМ**

ПИСЬМА ИЗ ПРОШЛОГО

Один из наших постоянных читателей, сева­сто­по­лец, ка­пи­тан 3 ран­га за­па­са В.Хмель­ниц­кий, служив­ший в 1975—1984 гг. на под­вод­ной лод­ке К-403 (Се­вер­ный флот) на­чаль­ни­ком РТС, за­тем воз­глав­ляв­ший учеб­ный центр от­дель­ной бри­га­ды ре­мон­ти­ру­ю­щих­ся под­вод­ных лодок Бе­ло­мор­ской ВМБ, прис­лал в редак­цию ин­те­рес­ные ма­те­ри­а­лы, сох­ра­ни­в­шие­ся у него с на­ча­ла 1970-х гг.: пись­ма ве­те­ранов-под­вод­ни­ков, служив­ших до и в го­ды Ве­ли­кой Оте­чест­вен­ной вой­ны на крас­но­зна­мен­ной под­вод­ной лод­ке СФ Щ-403, а­дресо­ван­ные ком­со­моль­цам К-403. Озна­ко­мив­шись с пись­ма­ми, редак­ция ре­ши­ла, по­правив грам­ма­ти­ку, опуб­ли­ко­вать на­иболее зна­чи­мые вы­дер­жки из них, опу­стив су­го­бо лич­ные или ве­сь­ма спор­ные мо­мен­ты или оцен­ки, да­ва­е­мые ав­то­ра­ми сво­им сос­лужив­цам. В це­лом же, мы уве­ре­ны, пись­ма пред­став­ля­ют боль­шой ин­те­рес и для воен­ных исто­ри­ков, и для мо­ло­дых под­вод­ни­ков, осо­бен­но служив­ших на Се­вер­ном фло­те и про­дол­жа­ю­щих тем са­мым его сла­вные тра­ди­ции.

Ес­те­ствен­но, редак­ция не имела воз­мож­но­сти про­ве­рить под­лин­ность всех при­во­ди­мых в пись­мах фак­тов и имен, по­это­му при­но­сим из­ви­не­ния в свя­зи с воз­мож­ны­ми не­точ­но­стя­ми.

ПИСЬМО ПЕРВОЕ

Здрав­ст­вуй­те, не­зна­ко­мые, но близ­кие дру­зья с «на­шей»¹ под­вод­ной лод­ки!

Здрав­ст­вуй, стар­ший мат­рос Анд­рюш­ка!

Ты да­же не на­пи­сал, кто ты: тор­пе­дист, ра­дист, мо­то­рист или трюм­ный; ко­неч­но, это не имеет зна­че­ния,

глав­ное, что ты под­вод­ник, и я пишу тебе как под­вод­ник под­вод­ни­ку, хо­тя, ко­гда я пла­вал на под­вод­ных лод­ках, те­бя, ве­ро­ят­но, и на све­те еще не было, и лод­ки, на ко­то­рых пла­ва­ли мы, были не та­кие, как лод­ки, на ко­то­рых пла­ва­ете вы, под­вод­ни­ки се­го­дняш­не­го дня.

Теперь о су­щес­ти по­став­лен­ных то­бой во­про­сов: те­бя ин­те­ре­су­ет ис­то­рия Крас­но­зна­мен­ной лод­ки Щ-403? Да, я служил на этой лод­ке с де­каб­ря 1941 г. по ав­густ 1943 г., хо­тя эту лод­ку, ее эки­паж, я знал еще с 1937 г., ко­гда окон­чив Учеб­ный от­ряд под­вод­но­го пла­ва­ния в Ле­нин­гра­де был на­прав­лен на Се­вер­ный флот и на­зна­чен штат­ным мо­то­ри­стом на ПЛ Щ-401. Тогда ди­ви­зи­он «щук» в со­ста­ве под­вод­ных лодок Щ-401, Щ-402, Щ-403 и Щ-404 при­шел с Бал­ти­ки на Се­вер. Все ле­то наш ди­ви­зи­он от­ра­ба­ты­вал за­да­чи по прог­рам­мам курса под­вод­ных лодок в Бе­лом и Ба­рен­це­вом мо­рях, а в По­ляр­ное при­шли глу­бо­кой осе­нью, ко­гда для на­ше­го ди­ви­зи­она было по­стро­е­но жи­лье. Эки­паж ПЛ Щ-401 рас­по­ла­гал­ся на пер­вом эта­же, Щ-402 — на вто­ром, Щ-403 — на тре­ть­ем и Щ-404 — на чет­вер­том. Во вто­ром кры­ле по­ме­ща­лись эки­па­жи «Де­каб­ри­стов»: Д-1, Д-2 и Д-3. Вот и весь под­вод­ный флот Се­вер­но­го фло­та в 1937 г.

1937 г. ха­рак­тер­ен боль­ши­ми пе­ре­ме­на­ми на фло­те. В то время, не мо­гу об­ъяс­нить, чем это было выз­ва­но, но по всей стра­не на­шей, на на­ших ко­раб­лях и со­е­ди­не­ниях вдруг по­я­вилось не­смет­ное ко­ли­че­ство «вра­гов» на­шей Ро­ди­ны, про­ис­хо­ди­ли сплош­ные аресты, дос­та­точ­но было не­ча­янно во время убор­ки раз­бить стек­ло в порт­ре­те ко­го-ни­будь из ру­ко­во­ди­те­лей пар­тии или пра­ви­тель­ства — и ты обес­печен

пятнадцатью годами тюрьмы. К началу 1938 г. на Северном флоте редко можно было увидеть офицера в звании капитана 3 ранга — на кораблях оставались одни лейтенанты.

Были арестованы командующий флотом Душенов, командир бригады Грибоедов и много-много других офицеров, командиров лодок, которые пришли с Балтики. Считаю, кроме И.Колышкина, никого и не осталось, и он в скором времени стал командиром нашего дивизиона. Я пишу об этом не случайно, в этот период на подводную лодку Щ-401 был назначен командиром капитан-лейтенант К.Шуйский, который до этого был дивизионным минером.

Я пишу о Шуйском не случайно, ибо в 1942 г. он был назначен на ПЛ Щ-403 и, собственно говоря, с его приходом и началась настоящая боевая жизнь этой прекрасной лодки и ее славного экипажа. До прихода Шуйского ПЛ Щ-403 ничем не выделялась среди других кораблей.

В начале 1938 г. ПЛ Щ-403 на борту с командующим флотом вышла в море на учения и, даже не выйдя из Кольского залива, была вынуждена вернуться в базу из-за неисправности механизмов: расплавились упорные подшипники «Митчеля», вышел из строя гирокомпас и случилось еще много других неприятных вещей. После этого был создан партийно-комсомольский актив, на котором командующий флотом, не стесняясь в выражениях, «песочил» командование и экипаж лодки, а экипаж был совсем не виноват: командир новый, не знал людей, лодка была совсем не подготовлена к походу. Да и командир-то был столь молод, ему бы еще штурманом поплавать нужно было годик-другой, да старпомом, а его из штурманов — да сразу в командиры.

В период довоенных лет лодки нашего дивизиона очень много плавали, выполняли учебные задачи, ходили в автономные плавания, выполняли и задания правительства. В 1939 г.

наш дивизион обеспечивал радиосвязью перелет летчика Коккинаки через Северный полюс в Америку. ПЛ Щ-401 была в ремонте, и мне пришлось выйти в поход на ПЛ Щ-403, так как старшина группы мотористов этой лодки был на излечении в госпитале. Мы должны были нести позиционную службу в Гренландском море и, пока не закончится перелет, не имели права погружаться. Здесь нас застал такой шторм, честно говоря, такого шторма я не видывал за все 10 лет службы. Оба двигателя работали средним ходом вперед, а нас сносило на 70 миль назад в сутки, к тому же «щуки» — лодки полуторакорпусные, они волну не режут, а болтаются на волне, как поплавки. Больше половины команды укачало, мне самому пришлось более двух суток не отходить от дизелей.

В конце 1939 г. началась война с Финляндией.

Дивизион «щук», в том числе и ПЛ Щ-403, в первый же день вышел в море. Задача у всех была одна: нести позиционную службу и топить финские корабли. И результат у всех лодок оказался одинаковым: лодки не видели противника, и противник не видал наших лодок, так как на Севере у финнов флота не было и, следовательно, и воевать нам было не с кем. Проболтавшись в море месяца полтора, вернулись в базу. Окончилась война с Финляндией, и нам, подводникам, выдали премию: матросам — по 250 руб., командирам отделений — по 300 руб., а нам, старшинам групп, по 500. Больше войну с Финляндией и вспомнить нечем.

Но зато после этой войны и вплоть до начала Отечественной флот принял боевую готовность № 2, и мы даже в кино ходили в противогазгах.

1940-й и начало 1941 г. были насыщены множеством учений, мы очень много времени находились в море, несли позиционную службу в заливе Пуманки.

В это время экипаж ПЛ Щ-403, первый не только на Северном флоте, но и вообще в ВМФ, впервые узнал, что такое глубинные бомбы. Лодка была атакована неизвестным миноносцем, но все обошлось благополучно.

А 20 июня 1941 г. для нас, североморцев, началась война с фашистской Германией, хотя для всех война началась 22-го. Мы же начали стрелять по немецким самолетам 20-го. В первые дни войны Щ-403 и Щ-404 ушли в Белое море, где без всякой пользы пробыли до конца 1941 г. О дальнейшем напишу в следующем письме. Посылаю фотографию ПЛ Щ-403, в следующем письме — свою фотокарточку².

С приветом, Н.Графовский

ПИСЬМО ВТОРОЕ

Здравствуйте, дорогие друзья-подводники! Здравствуй, дорогой Виктор!

Сегодня получил твое письмо и спешу ответить на твои вопросы и продолжить повествование о подводной лодке Щ-403.

Наименований транспортов и кораблей, которые потопила наша лодка, я назвать не могу, так как, как правило, лодка выходила в атаку с дистанции довольно большой и разглядеть в перископ название корабля просто невозможно, а после атаки приходилось самим уходить от преследования конвоирующих кораблей, так что тут было не до названий, этим могли заниматься только работники разведки, но, возможно, на этот вопрос может что-нибудь ответить П.Мирошниченко, он сейчас готовит в печать книгу, роется в архивах, даже немецких, я думаю, что он поможет вам в этом вопросе. Вы ему напишите, хотя он очень занят.

Первым командиром ПЛ Щ-403 был капитан-лейтенант И.Ефимов, но в 1937 г. он был арестован и о его

дальнейшей судьбе вряд ли кто-нибудь может знать.

Старший лейтенант Ельтищев стал командиром Щ-404 (на ПЛ Щ-403 он не служил), когда И.Колышкин, командира этой лодки, назначили командиром дивизиона «Щук». Это тоже было в 1937 г. осенью, а потом Ельтищев командовал ПЛ Д-1 и погиб в мирное время перед войной: в подводном положении в лодке произошел взрыв якобы аккумуляторной батареи, место гибели лодки установлено, но глубина в этом месте слишком велика, чтобы туда можно было спуститься водолазам.

Командиром БЧ-5 Коростылев на ПЛ Щ-403 никогда не служил, он действительно инженер-механик, но плавал на Балтике на других лодках, он и сейчас³ служит на Балтике, контр-адмирал.

Боевых листов, писем и других документов военных лет у меня нет, если и были, то не сохранились.

Боцманом на Щ-403 был мичман-сверхсрочник Кузькин Федор, отчества не помню; Н.Калинушкин — рулевой-сигнальщик, старшина 2-й статьи, командир отделения рулевых.

А теперь перехожу к описанию боевых дел ПЛ Щ-403.

В первом письме я уже писал, что буду описывать и ошибки, и успехи лодки, так как был участником этих походов. Раньше об этой лодке уже писали и контр-адмирал Колышкин, и вице-адмирал Щедрин, но, мне кажется, в их описаниях все очень гладко, а на наш взгляд, на взгляд оставшихся в живых моряков, которые воевали на 403 «щук», не все было так.

Я писал в первом письме, что на Северном флоте война фактически началась не в воскресенье, 22 июня 1941 г., а в пятницу, то есть 20 июня.

22 июня 1941 г. я, бывший старшина группы мотористов ПЛ Щ-401, уходил в первый боевой поход (ПЛ Щ-401 самая первая ушла в море) и прослужил на этой лодке до половины ноября 1941 г.

Дальше моя служба шла уже на ПЛ Щ-403.

Во второй половине ноября 1941 г. в был переведен на ПЛ Щ-403 в должности старшины группы мотористов в звании старшины 1-й статьи. Какие были мотивы моего перехода на ПЛ Щ-403?

ПЛ Щ-403 с начала войны была отправлена в Белое море, туда же ушла и ПЛ Щ-404.

Война началась летом в разгар отпусков, и эти две лодки ушли в Белое море не полностью укомплектованные личным составом. Так, на ПЛ Щ-403 оказался в отпуске старшина группы мотористов, да и ряд других военнослужащих этих лодок. Из отпусков они вернулись в Полярный, и их направили на свои корабли морем. На переходе из Полярного в Архангельск судно, на котором шли отпускники, а также гражданское население, которое эвакуировали из Полярного, было атаковано немецкой подводной лодкой и утоплено. Погибло много наших моряков и членов семей офицеров и сверхсрочников. В сентябре 1941 г. ПЛ Щ-403 и ПЛ Щ-404 вернулись в Полярное, так как делать им в Белом море было нечего, это был тыл. На ПЛ Щ-403 не было старшины группы мотористов, а на ПЛ Щ-401 нас, старшин, оказалось двое, и я стал просить командование перевести меня на ПЛ Щ-403. Просьба моя была удовлетворена. Так я стал членом экипажа ПЛ Щ-403. Вместе со мной на ПЛ Щ-403 пришел и командир отделения мотористов старшина 2-й статьи Степанов Миша: он — с ПЛ Щ-421, которая подорвалась на мине, и экипаж этой лодки был распределен по другим кораблям.

И вот мы деятельно принялись готовить дизеля и другие механизмы к походу.

Самое главное, времени было мало, работали день и ночь. Дизеля не запускались воздухом, и для того, чтобы пустить дизель, его приходи-

лось раскручивать главным электромотором, из-за чего грелись масляные холодильники. Пропускали клапана гидромурф, в общем, работы было хоть отбавляй, но, в конце концов, все было улажено, приняли соляр и масло до полного запаса, и я доложил механику о готовности.

На следующий день мы вышли в Кольский залив для уничтожения дивизии и прохождения мерной мили, опробовали дизеля на всех режимах, подрегулировали, вечером пришли в Полярное, встали на размагничивание, а ночью ПЛ Щ-403 ушла в свой первый боевой поход. Нам, вновь прибывшим на лодку, было как-то странно: идем в боевой поход, а кингстоны главного балласта закрыты. А если срочное погружение? Спросил об этом у Салтыкова. Он мне ответил, что, мол, командир лодки упрям и если уж даже что и не так, ему доказать невозможно.

Первый поход был небольшим, боевой квадрат был близко, если не изменяет память, где-то в районе Варангер-фиорда. Проболтались мы там суток десять, мы никого не обнаружили, и нас никто. Нас отозвали в базу, потом офицеры меж собой судачили, что командир за этот поход получил «фитиль». Искали противника не там, где нужно было.

После небольшого отдыха — второй выход, и тоже недалеко.

Но этот поход запомнился мне тем, что он был очень легким, если так можно выразиться. Лодка ходила у берегов противника, и командир решил не уходить в квадрат зарядки, для того чтобы пополнить запас электроэнергии, и мы ходили в надводном положении и заряжали батарею. Сильно штормило, на мостике были дополнительно поставлены наблюдатели. И вот тут лодка неожиданно напоролась на неприятельский караван в составе большого транспорта и конвоя в составе нескольких сторожевиков и охотников. Погружаться было некогда, командир ата-

ковал не погружаясь, торпеды попали в транспорт, а из-за него выскочил сторожевик, торпеды прихватили и его (в то время лодки стреляли по одной торпедой с интервалом в четыре секунды). Взрыв торпед и взрывы на торпедированных кораблях были столь сильны, что в лодке погас свет, а находившихся на мостике обдало какой-то грязью, настолько была близка дистанция до противника. После залпа лодка прижалась почти вплотную к берегу, и неприятель нас не заметил. Спасла нас полярная ночь да штормовая погода.

Зато это был первый «дуплет», до нас ни одна лодка не топила одним залпом два корабля.

После возвращения в базу за этот поход нас и хвалили за дерзость, и ругали за безграмотность: оказывается плавать под носом у противника с незаряженной батареей — это все равно, что сидеть на бочке с порохом с сигаретой в зубах.

Если бы мы были обнаружены и нас загнали бы под воду, трудно сказать, чем бы это все кончилось.

Но факт — упрямая штука: утопили два корабля — и ни одной глубинной бомбы, ни одного выстрела! Нам, явно, везло. Но долго ли так могло продолжаться?

После небольшого ремонта в феврале 1942 г. Щ-403 пошла в свой третий боевой поход. На этот раз далеко: в район мыса Нордкап. И задание сложное: кроме поиска противника, мы должны высадить на неприятельский берег трех норвежцев-разведчиков и нашего радиста.

Вышли из базы ночью, хотя в феврале на Севере круглые сутки ничего не видно, но мы уходили именно ночью. Нас должны были

проводить до Кильдина наши миноносцы, но получилось так, что их не оказалось на месте: то ли мы опоздали, то ли они где-то задержались, и мы пошли без охраны. У выхода из Кольского залива нас обстреляли свои сторожевики по ошибке, но благополучно, не попали.



У выхода из Кольского залива в то время несли дозорную службу рыболовные траулеры, на которые поставили по 45-мм пушке, а команду переодели в военную форму. Будь на месте этого сторожевика боевой корабль, нам несдобровать было бы от такой встречи. В общем, поход начался неудачно.

Погода была на этот раз никуда: шторм, снежные заряды, видимость отвратительная. Наконец, мы «притопали» к мысу Нордкап. Разведчики приготовились,

забрали свои вещи, надули две резиновые шлюпки. На одной шлюпке пошел гребцом старшина группы трюмных Миша Климов и повез людей, а на второй гребцом был командир отделения комендор Коля Широков, он вез харчи и радиостанцию.

Шлюпки отошли от борта и растаяли в темноте. Берег был очень близко. Находившиеся в это время на мостике, слышали, как волны шумели у берега и даже лай собак. Прошло довольно много времени, шлюпки должны были бы уже давно вернуться, а их не было. Надули еще одну шлюпку и на поиски вышли старпом Шипин и сопровождающий группу разведчиков офицер, он же и радист (фамилию его я не помню).

Вскоре на мостике услышали вблизи их крики, зажгли прожектор и увидели их, плавающих в воде. Шлюпку, оказывается, перевернуло. Помогли товарищам выбраться из воды. Из их рассказа стало ясно, что в резиновых шлюпках добраться до берега невозможно, следовательно, с первыми двумя шлюпками произошло что-то неладное. Да и на берегу появился подозрительный шум, зажглись огни. Лодка вынуждена была отойти от берега подальше и погрузиться.

Мы ушли с этого места, а на следующий день снова вернулись туда. Подошли почти вплотную к берегу, кричали в мегафон, давали сигналы ратьером, в общем, торчали до тех пор, пока нас не спугнули огни на берегу. На третьи сутки все повторилось сначала. Это было 19 февраля 1942 г., этот день мне запомнился на всю жизнь.

Была ночь, подчеркиваю, что была ночь, так как 19-го в 00 часов я заступил на вахту у дизелей. Мы ходили в надводном положении в этом самом злополучном месте. Не прошло и полчаса, как я принял вахту, и вдруг на телеграфе правого дизеля стрелка с «малого» прыгнула на «самый полный». Я начал бешено крутить маховик подачи топлива к

насосам, доводя машину до аварийного хода. Еще дизель не дошел до нужного режима, как на телеграфе левого дизеля стрелка прыгнула на «полный назад», я бросился останавливать дизель (на «щуках» дизеля были не реверсивными и задние хода осуществлялись электромоторами). В это время телеграф правого дизеля дал команду «средний назад» — я кинулся к правому дизелю. Заревел ревун срочного погружения. В отсек прибежали мотористы по боевому расписанию, открыли кингстоны 5 и 6 балластных цистерн, я в это время задраивал переборку между дизельным отсеком и центральным постом.

Вдруг лодку повалило на правый борт, я не устоял на ногах, упал на помпу охлаждения, разбил голову, раздался сильный грохот, погас свет. Но лодка медленно стала на ровный киль. Вскоре зажегся свет в переносной лампе, лампы, которые были закреплены на корпусе лодки, все полопались. Мы осмотрелись в отсеке, вода не поступала, но валялось много стекла. Я сказал Мише Степанову, чтобы он посмотрел в глазок, что делается в центральном посту, а сам встал к переговорной трубе.

Дали команду голосом: «Осмотреться в отсеках!». Я доложил, что в пятом отсеке все в порядке, кроме одного — все четверо мотористов, в том числе и я, здорово ушиблись. Смотрю на манометры цистерн главного балласта — давление 8 атмосфер, значит, глубина 80 м, лодка идет под электромоторами малым ходом.

Так прошло около часа, а может больше. Приказали отдраить переборку, в отсек пришел комиссар и рассказал, что лодку атаковали два миноносца, стреляли прямой наводкой, в третьем отсеке пробоина, второй миноносец таранил лодку, командир убит, погрузились без него, он остался наверху, ранены штурман и боцман.

ПИСЬМО ТРЕТЬЕ

Пробоину в третьем отсеке заделали находившиеся там электрик Зверев и вестовой Исаев. Акустика вышла из строя, акустик ничего не слышит.

Вскоре пришел в отсек механик Салтыков и сказал, давай, мол, послушаем стетоскопом, может, что услышим. Я заложил трубки в уши, мембрану приложил к корпусу, но ничего не услышал.

Спустя часа два дали команду приготовиться к всплытию, артрасчету собраться в центральном посту. Лодка всплыла, спустя минуту меня позвал в центральный пост Салтыков и попросил как можно быстрее пустить дизеля и, не дожидаясь команды с мостика, довести ход до «полного». Через пять минут лодка полным ходом уходила курсом норд. Я вышел на мостик и увидел такую картину: перископы согнуты крючком, ствол носовой пушки загнут на 90 градусов, антенны порваны, в легком корпусе левого борта здоровенная рваная пробоина, из которой вытекают остатки соляра.

Цистерну промыли несколько раз. Радисты натянули времянку. Старпом Шипин дал радиogramму в базу о случившемся, очень скоро мы получили радиogramму с базы, в которой был приказ немедленно идти в базу, обещали прислать охрану и зажечь маяки. И мы полным ходом пошли в Полярный. Маяков не зажгли, охрану не прислали, а может, мы и разошлись. У входа в Кольский залив нашу лодку атаковала немецкая лодка, выпустила три торпеды, но сигнальщики вовремя заметили, и «щука» увернулась от удара.

После этого похода командиром израненной 403-й «щуки» был назначен Константин Матвеевич Шуйский. С этого дня началась новая история этого корабля.

Н.Графовский

После третьего похода ПЛ Щ-403 встала на ремонт, мы перешли в Мурманск. На досуге мы в разговорах частенько возвращались к этому злополучному походу: что ни говори, а потеряли командира и двух замечательных парней, Климова и Широкова, к тому же мы ведь толком даже не знали, что с ними. Ясно одно, тот, кто дал команду на срочное погружение, поступил неверно: хоть мертвого, но командира нужно было спустить вниз, в лодку. Может, это и стоило бы всем нам жизни, мы ведь три дня ходили к Нордкапу, стараясь выручить Климова и Широкова!

Ремонтировались мы примерно месяц, может, побольше. Помню, приехал на лодку командир бригады контр-адмирал Колышкин, вызвал к себе нескольких старослужащих, в том числе и меня, и показал на финскую газету, где была статья и фотографии Климова и Широкова. Финского языка из нас, конечно, никто не знал, и что было написано в газете, мы прочитать не могли, но Колышкин познакомил нас с переводом, судя по которому Климов и Широков добровольно согласились сотрудничать с немцами. При этом ни о норвежских разведчиках, ни о нашем командире в статье, судя по переводу, ничего не говорилось. Мы все в один голос заявили, что это фальшивка.

После окончания ремонта мы перебираемся сначала в Полярный, отрабатываем всевозможные задачи, выходя в Кольский залив и на Кильдинский плес, затем уходим в боевой поход, первый поход с новым командиром.

Поход был очень долгим, мы пробыли в море около двух месяцев, но нам, прямо скажем, не везло, и мы вернулись в базу ни с чем, море будто вымерло, хотя уже началось полярное лето, круглые сутки светло.

После небольшого отдыха мы снова ушли в море.

На этот раз, не успели выйти на позицию, повстречали немецкий караван, командир поднырнул под конвой, дал залп из носовых аппаратов, поднырнул под тонущий транспорт — и еще один залп из кормовых аппаратов, и еще один транспорт врага пошел на грунт. Правда, эта атака и для нас оказалась тяжелой, немцы нас долго преследовали, сильно бомбили. Как всегда, лопались лампочки, но все обошлось благополучно, часов через 10—12 оторвались от преследования, всплыли, перезарядили торпедные аппараты, зарядили аккумуляторы — и снова на позицию. И опять удача: снова немецкий караван. Но мы еще только сближались, а нас уже обнаружили. Однако лодка из атаки не вышла — и еще раз залп из носовых аппаратов, и еще один фашистский транспорт пошел на дно, снова нас преследуют, бомбят, но командир маневрирует и уходит от преследования.

Потом — снова поход, опять удачный, хотя и не из легких. Были такие охотники — считать глубинные бомбы спичками, так в этом походе была такая бомбежка, что и трех корбков не хватило. После этого похода практически вся команда получила ордена и медали, меня наградили орденом Красного Знамени. После небольшого ремонта снова готовимся в поход.

Ну, а потом опять все снова, ремонт окончен и мы готовимся в поход. На этот раз недалеко: в Танефиорд. Это место подводники не любили, там нес позиционную службу немецкий сторожевик и, по всей видимости, экипаж на нем был опытный: не успеет лодка приблизиться, как этот кораблик начинает бросать бомбы. Короче, он нам, «щукарям», много крови попортил.

И вот, подходя к позиции, помню, наш командир пришел в шестой отсек погреться (самый теплый отсек на «щуках»), кто-то из ребят спросил про немецкий сторожевик. Константин

Матвеевич засмеялся и сказал, что больше этому немцу не плавать, мы, мол, сами будем его искать. И действительно, только мы вошли в боевой квадрат, а немец нас поджидает, идем друг другу навстречу, атака, залп, и наш «злодей» горит и тонет кормой. Командир от удовольствия приказал всплыть, и мы по очереди наблюдали, как тонет горящий корабль. В бинокль хорошо было видно барахтающихся в воде людей. Вот и довелось единственный раз увидеть своими глазами противника, а до этого я ни разу не видал живого немца.

Правда, вернувшись в базу, нас поругало начальство: мол, не та цель, чтобы тратить столько торпед, но зато ребята с других лодок не раз говорили нам спасибо и не один стаканчик был пропущен по сему случаю.

После этого похода нас снова не обошли наградами. Константина Матвеевича наградили орденом Александра Невского. Это первый и единственный моряк, удостоенный за войну такой награды. Ведь этот орден был предназначен для полководцев, видно, наш командир и был таким. Меня после этого похода наградили орденом Красной Звезды.

К этому времени на нашей лодке сильно износилась аккумуляторная батарея: мы сутки делали зарядку, а разряжалась она за 15—17 ч. Поэтому нас далеко не посылали. Мы ждали новую батарею, но наша промышленность во время войны, видимо, прекратила изготовление аккумуляторов, и мы ждали, когда привезут батарею из Англии. Но плавать все же плавали. И вот нас послали на обеспечение перехода союзного каравана. Полярный день, погода прекрасная. Но нам от этого не легче, мимо летят немецкие самолеты на бомбежку каравана, и мы вынуждены все время срочно погружаться. Аккумуляторы же совсем сели, даже лампочки горят не в полный накал.

А в это время в центральном посту засуетились, лодка стала менять

курсы, командир дал «срочное погружение». Оказывается, у нас на траверзе всплыла немецкая подводная лодка. Некоторое время мы шли параллельными курсами, потом немцы сыграли арттревогу. Немецкая лодка была много больше нашей «щuki», и пушки у нее были крупнее. Наш командир решил погрузиться. Но немцы тоже нырнули, и вот началась игра в кошки-мышки, на этот раз мы оказались в роли мышки, и самое неприятное, что под водой мы долго ходить не могли: аккумуляторы совсем сели.

Акустик докладывал о движении немецкой лодки, мы маневрировали.

Акустик доложил, что немцы дали торпедный залп, да мы и сами, без акустика, слышали как над нами прошли две торпеды, потом с правого борта еще две. Нам ничего не оставалось, как всплывать. Вдруг все услышали сильный взрыв, и шумы немецкой лодки прекратились.

Что произошло? Трудно сказать, то ли немцы напоролись на какую-нибудь шальную мину, то ли у них произошла какая-то авария, но факт, что немцы куда-то исчезли. Мы всплыли, доложили по радио обстановку и нас вскоре отозвали в базу.

Оказывается, именно этот караван, который мы охраняли, и вез нам новую аккумуляторную батарею. Сменили аккумуляторы, сделали ремонт, командир поехал в отпуск к семье, которая находилась где-то в Ярославской области.

Конец 1942 г. и начало 1943 г. для меня лично оказались невезучими. В ноябре 1942 г., будучи в море, я попросил разрешения выйти на мостик (в надстройке были мои механизмы, которые нужно было проверить). Не успел я ухватиться за барбет, как меня волной снесло за борт. Мне с лодки бросили и круги, и сходню, лодка начала маневрировать, в общем через полчаса меня без валенок и телогрейки, обледеневшего, втащили на борт... Подошло время доковать-

ся и нас перевели в Мурманск, в док, который перед войной закупили в Англии.

И вот тут мне занеможилось, сказало это зимнее купание: я подхватил крупозное воспаление легких.

Снова поход, потом другой; мы атакуем, потом нас лупят. Иногда приходим пустые, что очень тяжело: во-первых, сам поход становится длинным, во-вторых, прийти без победы — стыдно людям глядеть в глаза.

В феврале 1943 г. я снова угодил в госпиталь, на этот раз под Горьким и надолго. Лишь в конце мая я вернулся на лодку.

Приехав в Полярный, узнаю, что мне присвоено звание мичман, и я награжден вторым орденом Красной Звезды. Правда, служить на «щuke» мне, можно сказать, больше не довелось: был списан по здоровью — легкие не выдерживали после болезни под водой, было нечем дышать. На мое место старшиной группы мотористов был назначен Миша Степанов. Переведен с повышением на должность начальника топливного отдела Архангельского укрепрайона механик П.С.Салтыков, мы его тепло проводили и он уехал в Архангельск.

А наша лодка снова ушла в поход. На этот раз — в последний. Я сразу почуял неладное: дружки-радисты рассказали, что лодка возвращается с победой, но прошли все сроки, а ее нет. Случилось непоправимое, но что? Баренцево море умеет хранить тайны.

В январе 1946 г. демобилизовался. Уходило нас с бригады 11 человек, все мичманы. Мы были первой партией демобилизованных и провожали нас отменно.

Правда, Иван Александрович Колышкин просил нас не торопиться с уходом с бригады, говорил, что «на гражданке» нам придется трудно, но мы уже, как говорится, сидели на чемаданах, и мысли наши были уже

дома, в Москве, а трудности нас как-то не пугали. 7-го января я благополучно прибыл в Москву. Встречи с родными, поиски подходящей работы заняли месяц, а через месяц уже вышел на работу.

Н.Графовский

ПИСЬМО ЧЕТВЕРТОЕ



Здравствуйте, дорогие друзья! Вы спрашиваете, не известно ли мне что-нибудь о бывших сослуживцах. Ведь практически весь экипаж погиб, о чем я уже вам писал. Остались в живых лишь те, кто по каким-либо причинам не отправился в тот последний поход. И, как ни странно, остались в живых наши товарищи, Климов с Широковым, которых мы когда-то потеряли у берегов Норвегии. Впрочем, обо всем по порядку. В начале 1965 г. мне позвонил Петр Анисимович Мирошниченко и попросил приехать к нему. И вот я звоню к нему и, представьте себе, ребята, дверь мне открывает П.С.Салтыков. Обнимаемся, целуемся, проходим в комнату, а там снова сюрприз. На диване сидят И.Колышкин и Мишка Климов, друг сердечный, которого мы в 1942-м потеряли в Норвегии.

Мы сидим за столом и воспомина-

ем минувшие дни. Первое слово Мишке, он — воскресший из мертвых, и он нам поведал, что отойдя от борта подводной лодки, его лодку накрыла волна и перевернула. До берега они с норвежцами добрались вплавь, один из норвежцев не доплыл, на другой день его труп нашли на камнях у берега и похоронили. Вскоре, и тоже вплавь, добрался и Коля Широков. Его лодку тоже перевернуло и все продовольствие, боеприпасы и радиостанция утонули. И вот они, четыре человека, мокрые, без еды, курева и оружия на берегу. Где враг, что делать?

Они пошли по берегу, набрали на рыбацкую хижину, где нашли немного мороженой рыбы, немного соли и спички, так делают рыбаки, оставляют на всякий случай. Прямо в хижине разожгли костер, там были и сухие водоросли, обсушились, съели оставленную рыбу прямо сырой.

Утром норвежцы ушли на разведку, вернулся один, они напоролись на немцев, одного убило на месте, второму удалось уйти; он долго бродил, но вернулся и принес немного рыбы. Прошла еще ночь, а утром оказалось, что норвежец без сознания и умирает.

К вечеру потерял сознание и Климов, видно, купание в холодной воде дало свои результаты. Михаил пришел в себя спустя несколько дней, над ним, как мать над ребенком, склонился Коля Широков.

Норвежец умер, и наши ребята остались вдвоем, не решаясь уйти далеко от хижины, питались клюквой, случайно пойманной рыбой, все ждали, что придет помощь с

подводной лодки. Но она, как вам уже известно, не пришла.

Так прошел, примерно, месяц, ждать помощи было уже нечего. Они решили идти разыскивать жилье, раздобыть лыжи, а может и оружие и пробиваться на восток, к нашей границе. Вскоре они действительно набрели на какой-то поселок, постучали в первый дом, им открыл старик и страшно испугался, увидев двух бородатых, оборванных людей.

Ребята знаками объяснили, кто они и что они хотят есть. Старик понял, поставил на стол все, что у него было, но Климову с Широковым все было мало. Тогда старик повел их в соседний дом. Там наших ребят снова покормили и даже дали выпить кофе. После этого Мишка Климов уснул. Проснулся он от побоев, его, лежачего, били ногами немецкие солдаты. Тут же валялся избитый до потери сознания и Коля Широков. Так ребята оказались в плену.

Сначала сидели в лагере в Тромсе, откуда пытались бежать, но были пойманы, после чего Климов уже не видел Широкова.

Климова перевезли в Германию, в лагерь со строгим режимом, но он снова делает попытку бежать, его снова ловят, снова побои и новый лагерь. И снова побег, на этот раз удачный. Он пробрался на восток, перешел линию фронта и, наконец, у своих. Просил, чтобы его отправили в свою часть, т. е. на подводную лодку, но его назначили старшиной стрелковой роты, и он с этой ротой дошел до Берлина. После войны демобилизовался и приехал домой, а спустя много лет его, как и многих других, нашел наш П.Мирошниченко. Удивительно, но факт, вскоре Мирошниченко нашел и Широкова Колю. Вернее, не его, а его дочь. Она в письме рассказала, что отец до конца войны пробыл в плену, вернулся домой в Уфу, но жизнь пошла неладно, ему всюду не доверяли. Он нашел выход своим переживаниям,

гасил обиду в вине, в результате спился и умер в 1951 г.

Вскоре Мирошниченко добрался и до секретных немецких архивов, из которых выяснилось, что С.Коваленко, командир ПЛ Щ-403, раненый после тарана лодки, попал к немцам, его положили в госпиталь, лечили, ампутировали ногу и отправили в Германию.

После войны, совсем недавно в наше посольство в Лондоне зашел английский морской офицер и сообщил, что во время войны он был в концлагере в Германии, и когда советские войска были уже близко, в лагере начали уничтожать людей славянского происхождения. К нему, т. е. к английскому моряку, подошел один русский, одноногий, назвал себя Семеном Коваленко и просил его, если он останется в живых и увидит советских людей, передать русским, что Семен Коваленко до конца своих дней остался верным сыном своей Родины и изменником не был. В этот день в лагере расстреляли всех русских, в том числе и С.Коваленко.

Петр Анисимович Мирошниченко, дотошный мужик, сумел добраться до секретного архива гестапо, нашел протоколы допросов Коваленко, Климова, Широкова и еще многих североморцев в силу каких-либо причин оказавшихся в плену у немцев, но все они были настоящими патриотами и не посрамили своей Родины.

С.Коваленко на допросах выдавал себя за штурмана с ПЛ Щ-428, хотя такой лодки и не было, наговорил немцам всяких небылиц. По его словам, на Северном флоте одних «щук» было более пятидесяти. Немцы интересовались нашими минными постановками, хоть Коваленко и сам не знал об этом, но немцам он наплел столько, что им стали мерещиться советские мины даже в их собственных гаванях.

Вот, ребята, пожалуй, и все, что я помню о своих товарищах.

Желаю вам, ребята, хорошего

здоровья, больших успехов в вашем нелегком ратном труде, успехов в боевой и политической подготовке, помните, что вы — подводники.

Держите нашу марку, ребята!
Крепко обнимаю вас всех,
С приветом

Николай Графовский

ПИСЬМО ПЯТОЕ

Здравствуйте, уважаемые товарищи! Пишет вам Михаил Климов.

Мы, бывшие североморцы-подводники, от чистого сердца благодарим вас за то, что интересуетесь историей СФ, в частности, нашей Краснознаменной Щ-403. Спасибо вам и за то, что вы не только помните традиции старшего поколения, но и приумножаете их в сложной обстановке. Мы гордимся вашими успехами. Мы помним о вас и хотелось бы быть в тяжелые минуты вместе с вами.

Уважаемые товарищи! Уважаемый Андрюша!

Прошу извинить, что задержался с ответом. Как вы, вероятно, знаете, моя судьба в годы войны была не из легких, а потому здоровье подводит, часто лежу в больнице. Особенно мне трудно что-нибудь написать, а врачи вообще не рекомендуют. Так что, дорогие товарищи, извините, если что не так.

Оба письма ваши я получил почти в одно и то же время, т. е. первое мне долго не передавали.

Вы спрашиваете, в какой период служил я на ПЛ Щ-403?

После окончания учебы в учебном отряде им. Кирова в июне 1937 г. я прибыл на Северный флот. В это время туда с Балтики шел дивизион «щук»: 401, 402, 403, 404. Во время их перехода с плавбазы «Умба» я и был назначен на лодку Щ-403. Командиром был капитан-лейтенант Ефимов (в некоторой литературе значится Ельтищев, это не верно).

Комиссар — Колесов, командир БЧ-5 — П.Мирошниченко.

Вскоре Ефимова арестовали (как это было в то время и со многими), и командиром стал Жуков Аркадий, а комиссаром — Феокистов (который вскоре ушел учиться). После Жукова командиром стал Ф.Ельтищев, капитан-лейтенант (впоследствии погиб на Д-1 перед войной), комиссаром — Б.Косач, а командиром БЧ-5 — П.Салтыков. После Ельтищева командиром стал капитан-лейтенант С.И.Коваленко, комиссаром — Полянский, командиром БЧ-5 — Салтыков. На третьем году службы я был командиром отделения трюмных, на четвертом, т. е. в 1940 г. — старшиной группы.

В каких походах участвовал?

До войны лодки типа «Щ» плавали в Балтийском море, ну, стало быть, нашей задачей было приучить «щуку» к водам Баренцева моря. Поначалу ей было трудно, во время штормов трескали ее косточки, но потом акклиматизировалась, привыкла, с тем экипажем, который управлял ею, она сделала свое дело.

Мне лично пришлось участвовать в дальних походах, в том числе по обеспечению связи во время перелета Коккинаки по маршруту Москва — Северный полюс — США в апреле 1939 г., когда разыгрался ураганный шторм.

Во время Великой Отечественной войны (к этому времени я уже дослуживал пятый год) мне пришлось участвовать в шести боевых походах. После удачного похода 22 декабря 1942 г., когда нами были потоплены большой транспорт и сторожевой корабль, мы вышли в очередной, трудный для экипажа и последний для меня и Широкова поход. Что произошло — вы знаете из писем Н.Графовского.

За время плавания на ПЛ Щ-403 мне пришлось служить под командованием четырех командиров. Это

Ефимов, Жуков, Ельтищев и Коваленко. Все они были люди мужественные и являлись для нас примером выполнения своего долга перед Родиной.

Товарищи, мне тяжело вспоминать ребят, которые отдали свою жизнь в борьбе за Родину. Это были молодые, жизнерадостные люди, каждый мечтал о будущем. Более пяти лет мне пришлось прослужить со многими ребятами, мы не только знали друг друга, но и делились своими помыслами, помогали друг другу, особенно в беде. Дружба, забота о товарищах — в этом был залог победы, в этом и сказывался массовый героизм целых экипажей.

Андрюша, посылаю фото⁴, это наша лодка пришла с злополучного похода в феврале 1942 г. Фото не мое, взял на время, прошу переслать обратно.

Сообщите мне, есть ли у вас список погибших на ПЛ Щ-403? Были ли в больших походах?

Вот пока и все.

С искренним уважением

М.Климов

11 апреля 1971 г.

ПИСЬМО ШЕСТОЕ

Здравствуйте, Виктор! Постарюсь помочь вам, насколько смогу. Прежде всего, очень кратко о себе.

Приехав из Харькова после окончания фабзавуча и рабфака в Ленинград, я сдал экзамены и 10.06.1933 г. был зачислен в училище им. Дзержинского, а 10.06.1938 г. окончил его и убыл на Северный флот, где был назначен командиром БЧ-5 подводной лодки Щ-403.

К тому времени Петр Анисимович Мирошниченко, плававший до меня командиром БЧ-5 на этой лодке, уже получил назначение на должность инженера-механика дивизиона

«щук», куда входила и наша подводная лодка Щ-403. Затем он переехал в Мурманск, но к началу войны вернулся в Полярный и был назначен помощником флагманского механика бригады подводных лодок по живучести. Командиром дивизиона наших «щук» был Иван Александрович Колышкин.

Должен вам сказать, что моим первым командиром на ПЛ Щ-403 был Аркадий Жуков (отчества не помню). Возможно, он был первым командиром ПЛ Щ-403 на СФ. После войны Жукова я встречал в Кронштадте. Он был командиром плавучей базы (учебного корабля) — в прошлом известный линейный корабль «Марат». С тех пор я о Жукове сведений не имею. Во время войны он плавал как на подводных, так и на надводных кораблях СФ.

Петр Анисимович Мирошниченко много сделал для моего становления как моряка-подводника.

После войны Мирошниченко жил в Москве, знаю, что он собирался писать книгу о северянах, о боевых товарищах, о подводниках, разыскал многих наших товарищей.

П.Салтыков, капитан 1 ранга,
бывший командир БЧ-5 ПЛ Щ-403.
23 марта 1971 г.

Примечания

¹ Имеется в виду ПЛ К-403, как бы продолжавшая традиции Щ-403.

² К сожалению, редакция не располагает этими фотографиями.

³ Т. е. в 1971 г.

⁴ Редакция этой фотографией не располагает.

Публикация
В.ХМЕЛЬНИЦКОГО

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

ЭХ, ГРЕМИХА, ЖЕМЧУЖИНА У МОРЯ...

В бригаде ремонтирующихся подводных лодок шло строевое собрание офицерского состава. Тема: «Дисциплина и меры по ее наведению». Доклад делал комбриг капитан первого ранга Гольцов по прозвищу Канин Нос. Носище у него был и в самом деле замечательный, почти такой, как у Елкина.

— До чего доходим, товарищи офицеры, — рокотал комбриг, — вчера командир военно-морской базы на совещании руководящего состава привел пример. Молодой офицер в женском общежитии на Профсоюзной улице привел себя в нетрезвое состояние, более того, на спор на руках сошел по лестнице и вышел во двор. Там собака на цепи сидела. Так она с перепугу в будку спряталась. А этот молодчик залез в будку и укусил собаку за ногу. Хозяин иск подал. И кто же вы думаете этот негодяй? — Канин Нос обвел глазами аудиторию.

И тут выскочил начпо бригады капитан второго ранга Клендухович, потомственный интеллигент, единственный в бригаде, кто посещал в Доме культуры концерты симфонической музыки.

— Есть у нас любители поспорить! Известны! Елкин в зале?

Елкин встал, опустил голову.

— Полюбуйтесь на него! На днях этот комсомолец поспорил с товарищем, что съест учебник «История КПСС». Так, может быть, товарищ Елкин, вы и собачку за ногу тяпнули?

— Нет. Историю не ел и собак не кусал. Даю честное слово офицера.

Внезапно в разговор включился замполит подводной лодки «С-60» Вдувайло. Ему, кроме пенсии, ничего впереди не светило, поэтому он резанул с места напрямую, по-партийному:

— Почему вы на офицера вверенной мне подводной лодки напраслину возводите? Елкин — передовой офицер, отличник боевой и политической подготовки, готовится к вступлению в партию, а вы его позорите. Поищите лучше у себя в политотделе тех, кто порядочных собак кусает.

Зал удовлетворенно загудел.

Комбриг почесал кончик носа и сказал с досадой:

— Да перестаньте вы лаяться. Известна фамилия этого фокусника. Твердохе...виноват, Твердохренов. На губе уже сидит. Адмирал приказал усиленную охрану выставить. Этот Твердохеров, тьфу, твою мать... ухитрился с губы в Архангельске сбежать через это, — Канин Нос взял бумажку, прочитал и с удивлением уставился в зал, — через канализационное отверстие. Короче, сквозь унитаза проскользнул.

В зале захохотали.

— Чего ржете? Послужите с мое, не такое увидите. А что плохого в споре? В споре, как известно, рождается истина. Я, если хотите, Елкину бутылку коньяка проспорил.

Зал заволновался.

— Вечером, обхожу казарму, заглянул в служебную комнату, а там Елкин сидит, журнал боевой подготовки оформляет. Я спрашиваю: «Верно, что ты «Лоцию Белого моря» наизусть выучил?» Он мне: «Верно». А спорим, говорю, на бутылку коньяка, что не скажешь, что на сорок второй странице в верхнем левом углу написано. Он глаза закрыл, пошевелил губами и пошел чесать. Я бегом в свой кабинет, схватил лоцию, открыл: один к одному. Что поделаешь, слово комбрига — закон. Я за коньяком к начальнику военторга домой ездил.

— Неужели Елкин взял бутылку? — спросили из зала.

Канин Нос вздохнул:

— Взял, паршивец.

ПРОДОЛЖЕНИЕ. Начало см. в № 2 за 2006 г.

Лимпопо обещание «завязать» не сдержал, выкрал у Елкина ключи от сейфа, где хранилась канистра со спиртом, и к вечеру регулярно входил в состояние стойкой невменяемости. Утром тоже был весьма несвеж. Командир отбыл в Североморск на сборы и, случалось, когда офицеры были в разгоне, некому было уволить свободных от вахт и нарядов в город. Тогда старшины подключали жену старпома — благо, жила она в соседнем доме. Отхлестав муженька по щекам, она выстраивала личный состав в коридоре и выдавала увольнительные, наказывая избегать случайных связей и внимательно переходить проезжую часть дороги.

Елкин в первый раз в жизни затосковал. Старший помощник командира разрушал его представление о военно-морской службе. К тому же Виталия не устраивали перспективы вечно служить на «чугунках» — так на флотском жаргоне называли дизельные подводные лодки, у которых автономность всего сорок пять суток и скорость под водой во время поиска не превышает четырех узлов. Елкин мечтал об атомном флоте, подводных крейсерах, океанских плаваниях. Американцы уже вовсю шастали под паковым льдом. Атомная подводная лодка «Наутилус» под командованием Уильяма Андерсона еще в пятьдесят восьмом году совершила трансплярный переход из Тихого океана в Атлантический под ледовым покровом через Северный полюс, а он, Елкин, торчал на «чугунках», да к тому же в ремонте.

Вернулся командир, устроил офицерам разнос, а Лимпопо в приказе комбрига схлопотал неполное служебное соответствие. Яров бушевал неделю, а потом вызвал Елкина к себе:

— Как служится, Елкин? Вашей работой в качестве врио помощника командира я доволен. А теперь, что вы думаете об обстановке на корабле?

— Вы же видите...

— Вижу. Почему старпома не убе-
рег?

— Он мне не подчинен.

— Спирт по-прежнему не пьешь?

— Не пью.

— Короче, старпома кладут на лечение от алкоголизма, потом у него отпуск. Так что впрягайся! С вопросами ко мне можешь обращаться в любое время суток. Матом ругаешься?

— Избегаю. Но, в общем, обучен.

— Возьми уроки у механика. Он специалист. И подготовь задницу: драть тебя буду, как ту самую сидорову козу. Для твоей же пользы.

Именно Елкин в ту пору породил флотскую легенду, которая и сейчас в ходу у отставников, нашлись щелкоперы, которые использовали сюжетец в своих писаниях. И мало, кто знает, как было на самом деле.

...Подводная лодка «С-60» после ремонта сдала курсовые задачи, прошла ходовые испытания, теперь ей предстояли торпедные стрельбы в полигоне. Какие там стрельбы! Так, «пузырь» дать и, чтобы торпеда вышла. А тут на флот нагрянул министр обороны, пришел на Белое море с главкомом на крейсере. Беломорская военно-морская база, понятное дело, поднята по тревоге, учения. Министр спрашивает главкома: «Что за подводная лодка в полигоне?» «С-60», корабль вышел из ремонта, обычное дело» — пояснил главком. «Стрелять может?» «Конечно». «Вот и пусть стреляет. Посмотрим, как они справятся».

«С-60», к счастью, отстрелялась на «отлично». Министр приказал вызвать на крейсер командира подводной лодки и весь расчет. Елкин второпях надел китель соседа по каюте — штурмана, капитан-лейтенанта, и в таком виде предстал перед начальством. Министр объявил командиру благодарность, раздал ценные подарки. Елкин ему почему-то особенно понравился, он похлопал его по плечу и сказал: «А тебе, минер, за отличную стрельбу, присваиваю очередное воинское звание досрочно. На атомных лодках служить хочешь?» Елкин гаркнул: «Так точно, товарищ Маршал Советского Союза!» Министр обороны по-

вернулся к главкому: «Нужно удовлетворить просьбу, Сергей Георгиевич. Такие молодцы Родине нужны».

Лодка вернулась в базу устранять недоделки, а через месяц в коридоре казармы услышали вопль командира «шестидесятой»:

— Где этот Елкин-Палкин! Где этот аферист?

Минер нашелся, возник перед командиром, на всякий случай представился:

— Старший лейтенант Елкин. Искали?

Яров внимательно осмотрел Елкина и изрек:

— С той поры, как твоя баба меня нокаутировала, я вроде бы части ума лишился.

— А в чем, собственно, дело, товарищ командир?

— А в том, дорогой Виталий Владимирович, что из старлеев приказом Министра обороны ты произведен в капитаны третьего ранга. Такого нахальства флот еще не видывал.

— Что же тут удивительного? — ответил наш герой. — Нашелся, наконец, человек, который оценил меня по достоинству, да и тот министр.

О том, что китечек не свой надел и тем ввел порученцев министра обороны в заблуждение, Елкин, понятное дело, из соображений личной безопасности, скрыл. Да и не поверил он в такие немыслимые щедроты начальства.

— Да, Елкин-Палкин, от скромности ты не умрешь, — командир сокрушенно вздохнул. — А мне, что прикажешь теперь делать? На какой должности тебя содержать?

— Посмотрите, ничего не произойдет. Это же шутка. Пошутил министр.

Яров покатал желваки на скулах и отрезал:

— Иди в канцелярию и распишись в приказе, бандит. Погоны вручу перед обедом.

Вот такая случилась невероятная история. Было у нее, конечно же, и продолжение.

Белой сумеречной ночью «шестидесятая» ошвартовалась в Ягель-

ном. Постоянный пункт базирования внешне не радовал: сопки слева, сопки справа, кубики пятиэтажек, комарье. Елкин разместился в общежитии холостяков, напоминая стоянку первобытного человека, и приступил к освоению женского населения заполярного гарнизона. Не Северный Париж, раз, два и обчелся: персонал военторга, посудомойки, вольняшки из подсобного хозяйства. Гарнизонный женсовет, составленный из обделенных любовью жен, действовал на ходков методами средневековой инквизиции. К Елкину уже с первых дней был приставлен женский патруль: шаг в сторону считается побег. Не случись чуда, так бы и зачех редчайший дар Виталия Владимировича, ослаб в результате длительного неупотребления. Но одним утром, когда в природе черт знает что делалось, Елкина вызвали к комбригу. У комбрига сидели командир подводной лодки Яров и замполит товарищ Вдувайло, оба с красными, расстроенными лицами.

Комбриг, грузный, бровастый, некоторое время с удивлением разглядывал Елкина, потом задумчиво сказал:

— Так вот ты какой, Палкин.

— Простите, товарищ адмирал, моя фамилия Елкин.

— Какая разница? Елкин-Палкин, лес густой, ходит парень холостой. Ты что зять Министра обороны?

— Он холост, — встрял замполит товарищ Вдувайло, — но вполне морально устойчив...

— Помолчите. А ты говори, Елкин-Палкин. Расскажи, где учился, кто родители. С какого года в партии...

— Я комсомолец, товарищ адмирал.

Лохматые брови адмирала полезли на лоб. Он гневно воззрился на замполита:

— Как понимать? Лучший минер, воинское звание досрочно и не коммунист!?

Лицо у Вдувайло пошло пятнами:

— Капитан третьего ранга Елкин подготовлен, характеристики имеются в наличии...

Контр-адмирал хищно оскалился:
— Мне лично комфлотом приказал написать представление на этого Елкина-Палкина на должность командира боевой части три на атомход. Вопрос на контроле у министра, а он у вас не коммунист. Сегодня до ужина принять его в кандидаты партии и представить на него все материалы. И оборони вас Господь, если вы этого не сделаете.

Назад возвращались по гудящему деревянному тротуару. В небе кружили сытые бакланы. Командир с горечью сказал:

— Не уберегли мы тебя, Елкин, не уберегли. Неловкий ты человек, все норовишь высунуться.

— А на какую лодку меня сватают?

— Атомную. Нового проекта. В Северодвинске стоит в ремонте. Недавно туда пришла.

— В ремонте-е? — разочарованно протянул Елкин.

— Радуйся, чудак, будет время освоиться, изучить корабль. Да-а, а мы собрались из тебя старпома сделать. Жаль.

Возвращение Елкина в Северодвинск было отмечено руководством города и широкой женской общественностью. В его честь в помещении драматического театра был дан бал, организованный Катей Масленко. Театр прогорал, и там периодически устраивали танцевальные вечера.

Мечта Елкина сбылась — он стал командиром БЧ-3 современной атомной подводной лодки. У Виталия Владимировича глаза повлажнели, когда увидел он красавицу «К-111», стоящую у заводского причала: изысканные обводы, хищно скошенная рубка, вертикальный руль, напоминающий плавник акулы. А скорость! Двадцать восемь узлов под водой! Убедившись, что вахтенный у трапа отвернулся, Елкин поцеловал основание рубки и почувствовал взволнованный ответ — лодка сразу приняла его и полюбила.

Надо сказать, что повидавший виды Елкин все же по первости оробел, став «атомным» подводником.

После общаги в Ягельном и житья в военном городке на острове Ягры нынешняя жизнь показалась ему пугающе нереальной. Экипаж размещен на новенькой плавказарме финской постройки, офицеры в каютах на одного и на двоих, белье, изысканные пепельницы, зеркала, роскошная кают-компания, две сауны, зал с тренажерами и харч покруче ресторанного. Это вам не камбуз-развалюха в военном городке и не общежитие для холостяков с крысами величиной с упитанную кошку.

А вот обстановка в экипаже ему не понравилась. Офицеров — взвод, двадцать пять человек (на дизельной лодке восемь вместе с командиром), в основном лейтенанты, недавно из училища. Командира подводной лодки незадолго до прибытия Елкина списали на берег по болезни, его обязанности исполнял старпом капитан третьего ранга Заяц. Моряк он был опытный, но страдал тем же пороком, что и Пал Палыч Лимонов, и в экипаже главенствовал замполит капитан второго ранга Волчок. Был он худ, желтолиц, безбров, на постном лице скопца неугасимым пламенем горели глаза страстотерпца и инквизитора.

На флоте ничего не бывает случайным, даже подбор фамилий экипажа корабля. Если замполит Волчок, старпом Заяц, помощник Мышкин, а среди офицерского состава преобладают Овечкины, Телятниковы и Лягушкины — не жди ничего хорошего. На этом мрачноватом фоне отец-командир Яров и даже товарищ Вдувайло выглядели милыми провинциальными родственниками. Пользуясь своей несъедобной фамилией, Елкин временно залег на грунт, чтобы осмотреться и выработать тактику поведения.

Первый человек, с которым он подружился на корабле, был боцман Черняк. Старшие офицеры редко дружат с мичманами — разный уровень, но, во-первых, на подводников сей постулат не распространяется: на лодке одна судьба на всех, во-вторых, Черняк был необычным боц-

маном. Он обладал таким набором качеств, что тут впору говорить о гениальности. Перечисление талантов и добродетелей Николая Ермолаевича Черняка заняло бы большую часть этого правдивого повествования, поэтому сообщим читателю лишь об одном, точнее, единственном недостатке боцмана: он не умел, но очень любил петь. Когда Черняк затягивал старинную чумацкую песню, к плавказарме со всего острова Ягры сбегались собаки и начинали подвывать ему. Вой стоял такой, что среди обитателей островной части Северодвинска началось брожение умов, что совершенно недопустимо в военном гарнизоне. Поэтому по инициативе начпо бригады Клендуховича комбриг издал приказ, запрещающий Черняку петь в темное время суток.

Немаловажным обстоятельством было и то, что Елкин и Черняк были земляками: минер — с Дорогомиловки, боцман — из Люберец, тоже, считай, Москва. Черняк имел рост метр девяносто, поперек чуть поуже — с трудом протискивался в рубочный люк, — мог взять буханку черного в свою лапищу и не угадешь, в какой она руке. Вдвоем они представляли довольно потешное, действующее на воображение, зрелище.

Пока в экипаже «сто одиннадцатой» шла скрытая внутривидовая борьба, Елкин, в свободное от боевой и политической подготовки время занимался любимым делом.

Как-то, возлегая на обширной груди Катюши Масленко, он неожиданно сел и сказал озабоченным голосом:

— Мать, а мне ведь жениться пора. Семья — ячейка государства, серьезный командир — женатый командир и все такое.

Катюша погладила его по стриженной под «ноль» голове:

— Я бы тебя взяла, да больно уж ты росточком мал и иссякнешь, боюсь, скоро. Тебе блондинку или брюнетку?

— Без разницы, лишь бы человек был хороший.

— Небось нетронутую подавай?

— Ты даешь, мать! Домострой какой-то!

— А как насчет образования? Высшее?

— Боже упаси. Мне одна филологичка как-то сказала: «Ты вошел в мое подсознание». А я и не знаю, где это, на каком уровне. Дураком выглядеть не хочется.

Катюша посерьезнела:

— Есть такая. Алевтиной звать. Из поморок, но с примесью польской крови. Красивая.

— Я ее видел в ДОФе?

— Дурачок. Такие крали на танцульки не ходят, себя блудят. Девочка — все везде скрипит.

— А это зачем?

— Без понятия, телок. Когда белье на женщине новое да чистое, а сама она, как огурчик, завсегда скрипит. Лаборантка, в баклаборатории санэпидемстанции работает. Отец помер, мать в Соломбале. Собственный дом, палисад со смородиной.

— Она заразу не принесет?

— Мать? Офонарел?

— Лаборантка из этой станции.

— Глупости говоришь. Смотрины в пятницу на одной хазе. Адрес сообщу. Твоя явка обязательна. Хочешь, начальству позвоню?

— Вырвусь. В крайнем случае скажу, что заболел свинкой. Мне поверят, я никогда не болею.

— Постучи по дереву. Имей в виду, Алевтина тебе на сторону ходить не даст, глаз вынет. Понял?

— Всю жизнь меня пугают. В форме приходите?

— Ну? Ордена надень.

В пятницу в Кулацком поселке состоялись смотрины. Хаза напоминала воровскую малину, какой-то оголец даже на атае стоял. Елкин за неимением орденов и медалей нацепил на парадную тужурку значок «Воин-спортсмен». Молодые друг другу понравились. Алевтине особенноглянулась прическа Елкина.

— Очень гигиенично, — сказала она, разглядывая желтый шишковатый череп жениха.

— Для подводника вынужденная мера. Иногда ведь неделями не можешь, вошь бить удобно. Вы Мендельсона любите?

— А за что его любить? В нашем медучилище он вел курс коммунальной гигиены, так всех девок перещупал. Я ему сказала: тронешь — глаз выбью.

— И что?

— Что что?

— Ну, с глазом?

— Отстал.

— Надо же, а я думал, интеллигентный человек, музыку пишет. Вот времена, никому верить нельзя.

Два месяца ушло на ухаживание. Елкин ездил в Соломбалу полоть и окучивать картошку, перебрал на мотолодке движок. Будущей теще понравился, та сказала дочери:

— Одобряю! А то что рожей не вышел, ишь, носище какой! — дак с рожки воду не пить. И рукастый. Да и с вином осторожный, не будет попусту позгаты. А за компанию почему не выпить? Святое дело.

Дом Алевтины стоял на берегу Соломбалки, речки узкой, но глубокой. Под окнами доры, карбасы, мотолодки. Соломбальцы — рыбаки, мастеровые. Как-то Елкин взял с собой боцмана Черняка «для поддержки штанов и военно-морского престижа». Через два часа в доме собрались самые именитые соломбальцы, в основном из бывших капитанов траулеров, шкиперов. Алевтину пропили, Черняк наяривал на гармошке, а два старца танцевали кадрили, жен не взяли, смотрины дело строгое, и нужно, чтобы без худого бабьего глаза обошлось.

Свадьбу праздновали в ресторане «Северный», который северодвинцы по старинке называли «У Эдельмана». Эдельман и в самом деле существовал, особенно в силе он был, когда Северодвинск именовался Молотовск и являлся неофициальной столицей зеков. Заключение, в основном по пятьдесят восьмой статье, воздвигали цеха судостроительного и судоремонтного заводов. В ресторане «Северный» радениями Эдельмана можно

было откушать клубнику зимой, седло косули с подогревом и семужку пряного посола. И все это на накрахмаленных скатертях. Вход для зеков в ресторан, естественно, был закрыт.

На свадьбе собралось человек шестьдесят. Родители Елкина приехать не смогли: мать перенесла операцию, отчим при ней, посему родственников жениха изображал офицерский состав бригады ремонтирующихся подводных лодок (за исключением тех, кто стоял на вахте или сидел на гауптвахте). Присутствовали также второй секретарь горкома товарищ Трапезникова, члены заводской комсомольской организации во главе с Катей Масленко, врачи, лаборанты санэпидемстанции и городская пресса. Общественность города-побратима Архангельска возглавлял преподаватель медицинского училища доцент Роман Абрамович Мендельсон. Ростом он был с Елкина, но совершенно лыс. Как известно из мировой статистики, среди рано облысевших мужчин нет ни одного импотента, так что ходок по женской части он был еще тот. Тем приятнее было услышать Елкину от доцента такие слова: «Счастливчик! Девушка — цимес! Но неприступна, как скала. Таки да, некоторые охмырнулись. Но тем слаже будет для вас победа. Поздравляю!»

Где-то в середине свадьбы, когда отдельные лица стали уже бить посуду, прикатил начальник политотдела бригады капитан второго ранга Клендухович. Он через своих стукачей прослышал, что на свадьбе присутствует второй секретарь горкома партии товарищ Трапезникова. Конфуз! Свадьба, и без представителя политотдела! Появление его было встречено аплодисментами. Второй секретарь горкома чувствовала себя соломенной вдовой, и Елкин временами испуганно поглядывал на нее. Но тут Клендухович церемонно пригласил Трапезникову на вальс-бостон (благо, что борьба с космополитизмом пошла на убыль), после чего

они удалились, видно, чтобы без помех обсудить последние постановления ЦК КПСС.

А свадьба катилась по накатанной дорожке. Дважды вызывали усиленный наряд милиции. Офицеры танцевали лезгинку, держа в зубах столовые ножи. Теща Елкина хлестала водку стаканами и, дыша перегаром, обучала зятя приемам супружеской жизни: «Ты, Витек, с бабой построже будь, когда дак и руку приложи. По роже — ни-ни, от людей страм. А по заднице ремешком в самый раз. Бабы это любят».

Эффектный номер отколол мичман Черняк: тайком пронес баллон с гелием и надул им шар-зонд до невероятных размеров. Шар дирижаблем плавал над столиками, вызывая восторг у пирующих.

Такси было заказано загодя. К полуночи молодые укатили в Соломбалу в родовое поместье. Первая брачная ночь прошла, как и положено ей проходить. Утром, опохмелившись, теща выманила Елкина в прохладный коридор и, сунув стакан с водкой, накрытый огурцом, строго потребовала: «Докладай, Алька девкой была?» Елкин ослабленно улыбнулся: «Какие сомнения, жизнь прекрасна, мама!» «Слава те, Господи, уберегла. А то у молодых нынче как? Руку убрала, глядишь, уже с брюхом ходит. Ты с молодой женкой в баню сходи. Так положено. Баня у нас в Соломбале старинная, от купца Ферапонтова осталась, с номерами».

И молодые пошли в баню. При этом Алевтина несла большой таз китайского производства, расписанный розами, и ей все завидовали, потому как такого таза в Соломбале ни у кого не было. Елкин с женщинами в бане никогда не мылся, поначалу повел себя неправильно и сразу же схлопотал от жены мочалкой: «Не балуй!» Правда, чуть позже Алевтина сама проявила инициативу, после чего они выпили десятилитровую канистру пива, а из соседнего номера какие-то охламоны оралы в вентиляционное отверстие: «Горько!»

Из дня в день Елкин жил с ощущением временности своего присутствия на чудо-лодке. Интересы к нему никто особенно не проявлял, таланты свои он научился скрывать, а развеселая бригада ремонтирующихся подводных лодок оставалась в стороне, «атомщики» по-прежнему жили и столовались на плавказарме. Все переменялось с назначением нового командира капитана второго ранга Аркадия Николаевича Градова.

Если боцман Черняк всем своим видом подтверждал материальность существующего мира, являясь его ярким представителем, то от Градова веяло чем-то потусторонним. Он настолько выделялся среди офицерского состава бригады ремонтирующихся кораблей, что можно было подумать о его неземном происхождении: слишком уж он был хорош собой, слишком спокоен и настолько независим, словно его со всех сторон окружала тридцатимиллиметровая броня. Елкину в первое время казалось, что Градов перемещается в пространстве вопреки закону всемирного тяготения, не касаясь ногами земли, — его ботинки вне зависимости от погоды всегда были чисты, на кителе ни пылинки, и его фуражка никогда не падала в лужу белым чехлом вниз. Механик с ужасом в глазах утверждал, что командир меняет носовые платки три раза в день, ему не верили, экипаж давно и не без успеха пользовался ветошью. Среди офицеров возникло подлинное замешательство, когда Градов за столом в кают-компании, изготавившись кушать мясо, взял вилку в левую руку, а нож в правую. Тем же вечером Черняк принес из магазина и установил в береговой каюте командира радиолу «Эстония», а часом позже дневальный по казарме имел удовольствие прослушать Первый концерт Чайковского.

Все давно смирились с мыслью, что классическую музыку слушает Клендухович, — его считали кем-то вроде городского сумасшедшего. Но командир атомной подводной

лодки! Это уже слишком. Более того, Градов использовал музыку в воспитательных целях. Если предстоял неприятный разговор с нарушителем воинской дисциплины, командир ставил на радиолу пластинку с записью произведений известного советского композитора Будашкина. После этого провинившегося можно было уже не наказывать.

Вскоре экипаж «сто одиннадцатой» поразил всеобщий недуг: противоестественное стремление к физической и духовной чистоте. В моду вошли свежие подворотнички, тщательно выглаженные суконки и короткая стрижка «а ля Градов». Личный состав перестал ругаться матом, прекратил сморкаться, зажав одну ноздрю пальцем, матросы, подражая командиру, говорили теперь приглушенными голосами, словно в углу кубрика лежал покойник.

Отстраненность командира от мирских дел, небожительность на самом деле оказались кажущимися. Зоркий глаз Елкина не мог не отметить тщательной, но незаметной работы Градова по оздоровлению и сколачиванию экипажа. Первым «сто одиннадцатую» покинул замполит Волчок — ушел на повышение председателем базовой парткомиссии, к роли палача он подходил, как никто другой, за ним столь же неожиданно исчез помощник командира, величайший путаник капитан третьего ранга Мышкин. Он отбыл на учебу в Академию тыла и транспорта. Место его (без предварительной беседы и согласия) автоматически занял Елкин. Новый замполит Иван Иванович Иванов настолько не походил на Волчка, что его сразу и безоговорочно все полюбили.

Теперь каждое утро Елкин, военно-морской интеллигент в первом поколении, просыпался с острым недовольством собой: перед ним немой укором стоял облик Градова, живой и недостижимый идеал, к которому можно только стремиться. Между тем отношения с коман-

диром складывались неровно. Потеплели они после одного неприятного эпизода на борту теплохода «Вацлав Воровский», на котором экипаж «сто одиннадцатой» следовал на стажировку в Западную Лицу. Случилось это незадолго до захода в Грениху.

Как известно, все заботы о размещении и питании личного состава возложены на помощника командира. Дело это хлопотное, сопряженное с нервными перегрузками, а тут пассажирский теплоход, значные места на каждом шагу, да еще сердобольные женщины норовят угостить и обласкать матросика — ищи его потом по каютам. Елкин к вечеру так ухайдакался, что перед глазами у него стали плавать белые точки. Градов анахоретом отсиживался в отдельной каюте, слушая музыку, старпом, с утра приняв удвоенную дозу, впал в состояние полной невменяемости, бессмысленная улыбка на его лице свидетельствовала, что он намерен и впредь вести такой образ жизни. А организм требовал разрядки. Елкин спустился в бар второго класса, принял двести граммов «Столичной» и от непривычки мгновенно окосел. И четко налаженная служба тут же дала сбой: никто не знал, что нужно делать, не знал, где что лежит. Замполит бегал по офицерским каютам, взывая к партийной солидарности коммунистов, и, не встретив сочувствия, толкнулся в каюту Градова. Командир не любил, когда его отвлекали от общения с музыкой. Елкина он разыскал в баре, тот сладко спал, уронив голову в пепельницу с окурками. Вид помощник имел несвежий. Попытки его разбудить принял с неодобрением. А когда командир прибегнул к испытанному средству, — жесткими ладонями потер ему уши, — резво вскочил и при свидетелях послал Градова в одно место, высказав к тому же гипотезу, что весь командирский род берет начало от некоего козла. Градов тут же влепил наглецу пять суток ареста с содержанием на гауптвахте.

Протрезвев, Елкин огорчился и искренне пожалел командира. Для того чтобы посадить офицера на гауптвахту, скажем, в Северодвинске, нужно как минимум состоять в близкой дружбе с комендантом гарнизона. Губы на «Воровском» не было, а содержать помощника под арестом в каюте накладно. Кто будет работать? Елкин не учел, что на пути в Мурманск окажется столица кандалников Гремиха. Кто же тогда знал, что Гремиха станет его судьбой?

Мучаясь от угрызений совести и похмелья, Елкин стоял на палубе теплохода, и с горечью смотрел на скучные скалы и жалкие постройки на берегу. Удивляла суета на расщепленном деревянном причале. «Воровский» встречали, как коронованную особу, по нервным движениям старших офицеров, высыпавших на причал, было видно, что они ждут не дождутся, когда опустят трап. В стороне, сбившейся волчьей стаей, застыли младшие офицеры — надо думать, второй эшелон захвата лакового теплохода. Суть происходящего Елкин уяснил, когда сам стал аборигеном Гремихи. Приход рейсового теплохода — праздник, по масштабам равный Первомаю, а то и повыше рангом. В кои-то времена туземцам заполярного гарнизона удастся посидеть в ресторанах второго и первого класса либо в баре, где подадут не «шило» и не рыбооповский «сучок», а коньяк «Двин» или шампанское? Хоть на короткое время, на сладкие пару часов ощутить себя человеком, сквозь приятный туманец разглядывая сомнительные прелести барменши. Иные ухитрялись так назююкаться, что с борта их снимали с помощью судовых стрел и талей.

В ту давнюю пору в Гремихе стояла бригада дизельных подводных лодок. Лодки плавали мало, офицеры, оторванные от семей, — семьи жили в Полярном — тихо (а иногда и громко!) спивались. Штаб дивизии ломал голову, чем бы их занять, однажды не выдержал и в полном составе во главе с начштаба утвердился

в ресторане на только что прибывшем «Воровском». Штабные так расслабились, что пришли в себя лишь на подходе к Мурманску, где их ждала радиограмма находчивого комдива: «Считать себя в командировке в Полярном. Задача: проверка состояния подводной лодки «С...», находящейся в означенном пункте в ремонте».

Веселый штаб вернулся в Гремиху в таком же приподнятом настроении, имея, однако, акт проверки в соответствующем пакете с грифом «секретно».

По Гремихе гуляла легенда о «блуждающем» штурмане. Связана она была опять-таки с теплоходом «Воровский». Флагманский штурман все той же бригады отправился в отпуск на Большую землю. Взойдя на борт благословенного теплохода, он весь отпуск циркулировал по маршруту Мурманск—Гремиха—Архангельск и обратно, практически не покидая ресторана и бара первого класса. В конце отпуска он вернулся отдохнувший и несколько даже загоревший, он вернулся в расположение воинской части и доложил, что в отпуске замечаний не имел.

Легенд о Гремихе много, и мы еще вернемся к описанию этого замечательного места.

Елкин с грустью следил за безуспешными действиями Градова. Слившиеся в одном потоке младшие и старшие офицеры штурмом брали трап, на просьбы предоставить транспорт для доставки нарушителя воинской дисциплины в штаб дивизии, должностные лица отделялись шуточками. Командир вынужден был лично конвоировать Елкина к месту лишения свободы по одной причине: никто из офицеров этого физически сделать не мог. Последним пал замполит, утром, прикрывая рот платком, он заявил, что из-за прокисшей водки у него развилась диспепсия.

Машину раздобыть все же удалось, но в штабе бригады Градова ждали очередные разочарования. Дверь в кабинет командира бригады

контр-адмирала Трескунова была приоткрыта, и Елкин получил возможность прослушать разговор двух начальников.

— Что? Гауптвахта? — орал адмирал. — Милый мой, вся Гремиха — гауптвахта. И на ней, к тому же, содержатся наши жены и дети. Войдет ваш корабль в состав дивизии, тогда я для вас специально гауптвахту построю. Что? Да за такие прегрешения я должен посадить на губу сразу весь офицерский состав. Сра-а-зу!

Градов спешно покинул кабинет комбрига. Вид он при этом имел сконфуженный. Когда вышли на свежий воздух, он, прикрывая нос надутым платком, сказал:

— Совсем одичали! Кошмар!

Елкин попытался его утешить:

— Товарищ командир, да не переживайте вы так. Отсижу по прибытии, какая разница? Честно, не хотел вас обидеть. Извините...

— Вы что, утром извиниться не могли?

— Стыдно было.

— Стыдно! Вы же не пьете, Елкин. Что случилось?

— Верно, не пью. Видно, с непривычки. Сорвался, одним словом.

— Чтобы это было в последний раз.

— Есть.

На этом инцидент был исчерпан. Но между командиром и Елкиным установились особые отношения.

С первого захода Алевтина родила двойню: два пацана, близнецы. Нарекли их в честь покойных дедов: одного Владимиром, другого Саввой. Елкин пошерстил генеалогию на тот случай, если со второго захода опять получатся двое мальчишек, и позеленел. Дед Алевтины происходил из соловецких монахов, и звали его, как святого целителя, Пантелеймоном. По своей родословной и того больше — его, Елкина, деда по отцовской линии величали... Никоном. При таком раскладе вполне могут вызвать на парткомиссию и врезать строгача за потворство религиозным влияниям.

— Ты, мать, на девок переключайся, — попросил жену Елкин.

— Еще чего! С мужиками проще, одежды меньше нужно. Одни штаны на двоих. Младшие ждут одежонку старших. Драться есть с кем. Все как в живой природе.

— Может, вообще пусть без штанов ходят?

— А что? До трех лет вполне.

Елкин оглядел жену. Как и не рожала. Фигура девичья, только грудь побольше стала.

А жена ему язык показала и говорит:

— Смотри, не ослепни. Ишь, на-вострился!

— Я же не похоти ради, а продолжения рода человеческого для...

— Понес! В точности мой дед. Он хоть и монах, а на Соловках весь местный народец в нашу породу пошел.

Жена с детьми в Соломбале, Елкин на плавказарме. И начались его мотания на «дежурке» между населенными пунктами.

Тут нужно пояснить, что такое «дежурка». «Дежурка» — местный поезд, составленный из вагонов различной древности. Были и дореволюционные. Однажды Елкин ехал в вагоне, где сохранились фонари с оплывшими еще до русско-японской войны свечными огарками. Люд в вагонах встречался соответствующий. Рыбаки, лесорубы, бичи, представители творческой интеллигенции. Накурено, наблевано, мать в перемать.

Пацанам полтора года, вынуждены начать ходить, чтобы добывать пищу. Теща их не баловала. Аппетит превосходный, ели все подряд, даже штукатурку на углах комнат объели — дефицит кальция, пояснила Алевтина. Бабка с внучатами не цацкалась, если нужно выпороть одного, для профилактики порола и второго. Так и ходили с красными задницами. Оба как две капли воды, похожи на Елкина: крепкие, носатые и отростки не по возрасту выразительные. И все молчком. Даже дрались молча,

только сопели. А, если опасность угрожала одному, становились спиной к спине — не подходи. А вот кто из них Савва, а кто Вова, не знал никто, даже бабка.

А время шло, и события развивались своим чередом. Алевтина без передышки родила третьего наследника. Нарекли его по традиции Никоном. Обязанности крестного отца взял на себя боцман Черняк. Младенца, как и братьев его, бабка крестила тайком от родителей у знакомого батюшки, Черняк ассистировал. Батюшка, похлопав по розовым годицам новообращенного, сказал пророческие слова: «Большой путь ждет сиего отрока!» Уж лучше бы он этого не говорил.

Женитьба, рождение сыновей действовали на Елкина самым положительным образом. Ничто уже в нем не напоминало бывшего сексуального гангстера. Правда, особенно и не развернешься: на страже семейного очага незыблемо и твердо стояла Катя Масленко, да и жену Виталий Владимирович, между нами говоря, побаивался. Но у нашего героя появилась новая червоточина — гордыня: задумал он по уровню знаний приблизиться к Аркадию Николаевичу Градову, а, возможно, и превзойти его.

И то и другое сделать было непорочно. Во-первых, Градов тоже обладал феноменальной памятью, и способности Елкина не казались ему такими уж необычными, во-вторых, к тридцати четырем годам он уже изрядно поплавал, в том числе и на первых атомных лодках, и накопил столько различных сведений, что нашему герою оставалось только пахать и пахать.

Елкин засел за книги. Наступил, пожалуй, самый тихий период в его жизни, он даже перестал спорить и высказывать сомнения по поводу общеизвестных истин. Каюта Елкина теперь напоминала филиал книгохранилища, и корабельный доктор Володя Шупаков по прозвищу Тенор всерьез опасался за его психическое здоровье. Сам Володя был на редкость душевно и физически кре-

пок, к медицине относился иронически, терпеть не мог больных, а «сачков» лечил большими дозами слабительного. Все свободное время он посвящал пению, дружил по этому поводу с боцманом Черняком, и среди личного состава «сто одиннадцатой» была самая низкая в военно-морской базе заболеваемость.

Градов штурмовщины не любил, сдать ему зачеты на допуск к самостоятельному управлению боевой частью с первого раза было невозможно. Наш герой, скрипя зубами и тихо матерясь, в который уж раз с позором покидал командирскую каюту. Механик Семен Гильдин тоже оказался той еще штучкой. Под его руководством Елкин, изучая устройство подводной лодки, прополз на брюхе несколько сот метров и, разбудил его ночью, мог ответить между какими шпангоутами, чтобы им провалиться, находится такая-то балластная цистерна. А Градов возлагал на него все новые и новые обязанности, к тому же взял привычку приглашать к себе Елкина на приватные беседы (тема могла быть самой неожиданной), после чего Виталий Владимирович незамедлительно отправлялся в душ, чтобы смыть с себя пот поражения. Елкин осунулся, и могучий нос его стал напоминать клюв птеродактиля.

К тому времени ремонт лодки завершился, начались отработка курсовых задач, ходовые испытания, и однажды в море на глубине сто восемьдесят метров, сев в кают-компанию обедать, Елкин непринужденно взял вилку в левую руку, а нож в правую, что, безусловно, свидетельствовало о его духовном и нравственном совершенстве, и еще о том, что первый период обучения наконец закончился.

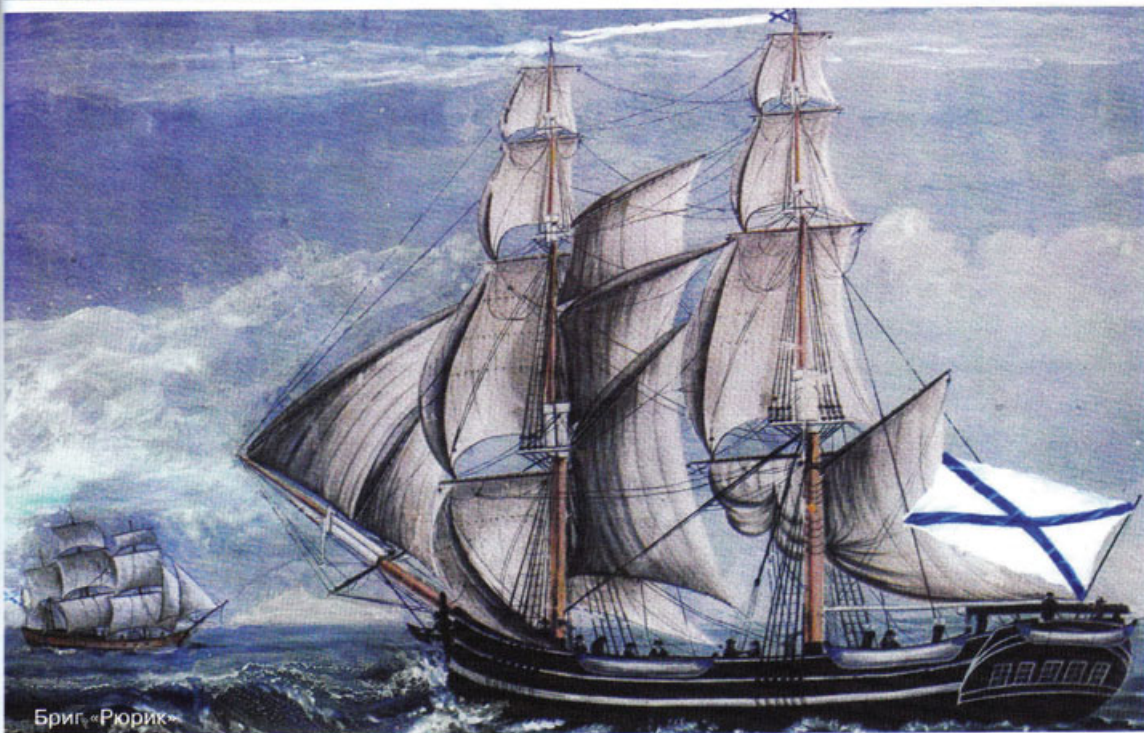
Ю. ПАХОМОВ

Продолжение следует

Репродукции картин В.Дыгало



Первый военный корабль русского флота «Орел»



Бриг «Рюрик»



Атомная подводная лодка проекта 671



Подвиг лейтенанта Ильина

ISSN 0134 - 9236. Морской сборник. 2006 № 3. 1—96.

Индекс 70549

