

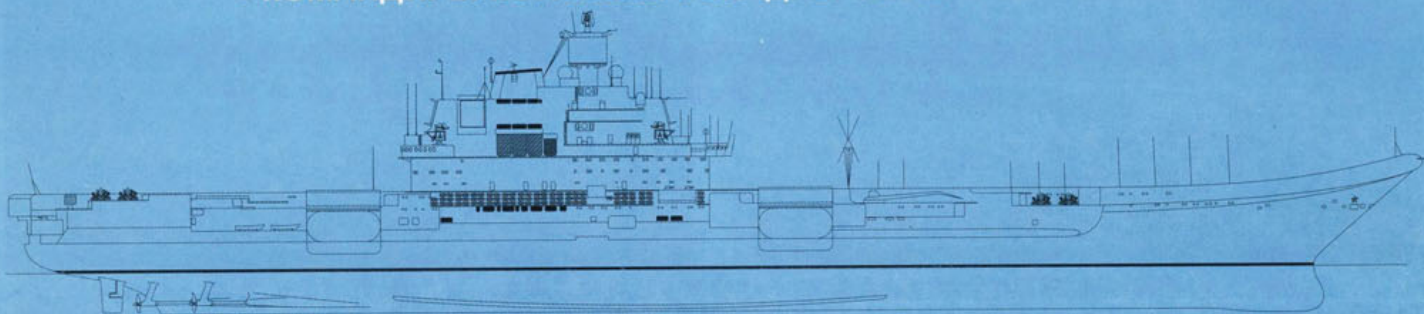
ТАЙФУН

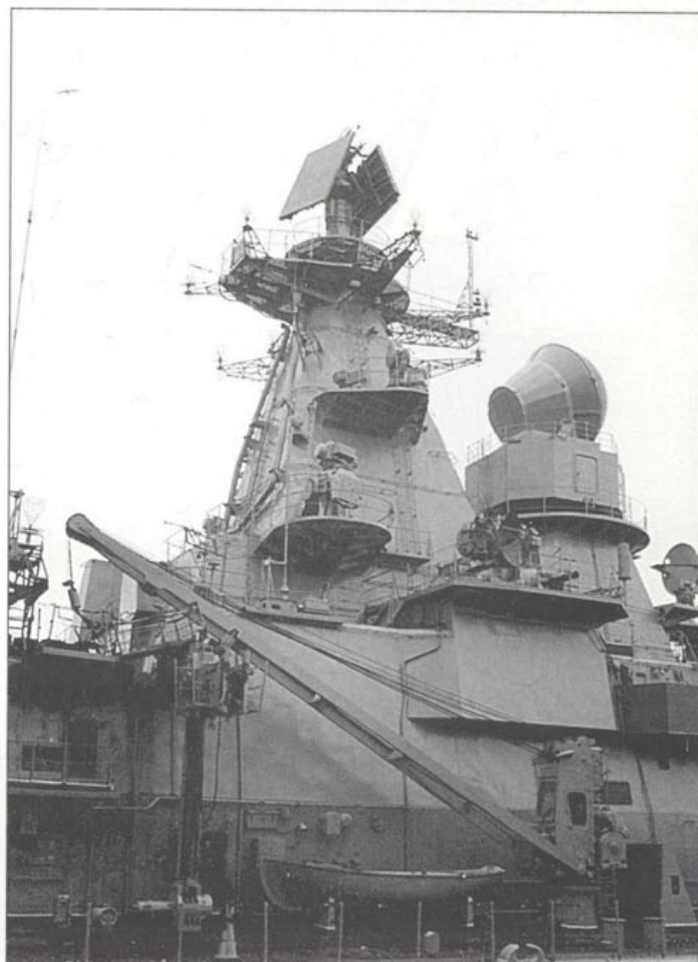
6
2001

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ АЛЬМАНАХ

ВЫПУСК 36

- ДЕСЯТЬ ЛЕТ ДИВИЗИИ РАКЕТНЫХ КОРАБЛЕЙ СФ
- КРАТКАЯ ИСТОРИЯ БРИГАДЫ РАКЕТНЫХ КОРАБЛЕЙ СЕВЕРНОГО ФЛОТА
- ОТ «КИЕВА» К «КУЗНЕЦОВУ». РАЗМЫШЛЕНИЯ ОФИЦЕРА ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ ОБ ОСВОЕНИИ ТАКР «АДМИРАЛ ФЛОТА СОВЕТСКОГО СОЮЗА КУЗНЕЦОВ»
- ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ (К ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ПЕРВОЙ СОВЕТСКОЙ МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНОЙ БРПЛ) • ПОДВОДНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ К-38 ВСТУПАЕТ В СТРОЙ
- МПК-76 — ШТРИХИ К БИОГРАФИИ • ПОСТИЖЕНИЕ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ
- КОМАНДИРЫ КОРАБЛЕЙ ЭСКАДРЫ СЕВЕРНОГО ФЛОТА





ТАРКР «Петр Великий». Североморск, 26 июля 1999 г. (фото В.В.Осинцева).



Альманах зарегистрирован
в Санкт-Петербургской региональной
инспекции по защите свободы печати и
массовой информации.
Регистрационный номер
П 1901 от 15 марта 1996 г.

Главный редактор:
В.В.Осинцев

Научный редактор:
Д.Ю.Литинский

Редакционный совет:
С.А.Богатов
М.М.Бородин
В.Ю.Грибовский
И.А.Поваренков
Ю.Г.Самко

Компьютерный набор и верстка:
Т.М.Семенова

Телефон: (812) 153-78-51

Адрес для писем и подписки/Address:
198262, Санкт-Петербург, А/я 158
Osintsev V., PO box 158,
Saint-Petersburg, Russia, 198262
e-mail: mtyphoon@mail.ru

© «Тайфун», 2001

При перепечатке ссылка на «Тайфун»
обязательна.

Ответственность за достоверность
изложенных в публикациях фактов и
правильность цитат несут авторы
статей. Редакция не всегда разделяет
мнение авторов.

Рукописи, фотографии и рисунки не
рецензируются, но возвращаются.

За содержание рекламы ответственность
несет рекламодатель.

Редакция выражает благодарность
командованию дивизии ракетных
кораблей СФ, М.В.Котову, А.Кузенкову,
И.В.Бородулину и В.В.Костриченко за
предоставленные фотографии

Фотографии на обложке:
ТАКР «Адмирал флота Советского
Союза Кузнецов»

На вкладке: АК-100

Отпечатано в типографии
СППО-2, г.Санкт-Петербург



МКО

Рассылка военно-морской и военно-
технической литературы по России.
Каталог можно заказать по адресу:
198262, Санкт-Петербург,
а/я 158 "Т"

ТАЙФУН

Военно-технический альманах

6(37)2001

Содержание:

А.Н.Алексеев. Десять лет дивизии ракетных кораблей СФ	2
В.Р.Фролов. Краткая история бригады ракетных кораблей Северного флота	13
В.А.Хайминов. От «Киева» к «Кузнецову». Размышления офицера электромеханической службы об освоении ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»	16
М.Н.Авилов. Они были первыми (к истории создания первой советской межконтинентальной БРПЛ)	18
Е.Д.Чернов. Подводный истребитель К-38 вступает в строй	23
М.В.Котов. МПК-76 — штрихи к биографии	31
А.В.Бобраков. Постигание военной истории	34
В.В.Щедролосев. Командиры кораблей эскадры Северного флота	37
Персоналии	44
Короткой строкой	45

Где можно приобрести альманах «Тайфун»: РОССИЯ

198262, Санкт-Петербург, а/я 158 "Т",
(рассылка по почте)

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Магазин "Дом военной книги"
Магазин "Варяг"
ул. Малая Морская, 8
Магазин "Искра"
Литейный пр., 20

НОВОСИБИРСК
Волков Роман Николаевич
(3832) 21-44-36

ВИЛЮЧИНСК
Хопин Александр Федорович
(41535) 2-14-24, (41535) 2-73-93

ЯРОСЛАВЛЬ
Зазулин Анатолий Николаевич
(0852) 29-02-97, (0852) 46-17-13

НИЖНИЙ НОВГОРОД
ул. Марата, книжный рынок

Киев, 252055, а/я 107, С.В.Гутнику
пр. Победы, д.25, (в помещении
библиотеки), тел. (044) 534-98-11
Одесса, тел. (0482) 66-64-27

МОСКВА

Магазин "Дом военной книги"
ул.Садово-Спасская, д.3
Магазин "Молодая гвардия"
ул. Б.Полянка, 28
Магазин "Транспортная книга"
ул.Садово-Спасская, д.21
Магазин "Хобби-центр"
Новая ул., д.3/4 (Политехнический музей),
подъезд № 1
"Московский клуб стендового
моделизма"
М."Авиамоторная", ДК "Компрессор"
(понедельник, с 16.00 до 19.00)

ВЛАДИВОСТОК

Ведерников Юрий Владимирович
(4232) 52-69-37

СЕВЕРОДВИНСК

Давидович Александр Николаевич
(81842) 7-48-89, (81842) 7-43-74

УКРАИНА

Харьков-168, 310168, а/я 9292, АТФ
(рассылка по почте)
Харьков-96, 61096, пр. Героев Сталинграда,
183-107, Марковский Виктор Юрьевич

Приглашаем к сотрудничеству частных распространителей



ТАРКР «Киров» пр.1144. СФ, 1990 г.

Десять лет дивизии ракетных кораблей СФ

А.Н.Алексеев

В связи с тем, что на протяжении 1980-х гг. СФ постоянно пополнялся новейшими кораблями 1-го ранга, уже к концу десятилетия из них потребовалось сформировать новое оперативно-тактическое соединение. Управление этого соединения было создано 1 октября 1991 г. Эта дата считается годовым праздником дивизии.

В ее состав вошли ТАРКР «Калинин» (командир — капитан 1 ранга А.Ф.Галанин), «Киров» (капитан 2 ранга Л.В.Суханов), РКР «Маршал Устинов» (капитан 3 ранга С.И.Авакянц), ЭМ «Отличный» (капитан 2 ранга А.Б.Федоров) и «Безупречный» (капитан 2 ранга В.И.Гелетин), а также БПК «Смышленный» (капитан 2 ранга Е.И.Мурашов).

Первым командиром дивизии стал капитан 1 ранга А.И.Бражник, НШ был назначен капитан 1 ранга В.И.Рогатин, заместителем командира: по строевой части — капитан 1 ранга В.А.Ничипуренко, по воспитательной работе — капитан 2 ранга В.Е.Миронов, по электромеханической части — капитан 2 ранга П.Н.Строй.

К моменту выхода директивы место базирования кораблей было уже достаточно обустроено, поэтому перед командованием в первую очередь стояла задача организации работы штаба, сколачивания нового соединения и налаживания процесса боевой подготовки. Этой рабо-

той руководили капитан 2 ранга В.Н.Гаврищенко, капитан 3 ранга А.С.Пузырев, подполковник С.В. Матушкин, капитаны 3 ранга В.Н.Ржеутский, В.Д.Давыдов, А.В.Тихонов, В.В. Воробьев, А.Н.Абрамов, С.С.Родин, В.М.Власов, В.А.Яковлев и П.И.Лахонин, ст. лейтенант О.Н.Гусевский, капитан медицинской службы А.Н.Третьяк, мичманы Ю.Н.Лебедев и П.И.Дмитриев.

С первых дней существования нового соединения началась боевая подготовка с выполнением ракетно-артиллерийских и торпедных стрельб. С поставленными задачами личный состав соединения всегда справлялся с высокими результатами.

С вступлением 20 декабря 1991 г. в состав дивизии ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» (капитан 1 ранга В.С.Ярыгин) местом его базирования стал п. Видяево. В связи с базированием кораблей в различных пунктах перед штабом дивизии встала трудная задача осуществления контроля выполнения ими задач боевой подготовки. Несмотря на все эти трудности личный состав соединения с поставленными задачами справлялся, поддерживая необходимый уровень воинской дисциплины.

Летом 1996 г. состав дивизии пополнил новый корабль Российского флота — ТАРКР «Петр Великий» (пр. командующего СФ от 27 июля). Выполняя програм-

му Госиспытаний, крейсер прибыл в Североморск 23 ноября. В ходе второго этапа испытаний экипаж корабля участвовал в двух командно-штабных учениях (БФ и СФ), командно-штабных тренировках и в специально-тактическом учении СФ.

Боевая подготовка

Ни одно крупное учение СФ не обходится без участия кораблей дивизии. Корабли соединения выступают в качестве флагманских.

23 декабря 1995 г. авианосная многоцелевая группа (АМГ) в составе ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов», ЭМ «Бесстрашный» и СКР «Пылкий» вышла в море для выполнения задач боевой службы (командир АМГ — 1-й зам. командующего СФ вице-адмирал В.Т.Харников).

За период похода поставленные группы задачи были выполнены полностью: наблюдение за КУГ и АМГ велось непрерывно с помощью космических средств и радиоразведки; отработана организация поиска и слежения за АПЛ с применением корабельных вертолетов Ка-27ПЛ как самостоятельно, так и в составе КПУГ; обнаружены две иностранные ПЛ, отработаны противолодочные задачи по двум своим ПЛ на боевых учениях; отработана организация отражения ударов веро-

ятного противника с применением корабельной истребительной авиации. На учениях по ПВО корабельные истребители фактически перехватили 12 воздушных целей. За время похода корабли АМГ совершили деловой заход в порты Тартус и Ла-Валетта.

28 августа 1998 г. на борт ТАРКР «Петр Великий» прибыл Верховный Главнокомандующий ВС президент Российской Федерации Б.Н.Ельцин, и крейсер под его штандартом в составе ОБК вышел для проведения учения под руководством Верховного Главнокомандующего. На выходе были отработаны показательные элементы курсовой задачи №2 (с оценкой «отлично»), завоеван приз ГК ВМФ за ракетную стрельбу комплексом «Гранит».

В июне 1999 г. проводились стратегические КШУ «Запад-99». Главные силы СФ вышли в море ранним утром 24 июня. На борту «Петра Великого» находился командующий СФ адмирал В.А.Попов, который осуществлял командование разнородными силами флота. Корабельная группа обеспечила проводку за своими тралями ТАРКР «Петр Великий», РКР «Маршал Устинов», БПК «Адмирал Чабаненко», МРК «Айсберг» и «Рассвет» и АПЛ. В учении участвовало более тридцати надводных кораблей и вспомогательных судов, четыре АПЛ, 14 береговых частей, морская противолодочная, ракетно-морская и корабельная авиация флота. Во время КШУ было отработано 14 зачетных, 27 курсовых и 14 противолодочных задач, выполнено около 350 боевых упражнений, в том числе фактические пуски 32 крылатых, 29 зенитных и двух противолодочных ракет, 32 артиллерийских стрельбы, 27 боевых упражнений РЭБ, пять торпедных стрельб, 12 глубинных бомбометаний. После длительного перерыва минно-заградительные силы СФ выполнили постановку мин.

В ходе учения упреждающий удар крылатыми ракетами по силам условного противника одновременно нанесли атомные подводные крейсеры «Смоленск» (капитан 1 ранга Антон Валентинович Милованов), «Воронеж» (капитан 1 ранга Олег Якубин), ТАРКР «Петр Великий» (капитан 1 ранга Сергей Игоревич Васильев), РКР «Маршал Устинов» (капитан 2 ранга Андрей Владимирович Собгайда), МРК «Рассвет» и «Айсберг», три ракетных дивизиона береговых войск, несколько Ту-22МЗ из состава Киркенесской Краснознаменной МРАД под командованием генерал-майора Виктора Попова. Отряд прикрытия КУГ неприятеля был «уничтожен» на дистанции 100 км, а главный объект воздействия — на дистанции 300 км.

«Петр Великий» успешно завершил Государственные испытания: выполняя ракетную стрельбу, экипаж поразил три низколетящих цели, роль которых исполняли ракеты «Термит» и «Малахит».

В апреле 2000 г. «Петр Великий» участвовал в тактическом учении по проверке боеготовности сил СФ под руководством Верховного Главнокомандующего и.о. президента РФ В.В. Путина. Корабль выполнил поставленную задачу успешно,



ЭМ «Современный» пр.956. СФ, конец 1980-х гг.

экипажу крейсера была объявлена благодарность президента.

С 10 по 12 августа «Петр Великий» находился в море, действуя по плану комплексной боевой подготовки СФ. 12 августа крейсеру была поставлена задача вызвать на связь и обнаружить АПЛ К-141. Используя все возможные способы вызова, крейсер начал поиск «Курека» с помощью ГАК «Полином», продолжая вызывать его на ЗПС. Лежащая на грунте лодка была обнаружена через шесть часов после постановки задачи. В дальнейшем крейсер уточнял место аварийной ПЛ, осуществлял наведение спасательных сил, поиск плавающих объектов и охрану

района. С 13 по 28 августа «Петр Великий» выполнял функции корабля управления отряда поиска и спасения АПЛ «Курск», имея задачу охраны района гибели подлодки. Со 2 по 17 ноября крейсер осуществлял охрану района катастрофы, являясь кораблем управления отряда, осуществлявшего работы по подъему тел экипажа погибшей лодки во взаимодействии с платформой «Regalia». С 5 по 28 декабря «Петр Великий» вновь выполнял задачи по охране места гибели «Курска» с периодическим поиском иностранных ПЛ в заданном районе при помощи корабельных вертолетов совместно с БПК «Адмирал Чабаненко» и «Адмирал Харламов».

Призы ГК ВМФ по видам подготовки, завоеванные экипажами кораблей соединения

- 1989 г. — РКР «Маршал Устинов» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом);
- 1990 г. — ТАРКР «Калинин» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом);
- 1994 г. — ТАРКР «Адмирал Нахимов» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом);
- 1994 г. — ТАВКР «Адмирал Кузнецов» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом по морской цели);
- 1994 г. — ТАРКР «Адмирал Нахимов» (приз ГК ВМФ «Лучший корабль ПВО»);
- 1995 г. — ТАКР «Адмирал Кузнецов» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом по морской цели);
- 1995 г. — ТАРКР «Адмирал Нахимов» (приз ГК ВМФ «Лучший корабль ПВО»);
- 1996 г. — ТАКР «Адмирал Кузнецов» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом по морской цели);
- 1998 г. — ТАРКР «Петр Великий» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом по морской цели);
- 1999 г. — КУГ в составе ТАРКР «Петр Великий», РКР «Маршал Устинов», БПК «Адмирал Чабаненко» (объявлен лучшей тактической группой ВМФ по отражению «атак средств воздушного нападения противника»);
- 2000 г. — ТАРКР «Петр Великий» (1-е место в ракетной стрельбе главным комплексом по морской цели).

Лучшие корабли на Северном флоте по видам подготовки

- 1990 г. — РКР «Маршал Устинов» (1-е место по борьбе за живучесть);
- 1993 г. — РКР «Маршал Устинов» (1-е место по борьбе за живучесть).



Вице-адмирал Александр Иванович Бражник



Контр-адмирал Виктор Федорович Лякин



Контр-адмирал Владимир Иванович Рогатин



Контр-адмирал Василий Николаевич Глушенко

Посещение иностранных портов

23 июня — 8 августа 1991 г. — РКР «Маршал Устинов», официальный дружественный визит в Мейпорт (США).

8 мая — 16 июня 1993 г. — ЭМ «Безудержный», официальный дружественный визит в Нью-Йорк (США).

21-25 мая 1993 г. — ЭМ «Гремящий», официальный дружественный визит в Ливерпуль (Великобритания).

Июнь-июль 1993 г. — РКР «Маршал Устинов», неофициальные визиты в Галифакс (Канада) и Бостон (США).

Октябрь 1993 г. — ЭМ «Расторопный», официальный визит в Тулон (Франция).

Май 1995 г. — ЭМ «Бесстрашный», официальный визит в Осло (Норвегия).

С 20 декабря 1995 г. по 17 марта 1996 г. ТАКР «Адмирал Кузнецов» и ЭМ «Бесстрашный» выполняли задачи БС в различных районах Средиземноморья. За это время «Бесстрашный» совершил два официальных дружественных визита: 29 января 1996 г. — в Тартус (Сирия) и 17 февраля 1997 г. — в Ла-Валетта (Мальта).

22-26 сентября 1997 г. — «Бесстрашный», неофициальный визит в Портсмут (Великобритания).

Шефские связи

Договор о шефстве Московской области над экипажем ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» подписан 13 апреля 1993 г., а 18 февраля 1998 г. с ЗАО «Экспонез» заключен договор о шефстве над экипажем корабля. В декабре 2000 г. такой же договор подписан с МИПП «Север».

Над ТАКР «Петр Великий» шефствует администрация Калужской области, соответствующий договор заключен 7 июля 1999 г. С 25.07.1999 — департамент государственного и муниципального имущества Москвы. С 20.05.2000 заключен договор с акционерным банком «Петровский».

ТАКР «Адмирал Нахимов» имеет шефские связи с администрациями Мурманской (договор заключен в 1995 г.) и Смоленской (9 мая 1998 г.) областей.

Над ТАКР «Адмирал Горшков» шефствует администрация г. Петрозаводска (договор подписан 31 июля 1994 г.).

Шефы РКР «Маршал Устинов»: с 1987 по 1989 г. — Мурманское объединение «Морнефтегазразведки», с 1990 по 1993 г. — ПО «Ижмаш», с 2001 г. по настоящее время — Минский городской исполнительный комитет Республики Беларусь, Петербургский Промышленно-строительный банк и ОАО «Мурманский мясокомбинат».

ЭМ «Бесстрашный»: Мурманское отделение Октябрьской железной дороги (договор заключен 20 сентября 1999 г.), с 16 ноября 1998 г. — администрация г. Тверь.

ЭМ «Безудержный»: администрация Челябинской области (договор заключен 14 июля 1994 г.) и администрация Советского района г. Челябинска (с 14 июня 1996 г.).

ЭМ «Гремящий»: администрация Ленинского района Московской области (договор заключен 26 июля 1996 г.) и кузнечно-прессовое производство АО «Автоваз» (с 29 июля 1994 г.).

Офицеры дивизии

Несмотря на свой небольшой возраст соединение вполне можно назвать кузницей командных кадров нашего флота, поскольку опыт командования кораблями 1-го ранга позволяет руководить как соединениями, так и объединениями ВМФ.

Как уже говорилось, первым командиром дивизии стал контр-адмирал А.И.Бражник. Затем соединение принял контр-адмирал В.Ф.Лякин.

Контр-адмирал Владимир Иванович Рогатин ныне — начальник штаба эскадры СФ. После командования ТАКР «Киров» он был назначен НШ дивизии, где проходил службу до июня 1994 г. Затем в течение двух лет — слушатель Военной академии Генерального штаба ВС РФ, по окончании которой был назначен командиром дивизии. С сентября 1998 г. по настоящее время — НШ — зам. командира объединения СФ.

Капитан 1 ранга Сергей Иосифович Авакянц в настоящее время является НШ дивизии. Больше половины его службы прошло на РКР «Маршал Устинов», где



ТАКР «Калинин»

офицер вырос от командира зенитного дивизиона БЧ-2 до командира корабля.

Капитан 1 ранга Валерий Егорович Миронов до назначения на должность заместителя командира дивизии по воспитательной работе проходил службу на кораблях объединения и в отделе воспитательной работы. В настоящее время находится в запасе.

Капитан 1 ранга Виктор Александрович Ничипуренко имеет большой опыт командования эсминцами. В 1983 г., приняв должность старшего помощника командира ЭМ «Осмотрительный», перевел корабль с Балтики на ТОФ, а в 1987 г. принял «Безупречный», который под его командованием совершил продолжительную БС в Средиземном море. В дальнейшем Виктор Александрович командовал РКР «Вице-адмирал Дрозд», а после службы на соединении ракетных кораблей СФ командовал бригадой эсминцев. В настоящее время возглавляет штаб отдельной воинской части центрального подчинения ВМФ.

Капитан 1 ранга Леонид Викторович Суханов в течение четырех лет командовал ТАКР «Адмирал Нахимов». С 1998 по 2000 г. служил зам. командира соединения ракетных кораблей, затем назначен командиром бригады ремонтирующихся кораблей в Северодвинске.

Александр Иванович Бражник родился 25 мая 1948 г. в Москве. В 1971 г. окончил Калининградское ВВМУ, в 1981 г. — 6-е ВСОК ВМФ, а в 1987 г. — ВМА им. А.А.Гречко.

Прохождение службы: курсант Калининградского ВВМУ (09.1966-08.1971), командир группы управления ЭМ «Скромный» СФ (08.1971-10.1974), командир БЧ-2 ЭМ «Скромный» (10.1974-07.1976), помощник командира БПК «Маршал Тимошенко» СФ, старший помощник командира БПК «Маршал Тимошенко» (10.1978-10.1980), слушатель 6-х ВСОК ВМФ (10.1980-10.1981), командир БПК «Смышленный» (10.1981-09.1982), командир ЭМ «Осмотрительный» (10.1982-12.1984), командир ЭМ «Безупречный» (12.1984-08.1985), слушатель

Командование соединения

Командиры:

контр-адмирал Александр Иванович Бражник (1991-1992);
контр-адмирал Виктор Федорович Лякин (1992-1996);
контр-адмирал Владимир Иванович Рогатин (1996-1998);
контр-адмирал Василий Николаевич Глушенко (с 1998 г.).

Начальники штаба:

капитан 1 ранга Владимир Иванович Рогатин (1991-1994);
капитан 1 ранга Василий Николаевич Глушенко (1994-1998);
капитан 1 ранга Сергей Иосифович Авакянц (с 1998 г.).

Заместители командира:

капитан 1 ранга Виктор Александрович Ничипуренко (1991-1996);
капитан 2 ранга Сергей Иосифович Авакянц (1996-1998);
капитан 1 ранга Леонид Викторович Суханов (1998-2000);
капитан 1 ранга Сергей Игоревич Васильев (с 2000 г.).

Заместители командира по воспитательной работе:

капитан 1 ранга Валерий Егорович Миронов (1991-1999);
капитан 1 ранга Геннадий Владимирович Сергучев (с 1999 г.).

ВМА им. А.А.Гречко (08.1985-07.1987), зам. командира соединения ракетных кораблей СФ (07.1987-10.1988), командир соединения ракетных кораблей СФ (10.1988-10.1991), командир реорганизованного соединения ракетных кораблей СФ (10.1991-12.1992), зам. начальника УБП ВМФ (12.1992-1997), НШ БФ (с 1997 г. по настоящее время).

Награжден орденами «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст. (указ Президиума ВС СССР от 5.06.1990) и «За военные заслуги» (06.1999). Воинское звание контр-адмирал присвоено приказом МО РФ от 8.07.1992. Вице-адмирал.

Виктор Федорович Лякин родился 5 июля 1949 г. в Калининграде в семье военнослужащего. В 1971 г. окончил ВВМУ им. М.В.Фрунзе по специальности «противолодочное вооружение», в 1981 г. — 6-е ВСОК ВМФ, в 1989 г. — ВМА им. А.А.Гречко (заочно).

Присвоение воинских званий: 29.06.1971 — лейтенант, 6.07.1973 — ст. лейтенант, 21.07.1976 — капитан-лейтенант, 24.07.1979 — капитан 3 ранга, 21.02.1983 — капитан 2 ранга, 19.02.1988

— капитан 1 ранга, 5.01.1994 — контр-адмирал.

Прохождение службы: курсант ВВМУ им. М.В.Фрунзе (1966-29.06.1971), командир БЧ-3 ЭМ «Светлый» БФ (21.08.1971), старший помощник командира ЭМ «Спешный» БФ (17.08.1974), слушатель 6-х ВСОК ВМФ (31.11.1976), командир ЭМ «Светлый» БФ (29.09.1977), командир БРк «Прозорливый» БФ (29.09.1978), старший помощник командира ТАКР «Киев» СФ (4.12.1981), командир ТАКР «Баку» СФ (15.11.1983), зам. НШ объединения СФ (24.12.1989), командир соединения ракетных кораблей СФ (30.12.1992), начальник командного факультета ВМА (с 5.11.1996 по настоящее время).

Награжден орденами «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст. (22.02.1977) и «За военные заслуги» (17.08.1995).

Владимир Иванович Рогатин родился 24 февраля 1954 г. в Одессе. В 1976 г. окончил ВВМУ им. М.В.Фрунзе, в 1987 г. — ВМА им. А.А.Гречко, в 1996 г. — Военную академию Генштаба ВС РФ. Воинское звание контр-адмирал присвоено ука-



Капитан 1 ранга Сергей Иосифович Авакянц, начальник штаба



Капитан 1 ранга Сергей Игоревич Васильев, заместитель командира



Капитан 1 ранга Геннадий Владимирович Сергучев, заместитель командира по воспитательной работе



Капитан 1 ранга Владимир Александрович Хайминов, заместитель командира по электро-механической части

В различные годы в состав соединения входили

ТАКР «Адмирал Кузнецов», ТАКР «Адмирал Горшков», ТАКР «Адмирал Ушаков», «Адмирал Нахимов», «Петр Великий», РКР «Маршал Устинов», ЭМ «Гремящий», «Безудержный», «Бесстрашный», «Безупречный», «Расторопный», «Отличный», «Отчаянный», «Современный», «Окрыленный», БПК «Смышленный», ЭНС-244.

зом президента РФ №463 от 9.05.1997 (пр. МО РФ №182 от 9.05.1997).

Прохождение службы: курсант ВВМУ им. М.В. Фрунзе (07.1971-09.1976), командир БЧ-3 БПК «Зоркий» СФ (09.1976-10.1980), старший помощник командира БПК «Гремящий» СФ (10.1980-03.1983), командир БПК «Гремящий» (03.1983-08.1985), слушатель ВМА им. А.А.Гречко (08.1985-07.1987), старший помощник командира ТАКР «Киров» СФ (07.1987-02.1989), командир ТАКР «Киров» (02.1989-12.1991), НШ — зам. командира соединения ракетных кораблей СФ (12.1991-06.1994), слушатель ВАГШ ВС

(06.1994-06.1996), командир соединения ракетных кораблей СФ (06.1996-09.1998). НШ — зам. командира объединения СФ (с сентября 1998 г. по настоящее время).

Награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст. (указ Президиума ВС СССР №160 от 14.05.1990), орденами «За военные заслуги» (указ президента РФ №859 от 17.08.1995), «За заслуги перед Отечеством» 4-й ст. (указ президента РФ №791 от 17.06.1999) и «Орденом Мужества» (указ президента РФ №25 от 21.01.2001).

Василий Николаевич Глушенко родился 14 декабря 1953 г. в Калининграде. В

1976 г. окончил Калининградское ВВМУ, в 1996 г. — ВМА им. Н.Г.Кузнецова (заочно). Военское звание контр-адмирал присвоено указом президента РФ №1063 от 7.06.2000 (пр. МО РФ №253 от 8.06.2000). Кавалер ордена «За военные заслуги» (указ президента РФ №791 от 17.06.1999).

Прохождение службы: курсант Калининградского ВВМУ (07.1971-06.1976), командир группы управления БЧ-2 БПК «Жгучий» СФ (08.1976-10.1977), командир батареи №1 ЗУР БПК «Жгучий» СФ (10.1977-11.1979), командир БЧ-2 БПК «Жгучий» (11.1979-04.1983), старший помощник командира гв. БПК «Гремящий» (04.1983-10.1984), слушатель 6-х ВСОК ВМФ (10.1984-09.1985), командир гв. БПК «Гремящий» СФ (09.1985-08.1986), старший помощник командира ТАКР «Киев» СФ (08.1986-09.1989), командир ТАКР «Киев» (09.1989-12.1992), зам. НШ — начальник КП объединения СФ (12.1992-08.1994), НШ — зам. командира соединения СФ (08.1994-09.1998), командир соединения ракетных кораблей СФ (с сентября 1998 г. по настоящее время).

Тяжелый авианосный крейсер «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»

Корабль заложен 1 сентября 1982 г. на стапеле Черноморского ССЗ в Николаеве под наименованием «Леонид Брежнев», спущен на воду 4 декабря 1985 г.

Заселение экипажа на корабль началось 8 сентября 1989 г., а в октябре он впервые вышел в Черное море. 1 ноября 1989 г. летчик-испытатель ОКБ им. П.О.Сухого Герой Советского Союза Виктор Пугачев на самолете Су-27К совершил первый взлет и посадку на аэрофинишер. В тот же день посадку и последующий взлет на самолете МиГ-29К выполнил летчик-испытатель ОКБ им. А.И.Микояна Герой Советского Союза Тахтар Аубакиров.

Приемный акт корабля подписан 25 декабря 1990 г., флаг на корабле поднят 29 января 1991 г. Государственные испытания «Тбилиси» (бывш. «Леонид Брежнев») завершились 30 июня 1991 г., и с 1 по 20 декабря корабль совершил межфлотский переход из Севастополя на СФ, в пункт постоянного базирования п. Видяево.

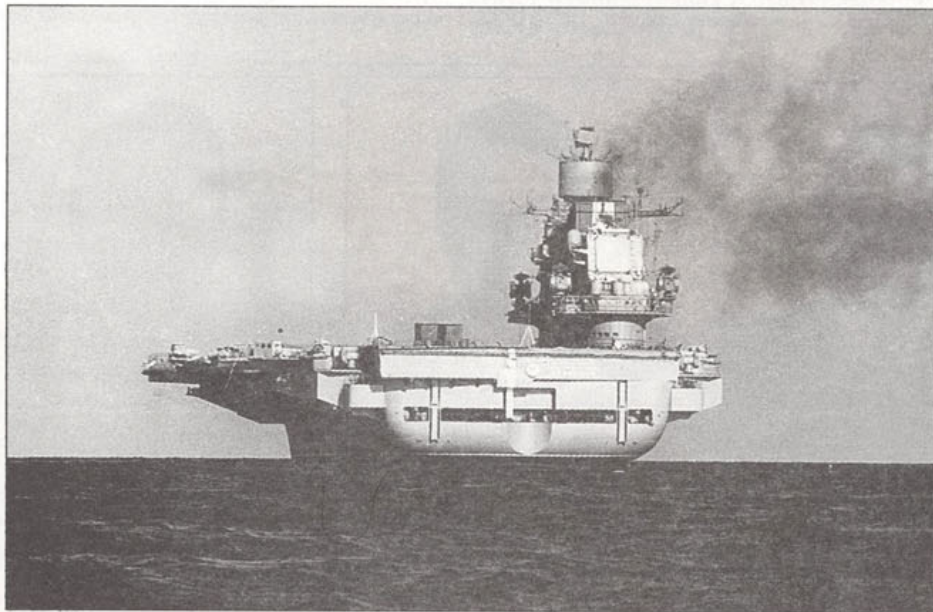
Приказом командующего СФ от 1 апреля 1992 г. «Тбилиси» включен в состав кораблей первой линии.

В 1995-1996 гг. корабль успешно выполнил БС, пронеся Андреевский флаг через два океана и пять морей. За время нахождения в море совершено более двух тысяч полетов корабельной авиации, пройдено более 12 тысяч миль, с высокими оценками выполнены ракетно-артиллерийские стрельбы, за что более шестидесяти человек отмечены государственными наградами. Первые полеты палубной авиации ВМФ России над Средиземным морем были совершены 4 января 1996 г.

28 января — 2 февраля 1996 г. корабль совершил деловой визит в порт Тартус



ТАКР «Тбилиси» в период летно-конструкторских испытаний на Черном море, 1989 г.



ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Район ВМБ Севастополь, июнь 1991 г. (фото предоставил В.В.Костриченко)

(САР), 17-18 февраля — в порт Ла-Валетта (о. Мальта). В марте впервые в Средиземном море произведено летно-тактическое учение в ближней и дальней зоне ПВО самолетами Су-27К корабельного истребительного авиаполка с оценкой "отлично".

В августе 1998 г. корабль участвовал в учениях под флагом Верховного Главнокомандующего ВС РФ. С 26 марта по 2 апреля 1999 г. отрабатывал задачи в море, пройдя за 193 ходовых часа 750 миль и успешно выполнив полеты авиации и боевые упражнения. В сентябре на корабле прошли испытания самолета Су-27КУБ в Баренцевом море.

За десять лет на корабле награждено орденами восемь офицеров, медалями — 108 офицеров и мичманов. Корабль за эти годы прошел 75 тысяч миль.

Командиры корабля: капитан 1 ранга Виктор Степанович Ярыгин (23.07.1987-27.03.1992), контр-адмирал Иван Федорович Санько (27.03.1992-20.04.1995), контр-адмирал Александр Владимирович Челпанов (04.1995-28.09.2000), капитан 1 ранга Александр Васильевич Турилин (с 28.09.2000 по настоящее время).

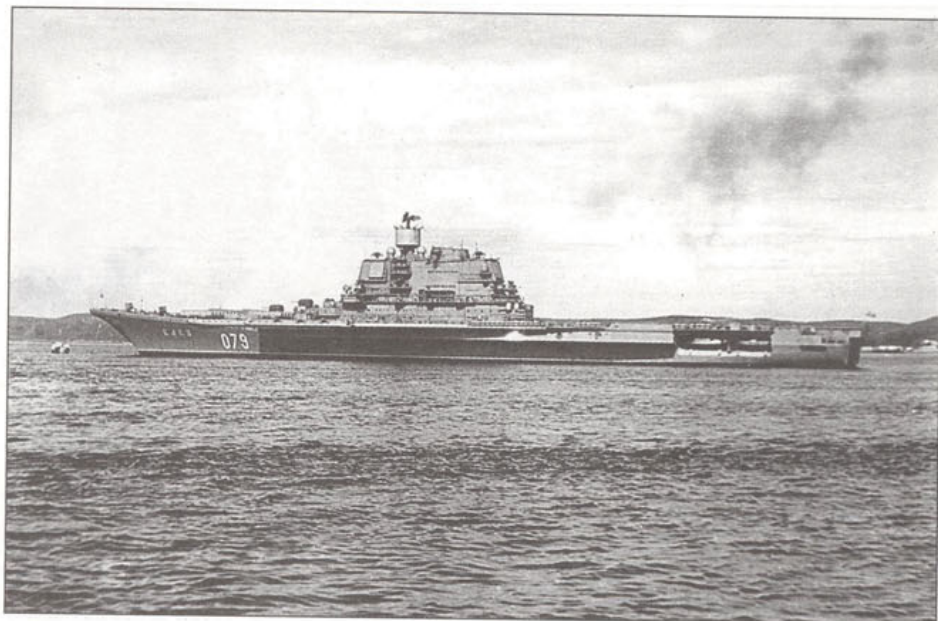
Старшие помощники командира корабля: капитан 2 ранга Виктор Леонидович Чаплыгин (29.07.1988-18.02.1993), капитан 2 ранга Александр Алексеевич Головин (18.02.1988-19.06.1993), капитан 1 ранга Александр Владимирович Челпанов (19.06.1993-20.04.1995), капитан 1 ранга Андрей Юрьевич Халевин (5.06.1995-22.10.1999), капитан 1 ранга Александр Васильевич Турилин (22.10.1999-28.09.2000), капитан 2 ранга Александр Петрович Шевченко (с 17.10.2000 по 30.8.2001).

Заместители командира корабля по воспитательной работе: капитан 1 ранга Виктор Васильевич Феденюк (25.04.1987-29.11.1990), капитан 1 ранга Николай Владимирович Иванов (29.11.1990-6.09.1996), капитан 1 ранга Юрий Павлович Дериберин (6.09.1996-12.02.2001), капитан 1 ранга Сергей Григорьевич Субора (с 12.02.2001 по настоящее время).

Тяжелый авианосный крейсер «Адмирал Флота Советского Союза Горшков»

Заложен под наименованием «Баку» 26 декабря 1978 г., спущен на воду 31 марта 1982 г., флаг поднят 20 декабря 1987 г. Швартовные испытания начались 2 июня 1986 г., заводские ходовые — 9 января 1987 г. Государственные — в июне 1987 г. (за 2195 ходовых часов пройдено 16496 миль, выполнено 18 ракетных, 17 артиллерийских стрельб по воздушной цели, 13 — по надводной и 10 — по имитатору).

Приказом командующего ЧФ от 3 марта 1988 г. корабль введен в кампанию. После сдачи курсовых задач с оценкой "хорошо" приказом командира дивизии ПЛК ЧФ от 23 марта «Баку» зачислен в состав кораблей 1-й линии и приказом командующего ЧФ от 27 апреля введен в состав сил постоянной готовности.



ТАКР «Баку» после перехода на СФ. Североморск, 1989 г.

С 8 июля по 7 декабря 1988 г. корабль выполнял задачи БС в Средиземном море. Экипаж освоил и успешно эксплуатировал новые образцы техники: авиационный комплекс, БИУС "Лесоруб", комплекс "Тур", ЗРК "Кинжал", комплекс средств связи "Буран-1А", РКПТЗ "Удав", ГАК "Полином". Пройдено 13834 мили.

Всего до конца года за 1641 ходовой час пройдено 17455 миль, выполнено 15 артиллерийских и 10 ракетных стрельб.

С 8 по 23 августа 1989 г. «Баку» проверялся главной инспекцией МО СССР, заслужив оценку "хорошо". В период проверки выполнено две артиллерийских, одна зенитная и одна противокорабельная ракетная стрельба. Вертолеты Ка-27 выполнили 1040 полетов, Ка-25 — 171, Як-38 — 47. Пройдено 4300 миль за 537 ходовых часов.

Приказом МО СССР от 4 января 1990 г. корабль переименован в «Адмирал Флота Советского Союза Горшков».

В 1991 г. пройдено 1375 миль за 173 ходовых часа. Выполнено четыре артиллерийских и одна зенитная ракетная стрельба, вертолеты Ка-27 совершили 417 полетов.

В 1992 г. корабль встал в СРЗ для навигационного ремонта (выведен из состава сил постоянной готовности), где находился по 5 сентября 1994 г., затем в плавучем доке ПД-50 совершил переход в п. Росляково. Из-за технической неготовности ГЭУ переход осуществлялся под буксирами. За девять часов пройдено 11 миль. 6 декабря 1994 г. крейсер вышел из плавдока, после чего перешел в СРЗ (за 4 часа 51 минуту пройдено шесть миль) и поставлен к причалу №24 (всего в 1994 г. за 14 ходовых часов пройдено 17 миль).

25 декабря 1994 г. корабль освятил Архиепископ Олонекский и Петрозаводский Владыка Мануил.

С 1 января до начала мая 1995 г. корабль находился в навигационном ремонте, 7 мая совершил переход в точку якорной стоянки №7 рейда Мурманска для участия в морском параде, посвященном

50-летию Победы в Великой Отечественной войне.

В течение 1996 и 1997 гг. крейсер продолжал находиться в СРЗ. С 8 декабря 1997 г. экипаж корабля совместно с СРЗ и специалистами СМП начал подготовку к буксировке в Северодвинск для ремонта и модернизации. Переход состоялся лишь легом 1999 г. (8-12 июля). Из-за технической неготовности ГЭУ переход осуществлялся под буксирами. За 90 часов 28 минут пройдено 447 миль. Корабль был ошвартован у достроечной набережной правым бортом.

На борту корабля побывали: 27 октября 1987 г. — 1-й зам. МО СССР, ГК объединенными ВС государств Варшавского договора маршал Советского Союза В.Г.Куликов; 11 февраля 1988 г. — МО Индии Кришна Чандра Панд и ГК ВМФ СССР адмирал флота В.Н.Чернавин; 25 августа 1988 г. — МО САР дивизионный генерал Мустафа Тлас с группой офицеров генерального штаба ВС САР; 15 мая 1988 г. — зам. МО — командующий НВМС ГДР; 10 сентября 1989 г. — зам. МО СРР генерал-лейтенант И. Чаушеску; 10 марта — 1-й секретарь РКП И.К. Полозков; 24 января 1998 г. — делегация офицеров ВМС Индии во главе с зам. ГК ВМС.

Командиры корабля: капитан 2 ранга Виктор Федорович Лякин (с 15.11.1983), капитан 2 ранга Евгений Михайлович Соломинцев (с 24.12.1989), капитан 1 ранга Владимир Петрович Рудзик (с 20.09.1992), капитан 2 ранга Владимир Александрович Звада (с 28.04.1994), капитан 1 ранга Андрей Феликсович Азаров (с 30.04.1997).

Старшие помощники командира: капитан 3 ранга Евгений Михайлович Соломинцев (с 22.03.1986), капитан 3 ранга Павел Юрьевич Сторчак (с 22.12.1989), капитан 2 ранга Юрий Васильевич Пискунов (с 11.12.1992), капитан 3 ранга Андрей Андреевич Доценко (с 29.11.1993), капитан 3 ранга Николай Анатольевич Фалько (с 14.05.1994), капитан 2 ранга Михаил Николаевич Кобец (с 1997 г.).



ТАРКР «Петр Великий» пр.11442. Североморск, 1999 г.

Помощники командира корабля: капитан-лейтенант Павел Юрьевич Сторчак (с 17.04.1985), капитан-лейтенант Андрей Андреевич Доценко (с 21.09.1987), капитан 2 ранга Михаил Николаевич Кобец, капитан-лейтенант Александр Александрович Заяц (с 29.11.1991), капитан 3 ранга Александр Александрович Алымов (с 16.03.1998).

Заместители командира корабля по воспитательной работе: капитан 2 ранга Борис Васильевич Ситкин (с 12.02.1986), капитан 2 ранга Николай Григорьевич Ратушняк (с 26.10.1990), капитан 2 ранга Николай Владимирович Середин (с 25.04.1994), капитан 2 ранга Леонид Николаевич Лазебный (с 26.08.1996), капитан 2 ранга Николай Иванович Сорокин (с 10.03.1999).

Тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий»

Заложен 25 августа 1986 г. под наименованием «Юрий Андропов», спущен на воду 25 апреля 1989 г., флаг поднят 18 апреля 1998 г., включен в состав дивизии ракетных кораблей 27 июля 1998 г.

Указом президента РФ от 1 октября 1992 г. крейсер переименован в «Петр Великий». Формирование экипажа окончательно 6 февраля 1994 г., заселение на корабль состоялось 24 августа 1995 г.

Швартовые испытания начались 4 октября 1995 г., заводские ходовые — 1 октября 1996 г. За период ходовых и Государственных испытаний за 55 ходовых суток пройдено 10816 миль. Выполнено 43 боевых упражнения, три ракетные стрельбы главным комплексом «Гранит», 23 зенитно-ракетных стрельбы комплексами С-300ФМ, «Кинжал» и «Кортик», две ракетные стрельбы противолодочным комплексом «Водопад», четыре ар-

тиллерийские стрельбы АК-130, 11 боевых упражнения комплексом РЭБ, ПЛО, ПТЗ.

8 мая 1995 г. «Петр Великий» участвовал в морском параде на Неве, посвященном 50-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.* 13 июля 1996 г. корабль посетил президент РФ Б.Н.Ельцин, вручивший экипажу штандарт президента РФ. 28 июля 1996 г. крейсер участвовал в главном Морском параде, посвященном 300-летию Российского Флота.

В соответствии с планом Государственных испытаний 17 ноября 1996 г. под флагом 1-го зам. ГК ВМФ и председателя Государственной комиссии адмирала И.В.Касатонина корабль начал переход на СФ. По прибытию 23 ноября в Главную базу СФ Североморск начался 2-й этап Государственных испытаний, в ходе которого экипаж участвовал в двух КШУ (СФ и БФ). Радиотехнические средства корабля обнаружили и обработали информацию о 287 воздушных, 674 надводных и трех подводных целях.

18 апреля 1998 г. на «Петре Великом» был поднят военно-морской флаг (пр. ГК ВМФ от 18.04.1998). 25 апреля на борту ТАРКР состоялась торжественная церковная служба: Владыко Симон Мурманской Епархии освятил корабль, пожелав морякам успехов в защите интересов Отечества.

Приказом командующего СФ от 27 июля 1998 г. «Петр Великий» был включен в состав соединения и зачислен в первую линию, затем приказом командира объединения от 4 августа введен в состав кораблей постоянной готовности.

С 23 мая по 4 июля 1998 г. в соответствии с годовым планом корабль прошел плановый доковый ремонт в ПД-50 п. Росляково.

28 августа 1998 г. на борт крейсера прибыл Б.Н. Ельцин, и корабль под штандартом президента в составе ОБК вышел в море для проведения учений под руководством Верховного Главнокомандующего. На выходе были отработаны показательные элементы курсовой задачи №2 (на «отлично»), завоеван приз ГК ВМФ за

ракетную стрельбу комплексом «Гранит» (пр. МО РФ от 12 октября 1998 г.).

В 1998 г. пройдено 895,3 мили за 85 ходовых часов. Выполнена одна ракетная стрельба комплексом «Гранит», шесть зенитных ракетных стрельб комплексами С-300ФМ, «Кинжал» и «Кортик», одна стрельба противолодочным комплексом «Водопад» и одна артиллерийская АК-130.

За 1999 г. корабль прошел 2703 мили за 26 ходовых дней. Выполнено 15 зенитно-ракетных стрельб, 20 боевых упражнения, пять стрельб РБУ-1000 (три — с использованием РГБ и две — с использованием противодиверсионного оружия). «Петр Великий» занял второе место по боевой подготовке среди кораблей сил постоянной готовности, завоевал приз ГК ВМФ за отражение атак СВН противника с выполнением ракетных стрельб совместно с РКР «Маршал Устинов» и БПК «Адмирал Чабаненко» (пр. ГК ВМФ от 6 ноября 1999 г.).

В 2000 г. крейсер прошел 4103 мили за 48 ходовых суток. Выполнено семь артиллерийских, 19 зенитных ракетных стрельб, три стрельбы комплексом «Водопад», пять стрельб РБУ-1000, две стрельбы комплексом «Удав» и девять стрельб комплексами ПК-2 и ПК-10. По результатам проведения показательной стрельбы по морской цели корабль завоевал приз ГК ВМФ (пр. ГК ВМФ от 17 ноября 2000 г.).

В апреле корабль участвовал в тактическом учении по проверке боеготовности сил СФ под руководством Верховного Главнокомандующего ВС РФ и о. президента РФ В.В.Путина. Корабль выполнил поставленную задачу успешно, экипажу крейсера объявлена благодарность президента.

На борту корабля побывали: 5 октября 1995 г. — 1-й зам. МО РФ А.А.Кокошин, начальник БП ВМФ адмирал В.В.Гришанов, зам. главы администрации Санкт-Петербурга В.В.Путин, командующий ЛВО генерал-полковник Селезнев, командир ЛенВМБ контр-адмирал А.И.Корнилов; 13 июня 1996 г. — президент РФ Б.Н.Ельцин, ГК ВМФ адмирал Ф.Н.Громов, губернатор Санкт-Петербурга В.А.Яковлев, командир ЛенВМБ контр-адмирал А.И.Корнилов; 30 мая 1997 г. — военно-морские атташе США, Великобритании, Германии, Франции, Японии, Индии и КНР; 4 июня — начальник Генштаба ВС РФ генерал армии А.Квашнин. 2 августа — МО РФ генерал армии И.Д.Сергеев; 25 марта 1998 г. — президент Республики Беларусь А.Г.Лукашенко; 15 апреля — ГК ВМФ адмирал В.Н.Куроедов; 18 апреля — 1-й зам. МО РФ А.А.Кокошин; 2 апреля — Герой РФ генерал-майор Т.А.Апакидзе; 4 апреля — группа депутатов Государственной Думы РФ; 5 мая — зам. МО РФ генерал-полковник Михайлов; 30 июля — МО РФ маршал РФ И.Д.Сергеев; 21 августа — президент РФ Б.Н.Ельцин; 7 июля 1999 г. — зам. МО РФ генерал-полковник Исаков и представители Калужской области; 14 сентября — командующий СФ адмирал В.А.Попов с делегацией шефов; 20 сентября — делегация ВМС Республики Индия в сопровождении командующего

* — Прим. ред. Корабль стоял у докостоечной стенки ССЗ «Балтийский завод».

СФ адмирала В.А.Попова; 28 сентября — ГК ВМФ адмирал В.Н. Куроедов, главный штурман ВМФ контр-адмирал Е.Г. Бабинов и главный штурман СФ контр-адмирал В.А. Кондратьев; 29 сентября — зам. МО РФ генерал-полковник Исаков и командующий СФ адмирал В.А. Попов; 20-21 августа 2000 г. — ГК ВМФ РФ адмирал флота В.Н. Куроедов и председатель Государственной комиссии по расследованию причин гибели АПЛ «Курск» И.Клебанов; 5 декабря — ГК ВМФ адмирал флота В.Н. Куроедов; 15 марта 2001 г. — Депутат Госдумы В.С. Черномырдин.

Командиры корабля: капитан 1 ранга Евгений Николаевич Добрышев (с 17.11.1993), капитан 1 ранга Сергей Игоревич Васильев (с 21.01.1997), капитан 1 ранга Владимир Львович Касатонов (с 19.02.2000).

Старшие помощники командира: капитан 3 ранга Игорь Сергеевич Садов (с 10.07.1993), капитан 3 ранга Евгений Игоревич Стукачев (с 25.12.1994), капитан 2 ранга Александр Геннадьевич Богданов (с 8.08.1996), капитан 2 ранга Сергей Юрьевич Жуга (с 22.06.1998), капитан 3 ранга Владимир Анатольевич Якушев (с 6.09.1999).

Заместители командира по воспитательной работе: капитан 3 ранга Игорь Владимирович Кузнецов (с 24.07.1993), капитан 2 ранга Сергей Васильевич Баранов (с 25.12.1998), капитан 2 ранга Анатолий Владимирович Зелинский (с 20.08.1999).

Помощники командира корабля: капитан 3 ранга Геннадий Александрович Васильченко (с 19.03.1998), капитан-лейтенант Кирилл Николаевич Кривец (с 14.04.1999), капитан-лейтенант Матвей Александрович Лукин (с 28.02.2000), капитан-лейтенант Игорь Иванович Балан (с 6.04.2001).

Ракетный крейсер «Маршал Устинов»

Заложен 5 октября 1978 г., спущен на воду 25 февраля 1982 г., наименование «Маршал Устинов» присвоено 23 марта 1985 г., флаг поднят 21 сентября 1986 г. Включен в состав дивизии ракетных кораблей 15 сентября.

Формирование экипажа окончилось 20 сентября 1984 г., заселение на корабль состоялось 4 мая 1985 г.

Заводские ходовые испытания начались 11 апреля, Государственные — 27 июля и завершились 12 августа 1986 г. За этот период за 1643 ходовых часа крейсер прошел 9561 миль. Приемный акт подписан 16 сентября 1986 г., 21 сентября на корабле состоялся торжественный подъем военно-морского флага.

С 28 февраля по 17 марта 1987 г. крейсер перешел из Севастополя в Североморск. Приказом командира эскадры от 4 апреля 1987 г. на основании сдачи курсовых задач введен в состав кораблей первой линии.

По итогам состязания в 1987 г. на первенство флота по ЭМЧ и подготовке к борьбе за живучесть в группе НК 1-го ран-



ТАРКР «Петр Великий» пр.11442. Североморск, 1999 г.

га приказом командующего СФ от 12 ноября 1987 г. крейсеру присуждено 1-е место (командир корабля — капитан 2 ранга В.Д.Верегин, командир ЭМБЧ — капитан 3 ранга А.А.Григорьев).

С 7 декабря 1987 г. по 23 июня 1988 г. «Маршал Устинов» в составе КУГ находился на БС в Средиземном море (командир КУГ — зам. командира соединения капитан 2 ранга А.И.Бражник). Основными задачами являлись наблюдение и слежение за АМГ иностранных ВМС в готовности к нанесению ударов с началом боевых действий, поиск и слежение за иностранными ПЛ в готовности к их уничтожению с началом боевых действий, разведка ВМС иностранных государств, выявление морских коммуникаций и обороны театра. «Маршал Устинов» участвовал в поисковых действиях противолодочных сил в Баренцевом, Ионическом и Средиземном морях, осуществил слежение за авианосцами «Coral Sea» (139 ч) и «Forrestal» (122 ч). Во время похода совершен деловой заход в порт Тартус (Сирия) под флагом командующего 5-й Средиземноморской флотилии контр-адмирала В.Г.Егорова. За 200 суток БС (оценка «отлично») корабль прошел 16348 миль.

По итогам состязания на первенство флота в 1988 г. приказом командующего СФ кораблю присуждено 1-е место по защите от МПО, 2-е место среди вахтенных офицеров (ст. лейтенант В.М. Мельников — командир дивизиона самообороны БЧ-2). По итогам оперативной, боевой и политической подготовки за 1988 г. крейсер занял 1-е место в соединении.

30 июня 1989 г. «Маршал Устинов» вышел с внутреннего рейда главной базы СФ для решения задач БС и официального визита в США. 21 июля отряд в составе РКР «Маршал Устинов», ЭМ «Отличный» и танкера «Генрих Гасанов» под командованием 1-го зам. командующего СФ вице-адмирала И.В.Касатонина совершил официальный дружеский визит в Норфолк.

Корабль посетил посол СССР в США Ю.В.Дубинин. 24 июля от его имени командованию отряда на борту РКР состоялся торжественный прием, на котором присутствовали ГК ОВС НАТО на Атлантике адмирал Ф. Келсо, командующий Атлантическим флотом США адмирал Картер, командующий подводными силами Атлантического флота вице-адмирал Редд, командующий 2-м флотом вице-адмирал Джонсон, командир ГВМБ Норфолк вице-адмирал Дели, командир 8-й крейсерской миноносной группы контр-адмирал Робинсон и мэр Норфолка г. Лиф. Визит завершился 25 июля.

С 23 июня по 8 августа 1991 г. корабль совершил официальный визит в США, с 16 по 20 июля находясь в Мейпорте. В течение года РКР прошел 15 тысяч миль.

26 июля 1992 г. на крейсере прошла церемония спуска военно-морской флага СССР и подъема Андреевского флага и гюйса. За год корабль прошел 3240 миль.

С января по июнь 1993 г. «Маршал Устинов» отрабатывал и сдавал курсовые задачи, выполнил четыре артиллерийские стрельбы и боевое упражнение по РЭБ. 12 июня РКР «Маршал Устинов» вышел из Североморска для выполнения задач официального визита в Канаду и делового захода в США. На переходе были выполнены две артстрельбы и боевое упражнение по РЭБ.

Официальный визит в Галифакс состоялся 30.06-5.07.1993, а с 7 по 10 июля крейсер совершил деловой заход в Бостон, по окончании которого состоялись совместные учения ВМФ России и ВМС США. 23 июля корабль прибыл в базу. Итоги визита оценены на «отлично». За 1993 г. крейсер прошел 15830 миль.

С 19 августа по 1 сентября 1994 г. «Маршал Устинов» совершил межфлотский переход в Санкт-Петербург (всего за год корабль прошел 2950 миль за 15 ходовых дней). Весь 1995 г. крейсер находился в ремонте в ССЗ «Северная верфь», 9 мая принял участие в военно-морском параде в честь 50-летия Победы в Великой Оте-



РКР «Маршал Устинов» и ТАРКР «Киров». Североморск, 1989 г.

чественной войне (корабль посетил ГК ВМФ адмирал Ф.Н.Громов). По итогам года крейсер занял 1-е место среди кораблей соединения и был объявлен лучшим по всем видам подготовки. 24-31 июля корабль принял участие в Главном военно-морском параде в ознаменование 300-летия Российского Флота.

15 января 1998 г. «Маршал Устинов» начал движение по маршруту межфлотского перехода из Балтийска в Североморск. На переходе были проведены учения и боевые упражнения по гранатометанию, крейсер прибыл на постоянное место дислокации 23 января.

С 21 июля 21 августа 1998 г. корабль принимал участие в подготовке и проведении мероприятий по плану «Большая Кумжа», выполнены зенитные ракетные стрельбы, стрельбы ГБ, упражнения по РЭБ.

С 26 по 30 мая в ходе своего официального визита в Россию корабль посетил король Норвегии Харольд V.

21 сентября 1998 г. корабль был введен в состав сил постоянной готовности кораблей первой линии. В течение года крейсер прошел 3277 миль за 258 ходовых часов.

В течение 1999 г. отрабатывались и сдавались штабу соединения курсовые задачи, за это время выполнены четыре зенитных ракетных и шесть артиллерийских, две стрельбы ГБ и шесть боевых учений по РЭБ. 15 июня корабль вошел в состав сил постоянной готовности, а 24 июня принял участие в КШУ «Запад-99» под руководством МО РФ, в ходе которых с отличными оценками выполнил ракетную стрельбу главным комплексом, зенитную ракетную стрельбу и два боевых упражнения по РЭБ. По итогам года крейсер объявлен лучшим кораблем на флоте по электро-механической подготовке, удостоен приза ГК ВМФ за 1-е место в состязании на первенство ВМФ среди соединений по отражению ударов СВН противника. За год за 134 ходовых часа пройдено 980 миль.

В течение 2000 г. корабль отрабатывал и сдавал курсовые задачи штабу соедине-

ния, выполнив ракетную стрельбу главным комплексом, десять зенитных ракетных и 11 артиллерийских стрельб, четыре стрельбы ГБ, стрельбы торпедами и 12 боевых упражнений по РЭБ. 1 октября крейсер введен в резерв первой категории, начат усиленный навигационный ремонт. Всего за год корабль прошел 1148 миль за 219 ходовых часов.

На борту корабля побывали: 4 мая 1985 г. — член ЦК КПУ, 1-й секретарь Николаевского обкома А.П.Шараев, 16 ноября — зам. МО СССР генерал армии С.Б.Говоров; 21 сентября 1986 г. — начальник Политуправления ЧФ контр-адмирал В.П.Некрасов; 6 января 1987 г. — зам. начальника Главного политуправления СА и ВМФ генерал-лейтенант А.Е.Шапалин, 13 января — зам. нач. ГПУ СА и ВМФ генерал-полковник Д.Волкогонов. 5 февраля 1988 г. — 1-й зам. МО СССР начальник тыла СА и ВМФ маршал Советского Союза С.Т.Куроткин, 2 апреля — командующий ЧФ адмирал М.Н.Хронопуло, 4 июня — зам. председателя СМ РСФСР В.И.Казаков; 14 февраля 1989 г. — НШ ВС СССР генерал-полковник Б.Н.Моисеев, 21 июля — посол СССР в США Ю.В.Дубинин, 24 июля — ГК ОВС НАТО на Атлантике адмирал Кэлсо, командующий Атлантическим флотом США адмирал Картер, командующий подводными силами Атлантического флота США вице-адмирал Рэдд, командующий 2-м флотом США вице-адмирал Джонсон, командир ГВМБ Норфолк контр-адмирал Паппас, комендант Военно-штабного колледжа вице-адмирал Дели, командир 8-й крейсерско-миноносной группы контр-адмирал Робинсон и мэр Норфолка; 25 октября — военные советники МО СССР в САР генерал-лейтенант И.С.Копылов, вице-адмирал И.Ф.Анисимов и генерал-майор С.В.Кабанов, 12 ноября — Чрезвычайный и Полномочный посол СССР в Алжире И.С.Таратута; 8 августа 1990 г. — председатель комитета штабов ВС Канады генерал Де Шестелейн, 27 сентября — МО

Швеции Р.Карлсон, 12 декабря — НШ Обороны лорд королевских ВВС Великобритании генерал Дж. Крейг; 16 мая 1991 г. — народный депутат России генерал-лейтенант И.П.Сурков, 4 июня — зам. МО СССР генерал армии П.А.Архипов, 11 июня — 1-й морской лорд Великобритании адмирал сэр Освальд, 16 июля — Чрезвычайный и Полномочный посол в США А.С. Комплектов, 27 августа — группа ветеранов англо-американско-канадского конвоя, 24 сентября — 1-й зам. МО СССР генерал-полковник П.С.Грачев, 26 сентября — МО Малайзии, 18 декабря — начальник Оперативного управления МО СССР генерал-полковник Е.Н.Кузнецов; 16 июня 1992 г. — адмирал ВМС США Ф.Б. Кэлсо, 3 июля — делегация офицеров ВМС США во главе с вице-адмиралом Рэддом, 28 июля — НШ ВМС Норвегии адмирал Прюте, 10 сентября — МО Индии Ш.Павар, 22 октября — ГК ВМС Италии адмирал эскадры Г.Вэн-Турони, 11 ноября — НШ ВМС Индии Рамаде; 12 июня 1993 г. — командующий СФ адмирал О.А.Ерофеев, 30 июня — Чрезвычайный и Полномочный посол в Канаде С.В.Белоногов, 2 июля — НШ обороны Канады адмирал Андерсон, 4 июля — мэр Галифакса, 8 июля — официальная делегация офицеров ВМС США, 25 июля — 1-й зам. ГК ВМФ РФ адмирал И.В.Касатонов, 4 августа — делегация военных моряков с английской ДЭПЛ «Opossum», 4 декабря — министр иностранных дел РФ А.В. Козырев; 2 марта 1994 г. — мэр Киркенеса с делегацией, 18 декабря — и.о. председателя Госбанка РФ С.В.Парамонова; 8 мая 1995 г. — 1-й зам. председателя правительства РФ Г.А. Чубайс, ГК ВМФ РФ адмирал Ф.Н. Громов, 9 мая — главы военных делегаций стран-участниц военно-морского парада, посвященного 50-летию Победы в Великой Отечественной войне; 27 июля 1996 г. — ГК ВМФ РФ адмирал Ф.Н. Громов, 10 ноября — зам. председателя Конституционного суда РФ В.Ф.Витрук; 5 февраля 1997 г. — 1-й зам. ГК ВМФ адмирал И.В.Касатонов, 26 октября — вице-губернатор Санкт-Петербурга Б.М.Яцуба; 14 января 1998 г. — 1-й зам. ГК ВМФ адмирал И.В. Касатонов, 4 мая — глава администрации Североморска В.И.Волошин с группой депутатов Госдумы, 29 мая — Король Норвегии Харольд V.

Командиры крейсера: капитан 2 ранга Владимир Дмитриевич Веригин (с 26.07.1984), капитан 3 ранга Григорий Иванович Фрунза (с 6.11.1988), капитан 3 ранга Сергей Иосифович Авакянц (с 26.11.1991), капитан 2 ранга Игорь Надирович Кулиев (с 21.09.1996), капитан 2 ранга Андрей Владимирович Собгайда (с 11.10.1998).

Старшие помощники командира: капитан 2 ранга Анатолий Федорович Галанин (с 3.11.1983), капитан 3 ранга Григорий Иванович Фрунза (с 11.08.1986), капитан 3 ранга Сергей Иосифович Авакянц (с 4.11.1988), капитан 3 ранга Павел Дмитриевич Костромичский (с 21.09.1990), капитан 3 ранга Игорь Надирович Кулиев (с 17.08.1992), капитан 3 ранга Андрей

Владимирович Собгайда (с 14.10.1996), капитан-лейтенант Али Хасбулаевич Хабибулаев (с 18.12.1998), капитан 3 ранга Андрей Васильевич Клименко (с 19.02.2001).

Помощники командира корабля: капитан-лейтенант Михаил Иванович Мартынов (с 11.09.1984), капитан-лейтенант Сергей Иосифович Авакянц (с 28.10.1986), капитан-лейтенант Михаил Николаевич Холоденко (с 9.11.1988), капитан-лейтенант Сергей Павлович Яворский (с 1.10.1991), капитан-лейтенант Андрей Владимирович Собгайда (с 14.08.1993), ст. лейтенант Али Хасбулаевич Хабибулаев (с 15.08.1995), капитан-лейтенант Игорь Иванович Михайлов (с 10.08.1997), капитан 3 ранга Александр Геннадьевич Родин (с 4.06.1999), капитан 3 ранга Евгений Николаевич Коломийцев (с 16.09.1999), капитан-лейтенант Феликс Владимирович Минько (с 1.04.2001).

Заместители командира по воспитательной работе: капитан 2 ранга Юрий Николаевич Юрканов (с 12.06.1984), капитан 2 ранга Владимир Михайлович Навроцкий (с 24.06.1990), капитан 3 ранга Александр Игоревич Ларин (с 12.07.1994), капитан 2 ранга Станислав Александрович Яровой (с 24.08.1998), капитан 2 ранга Сергей Борисович Салата (с 12.09.2000).

Эскадренный миноносец «Безудержный»

Корабль заложен 24 февраля 1987 г. на ленинградском ССЗ им. А.А. Жданова, спущен на воду 30 сентября 1989 г., флаг поднят 12 июля 1990 г. (годовой праздник — 25 июля).

Включен в состав сил объединения 14 ноября 1991 г. Экипаж сформирован объединением НК СФ 30 апреля 1990 г., 6 июля убыл в Ленинград и заселился на корабль 16 ноября (25 июля экипаж вошел в состав соединения ЛенВМБ). 15 февраля 1991 г. корабль вышел в Балтийское море для проведения заводских ходовых и испытаний, а 21 февраля прибыл в ВМБ Балтийск для базирования на период Госиспытаний. 1-2 марта были произведены первые стрельбы АК-130, АК-630М, установками ПК-2, ПК-10 и РБУ-6000. 17 марта завершились заводские ходовые испытания (они заняли 36 суток, из них 19 ходовых, пройдено 1950 миль), и корабль был предъявлен к Государственным испытаниям (комиссия назначена пр. ГК ВМФ), которые начались 29 марта (выполнены первые торпедные стрельбы по ПЛ). 24 апреля ЭМ впервые выполнил ракетную стрельбу главным комплексом и ЗРК, 25 апреля Госиспытания завершились (они заняли 39 суток, из них 15 ходовых, пройдено 1801 миль). 26 апреля корабль прибыл в завод и был поставлен на реви́зю.

Подъем флага состоялся 12 июля, а 14 июля корабль вышел из Ленинграда. Для сдачи задач «Безудержный» временно включили в состав соединения ЭМ 12-й дивизии РК БФ. 26 октября из Балтийска он



ЭМ «Безудержный». Балтийск, 1991 г.

начал переход к месту постоянного базирования и 30 октября прибыл к месту постоянного базирования — в Североморск.

С 11 декабря 1991 г. по 26 декабря 1992 г. корабль находился в губе Ура, обеспечивая охрану и оборону ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» в пункте базирования.

С 8 мая по 24 июня 1993 г. совершил неофициальный дружественный визит в США (старший на визите — вице-адмирал В.А. Порошин, начальник походного штаба — контр-адмирал В.Г. Доброскоченко). С 25 мая по 1 июня корабль совершил заход в Нью-Йорк для празднования 50-летия битвы за Атлантику, после парада участвовал в совместных учениях с кораблями ВМС США. «Безудержный» возвратился в Североморск 16 июня, поход был оценен на «отлично».

В сентябре 1993 г. при выполнении призовой артстрельбы в составе КУГ завоеван приз ГК ВМФ.

С 8 июля по 27 августа 1994 г. корабль находился в ПД-50 в п. Росляково для осмотра и ремонта подводной части корпуса корабля и арматуры. 15 ноября «Безудержный» был зачислен в состав БЭМ объединения.

21 апреля 1995 г. корабль посетила делегация совместных учений «Рукус-95», 10 мая принял участие в параде Победы на рейде Мурманска, 22 июня на контрольном выходе в море была отработана задача К-2 (с элементами задачи К-3) выполнено 14 боевых упражнения (с оценкой «отлично»).

С 21 января по 12 июня 1996 г. «Безудержный» находился в заводском ремонте в СРЗ п. Роста. 24 августа участвовал во флотском ЗТУ, 11 ноября удостоен грамоты командующего СФ «Лучший корабль РЛД по итогам 1996 г.».

14 апреля 1997 г. ЭМ выходил в море для комплексной проверки боеготовности.

В 1998 г. «Безудержный» выполнял задачи ПВО и ППДО главной базы, экипаж

осуществлял несение караульной и гарнизонной служб. С 7 декабря корабль выведен в резерв 1-й категории (пр. командующего СФ от 7.12.1998).

Командиры корабля: капитан 1 ранга Игорь Григорьевич Цвик (с 4.04.1990), капитан 2 ранга Михаил Юрьевич Солдатов (с 28.02.1992), капитан 1 ранга Сергей Николаевич Шигин (с 12.08.1996), капитан 2 ранга Александр Анатольевич Можайский (с 11.09.2000), капитан 3 ранга Али Хасбулаевич Хабибулаев (с 12.02.2001).

Старшие помощники командира корабля: капитан 2 ранга Михаил Юрьевич Солдатов (с 3.03.1990), капитан 3 ранга Александр Юрьевич Филинов (с 15.05.1992), капитан 2 ранга Александр Геннадьевич Богданов (с 3.10.1994), капитан 3 ранга Александр Анатольевич Можайский (с 6.09.1996), капитан 2 ранга Павел Михайлович Кравченко (с 21.09.1998).

Помощники командира корабля: ст. лейтенант Владимир Леонидович Белкин (с 27.02.1990), капитан-лейтенант Андрей Николаевич Краснов (с 23.06.1993), капитан-лейтенант Игорь Васильевич Рябко (с 26.07.1995), капитан-лейтенант Сергей Владимирович Белякин (с 23.09.1996), капитан 3 ранга Андрей Валерьевич Набока (с 7.12.1998).

Заместители командира корабля по воспитательной работе: капитан 2 ранга Виктор Георгиевич Кириченко (с 23.03.1990), капитан 2 ранга Александр Петрович Березюк (с 26.09.1995).

Гвардейский эскадренный миноносец «Гремящий»

Заложен 23 ноября 1984 г. на ССЗ им. А.А. Жданова под наименованием «Ведущий», спущен на воду 14 января 1988 г., флаг поднят 14 января 1989 г.

Включен в состав сил бригады ЭМ объединения 7 августа 1989 г. Формирование экипажа началось 30 апреля 1988 г. в Севе-



ЭМ «Гремящий» на Неве перед уходом на Север. Ленинград, 1989 г. (фото И.В.Бородулина)

роморск и завершилось 14 мая в Ленинграде, с 17 мая экипаж приступил к отработке мероприятий по спланиванию воинского коллектива в составе соединения ЛенВМБ.

По ходатайству ветеранов гв. ЭМ «Гремящий» пр.7 корабль 18 августа был переименован в «Гремящий» (пр. ГК ВМФ СССР от 18.08.1988), а 28 октября вышел на заводские ходовые испытания.

Приказом командующего СФ от 30 декабря 1988 г. ЭМ был включен в состав СФ и сил постоянной готовности и направлен на БФ для отработки задач БП; 10 февраля 1989 г. совершил переход в ВМБ Лиепая и вошел в состав соединения БФ. С 7 апреля по 7 августа были отработаны и сданы курсовые задачи К-1, К-2 и К-3 (с оценкой «хорошо»), 22 сентября выполнены две призовые ракетные стрельбы.

С 6 по 19 мая 1989 г. корабль принимал участие в показательных мероприятиях для делегации офицеров ВМС Франции, 9 мая из Лиепая совершил выход с ветеранами Великой Отечественной войны и представителями народного фронта на борту для возложения венков в память о геройски погибших в годы войны моряках. 10 июля комнату Боевой славы корабля посетили офицеры ВМС Польши и ГДР, 18 июля — офицеры ВМС Франции.

С 20 по 25 июля 1989 г., совершая межфлотский переход из Балтийска в Североморск (флаг командира соединения капитана 1 ранга В.Г.Доброскоченко), корабль принимал участие в учениях ВМС стран Варшавского Договора. 7 августа приказом командующего СФ зачислен в состав сил постоянной готовности 1-й линии. В течение года выполнено 12 артиллерийских стрельб (девять — АК-130 и три — АК-630М), восемь зачетных стрельб и одна торпедная стрельба. Корабль прошел 13114 миль за 881 ходовой час.

С 24 января по 21 июля 1990 г. корабль выполнял задачи БС в Средиземном море в составе соединения средиземноморской

ОПЭСК, пройдя за это время 22100 миль. 6 марта было проведено совместное учение по сигналопроизводству с корветом «Minerva» ВМС Италии.

За период БС корабль выполнил две артстрельбы АК-130 и столько же АК-630М, шесть стрельб комплексом ПК-2. Также была выполнена задача по поиску ПЛ (суммарное время поддержания контакта составило 19 часов 4 минуты).

В апреле «Гремящий» совершил деловой визит в Тартус (САР), а с 25 июня по 1 июля — официальный визит в Гавану. За период пребывания в порту корабль посетил более 15 тысяч местных жителей и три тысячи советских военнослужащих, а также воины-«афганцы» и дети Чернобыля, проходившие на Кубе курение. 1 июля прошло совместное тактическое учение с РВМС Кубы (обнаружено две группы РКА ВМС США на дистанции 50-80 км). 9 июля ЭМ вел разведку в районе гибели РПКСН К-219, произведя замер радиационного фона.

За год корабль выполнил одну ракетную и 13 артиллерийских (девять — АК-130 и четыре — АК-630М), прошел 24 953 мили за 1938 ходовых часов. По итогам года завоевал призы по ПВО, артподготовке, минным постановкам, объявлен лучшим по ЭМС.

С 26 февраля до 21 марта 1991 г. корабль находился в доковом ремонте, а с 26 по 28 августа принимал участие в показательных мероприятиях, посвященных юбилею конвоя «Дервиш-91».

В 1992 г. корабль определен лучшим на СФ кораблем по ПВО и минным постановкам. 25 марта вместе с «Расторопным» «Гремящий» обнаружил в наших территориальных водах иностранную АПЛ и осуществлял слежение за ней в течение четырех с половиной часов, находясь в готовности к уничтожению подводной цели. С 1 ноября по 1 декабря корабль находился в Ура-губе, решая задачи охраны и обороны ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов».

15 марта 1993 г. корабль был подвергнут проверке 1-м зам. МО РФ генерал-полковником Кондратьевым (по вопросам бытового обеспечения, содержания корабля — оценка «хорошо»). 6 апреля на комплексном выходе в море под флагом командующего СФ с отличными оценками выполнил учебно-боевые задачи по ВПО, артподготовке и ракетным стрельбам.

С 25 мая корабль принимал участие в морском параде в честь 50-летия «Битвы за Атлантику» на английском рейде Моэльфри. 26 мая на борту была организована встреча российских, английских и американских ветеранов войны, посвященная 50-летию северных конвоев. С 27 по 31 мая под флагом 1-го зам. командующего СФ вице-адмирала Ю.Г. Устименко с ветеранам Великой Отечественной войны на борту ЭМ посетил с официальным визитом Ливерпуль. На корабле побывали Чрезвычайный и полномочный посол РФ в Великобритании и военно-морской аташе российского посольства.

С 23 апреля по 27 октября 1994 г. ЭМ находился в п. Роста (ремонт ГЭУ).

22 октября принял участие в параде и праздновании 50-летия освобождения Заполярья от немецко-фашистских захватчиков, 9 мая участвовал в Морском параде в честь 50-летия Победы в Великой Отечественной войне и был награжден дипломом президента РФ.

16 февраля 1996 г. «Гремящий» передали в состав дивизии ракетных кораблей СФ. 29-30 марта в ходе КШУ под флагом ГК ВМФ корабль выполнил 15 боевых упражнений с отличными оценками.

28 марта 1997 г. ЭМ вывели из состава сил постоянной готовности в резерв второй категории.

Командиры корабля: гв. капитан 3 ранга Валерий Владимирович Кироненко (с 21.04.1988), гв. капитан 3 ранга Виктор Леонидович Белкин (с 15.11.1991), гв. капитан 1 ранга Олег Петрович Сторожев (с 1.10.1999), гв. капитан 1 ранга Сергей Андреевич Лахин (с 11.12.2000), гв. капитан 1 ранга Сергей Юрьевич Жуга (с 19.06.2001).

Старшие помощники командира корабля: гв. капитан-лейтенант Виктор Леонидович Белкин (с 10.05.1988), гв. капитан 3 ранга Владимир Львович Касатонов (с 20.11.1991), гв. капитан 3 ранга Константин Иванович Юдин (с 11.04.1994), гв. капитан 2 ранга Александр Олегович Воронов (с 14.10.1996), гв. капитан 3 ранга Юрий Михайлович Астахов (с 29.11.1999).

Помощники командира корабля: гв. капитан-лейтенант Юрий Борисович Лапин (с 7.05.1988), гв. капитан-лейтенант Константин Иванович Юдин (с 20.11.1991), гв. капитан-лейтенант Сергей Леонидович Ражев (с 12.04.1994), гв. капитан 3 ранга Павел Михайлович Кравченко (с 20.08.1996).

Заместители командира по воспитательной работе: гв. капитан 3 ранга Петр Спиридонович Онищук (с 22.02.1988), гв. капитан 2 ранга Юрий Павлович Дериберин (с 9.03.1993), гв. капитан 3 ранга Николай Александрович Ковешников (с 20.12.1995).

Краткая история бригады ракетных кораблей Северного флота

В.Р.Фролов

Соединение было сформировано в феврале 1952 г. (приказ командующего СФ от 5 февраля 1952) как 120-я бригада ЭМ (шесть вымпелов) в составе дивизии ЭМ. Годовым праздником соединения считается 5 февраля.

В связи с реорганизацией дивизии ЭМ в эскадру СФ уже два дня спустя бригада включается в состав эскадры. Командиром бригады назначен капитан 1 ранга Федор Ильич Кириченко, НШ — капитан 3 ранга Андрей Аркадьевич Юдин, заместителем комбрига по политической части — капитан 3 ранга Василий Семенович Камшин. Пунктом дислокации соединения был определен Североморск, где бригада базировалась до августа 1963 г. В 1954 г. обязанности комбрига принял капитан 1 ранга А.А.Юдин, НШ — капитан 2 ранга И.Н.Молодцов, замполита — капитан 3 ранга И.Д.Кузьмичев.

В апреле 1956 г. БЭМ включается в состав сформированной дивизии легких крейсеров эскадры СФ. В мае комбригом был назначен капитан 1 ранга А.Г.Микитенко. В 1958 г. он стал слушателем Академических курсов при ВМА, и должность принял капитан 1 ранга С.С.Сорокин (заместителем командира по политработе назначили капитана 2 ранга И.Е.Пономарчука).

В составе дивизии легких крейсеров БЭМ находилась до 1959 г., когда ее переподчинили непосредственно командующему эскадрой СФ. В следующем году командиром бригады назначается капитан 1 ранга В.С.Загородный, НШ — капитан 2 ранга В.В.Платонов.

С 1952 по 1961 г. корабли бригады проводили интенсивную боевую подготовку в полигонах, осуществляли походы в Баренцево и Норвежское моря. Важной вехой в истории соединения явилось принятие от промышленности гвардейского ракетного ЭМ «Гремящий» — головного корабля пр.57бис, за которым последовал «Жгучий». С этого момента боевые задачи бригады начинают качественно изменяться.

В марте 1961 г. в связи с реформированием эскадры БЭМ включили в состав дивизии кораблей ПЛО СФ.

В августе штаб и ракетные корабли соединения подверглись инспектированию главной инспекции МО СССР, возглавляемой адмиралом-инспектором В.И.Платоновым. Состояние ракетной подготовки на соединении признано хорошим.

В 1961 г. штаб и корабли бригады приняли участие во флотском тактическом учении, а также в зачетном КШУ с обозначенными силами. В ходе учений отра-

батывалось нанесение ракетного удара по ОБК «противника», задачи были выполнены успешно. Корабли бригады удостоились чести участвовать в военно-морском параде в Ленинграде, посвященном Дню ВМФ. Для участия в параде «Гремящий» и «Жгучий» совершили переход в Ленинград.

В феврале 1962 г. соединение реорганизуется в бригаду ракетных кораблей и включается в состав вновь созданной дивизии ракетных кораблей СФ. Ее пополнили ракетные корабли «Бойкий», «Дерзкий» и «Жгучий», гвардейский «Гремящий», ЭМ «Отчаянный», «Отзывчивый» и «Озаренный». Командиром соединения назначен капитан 1 ранга С.С.Соколов. Лучшими названы ракетный корабль «Жгучий» и ЭМ «Отчаянный». Накануне Первой, 29 апреля, на «Жгучем» побывали председатель ВС СССР А.И.Микоян и премьер-министр Республики Куба Ф.Кастро.

В августе 1963 г. приказом командующего СФ бригада передислоцируется в губу Сайда, где она базировалась до 1969 г. Продолжалась боевая учеба, отработка ракетных стрельб на различных тактических фонах. Впервые в ходе учений корабли наносили ракетный удар по противнику на предельной дальности (70 км), а также отрабатывали взаимодействие с авиацией, ракетными катерами и береговыми ракетными частями флота в условиях активного радиопротиводействия. По итогам года лучшим кораблем соединения объявлен «Дерзкий».

В 1964 г. корабли бригады участвовали в многочисленных учениях по уничтожению боевых кораблей и конвоев в Баренцевом и Норвежском морях.

В августе «Гремящий» и «Дерзкий» приняли участие в рейдовом сборе кораблей смешанного соединения на боевую службу, где отрабатывали задачи приема топлива на ходу, элементы совместного плавания и т.д.

С 31 августа по 29 сентября «Гремящий» и «Дерзкий» несли БС в Норвежском море в составе смешанного соединения. Отрабатывался поиск американских ПЛ, осуществлялась разведывательная деятельность во время осенних маневров ОБМС НАТО «Folex-64».

В октябре корабли бригады участвовали в состязательных мероприятиях на первенство СФ по электромеханической, штурманской и ракетной подготовке. Все первые места завоевал «Гремящий», который вместе с «Дерзким» был объявлен лучшим кораблем соединения.

За десять лет существования соединения трое его военнослужащих удостои-

лись ордена Красной Звезды, 32 человека были награждены медалью «За боевые заслуги» (в том числе 22 офицера и 14 старшин).

В течение 1965 г. корабли соединения продолжали боевую подготовку, участвовали в БС в Норвежском и Гренландском морях, у побережья Исландии, в северо-восточной части Атлантического океана. Ракетные корабли «Гремящий» и «Дерзкий» несли БС в Красном море, у пр. Вилькицкого, совершили поход на о. Диксон. Корабли совершили поход к Новой Земле и обошли ее с Н, вокруг м. Желания. В июне «Жгучий» посетили ГК ВМФ СССР адмирал флота С.Г.Горшков и академик А.П.Александров.

В январе 1966 г. командиром соединения назначается капитан 1 ранга Г.П.Бондарь. Несмотря на суровые условия полярной зимы и замерзание акватории губы Сайда корабли своевременно отработали все курсовые задачи и в октябре несли БС в Норвежском море и северо-восточной части Атлантического океана.

По итогам года в состязаниях по тактической и огневой подготовке на первенство ВМФ бригада заняла второе место и была награждена грамотой ГК ВМФ. Соединение объявлено лучшим в дивизии. Значительных успехов достиг БПК «Жгучий», который в состязаниях по ракетной стрельбе за 2-е место был награжден грамотой ГК ВМФ, а БЧ-5 корабля заняла 1-е место во флотских состязаниях по специальности.

В мае 1967 г. «Дерзкий» нес БС в северо-восточной Атлантике и в Норвежском море. В начале июля БПК «Огневой» пр.61 принимал участие в учении, на котором присутствовали Л.И.Брежнев, А.Н.Косыгин и А.А.Гречко, успешно выполнил ракетную стрельбу.

11 июля в состав бригады включен БПК «Стройный» пр.61, прибывший с ЧФ.

По итогам года БПК «Огневой» завоевал приз ГК ВМФ за стрельбу ракетами по воздушной цели и приз командующего СФ за минную постановку, а «Стройный» занял 2-е место на флоте по разведподготовке.

18 января 1968 г. в состав бригады ракетных кораблей включен головной БПК «Адмирал Зозуля» пр.1134.

В июле корабли соединения участвуют в совместных учениях ВМФ стран Варшавского договора «Север».

1 декабря на «Огневом» побывал ГК ВМФ, а 5 декабря корабль посетил секретарь ЦК ВЛКСМ Е.А.Тяжельников.

В январе 1969 г. в корабельном составе бригады происходит изменение: ее попол-



ЭМ пр.56А в Североморске

няет БПК «Владивосток» пр.1134 (однако уже 18 марта он убывает на ТОФ) и покидают «Гремящий», «Дерзкий» и «Жгучий», которые передаются в состав соединения противолодочных кораблей СФ.

БПК «Адмирал Зозуля» впервые на соединении стал отрабатывать и проводить стрельбы главным комплексом П-35. Принятый от промышленности и включенный 5 мая в состав бригады однотипный «Вице-адмирал Дрозд» с хорошими и отличными оценками сдал все задачи и был введен в состав сил постоянной готовности.

С 22 августа по 14 октября «Адмирал Зозуля» участвовал в учении «Заря-2», в ходе которого прошел по маршруту Североморск — о. Крит и обратно. БПК «Стройный» с 22 октября по 3 ноября в составе отряда кораблей СФ посетил с официальным визитом столицу Исландии Рейкьявик.

В октябре корабли бригады передислоцировались из губы Сайда в Североморск.

6 декабря БПК «Огневой» исключен из состава бригады и передан соединению противолодочных кораблей.

По итогам года лучших результатов добились БПК «Адмирал Зозуля» (капитан 3 ранга Дзюба). Бригада заняла 1-е место в дивизии ракетных кораблей СФ.

В зимний период 1970 г. корабли интенсивно готовились к предстоящей БС и маневрам «Океан». 5-6 марта корабли бригады участвовали в поиске и слежении за иностранной ПЛ, находящейся в районе Главной базы — с ней был установлен контакт и осуществлялось слежение в течение восьми часов.

С 10 марта по 22 апреля проходили крупнейшие в истории советского ВМФ маневры «Океан», в которых приняли участие все корабли дивизии ракетных кораблей. БПК «Вице-адмирал Дрозд» с 9 апреля по 27 июля выполнял задачи БС в Атлантическом океане и Норвежском море, посетив порты Республики Куба — Гавана и Сьенфуэго.

С 30 апреля БПК «Адмирал Зозуля» находился на БС в северо-восточной Атлантике, а с 3 июля по 17 июля участвовал в походе в Средиземное море.

Летом директивой ГШ ВМФ в состав бригады включен БПК «Кронштадт» пр.1134А.

С 5 августа по 8 сентября корабли отрабатывали и выполняли совместную ракетную стрельбу главным комплексом П-35, которая проходила в два этапа: первый — стрельбы в Баренцевом море с 20 по 25 августа, второй — в Белом море. Обе ракеты достигли цели, показав два прямых попадания — стрельба признана отличной.

В декабре в состав бригады вошли ЭМ «Скромный» и «Несокрушимый» пр.56.

По итогам года 1-е место занял БПК «Адмирал Зозуля». Корабль награжден юбилейной почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума ВС и СМ СССР. Бригада заняла 1-е место в дивизии ракетных кораблей.

13 января 1971 г. директивой НШ СФ бригада выведена из состава дивизии ракетных кораблей в связи с ее расформированием и включена в состав ОПЭСК СФ.

С 13 января по 28 апреля БПК «Вице-адмирал Дрозд» выполнял задачи БС в Северной Атлантике, в Карибском и Средиземном морях. Корабль посетил порты Сьенфуэго и Гавана. С 27 февраля к несению БС был привлечен ЭМ «Скромный».

При осуществлении разведки к Н-Е от Ирландии 13 апреля в 22.00 «Вице-адмирал Дрозд» и «Скромный» обнаружили иностранную ПЛ и поддерживали с ней контакт в течение 8 часов 45 минут. Корабли осуществляли слежение за объединенной эскадрой НАТО в районе Фарерских островов — Берген, принимали участие в обеспечении учения «Орбита».

23 марта БПК «Адмирал Зозуля» приказом командующего СФ объявлен «отличным кораблем».

В апреле бригаду пополнили БПК «Адмирал Исаков» пр.1134А и ЭМ «Московский Комсомолец» пр.56. С 11 августа по 21 сентября «Адмирал Исаков» выполнял задачу разведки и слежения за АПУГ США в Норвежском и Северном морях. С 17 сентября по 13 октября БПК «Кронштадт» выполнял аналогичную задачу в период учений ОБМС НАТО «Iron Knight».

По итогам зимнего периода бригада заняла 1-е место в ОПЭСК и завоевала переходящий кубок эскадры.

С марта по декабрь 1972 г. БПК «Адмирал Исаков» и ЭМ «Скромный» несли БС в Северной Атлантике, Карибском и Средиземном морях.

В июне ЭМ «Несокрушимый» директивой НШ СФ исключен из состава бригады и передан соединению противолодочных кораблей.

28 ноября 1973 г. командиром бригады назначен капитан 2 ранга Р.Л.Дымов, а контр-адмирал Д.Л.Рябцев назначается командующим Каспийской флотилией.

По итогам года бригада получает оценку «хорошо» и занимает 1-е место на эскадре. Лучшим кораблем бригады признан БПК «Кронштадт».

В сентябре 1974 г. БПК «Кронштадт» вышел на БС, выполнив ее с оценкой «хорошо».

По итогам года бригада заняла 2-е место на эскадре, лучшим кораблем вновь признан БПК «Кронштадт».

В апреле 1975 г. корабли приняли активное участие в учении «Океан-75», проходившем под флагом МО СССР маршала Советского Союза А.А.Гречко.

С 1 июня по 1 декабря КУГ в составе БПК «Адмирал Исаков» и «Адмирал Зозуля» несли БС в Центральной Атлантике и Средиземном море. Корабли совершили деловые визиты в порты Аннаба и Тунис. За период плавания пройдено свыше 2900 миль, задачи выполнены с хорошими оценками.

Со 2 января по 6 июня 1976 г. БПК «Вице-адмирал Дрозд» и «Смышленный» несли БС в Центральной Атлантике и Средиземном море, приняв участие в учениях «Крым-76» (ряд офицеров поощрен ГК ВМФ) и совершив деловые заходы в порты Аннаба, Александрия и Тартус. За период плавания пройдено 60 тыс. миль.

КУГ под командованием комбрига капитана 1 ранга Р.Л.Дымова впервые на флоте получила оценку «Отлично».

По итогам года 1-е место занял БПК «Маршал Тимошенко», 2-е — БПК «Адмирал Зозуля», 3-е — БПК «Смышленный». КУГ соединения в составе БПК «Маршал Тимошенко», «Адмирал Зозуля» и «Смышленный» завоевала переходящий приз ГК ВМФ как лучшая по ПРО и ПВО. «Адмирал Зозуля» завоевал флотский приз как лучший по ракетной подготовке.

5 февраля 1977 г. бригада отпраздновала 25-летие. Командующий СФ адмирал флота Г.М.Егоров вручил переходящий приз ГК ВМФ командиру БПК «Смышленный».

22 апреля БПК «Вице-адмирал Дрозд» обнаружил иностранную АПЛ, штаб под управлением капитана 2 ранга В.В.Гришанова организовал длительное слежение и грамотное управление разнородными противолодочными силами (ГК ВМФ поставил их действия в пример).

С 11 апреля по 2 декабря БПК «Адмирал Зозуля» находился на БС в Норвежском и Северном морях, находясь в отдельном плавании. Пройдено 25 тыс. миль, совершен официальный визит в югославский порт Дубровник. Корабль награжден переходящим Красным знаменем Средиземноморской эскадры.

По итогам года места распределились следующим образом: 1-е — БПК «Адмирал Зозуля», 2-е — БПК «Маршал Тимошенко», 3-е — БПК «Вице-адмирал Дрозд».

С 10 по 14 мая 1978 г. крейсер «Мурманск» и БПК «Смышленный» с официальным визитом под командованием командира эскадры контр-адмирала В.И.Зуба посетили французский порт Бордо.

В сентябре БПК «Адмирал Зозуля», «Адмирал Макаров» и «Смышленный» выполняли задачи разведки и слежения за ОБМС НАТО на учении "Nothorn Wedding-78".

По итогам года бригада заняла 1-е место на эскадре. Крейсер «Мурманск» подтвердил звание "Отличный корабль".

В июне-июле 1979 г. РКР (переклассифицированы из БПК) «Адмирал Зозуля», «Вице-адмирал Дрозд», БПК «Адмирал Макаров», «Смышленный» и крейсер «Мурманск» успешно решили задачи на учении СФ под руководством ГК ВМФ.

24 августа БПК «Смышленный» за лучшую огневую и техническую подготовку награжден переходящим кубком и грамотой командующего флотом.

С 19 сентября по 11 ноября в составе отряда кораблей под командованием НШ БРК капитана 2 ранга Г.И.Власова БПК «Смышленный» выполнял задачи БС в Северной и Центральной Атлантике, а также в Средиземном море. За поход пройдено 12100 миль.

5 октября 1980 г. на СФ прибыл головной ТАРКР «Киров» пр.1144.

По итогам года 1-е место занял крейсер «Мурманск» (капитан 2 ранга П.Г.Святасов), 2-е — БПК «Смышленный» (капитан 2 ранга В.В.Чекалин), 3-е — БПК «Адмирал Макаров» (капитан 3 ранга В.Л.Кондрашов), 4-е — РКР «Адмирал Зозуля» (капитан 3 ранга Ю.И.Кривенко), 5-е — РКР «Вице-адмирал Дрозд» (капитан 2 ранга А.И.Стеценко).

12 апреля 1981 г. на ТАРКР «Киров» состоялся торжественный митинг, посвященный передаче крейсеру Краснознаменного военно-морского флага и ордена Боевого Красного Знамени, которые вручил командованию корабля командующий флотом адмирал В.Н. Чернавин. На митинге присутствовала делегация шефов крейсера — представители Казахской ССР во главе с 1-м секретарем ЦК ВЛКСМ т. Султановым, а также коман-



БПК «Гремящий» на Неве. Один из немногих снимков этого корабля с наименованием на борту. Ленинград, 1970-е гг.

дир крейсера «Киров» пр.26 контр-адмирал С.Д.Солоухин. 17 мая ТАРКР посетил 1-й секретарь ЦК ВЛКСМ Б.Р.Пастухов.

9-10 июля ТАРКР «Киров», БПК «Адмирал Исаков», «Кронштадт», «Стройный» и «Смышленный» принимали участие в учении «Север-81», проходившем под руководством ГК ВМФ.

5 февраля 1981 г. бригада отпраздновала свое 30-летие. Были приглашены шефы кораблей, представители Казахской ССР, делегации Тимирязевского района Москвы, Мурманского тралового флота, АЗЛК, СРЗ. В праздновании принял участие бывший командир соединения вице-адмирал С.С.Соколан.

В апреле 1983 г. ТАРКР «Киров» и БПК «Стройный» участвовали в учениях «Океан-83». С 25 мая по 15 августа «Стройный» участвовал в учениях под руководством МО СССР, получив оценку «отлично».

По итогам года соединение награждено переходящим Красным знаменем ВС СФ. Лучшим объявлен КУГ в составе РКР «Адмирал Зозуля» и БПК «Стройный».

В марте 1984 г. корабли бригады участвовали во флотском учении «Атлантика» под руководством ГК ВМФ (оценка «хорошо»).

В течение 1985 г. корабли соединения выполняли задачи БС. Места среди кораблей соединения: 1-е — ТАРКР «Киров», 2-е — БПК «Стройный», 3-е — РКР «Вице-адмирал Дрозд», 4-е — БПК «Сообразительный», 5-е — БПК «Огневой». ТАРКР «Киров» награжден вымпелом МО СССР «За мужество и воинскую доблесть».

Гвардейский БПК «Сообразительный» в октябре 1985 г. с официальным визитом посетил ирландский порт Корк.

С января по июнь 1986 г. отряд кораблей в составе РКР «Вице-адмирал Дрозд», БПК «Стройный» и «Смышленный» под командованием комбрига капитана 1 ранга А.С.Ковальчука выполнял задачи БС (оценка «хорошо»).

По итогам года места распределились следующим образом: ТАРКР «Киров» — 1-е, БПК «Сообразительный» — 2-е, БПК «Смышленный» — 3-е, БПК «Стройный» — 4-е, РКР «Вице-адмирал Дрозд» — 5-е, БПК «Огневой» — 6-е.

В марте 1987 г. в состав соединения вошел прибывший из Севастополя РКР «Маршал Устинов» пр.1164, в декабре в составе КУГ крейсер убыл на БС (флаг НШ бригады капитана 2 ранга А.И. Бражника).

25 июля 1988 г. с БС из Средиземного моря возвратился РКР «Маршал Устинов» (оценка «отлично»).

28 декабря прибыл к месту базирования и вошел в состав соединения ТАРКР «Калинин».

В апреле 1989 г. корабли соединения приняли участие в КШУ с обозначенными силами под руководством ГК ВМФ (оценка «хорошо»). Тогда же с БС из района юго-западной Африки возвратился БПК «Смышленный» (оценка «отлично»).

7 апреля ТАРКР «Киров» под флагом командующего флотом по тревоге убыл в район о. Медвежий для спасения АПЛ «Комсомолец».

30 июня 1989 г. на БС в Средиземное море и с официальным визитом в Норфолк убыл РКР «Маршал Устинов». В декабре на БС в Средиземное море вышел ТАРКР «Киров», а 14 декабря из Средиземного моря возвратился «Маршал Устинов» (оценка «отлично»).

1 октября 1991 г. приказом командующего СФ сформирована новая дивизия ракетных кораблей, командиром которой назначен контр-адмирал А.И.Бражника. В ее состав вошли РКР «Маршал Устинов», ТАРКР «Киров» и «Калинин», ЭМ «Отличный», «Безупречный», «Безудержный» и «Смышленный». 20 декабря дивизию пополнил первый отечественный авианосец «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» (бывш. «Тбилиси»).

От «Киева» к «Кузнецову»

Размышления офицера электромеханической службы об освоении ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»

капитан 1 ранга В.А.Хайминов

Мое первое знакомство с авианосцем «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» состоялось в октябре 1992 г., когда, будучи командиром БЧ-5 краснознаменного ТАКР «Киев», я по просьбе начальника ЭМС объединения СФ на вертолете прибыл на корабль, который находился в полигоне боевой подготовки, для подмены флагманского механика соединения (ему необходимо было убыть на берег по семейным обстоятельствам). До этого длительное время, с первого дня службы, я был неразрывно связан с «Киевом», пройдя на этом корабле последовательно все ступени роста корабельного инженера-механика — от командира машинно-котельной группы до командира БЧ-5, практически ежегодно принимал участие в дальних походах.

Выходя по трапу вертолета на полетную палубу ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», я не мог и предположить, что судьба на много лет свяжет меня с этим авианосцем. В феврале 1994 г. меня назначили старшим офицером отдела эксплуатации Технического управления СФ, где по долгу службы я непосредственно курировал этот корабль. В 1996 г. принимал участие в дальнем походе АМГ во главе с «Кузнецовым» в Средиземное море, а затем в течение трех лет командовал БЧ-5 этого корабля.

Возвращаясь к впечатлениям от первого посещения авианосца. Сразу бросилось в глаза значительное превосходство в размерах по сравнению с «Киевом». Главная энергетическая установка, тем не менее, принципиально не отличалась от таковой на «Киеве». В пр.11435 добавили еще один энергетический отсек, увеличили количество источников электроэнергии, испарительных установок, холодильных машин и других вспомогательных механизмов. Главные же и вспомогательные механизмы остались практически такими же, но с небольшими модернизационными доработками. Даже расположение постов БЧ-5 напоминало «Киев». А ведь «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» был уже пятым авианосным кораблем постройки николаевского ПО «Черноморский судостроительный завод».

Неприятно удивило бросившееся в глаза низкое качество отделочных, прежде всего покрасочных работ, особенно на нижних палубах — явно ощущалась спешка в достройке корабля и даже незавершенность отдельных моментов. Необходимо отметить, что среди наших авианосных кораблей лучше всех, я бы даже сказал, с любовью был отделан первенец серии — «Киев». И это не только мое мнение.

По проекту эти корабли были задуманы только для рейдового базирования, даже не имели вспомогательных котельных установок и своих стационарных причалов. И на СФ, и на ТОФ авианосные корабли стояли на рейде, вырабатывая до 60% моторесурса механизмов на обеспечение жизнедеятельности экипажа. Значительно был усложнен процесс проведения плановых осмотров и ремонтов материальной части. Особенно сложно это было выполнить в условиях северной погоды. Помню случай, когда «Киев» уходил штормовать в полигон, имея в действии один эшелон ГЭУ, второй находился в ремонте по плану подготовки к длительному плаванию, и часть его основных узлов и механизмов находилась в СРЗ.

Местом базирования «Адмирала Кузнецова» был определен поселок на побережье, расположенный в ста километрах от Мурманска. Чем руководствовались ответственные должностные лица при выборе этого места базирования, не вполне понятно. Налицо узкий, опасный в навигационном отношении выход в открытое море для кораблей такого водоизмещения, оторванность от ремонтных предприятий флота, сложные условия обеспечения жизнедеятельности экипажа, а также семей офицеров и мичманов.

Для базирования корабля на одном из ССЗ был построен специальный причал (так называемая понтон-проставка — прим. ред.), который включал в себя весь комплекс механизмов и систем для обеспечения стоянки такого корабля. Это и специальные швартовые устройства, и электрооборудование для подачи питания на корабль. Предусмотрели даже жилые помещения для размещения личного состава, который его должен был обслуживать.

ТАКР базировался на этот причал периодически, между выходами в море, более четырех лет. Но береговая инфраструктура района базирования не смогла обеспечить стоянку корабля у причала всем необходимым. Мощности электроэнергии, подаваемой с берега, в повседневных условиях не хватало — необходимо было иметь в действии одну МКУ для обеспечения работы турбогенераторов или вводить в действие резервные источники — дизель-генераторы.

Еще хуже обстояло дело с подачей пара для отопления корабля, что в наших северных условиях имеет первостепенное значение. На берегу необходимого источника для подачи пара просто не существовало; для этой цели использовалось судно энергообеспечения, которое, стоя на соседнем причале, подавало пар на корабль по теплотрассе протяженностью более трехсот метров. Давления подаваемого пара в суровых зимних условиях было явно недостаточно для обеспечения отопления корабля и работы паровых пищеварочных котлов на камбузах. Трудность в обеспечении пароснабжения корабля заключалась еще и в том, что вспомогательные котлы энергосудна работали на дизельном топливе с расходом до 12 тонн в сутки, и это при постоянном дефиците запасов топлива на флоте.

Словом, период базирования корабля в п. Видяево нельзя назвать для него простым. Сразу же проявилась и оторванность от ремонтных предприятий. Для восстановления технической готовности ТАКР специалистов приходилось возить за сотню километров, продумывать и внедрять в жизнь размещение их на корабле. Но жизнь, как это всегда происходит, все расставила на свои места.

С апреля 1996 г. (после прибытия с БС) по июнь 1998 г. корабль проходил усиленный навигационный ремонт в СРЗ, и с этого времени причал СРЗ был определен местом постоянного базирования корабля между выходами в море. Это в значительной степени сняло многие проблемные вопросы по ремонту корабля, снабжению и взаимодействию с управлениями флота.

Как уже говорилось, хотя «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» был пятым авианосным кораблем постройки ЧСЗ, опыт эксплуатации предыдущих учли не везде. Очень неудачными в эксплуатации оказались испарительные установки типа МЗС из-за своей сложности в техническом обслуживании и прежде всего в чистке. В Средиземном море (по опыту БС «Киева») наработка этих испарите-

Владимир Александрович Хайминов родился 20 августа 1957 г. в Курейской обл. Воинское звание капитан 1 ранга присвоено 21 марта 1997 г. Участник девяти дальних походов.

Прохождение службы: курсант ВВМИУ им. В.И.Ленина (1974-1979); командир МКГ БЧ-5 ТАКР «Киев» пр.1143 (1979-1986); командир ДД БЧ-5 ТАКР «Киев» (1986-1988); командир БЧ-5 ТАКР «Киев» (1988-1994); ст. офицер отдела эксплуатации ТУ СФ; командир БЧ-5 ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» пр.11435 (1997-2000); зам. командира соединения по ЭМЧ (с 22.6.2000).

лей между чистками составляла 100-120 ч. На корабле постоянно имел место дефицит котельной воды. При каждом приезде представителей проектанта (Невского ПКБ) личный состав БЧ-5 докладывал о ненадежной работе испарительных установок как об одном из основных замечаний по эксплуатации корабля. Тем не менее, на «Киеве», «Минске» и «Новороссийске» было установлено по четыре установки данного типа, на «Баку» — пять, на «Адмирале Кузнецове» — восемь, но все того же типа. Во время ремонта 1996-1998 гг. в СРЗ дополнительно смонтировали два испарителя типа П-4, что, при плавании корабля в Баренцевом море, сняло остроту дефицита котельной воды.

По 18-летнему опыту эксплуатации авианосных кораблей считаю, что их ГЭУ не обладает достаточной мощностью для достижения проектной скорости хода. На скорости 18 узлов и более установка работает в режиме перегрузки, форсирование мощностей происходит за счет увеличения давления топлива, подаваемого в котельную установку. При этом «древняя» автоматика гидравлического типа не всегда своевременно обеспечивает соответствующим увеличением подачи воздуха. Отсюда — интенсивное дымление, работа котлов на предельных режимах.

Не используя сложные формулы, можно пояснить это следующим образом. БПК типа «Кронштадт» водоизмещением около восьми тысяч тонн имеет четыре главных котла КВН 98/64, а крейсер «Киев» при водоизмещении около 45 тысяч тонн — восемь главных котлов того же типа. Поэтому одна и та же скорость достигалась на этих кораблях при значительной разнице по нагрузке котельных установок. «Адмирал Кузнецов», водоизмещение которого больше «Киева» на десять тысяч тонн, оснащен восемью главными котлами с большей, чем на «Киеве», расчетной паропроизводительностью, но все же недостаточной для обеспечения заданных скоростных режимов.

Следующим серьезным недостатком, выявленным при эксплуатации корабля пр.11435, является система осушения трюмов. После постройки на авианосце полностью отсутствовали водоотливные эжекторы, а установленные осушительные насосы проявили в процессе эксплуатации неэффективность и полную неремонтопригодность. Поэтому личный состав был вынужден устанавливать водоотливные эжекторы и осушительные электронасосы другого типа.

Однако, несмотря на указанные недостатки, экипаж успешно осваивал свой корабль и его главное оружие — авиационно-технический комплекс. В течение трех лет «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» по три-четыре месяца находился в море по программе летно-конструкторских испытаний, обеспечивая освоение новой авиационной техники строевыми летчиками отдельного корабельного истребительного авиационного и вертолетного противолодочного полков. Поэтому в достижениях морских летчиков по освоению палубной авиации



ТАКР «Тбилиси» в период летно-конструкторских испытаний на Черном море, 1989 г.

есть большая доля труда офицеров, мичманов, матросов всех подразделений корабля.

Освоив свое главное оружие, в 1995-1996 гг. авианосец совершил в качестве флагманского корабля АМГ дальний поход в Средиземное море, приуроченный 300-летию Российского Флота. Поставленные задачи экипаж корабля, летчики и техники авиакрыла выполнили с честью. Но как участник этого похода свидетельствую, что стоило это нечеловеческого напряжения всего экипажа и прежде всего специалистов электромеханической боевой части. Начала сдавать техника, обнаруживая недостатки, о которых уже говорилось.

Тем не менее, впервые после долгого перерыва в Средиземном море появилось мощное боевое соединение, имеющее к тому же авиационное прикрытие — не считаться с этим наши бывшие «потенциальные противники» не могли. Андреевский флаг был представлен в Сирии (порт Тартус) и на Мальте (Ла-Валетта). Конечно, боевая служба корабля в составе АМГ в Средиземном море заслуживает отдельного описания.

После прибытия из дальнего похода 8 апреля 1996 г. корабль встал в СРЗ для усиленного навигационного ремонта, который растянулся более чем на два года и был закончен только в июне 1998 г. После проведения ходовых испытаний авианосец ежегодно находился в море по три-четыре месяца, обеспечивая боевую подготовку палубной авиации и участвуя во всех крупных учениях в масштабе флота.

В августе 1998 г. «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» вместе с ТАКР «Петр Великий» и РКР «Маршал Устинов» участвовал в учениях под руководством Верховного Главнокомандующего — президента России, успешно продемонстрировав действия палубной авиации. Последние два года авианосец готовился к БС в составе АМГ в Средиземном

море. Он был способен выполнить эту задачу — во всяком случае, его техническая готовность была гораздо выше, чем в 1995 г. Необходимо отметить высокий моральный дух экипажа и стремление принять участие в дальнем походе — без пафоса можно сказать, что этим и жил экипаж, особенно молодые офицеры и мичманы, понимая, что в нынешних условиях дальний поход — это далеко не рядовое мероприятие.

Но нашим надеждам не суждено было исполниться. Как стало уже привычным в последние годы, скудность финансирования не позволила обеспечить присутствие наших боевых кораблей во главе с авианосцем в Атлантике и Средиземном море после очередного длительного перерыва...

Большую часть офицеров корабля переместили на очередную служебную ступень с первичной должности, при этом они так и не побывали на БС. Мое поколение офицеров к тому времени приняло участие в двух-трех дальних походах. Это проблема не только «Адмирала Флота Советского Союза Кузнецова» и не только нашего соединения, но и флота в целом.

В одном из выпусков журнала «Тайфун» была опубликована статья о «сплошных» недостатках в освоении авианосца. Не могу согласиться с ее автором — прежде всего из-за односторонности излагаемого материала.

Да, недостатков конструктивного и организационного характера много, но почему не сказано о высокой сплоченности экипажа, гордости за свой корабль, готовности в существующих сложных условиях решить поставленную задачу с наивысшим качеством. Непростые условия даже повседневной деятельности дисциплинируют экипаж, делают его собранным и целенаправленным на инициативное исполнение своих служебных обязанностей. Ввод корабля в строй, начало боевой

деятельности пришлось на сложное время в истории нашего государства. Наверное, во многом по-иному сложилась бы судьба корабля, если бы он был построен лет двадцать назад.

История развития и советского, и российского авианосного флота подтверждает истину: авианосец способен построить и эксплуатировать только мощное и богатое государство. Возьмем вопрос комплектования экипажа, конкретно — БЧ-5, численность личного состава которой составляет без малого два экипажа эсминца типа «Современный». Офицерский состав большую часть своего круглосуточного рабочего времени тратит не на поддержание в исправном состоянии материальной части, проведение тренировок и учений по боевому использованию заведования, а на контроль за становлением очередного молодого пополнения, на обу-

чение его не только азам специальности, но и привитию навыков военной службы вообще (80% молодого пополнения приходится на корабль без окончания учебных отрядов). За два года службы, учитывая крайне редкие выходы в море из-за отсутствия топлива, практически невозможно подготовить качественного специалиста, который способен обеспечить работу сложнейших агрегатов и систем. Их можно было бы заменить втрое меньшим количеством специалистов-профессионалов (например, бывшими рабочими судостроительных и судоремонтных предприятий), но для этого им нужно платить раз в пять больше, чем современным контрактникам.

Строительство и освоение авианосца «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» является очередной ступенью в развитии отечественного авианосного

флота. Хочется верить, что, увы, так и не достроенный и разобранный на металл атомный авианосец «Ульяновск» был полностью лишен недостатков своих предшественников и был по своим тактическим и боевым возможностям вполне сопоставим с кораблями, как говорили раньше, «вероятного противника».

Повседневная реальность свидетельствует, что ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» — единственный в нашем флоте авианосец на предстоящее десятилетие. И задача экипажа заключается в том, чтобы сохранить его в боевом составе, продолжая подготовку «авианосных кадров» по всем специальностям, чтобы не дать исчезнуть палубной авиации как таковой.

Эра авианосного флота у возрожденной России должна иметь продолжение.

Они были первыми (к истории создания первой советской межконтинентальной БРПЛ)

кандидат технических наук М.Н.Авилов

Тридцать лет (1955-1985) В.П.Максеев возглавлял КБ машиностроения (ныне Государственный ракетный центр «КБ им. акад. В.П.Максеева»). КБ машиностроения были созданы ракетные комплексы морских стратегических ядерных сил СССР — ракетный щит морского базирования.

Главный конструктор ракетного комплекса — организатор работы и взаимодействия многих коллективов специалистов и предприятий, режиссер внедрения в создаваемую технику новых идей, технических решений и технологий. Под руководством главного конструктора, наделенного такими качествами, складываются коллективы специалистов и кооперации предприятий (НИИ, заводов), создающих и изготавливающих уникальные системы и комплексы оружия.

Виктор Петрович Максеев — главный, а затем генеральный конструктор КБ машиностроения сумел организовать такие коллективы специалистов и кооперации предприятий, которыми под его руководством были созданы все стратегические комплексы БРПЛ ВМФ, последние из которых (Д-9Р, Д-9РМ и Д-19) и ныне находятся на вооружении и стоят на страже интересов нашего отечества.

Первый ракетный комплекс морского базирования с баллистическими ракетами (БР) Р-11ФМ, стартующими с находящейся в надводном положении ПЛ, был принят на вооружение ВМФ СССР в 1959 г.

Дальность стрельбы первой морской БР составляла 150 км, ее стартовая масса равнялась пяти с половиной тоннам, масса боевого блока — 1100 кг. Длина раке-

ты — 10,3 м, ее диаметр — 0,88 м (размах стабилизаторов — 1,75 м).

На дизель-электрической ПЛ пр.АВ611 имелось две ракетных шахты диаметром 2,4 м.

Через десять лет после принятия на вооружение первого комплекса БРПЛ, в 1969 г., с наземного стенда начались совместные летные испытания комплекса Д-9 с БР (Р-29) подводного старта (с глубины 50 м) и межконтинентальной дальности стрельбы. В 1974 г. комплексе Д-9 приняли на вооружение ВМФ.

Дальность стрельбы ракеты Р-29 составляла 8000 км, при стартовой массе 33,3 т, максимальная забрасываемая масса 1000 кг, длина ракеты 13 м, диаметр ракеты 1,8 м. На ПЛ пр.667Б размещалось 12 пусковых ракетных шахт диаметром 2,4 м (на ПЛ пр.667БД было 16 шахт).

Сравнение ракет показывает колоссальный скачок, достигнутый в их тактико-технических характеристиках. Одна из основных характеристик — дальность стрельбы — возросла почти в 55 раз при увеличении стартовой массы ракеты всего в шесть раз, диаметра — в два раза и длины ракеты — на 2,7 м. При этом пусковая ракетная шахта увеличилась только по высоте пропорционально длине ракеты.

Это оказалось возможным благодаря решению ранее целого ряда проблем при создании двух других комплексов — Д-4 (принят на вооружение в 1963 г.) и Д-5 (1968 г.).

В комплексе Д-4 с ракетой Р-21 были решены и отработаны следующие вопросы подводного старта:

— динамика запуска маршевого жидкостного ракетного двигателя в заполненной водой шахте на глубине 50 м;

— динамика движения и выхода ракеты из шахты движущейся ПЛ;

— стабилизация ракеты на подводном и переходном (вода — воздух) участках траектории.

Однако количество ракет Р-21 на ПЛ не превышало трех.

В 1958-1960 гг. в ЦКБ-18 велись проектные проработки АПЛ пр.667, вооруженной комплексом Д-4, с размещением восьми ракет Р-21.

Проект отличался оригинальностью: ракеты размещались в шахтах четырех блоков в горизонтальном положении, по две в каждом блоке. Одна пара блоков с шахтами для ракет находилась в носовой части ПЛ, другая — в кормовой. В каждой паре блоков один блок с двумя шахтами размещался вдоль правого борта, другой — вдоль левого. Блоки каждой пары были жестко связаны полой осью (трубой), расположенной перпендикулярно диаметральной плоскости корпуса лодки. Эта ось могла поворачиваться вместе с блоками на 90°, и таким образом шахты с ракетами из походного горизонтального положения перед предстартовой подготовкой приводились в вертикальное положение.

Уже на начальном этапе работы стали выявляться технические проблемы, решение и реализация которых показали неоправданность дальнейшей разработки этого проекта, и работы были прекращены.

Однако проблема увеличения количества размещаемых на ПЛ ракет оставалась для ВМФ вопросом первоочередной важности.

Решение было тесно связано с возможностью существенного снижения габаритов БР при одновременном увеличении дальности стрельбы.

Как только пути решения были найдены, в 1962 г. было принято решение о разработке комплекса Д-5 с малогабаритной одноступенчатой БР Р-27 средней дальности стрельбы 2500 км. Комплекс с боекомплексом из 16 ракет, размещаемых в

вертикальных шахтах, предназначался для вооружения РПКСН пр.667А.

При создании комплекса Д-5 разработчиками были предложены и отработаны следующие нетрадиционные пути обеспечения малогабаритности ракеты:

- технология производства цельносварного корпуса ракеты из алюминиевого сплава;

- реализация "утопленной"* схемы размещения двигателей ракеты, исключение межбакового отсека, что позволило максимально сократить габариты БР, ликвидировав практически полностью не заполненные топливом объемы.

Также была создана ракетно-стартовая система, позволяющая максимально приблизить размеры ракеты к размерам пусковой шахты ПЛ.

Вместе с тем дальность стрельбы этих БРПЛ хотя и возросла (Р-21 — 1420 км, Р-27 — 2500 км), но оставалась на уровне, который ограничивал возможности стратегических ядерных сил ВМФ. Поэтому в 1964 г. началась разработка комплекса Д-9 с ракетой Р-29 — первой межконтинентальной БР морского базирования.

Минимальные габариты двухступенчатой ракеты были достигнуты за счет "утопления" двигателей, исключения межбаковых отсеков (как у Р-27), исключения межступенчатого отсека путем размещения двигателя 2-й ступени в баке окислителя 1-й ступени и разделения ступеней газом бака при срабатывании детонирующего удлиненного заряда.

Габариты Р-29 позволяли разместить на РПКСН пр.667Б и 667БД 12 и 16 БР соответственно.

Навигационное обеспечение ПЛ в 1960-е гг. не могло обеспечить реализацию приемлемой точности стрельбы межконтинентальными БР с инерциальной системой управления традиционными способами. Для решения этой задачи на борту Р-29 применили систему астрокоррекции и высокоточные гироскопические устройства, работающие в вакууме. Выработка необходимых данных по обеспечению точности стрельбы потребовала применения высокопроизводительных малогабаритных цифровых вычислительных систем и специального математического обеспечения.

Астрокоррекция определила принципиально новые технические решения по компоновочной схеме ракеты, а также принципы организации предстартовой подготовки.

Разработка комплекса Д-9 велась с учетом возможного развертывания вероятным противником системы ПРО. Р-29 стала первой БРПЛ, оснащенной средствами преодоления ПРО.

Высокие темпы совершенствования оружия требовали напряженной работы коллективов предприятий-разработчиков, НИИ промышленности и ВМФ. Роль КБМ в этом процессе была определяющей.

Испытания и внедрение в эксплуатацию комплексов Д-4 и Д-5 достаточно наглядно выявили отдельные технические проблемы, решение которых было необходимо для повышения ТТХ перспективных комплексов БРПЛ.

На основе опыта работ по этим комплексам мы считали необходимым разрешить следующие проблемы:

- в целях обеспечения принципиальной возможности повышения точности стрельбы обеспечить точное горизонтирование бортовых гиросприборов во время предстартовой подготовки;

- для расширения возможностей боевого использования БРПЛ обеспечить возможность обстрела целей при любом боевом курсе ПЛ;

- с целью совершенствования эксплуатационных характеристик и получения объективной информации для накопления данных о характеристиках комплекса в процессе эксплуатации и при учебно-боевых стрельбах разработать специальную систему документирования.

Группа специалистов Института вооружения ВМФ (28-й НИИ МО) в составе В.А.Емельянова, А.Б.Абрамова, М.Н.Авилова и В.В.Казанцева провела необходимые исследования, разработав принципы построения и сформулировав предложения по реализации в комплексе системы компенсации динамических ошибок от качки, рыскания и орбитального движения ПЛ при горизонтировании бортовых гиросприборов в процессе предстартовой подготовки и обеспечения технической возможности наведения БР при любом боевом курсе ПЛ, а также по созданию системы документирования (было разработано соответствующее ТТЗ).

Хорошие творческие и рабочие отношения и контакты Института вооружения ВМФ с НИИ Автоматики (НИИА) и КБМ в немалой степени способствовали реализации идей и предложений по этим вопросам в комплексах БРПЛ межконтинентальной дальности стрельбы.

Наземная отработка и испытания ракеты Р-29

В 1968 г. полным ходом шла отработка опытных образцов составных частей комплекса корабельных и бортовых систем управления на комплексном стенде в КБМ и на предприятиях-разработчиках отдельных систем.

Одновременно в КБМ с использованием универсальных вычислительных средств для отработки принятой схемы работы и взаимодействия бортовых систем проводилось моделирование траектории полета ракеты Р-29 с решением принципиально новых задач по обеспечению астрокоррекции траектории БСУ в полете при различных условиях пуска.

Позже в специальном постановлении правительства указывалось на необходимость в целях сокращения затрат и времени на проведение летных испытаний максимально использовать этап наземной отработки, а на летные испытания выно-

сить лишь то, что в полной мере можно испытать и проверить только при летной отработке.

Вообще, БР проходит этапы наземной отработки и испытаний на полигонах. На этапе испытаний пусками с головной ПЛ испытывается и проверяется работа систем комплекса, включая ракету, их взаимодействие с системами ПЛ в условиях, максимально приближенных к реальной эксплуатации. После завершения этого этапа испытаний дается заключение о возможности принятия комплекса на вооружение.

В условиях полигонов предусмотрены следующие этапы.

1. Бросковые испытания полномасштабных макетов ракеты с неподвижного погружаемого стенда и с экспериментальной ПЛ для отработки подводного, переходного (вода — воздух) и начального воздушного участков траектории.

2. Испытания пусками ракет с наземного стенда для отработки бортовых систем и устройств ракеты при старте и на всех участках траектории полета.

3. Испытания боевого оснащения ракеты (как правило — на серийных носителях).

Каждый из этапов испытаний требует подготовки МТО, организации четкого взаимодействия различных служб полигонов и предприятий-разработчиков комплекса при проведении работ, по результатам которых дается заключение о возможности перехода к следующему этапу.

Как уже отмечалось, Р-29 была первой двухступенчатой межконтинентальной ракетой, поэтому бортовая аппаратура, ее работа и размещение на ракете, а также отдельные ее устройства принципиально отличались от разработанных ранее.

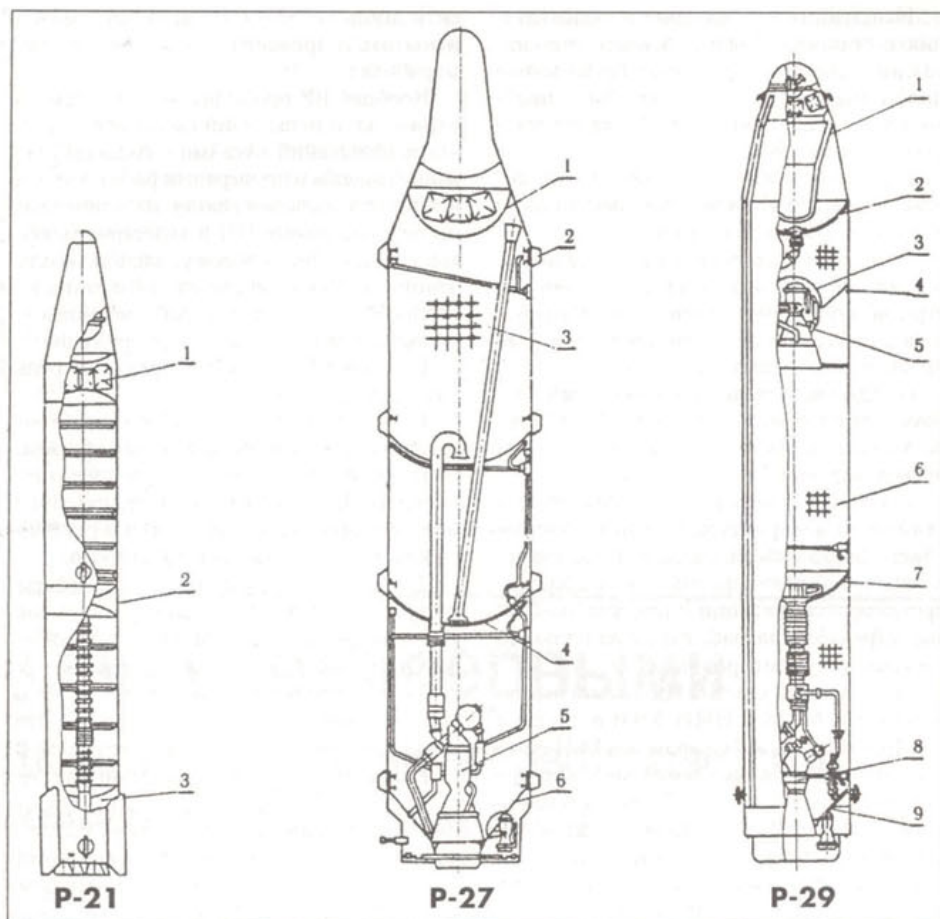
В связи с реализацией астрокоррекции траектории полета в интересах обеспечения заданной точности стрельбы существенно увеличился объем задач, решаемых в полете бортовой аппаратурой. Все задачи, в том числе и стабилизации ракеты, практически решались бортовым цифровым вычислительным комплексом (БЦВК).

Цифровую технику впервые применили на борту ракеты Р-27К, предназначенной для стрельбы по морским подвижным целям и принятой в опытную эксплуатацию в 1975 г. Р-29 стала второй БРПЛ с цифровой аппаратурой разработки НИИА.

Из-за несовершенства технологии изготовления возникали проблемы с обеспечением надежности БЦВК. Предприятию-разработчику и предприятию-изготовителю вместе с головным разработчиком ракетного комплекса (КБМ) и Институтом вооружения ВМФ пришлось сделать много для отработки технологии, испытаний и отработки БЦВК в целом для достижения приемлемых показателей надежности.

Во время испытаний и учебно-боевых пусков ракет межконтинентальной дальности крайне необходимо принятие специальных мер, исключающих отклонение БР от заданной траектории и падение ракеты или ее частей на территориях за пре-

* — Прим. авт. При "утопленной" схеме двигатели ракеты располагаются в баках окислителя (горючего).



Этапы совершенствования конструкции и компоновочных схем БРПЛ на жидком топливе с подводным стартом.

P-21 (цельносварной корпус из нержавеющей стали, классическая компоновка с межбаковым и хвостовым отсеками): 1 — приборный отсек; 2 — межбаковый отсек; 3 — хвостовой отсек.

P-27 (цельносварной корпус из алюминиевого сплава, схема "утопленного" двигателя без межбакового и хвостового отсеков): 1 — днище — приборный отсек; 2 — амортизатор; 3 — вафельное оребрение; 4 — двойное разделительное днище; 5 — "утопленный" двигатель; 6 — днище — рама двигателя.

P-29 (цельносварной корпус из алюминиевого сплава, без межступенчатого отсека): 1 — днище — ниша ГЧ; 2 — двойное разделительное днище; 3 — днище — рама двигателя; 4 — детонационный удлинительный заряд разделения ступеней; 5 — "утопленный" двигатель второй ступени (ликвидация межступенчатого отсека); 6 — вафельное оребрение; 7 — двойное разделительное днище; 8 — "утопленный" двигатель первой ступени; 9 — днище — рама двигателя.

делами установленных опасных зон. Для обеспечения безопасности P-29 и все последующие БРПЛ при испытательных и учебно-боевых пусках оснащались системой аварийного подрыва ракеты (АПР), разработанной КБМ.

На P-29 система АПР размещалась в корпусе боевого блока (которым БР оснащаются для испытательных и учебно-боевых пусков). При отклонении ракеты по каким-либо причинам от заданной траектории на величину более допустимой, система АПР получает от бортовой гироскопической платформы сигнал, по которому формируются команды на ликвидацию ракеты путем задействования штатных пирострелов на разделение ее отделяемых элементов (например, ступеней).

Особенность системы АПР состоит в том, что при нормальном полете ракеты она не работает (разработчики даже шутили: о ее существовании не вспоминают как при успешном, так и при неудачном пуске).

Этап бросковых испытаний полномасштабных макетов P-29 на южном полигоне ВМФ в районе м. Фиолент был успешно завершен в начале 1968 г. Далее предстоял этап заводских стендовых испытаний (СЛИ) с наземного стенда на северном флотском полигоне.

Заводские стендовые испытания

В начале сентября 1968 г. автора командировали для работы в комиссии по заводским стендовым испытаниям ракеты P-29, которые проводились на Красноярском машиностроительном заводе — изготовителе ракет. Испытания проводились на бортовой аппаратуре, которой комплектовалась первая ракета для СЛИ с наземного стенда.

По прибытии на "Красмаш" представился, как это было принято, районно-

му инженеру военного представительства капитану 1 ранга Ф.И.Новоселову (в 1969 г. его назначили начальником УРАВ ВМФ, а в начале 1980-х гг. — начальником кораблестроения и вооружения ВМФ). Председателем комиссии по стендовым испытаниям был начальник отделения КБМ Л.М.Косой, а зам. председателя — В.И.Шук. Рабочую группу от КБМ возглавлял А.И.Кокшаров.

В работе комиссии по заводским стендовым испытаниям принимали участие: от НИИ Автоматики — А.И.Бакеркин, от НИИАП — В.С.Митяев и К.А.Хачатрян, от ЦКБ "Геофизика" — В.П.Юшков, от Красноярского машиностроительного завода — Л.А.Ковригин и В.Н.Харкин.

С Л.М.Косым мне довелось познакомиться в 1961 г., в период подготовки к совместным испытаниям комплекса Д-4. Он в то время был начальником отдела и курировал работу предприятий-соисполнителей разработчиков системы управления комплекса. В дальнейшем с ним приходилось взаимодействовать в процессе работ по комплексам Д-9, Д-19 и Д-9РМ (тогда он стал зам. главного конструктора).

Лейб Мейерович — человек общительный, доброжелательный, но достаточно жесткий в проведении технической политики головного разработчика. Он был идеологом организации многих работ по системе управления.

Когда он вел совещания главных конструкторов предприятий-соисполнителей по поиску решений технических проблем, возникающих в процессе разработки системы управления комплекса оружия, при множестве разногласий всегда находил и предлагал пути ее решения, примиряя и заинтересовывая всех участников работы. Когда же обстановка на совещании накалялась, Л.М.Косой умудрялся так пошутить, что эмоции затухали, совещание переходило в деловое русло, и, как правило, вырабатывалось конструктивное решение вопроса.

При разборе и выявлении причин неуспешности пусков, неисправностей в системах при испытаниях Лейб Мейерович с самого начала предлагал работать в направлении, приводящем к положительным результатам. А это возможно только при отличном (до деталей) знании матчасти и организации взаимодействия систем комплекса и системы измерений.

По время перерывов в работе появлялась возможность знакомиться с работой цехов, в которых изготавливались элементы корпуса ракеты, с технологией, в частности — с использованием при их изготовлении механического и электрохимического фрезерования. Удалось хорошо узнать конструкцию ракеты.

Заводские стендовые испытания проводились в сборочном цехе и прилегающих к нему помещениях. Цех представлял собой хорошо освещенное помещение величиной примерно с футбольное поле. В то время там шла сборка ракет 8К65, использовавшихся для запуска спутников связи "Молния", и нашей P-27. По сравнению с

8К65 Р-27 и Р-29 воспринимались как спичка по сравнению с толстым карандашом и в огромном сборочном цехе были малозаметны.

В связи со сложностью монтажа и демонтажа бортовой аппаратуры в приборном отсеке* Р-29 при высоком коэффициенте его заполнения испытания проводились в два этапа.

На первом этапе бортовая аппаратура располагалась на специальных стеллажах и соединялась сменными кабелями с рулевыми машинами и другими управляемыми элементами, которые расположены на ракете (вне приборного отсека). Это позволило при обнаружении нарушений в работе и монтаже аппаратуры иметь к ней легкий доступ, а при необходимости — и быстро заменять приборы.

После проверки монтажа и отработки взаимодействия приборов и их взаимодействия с контрольно-проверочной аппаратурой (КПА) бортовая аппаратура устанавливалась в приборный отсек ракеты, а затем проводилась проверка (испытания) работы аппаратуры в сборе в составе приборного отсека. После этого приборный отсек соединялся с агрегатами ракеты и проводилась проверка функционирования БСУ в составе ракеты.

При проверках контролируемые параметры фиксировались системой телеметрии без излучения в эфир. В целях маскировки телеметрируемая информация передавалась по кабелю (это отступление от реальных условий позже привело к необходимости доработки кабельных связей в приборном отсеке в условиях полигона).

В декабре 1968 г. заводские стендовые испытания завершились и был подписан акт о готовности первой ракеты Р-29 к отправке на Государственный центральный морской полигон (ГЦМП) для СЛИ с наземного стенда. В январе следующего года в Миассе Совет главных конструкторов, собравшийся в КБМ, рассмотрел вопрос о готовности и принял решение о начале летных испытаний ракеты комплекса Д-9 с наземного стенда.

В то время в Миассе гостиница "Нептун" еще только строилась (по теме Д-9 специально для этой цели были выделены средства), а существующая была небольшой, поэтому часть прибывших на Совет главных конструкторов представителей разместили по частным квартирам. Помните, сотрудники ЦНИИ-28 С.З.Еремеев, В.К.Шипулин, Ю.П.Степанков и я жили в однокомнатной квартире жилого дома напротив строящейся гостиницы, а В.М.Латышев и А.А.Антонов — в абортарии поликлиники, среди медицинского оборудования.

Совместные летные испытания с наземного стенда

Испытания Р-29 с наземного стенда начались на ГЦМП в марте 1969 г. и завершились в конце 1970 г.

Председателем Госкомиссии был начальник ГЦМП контр-адмирал Е.Д.Новиков, техническим руководителем испытаний — главный конструктор КБМ В.П.Макеев. Членами Госкомиссии от НИИ Вооружения ВМФ были В.К.Свиштунов и Н.П.Прокопенко. В состав постоянного контингента наших сотрудников на испытаниях входили: В.К.Свиштунов — ведущий по комплексу Д-9 от ВМФ и секретарь Госкомиссии, С.З.Еремеев, С.Г.Вознесенский, М.Н.Авилов, В.А.Колычев и Ю.П.Степанков.

А.С.Авдонин и В.К.Шипулин возглавляли группу анализа, в задачи которой входили организация анализа результатов пуска, доклад Госкомиссии о результатах пуска и составление отчета по пуску. Другие специалисты приезжали для решения конкретных вопросов, возникавших в процессе испытаний (В.А.Воробьев, В.В.Никитин, А.А.Антонов, В.Ф.Быстров, А.С.Раевский, А.Б.Абрамов, В.Е.Герцман).

В марте 1969 г. автора направили в командировку на испытания Р-29 с наземного стенда (там уже работали В.К.Свиштунов и В.А.Емельянов).

Наземный стенд, техническая позиция для подготовки ракет и гостиница для испытателей размещались в нескольких десятках километров от Северодвинска, неподалеку от п. Ненокса.**

Работы с ракетой на техпозиции шли полным ходом, но пуск первой ракеты Р-29 с наземного стенда задерживался в связи с необходимостью доработки кабелей в приборном отсеке ракеты. При работе телеметрии с излучением в эфир на полигоне обнаружили влияние излучения телеметрического канала на работу БЦВК, что было вызвано применением неэкранированных кабелей в линиях связи БЦВК с другой аппаратурой.

После завершения всех работ с ракетой и системами наземного стенда они были приведены в готовность к пуску. Заслушав доклады о готовности главного конструктора и начальников служб полигона, Госкомиссия утвердила полетное задание и приняла решение о времени пуска.

Первый пуск с наземного стенда прошел успешно, подтвердив правильность технических решений по принципиально новым задачам и по их реализации в бортовой аппаратуре, в т.ч. по астрокоррекции, цифровому автомату стабилизации, БЦВК, по динамике разделения на траек-

тории элементов ракеты (ступеней, астрокупола и переднего отсека, состоящего из приборного отсека и ГЧ).

Успех первого пуска вызвал подъем моральных, душевных и физических сил испытателей — многолетний труд коллективов многих предприятий и организаций создателей первой межконтинентальной БРПЛ увенчался успехом! Но это лишь первый практический шаг. Испытатели знают, что путь к успеху всегда лежит через преодоление ошибок, освоение новых технических, технологических, организационных, эксплуатационных факторов, которые сопутствуют созданию новой сложной техники.

Особая роль в летных испытаниях отводится специалистам "комплексникам", хорошо знающим работу и взаимодействие всех испытываемых систем. На таких испытаниях, как правило, выявляются неисправности, сбои и отказы в работе и взаимодействии испытываемых систем, обусловленные технологическими, конструктивными, производственными и эксплуатационными факторами.

Основная задача "комплексника" состоит в умении по полученной в процессе испытаний информации (от измерительных средств или по факту нарушения нормальной работы) об отклонениях от нормального функционирования испытываемой техники быстро и как можно точнее установить, какие элементы, устройства, аппаратура, процессы могли быть причинами такого отклонения. Это необходимо для определения конкретного "виновника" и возможных причин, вызвавших отклонение. При необходимости привлекаются "узкие" специалисты, и вырабатываются рекомендации для оперативного устранения и исключения повторения выявленных отклонений.

Время, затраченное на поиск и устранение причин отклонения от нормальной работы испытываемой техники, в конечном итоге влияет на продолжительность испытаний, сроки проведения которых жестко определены и ограничены.

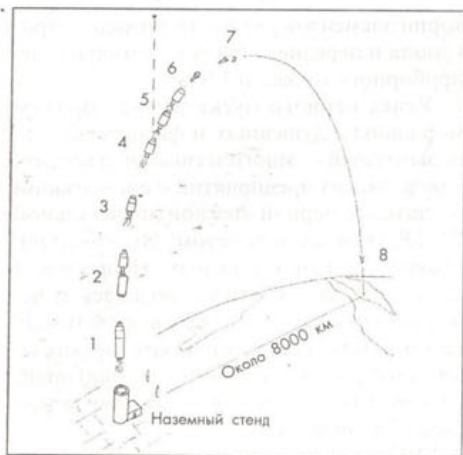
Программой летных испытаний с наземного стенда было предусмотрено 16 пусков. Первые три, шестой, седьмой, одиннадцатый, двенадцатый, тринадцатый и пятнадцатый пуски были успешными. На четвертом, пятом и десятом пусках в полете произошел отказ БЦВК, на восьмом — преждевременный сброс астрокупола, на девятом — не прошел сигнал от контакта подъема ракеты, на четырнадцатом — не прошло стравливание воздуха из приборного отсека.

При всех этих неуспешных пусках сработала система АПР.

Причиной половины неудач (4-й, 5-й, 10-й пуски) явилась недостаточная надежность БЦВК, что послужило поводом для резкой активизации работ, направленных на повышение надежности цифровой техники. Принятые меры обеспечили требуемый уровень надежности уже к этапу летных испытаний комплекса с ПЛ. Вторая половина (8-й, 9-й и 14-й пуски) выявила недочеты, которые не удалось обнаружить при наземной отработке.

* — Прим. авт. Приборный отсек Р-29 представляет собой отдельную конструкцию и устанавливается на ракету после монтажа, проверки установленной в нем аппаратуры и стыковки с боевым блоком. Для обеспечения высокого коэффициента заполнения отдельные приборы имели сложную форму, например, в виде части тора.

** — Прим. авт. В поселке была большая деревянная церковь, построенная (что называется, без единого гвоздя) в 1727 г. — это единственный сохранившийся пятишатровый храм.



Траектория полета ракеты Р-29: 1 — старт из шахты наземного стэнда; 2 — разделение ступеней; 3 — сброс астрокупола; 4 — сеанс астрокоррекции на второй ступени; 5 — коррекция траектории на второй ступени; 6 — отделение переднего отсека; 7 — отделение приборного отсека от головной части; 8 — вход головной части в атмосферу.

Замечания, выявленные при успешных пусках, также дали информацию для доработки отдельных систем и их элементов.

Один пуск при испытаниях с наземного стэнда не состоялся. Он планировался в самом конце декабря, в канун Нового 1970-го года.

Подготовка ракеты на техпозиции прошла без особых замечаний. Ракету погрузили в шахту наземного стэнда, провели регламентные проверки, и Госкомиссия приняла решение о пуске.

В день пуска задействовали все службы полигона и боевого поля, обеспечивавшие пуск. Время пуска, как обычно, было вечерним.

Участники испытаний заняли свои места. В.П.Макеев в бункере наблюдал ход предстартовой подготовки. Автоматическая предстартовая подготовка завершилась выдачей команды на запуск двигателя ракеты, но он не запустился. Ракета осталась в шахте стэнда. Как и предусмотрено в таких случаях, автоматически произошло аварийное выключение двигателя (АВД). Пуск был отменен.

Перед испытателями поставлен вопрос, обычный для них по форме (в чем причина?) и конкретный по содержанию (причина незапуска двигателя ракеты).

Сразу анализируются возможные причины незапуска двигательной установки ракеты. В результате анализа было установлено, что наиболее вероятной причиной незапуска ДУ могло быть несрабатывание механизма предохранения запуска ДУ первой ступени. Это предположение подтвердилось. Для выявления причин несрабатывания механизма предохранения и выработки предложений по обеспечению нормальной работы этого механизма назначили рабочую группу. Автору было поручено представлять в этой рабочей группе Институт вооружения ВМФ.

Новый год встречали в Неноксе. В столовой были накрыты новогодние столы.

В.П.Макеев коротко дал оценку результатам проведенных работ, сказав о задачах испытателей в будущем году, затем поздравил всех с Новым годом.

В январе рабочая группа переместилась в КБ химического машиностроения (в Москве) к главному конструктору А.М.Исаеву.

Об А.М.Исаеве рассказывали, например, что у него на предприятии в столовой нет специального салона для руководства (по этому поводу над ним иногда подтрунивали его коллеги — главные конструкторы других предприятий). Во время пребывания в КБХМ можно было в этом убедиться — А.М.Исаев обедал в общем зале самообслуживания.

Рабочая группа установила причину несрабатывания механизма предохранения: оказалось, что было допущено отклонение в технологии термообработки подвижного элемента механизма. Оно послужило причиной заклинивания подвижного элемента во время предстартовой подготовки — при подаче команды на взведение механизма предохранения он не сработал, из-за чего при подаче команды на запуск ДУ не запустился двигатель.

Мы разработали предложение, реализация которых исключала несрабатывание механизма предохранения. Дальнейшие испытания и эксплуатация ракеты Р-29 никаких отклонений от нормальной работы механизма предохранения не выявили.

Благодаря четкости и хорошей организации учета и устранения всех замечаний, неисправностей, доработок основной график выполнения пусков ракет с наземного стэнда соблюдался.

Испытатели, проявившие при испытаниях хорошее знание матчасти, что способствовало оперативному выявлению и устранению причин неисправностей и замечаний, всегда поощрялись В.П.Макеевым, который очень ценил наблюдательность и способность к анализу возникающих при работе с испытываемой техникой ситуаций.

Помните, при регламентных проверках ракеты в шахте наземного стэнда на определенной секунде проходил отбой режима проверки. Возможная причина была определена и устранена в наземной аппаратуре системы управления. В журнале сделали соответствующую запись. Проверки и пуск этой и следующей ракеты прошли нормально, но при проверках очередной ракеты прошел отбой режима. Несколько дней искали причину, анализировали схемы. Безуспешно. А время шло.

При разборах отклонений от нормы при функционировании испытываемых систем В.П.Макеев всегда внимательно выслушивал мнения и предложения испытателей. Начальник отдела КБМ Павел Сергеевич Колесников, сопоставляя работу схемы наземной аппаратуры системы управления при сбое режима проверки очередной ракеты и при отбое режима проверок, возможная причина которого была ранее устранена, установил схемную связь между этими событиями. В схеме и в аппаратуре сделали необходимые изменения, и работа пошла.

В.П.Макеев выразил благодарность П.С.Колесникову. Вскоре его назначили

зам. главного конструктора КБМ, и в этой должности он весьма успешно работал до выхода на пенсию.

В мае 1970 г. летные испытания Р-29 с наземного стэнда подошли к завершению. Остался 16-й пуск, который должен был быть последним по программе этапа. После этого должно приниматься решение о возможности перехода к этапу СЛИ с ПЛ.

На Госкомиссии заслушали доклады главного конструктора и служб полигона о готовности, принято решение. Время пуска, как всегда, было вечернее, около 20-21 часа по московскому времени. Было светло.

Участники испытаний, не занятые на стартовой позиции и в пункте записи и воспроизведения телеметрической информации, находились на измерительном пункте в километре от стартовой позиции. Туда поступала информация о ходе предстартовой подготовки и о полете ракеты.

Предстартовая подготовка прошла без замечаний, пуск состоялся, но ракета, поднявшись на десяток метров над стэндом, рухнула на землю.

Как потом выяснилось, двигатель не вышел на режим. С измерительного пункта наблюдали высоко взметнувшийся столб пламени и дыма с грибовидным облаком над ним — произошло практически мгновенное слияние и возгорание около 30 т компонентов топлива ракеты.

Аварийным пуском испытания завершить не могли...

После аварийного пуска в клубе полигона прошло собрание участников испытаний, выступил В.П.Макеев. Он обрисовал сложность положения, попросив всех быть внимательными при исполнении своих обязанностей и в выявлении причин аварии, добавив, что испытания с наземного стэнда необходимо продолжить. После него к собравшимся обратился главный конструктор ЖРД А.М.Исаев, сказав, что специалисты его предприятия должны во всем разобраться и принять меры, исключающие возможность повторения подобной ситуации.

Затем на трибуну вышел замполит полигона. При первых его словах упал портрет Ленина, висевший на сцене за его спиной. Ситуация была комической, но серьезность обстановки и происходящего не позволяла даже улыбнуться. Объявили перерыв.

Перерыв был сделан и в испытаниях ракеты с наземного стэнда.

Площадка вокруг шахты стэнда была загазована токсичными компонентами топлива, почва и останки ракеты парили несколько суток. Бункер с аппаратурой вблизи стэнда (присутствие людей в этом бункере при предстартовой подготовке и пуске не допускалось) был также загазован по тоннелям, в которых были проложены кабели и арматура из шахты стэнда. Бункер, из которого осуществлялось управление предстартовой подготовкой и пуском, находился дальше от стэнда и был связан со стэндом через ближний к стэнду бункер. Люди и аппаратура в этом бункере не пострадали.

Для проведения работ по приведению стенда в рабочее состояние требовалась дегазация местности, всех коммуникаций стенда, кабелей, аппаратуры и помещения ближнего бункера.

Дня через два после аварии мы пошли посмотреть издала ли на стенд и останки ракеты. В это время подъехал В.П.Максеев и с края площадки изучающе долго рассматривал стенд и все, что его окружало.

Было принято решение четыре ракеты с этапа ПЛ передать для продолжения и завершения испытаний с наземного стенда.

Все летние месяцы шла работа по дегазации стенда, аппаратуры, местности и по подготовке стенда к продолжению испытаний.

Последние четыре пуска с наземного стенда прошли практически без замечаний.

В ноябре 1970 г. был составлен отчет Госкомиссии о выполнении программы испытаний ракеты Р-29 комплекса Д-9 с наземного стенда и принято решение о возможности перехода к этапу совместных летных испытаний комплекса Д-9 с ПЛ.

В декабре 1972 г. успешно завершились совместные летные испытания комплекса Д-9 залповой стрельбой (четырёхракетным залпом) с головного РПКСН пр.667Б, и 13 марта 1974 г. комплекс был принят на вооружение ВМФ.

А 3 июля 1981 г. впервые в мировой практике была выполнена залповая стрельба стратегическими БРПЛ из высокоширотного района Северного Ледовитого океана, покрытого сплошными льдами. Двухракетный залп ракетами Р-29Д из надледного положения произвел РПКСН пр.667Б.

Подводный истребитель К-38 вступает в строй

вице-адмирал Е.Д.Чернов

В этом выпуске мы публикуем воспоминания Героя Советского Союза вице-адмирала Е.Д.Чернова, которого, вероятно, не надо представлять большинству наших читателей. Однако до сих пор немногим известно, что Евгений Дмитриевич был командиром первой отечественной АПЛ 2-го поколения — К-38 пр.671. Мы обратились к Е.Д.Чернову с просьбой рассказать о первых годах его службы на флоте, о периоде

командования К-38, и поделиться своими впечатлениями об этом корабле.

Моя служба Флоту началась в конце войны, когда в блокадном Ленинграде я стал учеником мастерской связи БФ. В конце войны отец заставил меня продолжить прерванную блокадой учебу в школе. В 1946 г. я поступил в 7-й класс Ленинградского военно-морского подготови-

тельного училища, которое окончил в 1949 г., получив аттестат о среднем образовании, и был переведен на 1-й курс минно-торпедного факультета только что открытого в здании Подготовительного училища 1-го Балтийского ВВМУ.

Это было здорово — продолжить учебу и жизнь в родном городе, в ставших родными стенах училища, а самое главное — с друзьями юности. С нами продолжали оставаться и ставшие нам родными наставники трех лет «подготовки» жизни: капитан 2 ранга Иван Сергеевич Щеголев — отважный катерник, участник морских боев на Балтике, мичман Борис Иванович Иванов, майор Семен Павлович Попов — боевой офицер, награжденный орденом Боевого Красного Знамени, капитан 3 ранга Михаил Григорьевич Костин, старшина Петр Евтухов.

С-80

В августе 1953 г., по окончании 1-го Балтийского ВВМУ, я получил назначение на Север (что соответствовало моему желанию) на ДЭПЛ С-80 пр.613 — в минно-торпедную БЧ на должность командира торпедной группы.

С-80 была головной лодкой горьковского ССЗ. После заводских и Государственных испытаний на Каспийском море ее какое-то время использовали в качестве учебной для подготовки экипажей строящихся ПЛ этого проекта, поэтому меня направили в Баку. Лодку я там не застал — она уже шла вверх по Волге на понтонках. Три дня и ночи я провел под южным небом, не чуя на палубе какой-то шужны, пока начальство решало мою судьбу. Затем, получив необходимые документы, начал догонять С-80.

Настиг свой корабль в Горьком, на заводе «Красное Сормово». После короткого ремонта мы пошли дальше по Мариинской водной системе. В Белом море лодка освободилась от понтонов и своим ходом пришла в Екатерининскую гавань, вступив в состав «1-й бригады» 33-й дивизии ПЛ СФ, базировавшейся в Полярном. Там уже находились три однотипные лодки.

С-80 командовал капитан 2 ранга Василий Петрович Шумаков (впоследствии — командир К-8 пр.627) — человек сильный и физически, и морально, прекрасный подводник. Мы его уважали, но иногда, как нам казалось, он бывал излишне строг.

Евгений Дмитриевич Чернов родился 12 марта 1930 г. В 1949 г. окончил Ленинградское военно-морское подготовительное училище, в 1953 г. — 1-е Балтийское ВВМУ, в 1959 г. — ВСОК ВМФ, в 1967 г. — ВМА (заочно), в 1984 г. — Высшие Академические курсы при ВАГШ.

Присвоение воинских званий: 21.08.1953 — лейтенант; 31.08.1955 — ст. лейтенант; 14.09.1957 — капитан-лейтенант; 30.09.1960 — капитан 3 ранга; 14.11.1963 — капитан 2 ранга; 22.02.1968 — капитан 1 ранга; 25.04.1975 — контр-адмирал; 30.10.1981 — вице-адмирал.

Прохождение службы: воспитанник ЛВМПУ (1946-1949); курсант 1-го Балтийского ВВМУ (1949-17.08.1953); командир торпедной группы БЧ-2-3 С-80 пр.613 СФ (21.08.1953-28.05.1954); командир БЧ-2-3 С-80 пр.613 СФ (28.05.1954-12.11.1955); помощник командира С-80 пр.613 СФ (12.11.1955-12.12.1956); ст. помощник командира С-80 пр.613 СФ (13.12.1956-24.12.1958); слушатель ВСОК ВМФ (12.1958-17.07.1959); ст. помощник командира С-231 пр.613 СФ (17.07.1959-9.05.1960); ст. помощник командира К-16 пр.658 1-й флотилии ПЛ СФ (9.05.1960-17.12.1962); командир К-38 пр.671 3-й дивизии ПЛ 1-й флотилии ПЛ СФ (17.12.1962-2.08.1971); НШ 3-й дивизии ПЛ 1-й флотилии ПЛ СФ (2.08.1971-19.04.1973); командир 3-й дивизии ПЛ 1-й флотилии ПЛ СФ (19.04.1973-11.6.1976); 1-й зам. командующего 1-й флотилией ПЛ СФ (11.06.1976-2.02.1980); командующий 1-й флотилией АПЛ СФ — Член Военного совета СФ (2.02.1980-20.08.1986); 1-й зам. начальника ВМА (20.08.1986-20.08.1990). Уволен в запас в августе 1990 г. На флоте прослужил 41 календарный год, из них на Крайнем Севере 31 год и 10 месяцев. С 1992 г. по настоящее время — председатель правления благотворительного общества памяти АПЛ «Комсомолец» (на общественных началах).

Награды: орден Ленина и медаль Героя Советского Союза (31.01.1976), ордена Ленина (6.04.1970), «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» (27.02.1976), Октябрьской революции (24.02.1986), медали, именной кортик (08.1990).

Допущен к самостоятельному управлению ПЛ пр.613 (08.1957), пр.658 (03.1961), пр.671. В январе 1961 г. — в 16-м учебном центре закончил полный курс подготовки по специальным энергоустановкам АПЛ 1-го поколения, в октябре 1963 г. — АПЛ 2-го поколения. Кандидат военных наук (19.10.1988).

Был старшим на борту во время трансарктических переходов К-454 пр.671 (08.1974), К-429 пр.670 (23.08.1977-9.09.1977) и К-320 пр.670 (08.1979).

Руководил Госиспытаниями навигационного комплекса «Медведица» на К-524 пр.671РТМ во время похода на Северный полюс (достигнут 24.08.1980), проверкой возможности всплытия в пробитых взрывами боевых торпед искусственных полыньях (К-524 пр.671РТМ, командир — капитан 1 ранга В.В.Протопопов, 21-23.03.1982), натурными испытаниями возможности использования БРПЛ в Северном Ледовитом океане из-под льда (в 1983 г. — на ТК-208 пр.941 и в 1985 г. — на ТК-12 пр.941).

Являлся председателем комиссии во время погружения головных АПЛ на предельную глубину: К-239 пр.945 (1983), К-525 пр.949 (1985) и К-278 пр.685 (1985).

Экипаж "восьмидесятки" был сплочен и дружен. Командир — подводник военного времени, механик Иван Александрович Жигалов — тоже активный участник минувшей войны, замполит Василий Леонтьевич Горбань — фронтовик. Они составляли костяк кают-компаний — несгибаемые люди, прекрасные специалисты, преданные кораблю и требовавшие от нас верной службы, детального знания устройства корабля и правил подводной службы. Замполит особенно в технику не вникал, все больше напрямую занимался матросами и старшинами срочной службы и нами — флотской молодежью. С командиром у них были ровные отношения, никто никому не мешал.

Плавали мы много, но выходы были короткими — на трое-пятеро суток. Возвратившись в базу, заряжали аккумуляторную батарею, грузили провизию, пополняли израсходованные припасы — и снова в море. Сдавали курсовые задачи, участвовали в различных учениях, стажировали экипажи строящихся лодок. Летом ходили в Северодвинск обеспечивать сдачу новых лодок, построенных на ССЗ №402. Служба была так насыщена событиями, что позже после такого ритма жизнь и служба на атомной лодке не казалась мне трудной...

Прослужив на С-80 пять с половиной лет — сначала командиром торпедной группы, затем командиром БЧ-2-3, помощником командира и, наконец, старпомом, получил допуск к самостоятельному управлению кораблем.

В должности старпома служил два года. С командой жил хорошо, но, говорят, был строг. Позднее осознал эту ситуацию и, прямо скажу, здорово над собой поработал. Мягким и добреньким, мне кажется, не стал, да это и не нужно было никому, просто конкретные меры, которыми реализовывалось желание иметь на корабле порядок — чтобы все были при деле, чтобы организация службы была четкой, чтобы строго соблюдались правила корабельной подводной службы, — я начал облекать в более демократичные формы. Но это было не в первые годы офицерской службы.

А поначалу бывало всякое, и казусы тоже.

От Северодвинска до Архангельска — рукой подать. И вот в один из первых после прихода на Север заходов в Северодвинск наш командир, у которого с Соломбалой жила теща, решил ее навестить и в субботу с утра начал движение в Архангельск.

В субботу, как обычно на флоте, — большая приборка. К вечеру (по принципу "бешеной карьеры") я остался на корабле старшим. Это не отразилось на качестве и сроках проводимого мероприятия. Как было заведено, в режиме старпома после приборки вместе с корабельным доктором я проверил ее качество. Сделали ее очень хорошо, поэтому почти все офицеры решили поужинать в известном всему флоту северодвинском ресторане "У Эдельмана". Как говорится, ничто не

предвещало последовавших вскоре событий.

За ужином возник небольшой конфликт: кто-то к нам придрался, завязалась потасовка, переросшая в небольшую, но свалку. Прибыл патруль, и нас всех вместе с какими-то морскими летчиками попросили в грузовик и доставили на гауптвахту.

Страшнее всего было то, что комбриг капитан 1 ранга В.П.Цветко утром в понедельник привез нас на лодку не к подъему флага, а позже, и мы взошли на борт после командира. Комбриг вызвал его к себе, а мы стоим у трапа как побитые собаки, с "фингалами"... Было очень обидно — мы так старались, на лодке все было так хорошо сделано, а вляпались в историю...

Получив "фитиль на всю катушку" — 15 суток, отсидел все (с перерывами на выходы в море). Командир тогда меня здорово поругал, но было ясно, что за дело, и, как я теперь понимаю, ругал по-отечески.

Через неделю после "отсидки" меня вызвал командир, и в его каюте состоялся тяжелый разговор.

— Если еще раз повторится такое — уволю с флота! — сказал Шумаков, — Вылетитесь мгновенно.

Понял, что вылетчу (я же не знал, как на самом деле "вылетают" с флота), и "такого" не повторил еще и потому, что в январе 1955 г. женился на приехавшей из Ленинграда моей невесте Кире Орловой. Причем это не обошлось без помощи нашего механика Ивана Александровича Жигалова: его жена Лида одолжила свой паспорт моей Кире для проезда через погранзону в Полярный. Замполит Василий Леонтьевич Горбань и командир В.П.Шумаков нас за это также не осудили.

В.П.Шумаков был опытным командиром, способным принимать нестандартные решения. Однажды, участвуя в учениях флота и действуя в завесе, он оригинально решил проблему экономии запаса электроэнергии. Сначала лодке придавалась небольшая отрицательная плавучесть, и она при горизонтальных рулях, переложенных параллельно на погружение, как бы планируя, двигалась в заданном направлении. Погружались до 170-180 м (на рабочую глубину), потом давали легкий пузырь в среднюю, и лодка медленно начинала всплывать с горизонтальными рулями, переложенными параллельно на всплытие. Такими вертикальными зигзагами мы, как могли, поддерживали строй завесы — благо, скорость ее движения была невысокой — и экономили электроэнергию. Тогда на лодках еще не применялись стабилизаторы глубины без хода. Не слышал, применялось ли что-нибудь подобное раньше или потом.

Как-то в 1955 г. на С-80 случилась нештатная ситуация: при погружении в кормовой трюм I отсека хлынула забортная вода. Отработанный экипаж быстро и четко справился с неполадками. С тех пор всю службу я лично проверял на приготовлении корабля к бою, походу и погружению подводометвенную мне забортную арматуру. Однажды на учениях при срочном погружении не полностью закрылась

двухбояная захлопка вытяжной вентиляции, и, естественно "море пошло в лодку". Однако и тут ГКП отработал немедленно, и обошлись без потерь.

Тогда я понял: если на корабле отработанный экипаж, если командиру и офицерам удалось его "сколотить", то ничего не страшно — можно выйти из любого положения и решить любую задачу. Но людьми надо заниматься: учить, тренировать и проверять их умение и знания. Это стало моим кредо на долгие годы службы в подплаве — я никогда не жалел времени для тренировок, занятий и учений на корабле, а также для фактической проверки знаний и умений конкретных людей (особенно прикомандированных на поход "варягов").

Командир С-80 много времени уделял тренировкам и учениям по борьбе за живучесть как корабля в целом, так и на ГКП, и отсечных аварийных партий.

У нас часто боевая подготовка строится так: отсидел матрос или мичман на занятиях положенное время — значит, готов, обучен. А что узнал и чему научился матрос, мичман или офицер на самом деле в процессе занятия или тренировки? Порой никто не проверял или же проверял поверхностно.

Модернизация

Когда С-80 и С-46 решили модернизировать под комплекс крылатых ракет с надводным стартом, мы перевели лодку в Горький, на родной ей завод "Красное Сормово". Вскоре нам стало ясно, что модернизация займет несколько лет.

Нашего командира В.П.Шумакова назначили командиром на строящийся атомоход К-8 пр.627А, командиром С-80 стал старпом Анатолий Дмитриевич Ситарчик, а я, допущенный к самостоятельному управлению ПЛ помощник командира — старпомом.

Горький — хороший город, но было жалко терять темп флотской службы, и вскоре я написал письмо начальнику Управления кадров ВМФ капитану 1 ранга М.И.Блажину. Надо мной посмеивались, да и сделал я это скорее в шутку. Написал, что хочу вернуться или на действующий флот, или на учебу на командирские классы. Отправил письмо и забыл. Вдруг месяца через два пришел ответ: я зачислен кандидатом на Высшие специальные командирские классы в Ленинград с началом учебы в 1958 г. Поскольку я уже имел допуск и двухлетний стаж в должности старпома, начальство решило отпустить на время ремонта.

Командирские Классы

Главное, что мне дали Классы, — штурманскую и торпедную подготовку.

Некоторые полагали, что нечего возиться с торпедными атаками — ведь войны-то нет, но я всегда считал, что просто нечестно служить на торпедной лодке и не быть готовым мастерски применять торпедное оружие. Поэтому за восемь месяцев учебы достаточно глубоко изучил

все, что касалось боевого применения торпед. Никогда не забывая, что по образованию я — минер-торпедист, на Классах навалился на астрономию и навигацию. Это была очень полезная учеба — первая после училища и последняя очная учеба в системе высшего военно-морского образования.

Особенно запомнился капитан 1 ранга Лончих — начальник кафедры боевого применения торпедного оружия и его знаменитое: «Атака Ваша — сущий вздор. Иван Петрович, стоп прибор!» (последнее — мичману, обслуживавшему прибор отработки торпедных атак).

Конечно, я хотел и должен был вернуться на свою С-80, но при распределении что-то не получилось, и меня направили в распоряжение командующего СФ.

В отделе кадров флота сказали, что вакансии старпома имеется на одной из «эсок», а она сейчас возвращается с моря, на перешвартовке. Сиджу в курилке на причале и вижу: швартуется какая-то лодка, с нее вываливается орава рваных, замасленных парней (впрочем, мы все тогда были такими). Разухабистая, веселая толпа приходит в курилку, начинают курить и «гравить» разные истории. Тогда служили не по два года, матросы — уже взрослые мужчины, ребята — будь здоров. Я их спрашиваю:

— Вы откуда, мужики?

— А что, ты не знаешь? Мы — экипаж Белова.

С такой гордостью, с особой интонацией в голосе. Я назад в кадры (одно только словосочетание «Чернов-Белов» уже звучит как анекдот), а мне говорят: если не хочешь, пойдешь в Грениху. Я согласился.

На С-231 — снова старпом

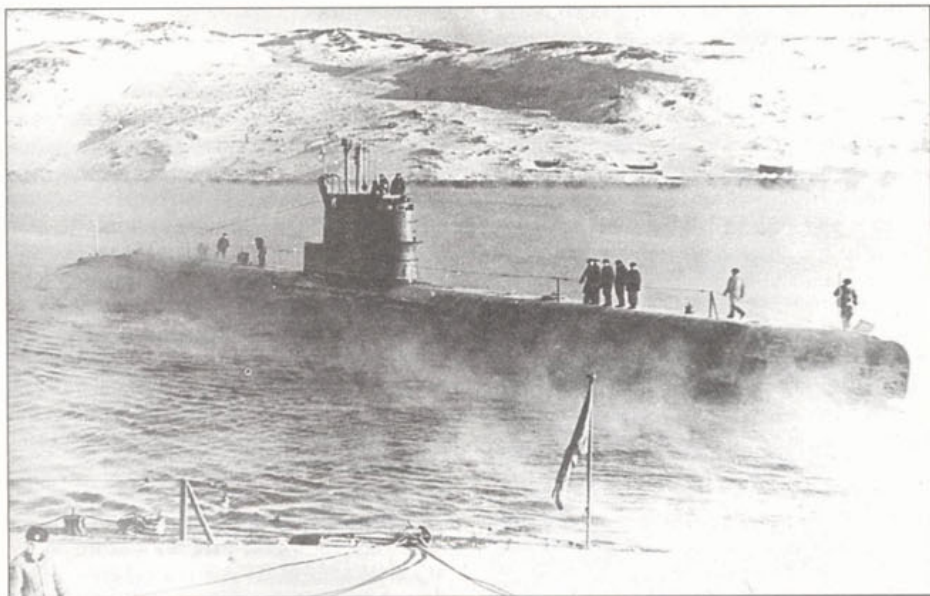
Итак, я — старпом перволинейной С-231 пр.613, которой командовал Павел Леонов (впоследствии — командир К-27, ставший известным флоту трагическими событиями на этом корабле).

Должность и дела принял у капитан-лейтенанта Константина Макарова — однокашника по училищу. Он уходил на учебу на Классы.

Из морей не выпалили — ночью приходим, утром уходим — служба напряженная.

Жилого городка, как такового, в Островной не было: дом номер один по улице Новой только что сдан — вот и все. В этом доме на третьем этаже я получил квартиру, куда приехала Кира с двумя малыми ребятами — четырехлетней Таней и годовалым Димой. Вокруг — каменная тундра, до магазина — час ходьбы, в магазине — шаром покати...

Лодки базировались в губе Островная. Она вытянута и открыта по направлению от норд-веста, а зимой преобладают именно такие шторма, и все время мы стояли на якорях — либо в ожидании шторма, либо по фактическому шторму (стоять у пирсов там было невозможно). Сейчас там



ПЛ пр.613. СФ, 1950-е гг.

есть дамба (ее построили лет тридцать назад), а тогда, если лодка вовремя не отходила от причала, экипажу приходилось тяжело. Корабли било о пирсы, и они напоминали голодных лошадей: шпангоуты выступали как ребра, обшивка легкого корпуса обжата и оббита.

Лодки входили в состав 209-й БПЛ, которой командовал капитан 1 ранга Федор Иванович Маслов.

Прослужив на перволинейной торпедной ПЛ С-231 десять месяцев, я пришел в себя после Классов.

На К-16

В 1960 г. шел набор кадров на атомный подводный флот, и мне вскоре предложили пойти старшим помощником на одну из строящихся АПЛ. Можно было отказаться и стать через несколько месяцев командиром дизель-электрической лодки («613-го» или какого-нибудь другого проекта) — ведь к тому времени стаж старпомом составил три с половиной года, при мне был допуск к самостоятельному управлению ПЛ и диплом Специальных классов командиров ПЛ. Однако я согласился продолжить осволенную мною на «дизелях» службу старпома, но уже на атомоходе.

Подводные силы всех ведущих флотов мира перевооружались ПЛ с АЭУ, и в третьей мировой войне, к которой мы готовились всерьез, дизельные лодки могли в открытом море противостоять АПЛ и другим противолодочным силам только до первой зарядки аккумуляторной батареи. Главное слово в грядущей войне на море принадлежало атомным подводным крейсерам и атомным ракетным лодкам с межконтинентальными баллистическими ракетами.

Согласившись на продолжение службы старпомом, я рассчитывал, что обязанности старшего помощника освоены мною достаточно твердо и что известная

мне работа в гуще экипажа позволит быстрее и лучше разобраться с новой техникой.

Сдав дела возвратившемуся с Классов Константину Макарову быстро и без замечаний, всем семейством погрузились на большой охотник и из Гренихи пошли на материк.

Назначение я получил на строящуюся ракетную лодку К-16 пр.658. Снова повезло с командиром: капитан 2 ранга Феликс Александрович Митрофанов был изумительным человеком — умница, эрудит, прекрасно понимающий и технику, и тактику, и стратегию.

Вновь сформированный экипаж не имел ни одного специалиста, знакомого с атомной техникой, и нас отправили в Учебный центр ВМФ в подмосковный Обнинск, предварительно переодев в обшивочную форму и заменив удостоверения личности. По этим документам я числился командиром группы. Какой — мне не объяснили, но, видимо, это соответствовало воинскому званию «капитан» и это была единственная «почти правда» — я был капитан-лейтенантом.

В Обнинске за нас взялись специалисты высокого класса — офицеры, прошедшие огонь, воду и медные трубы на первой советской АПЛ — легендарной К-3. Они спускали с нас три шкуры. Сначала казалось, что нам никогда не овладеть принципиально новыми знаниями, однако не боги горшки обжигают, и мы разобрались и с физикой ядерных реакторов, и с устройством и правилами эксплуатации паропроизводящих и паротурбинных установок, и с дозиметрией.

Как и большинство офицеров экипажа, я окончил учебу с отличием. В те времена по-другому учиться было нельзя — Учебный центр Обнинска, во главе которой стоял глубоко уважаемый и даже обожаемый всеми нами бывший командир К-3 Леонид Гаврилович Осипенко, многие (если не все) заканчивали с высокими

оценками. Учиться было интересно, хотя и тяжело. Особенно трудно приходилось "управленцам" и "киповцам", а впрочем — всем, относящимся к электромеханической службе корабля, от которых преподаватели требовали совершеннейшего знания своей матчасти: они должны были по памяти чертить схемы, помнить множество цифр, знать все возможные аварийные ситуации и меры по их недопущению и локализации.

Прибыв к месту строительства корабля, мы вместе с судостроителями, военной приемкой и сдаточной командой участвовали в его достройке, приемках технических средств "на монтаж", обеспечивали швартовные, заводские ходовые, а затем и Государственные испытания.

Государственная комиссия подписала приемный акт накануне нового 1961 г. в Белом море, на ледоколе, везущем в Северодвинск к Новому году разные продукты, в т.ч. спиртное. После подписания сдаточная команда завода перешла на ледокол и вместе с членами Госкомиссии ушла в Северодвинск. Мы же с со сдаточным механиком и ответственным сдатчиком пошли в новую для нас базу в Западной Лице.

Весной корабль ввели в состав сил постоянной готовности и совершили на нем несколько походов на патрулирование. Стояли в боевом дежурстве с частью экипажа на борту. Плавали очень много, выполняли ракетные стрельбы.

Еще на заводе наш командир таскал нас за собой по всем трюмам и закоулкам, заставляя изучать устройство корабля и отрабатывать до автоматизма первичные мероприятия по борьбе за живучесть. Был он человеком здоровым и выносливым, и нам было непросто выдерживать его темп. Впрочем, энтузиазма хватало — даже замполит, Михаил Кузьмич Дорогов, помимо обязательных зачетов и экзаменов, взялся за получение допуска к самостоятельному управлению АПЛ. Помощник командира капитан-лейтенант Александр Алексеевич Шауров — опытный подводник-дизелист, оказавший еще и прекрасным карикатуристом, изобразил его на ходовом мостике со штурвалом в руках, а подпись гласила:

*Все зачеты по плечу замполиту Кузьмичу!
Пройдет неделя — волнам назло
Будет он водить судно.*

В одном из походов, находясь в Северной Атлантике, в Датском проливе, мы впервые познакомились и прониклись искренним уважением ко льду.

Всплыв в Атлантике на входе в пролив для передачи донесения о его форсировании практически без хода, оказались в поле сплошного, но тонкого льда, который обнаружили только визуально в перископ. Дали пузырь в среднюю группу ЦГБ. Никаких помех ото льда не ощущали.

Дали самый малый ход в полупозиционном положении. Наверх никто не выходил: считалось, что если мы открыли люк, то уже всплыли в надводное положение, а значит, нарушили скрытность.

Ждали квитанцию на свое радио в готовности к срочному погружению. Кви-

танция пришла не сразу — состояние ионосферы не позволяло принять ее, пришлось передавать повторно, потом еще раз. Простояли так более часа. Получив квитанцию, опустили выдвижные устройства, погрузились без хода и пошли дальше. И только возвратившись в базу, поняли, что случилось.

Всплыли, ошвартовались и не можем понять, почему встречающая нас публика странно себя ведет, руками машет. Оказывается, в ограждении прочной рубки у нас была дыра, примерно полтора на полтора метра (потом с помощником командира Сашей Шауровым сидели в ней, ноги свесив).

Так что тогда в Датском проливе мы "потеряли" почти всю акустику, излучатели и приемники которой находились на носовой надстройке и в ограждении прочной рубки.

Эти повреждения продемонстрировали страшную и коварную мощь морского льда и дали повод задуматься над способами предотвращения столкновений ПЛ с плавучими льдами и айсбергами при плавании подо льдом. Со временем этот опыт позволил выработать меры предупреждения повреждений при всплытии в полыньях, приледнениях к нижней поверхности льда и всплытии на поверхность моря с проломом ледового покрова. А тогда К-16 на короткий срок пришлось стать в ремонт для устранения полученных повреждений.

Может быть, благодаря этому эпизоду при активном плавании подо льдами, с приледнениями и всплытиями с проломом сплошного льда, и у меня лично, и на других лодках 3-й дивизии, а впоследствии — и 1-й флотилии, практически не было повреждений. Даже когда, уже будучи командующим флотилией, ходил в Арктику на головной "Акуле", которая испытывалась на возможность пролома ледового поля и стрельбы БР. Во время одного из всплытий мы подняли на носовую надстройку тысячу тонн льда, но, тем не менее, лодка серьезных повреждений не получила, осталась боеготовой и способной нанести ракетно-ядерный удар.

Исключение составляет столкновение в подводном положении К-513 с айсбергом, когда без каких-либо форс-мажорных обстоятельств было нарушено требование действующих на флотилии инструкций по обеспечению безопасности плавания подо льдом.

Характер и ответственность за подлинную боеготовность своего корабля наш командир Ф.А. Митрофанов проявил во время Карибского кризиса.

Наша лодка, принятая после постройки и испытаний в состав 31-й дивизии 1-й флотилии, отрабатывала боевую подготовку в соответствии с планом, утвержденным командиром дивизии. Когда нам внезапно приказали принять боевые торпеды и ракеты, наши ракетчики и торпедисты проходили по плану подготовку к сдаче зачетов на допуск к приемке этого оружия на корабль и его эксплуатации. Командир Митрофанов попросил дать 3-4

дня, чтобы подготовить и допустить к обслуживанию соответствующие группы специалистов, подготовить корабль и экипаж для эксплуатации оружия.

На наших глазах началась канитель. Комдиву надо докладывать, что дивизия перешла в повышенную боеготовность, а Митрофанов стоит на своем: прикажите, говорит, пойти в море, и мы мгновенно загрузим оружие. Но мне нужно несколько дней, чтобы закончить подготовку людей. А потом — хоть черту в зубы. Экипаж должен почувствовать ответственность, что не дрова на борт грузят, а боевое оружие, и знать и уметь, как правильно его хранить и применять.

Я присутствовал при этом разговоре и был вполне согласен с мнением командира. Став судоводителем, я не перестал быть специалистом-торпедистом и представлял, что такое грузить торпеды, к тому же с СБЧ, с неподготовленными и непроверенными людьми и неиспытанными погрузочными устройствами. К тому же он совершенно правильно полагал, что подобными мероприятием мы рубим сук, на котором сидим: приказы должны выполняться свято или отменяться письменно — на том флот стоял, что стоять будет.

С учетом осложнения международной обстановки, мы провели необходимую техническую подготовку, тренировки и через несколько дней погрузили боевые торпеды.

У причала мы стояли рядом с К-21, которой командовал В.Н. Чернавин. Старпомом был Анатолий Иванович Павлов, командиром БЧ-5 — Владислав Леонидович Зарембовский — с ними у меня были очень хорошие отношения. Наши корабли достраивались у одной стенки завода, практически одновременно были приняты в состав флота и находились в одинаковой стадии боевой подготовки. Однако Владимир Николаевич сразу же погрузил торпеды. Вот тогда, наверное, против фамилии Митрофанов была поставлена "птичка", оказавшая влияние на дальнейшую службу этого яркого и талантливого офицера.

Карибский кризис миновал, в море нас так и не послали. Не пришлось выпрыгивать торпеды и доучивать экипаж.

Позже я встретился с Рюриком Александровичем Кетовым, когда он стал командиром К-69 пр.671. Он в период Карибского кризиса командовал одной из ДЭПЛ, направленных советским военнополитическим руководством к берегам Кубы. Он рассказывал, как все тогда было и чем закончилось... Этот поход показал пределы реальных возможностей действий дизель-электрических лодок в зоне, контролируемой разнородными противолодочными силами противника.

Прослужив старпомом командира К-16, допущенным к самостоятельному управлению АПЛ пр.658 два с половиной года, я довел стаж в этой должности до семи лет. К опыту боевой эксплуатации ПЛ прибавился опыт подготовки строящегося корабля. Капитан 3 ранга, возраст — 32 года, "проколов" не имел.

Должность старпома была не в тягость, но уже чувствовалось — перебор. Я по гороскопу — “лошадь”, и тянул ляжку исправно, так и не став “старпомом-собакой”.

К-38 — подводный истребитель

Командующий флотом адмирал В.А.Касатонов выдвинул меня на должность командира головной АПЛ второго поколения К-38 — атомного подводного истребителя, первой противолодочной АПЛ второго поколения.

Это был шок: в родной Ленинград, на новейшую атомную лодку, и опять без всякого блата! Попрощавшись с Ф.А.Митрофановым, с экипажем, вместе с семьей отправился к новому временному месту службы, в родной город. Оставив в Питере семью, поехал в Подмоскowie, в уже знакомый Обнинск.

В Обнинском учебном центре уже находилась часть экипажа К-38, куда получили назначения офицеры и мичманы боеготовых АПЛ первого поколения СФ. Только на должности командиров групп дистанционного управления и “киповцами” были назначены выпускники военно-морских училищ.

Для подготовки экипажа разработали специальную программу, которой после теоретического обучения в УЦ предусматривалось изучение новой техники в различных научно-исследовательских институтах, а затем — практическое освоение корабля и его технических средств в период строительства, до спуска на воду.

Вскоре мне дали квартиру в новом доме, приехали Кира с Димой и Таней.

В Обнинске мы проучились восемь месяцев. С теорией было покончено — в Ленинграде на стапеле Адмиралтейского завода нас ждал наш новый строящийся “пароход”.

Завод — лучшее место для практической подготовки экипажа головной лодки нового проекта и для его слаживания.

По прибытии в Ленинград офицеров экипажа приняли директор Ново-Адмиралтейского завода Борис Евгеньевич Клопотов, районный инженер военной промышленности капитан 2 ранга Гарри Львович Небесов и ответственный сдатчик Олег Сергеевич Покоровский. Меня принял и командир ЛенВМБ вице-адмирал И.И.Байков.

Главная задача была обустроить экипаж жильем. Проблем с размещением неженатых мичманов, офицеров и матросов не было — 39-я бригада строящихся ПЛ располагалась в трехстах метрах от заводской проходной. Оперативно разрешился и вопрос с семьями: командир ЛенВМБ выделил принадлежащий базе полуразрушенный двухэтажный дом под номером один по проспекту Газа, находившийся практически рядом с проходной завода, а Морская инженерная служба обеспечила необходимые строительные материалы и мастеров. Работа закипела, и через пару недель семьи уже начали заезжать в ог-

ромную “коммуналку” с холодной водой, но с электричеством и канализацией (со временем подвели газ). Комфорт, конечно, условный, но преимущество налицо: корабль рядом с экипажем. Через несколько месяцев получили квартиры командир, замполит, старпом и помощник. Наш стармех Николай Думенский в ту пору был еще холостым и жил неподалеку. Вопросы быта решились не очень здорово, но зато быстро.

Считаю, что обустройство жильем экипажа в большой степени определило уровень нашей подготовки, т.к. мы большую часть служебного, а зачастую и личного времени проводили на корабле.

Офицеров экипажа направили на различные предприятия промышленности, где они ознакомились с опытными образцами техники, которые планировалось установить на К-38.

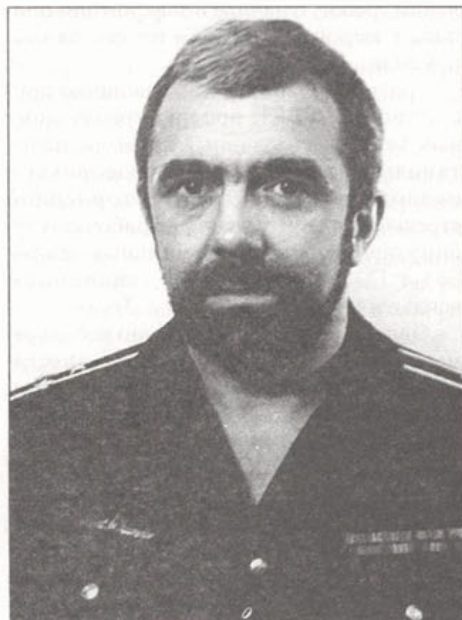
Контакт с заводчанами у экипажа был прекрасный, хорошие отношения установились и с военпредами. Так мы участвовали в постройке своего корабля с 1964 по 1967 г.

Наша лодка была головным кораблем второго поколения и значительно конструктивно отличалась от кораблей, на которых мы ранее служили, следовательно, стажироваться на ПЛ первого поколения смысла не имело. Нам приходилось работать над созданием организации службы и штатного расписания корабля нового проекта. Слава богу, опыта и знаний хватало.

На наших глазах корабль насыщался техникой, вскоре появилась возможность начать отработку на борту. Послали отработанные документы в Москву, в Главный штаб ВМФ, вскоре они вернулись утвержденными. К тому времени уже были написаны книжки “Боевой номер” для всего личного состава.

Экипаж подобрался хороший. Поработали и пришли к общему пониманию идеологии подводной службы, принципов взаимоотношений между членами экипажа, взаимной ответственности за корабль друг за друга. На “уроках словесности” (так я про себя называл наши служебные беседы) обсуждались разные ситуации нашей работы, жизни и службы. Со временем пришло взаимоуважение и понимание того, что результат нашей работы зависит от каждого члена экипажа, от знаний, умения, порядочности, что не может быть в нашей общей работе удачи или неудачи для одного члена экипажа и что удача или неудача на всех одна. Со временем получился экипаж, позволивший принять корабль от промышленности и совершить без аварий первые плавания. Случались, конечно, острые ситуации, но я бы отнес их к неизбежностям, связанных с освоением новой техники.

Впервые в состав ВМФ принималась одновальная лодка такого водоизмещения с новыми обводами корпуса и сильно развитыми вертикальным и горизонтальным кормовыми стабилизаторами. Нам пришлось столкнуться с рядом неизвестных явлений из области управляемости ПЛ. Скоростная лодка (наибольшая ско-



Капитан 3 ранга Е.Д.Чернов. Фото сделано во время боевой службы.

рость — 34,3 уз) имела “альбаковские” обводы и была по тем временам глубоко-водной (предельная глубина погружения составляла 400, а рабочая — 320 м).

Председателем Государственной комиссии был начальник Постоянной комиссии приемки кораблей ВМФ Герой Советского Союза вице-адмирал Георгий Никитич Холостяков. Прибыв знакомиться с экипажем, он вызвал к себе командира К-38.

Я представился:

— Командир К-38 капитан 3 ранга Чернов по Вашему приказанию прибыл.

Он посмотрел на меня и, пожав плечами, что-то спросил о предыдущей службе. Мне потом говорили, что интересовался, почему прислали столь молодого командира.

Вскоре Г.Н.Холостякова сменил Герой Советского Союза легендарный подводник вице-адмирал Г.И.Щедрин. С ним у нас работа пошла дружно. Он часто бывал на строящейся лодке, швартовных испытаниях, находился с нами на Севере, когда по внутренним водным путям уже перевели АПЛ в Северодвинск. Григорий Иванович правильно понимал службу — он считал, что лодку надо знать, и он ее знал, часто приезжая из Москвы для изучения. Когда начались Госиспытания, он был председателем Госкомиссии, а я как командир корабля — его заместителем.

Г.И.Щедрин доверял людям. Однажды он посмотрел, как я швартуюсь, затем — как погружаюсь и всплываю, и на этом его непосредственный контроль за управление мною кораблем закончился. Он разместился в своей (моей) каюте и, утвердив план испытаний на сутки, работал по своему плану.

Для нас он был старшим начальником на борту. Ежедневно вместе с командиром БЧ-5 я приходил к нему с докладом о выполнении плана и состоянии корабля, как положено, докладывали об объяв-

лении тревог, о начале и завершении плановых мероприятий и более его не беспокоили.

Григорий Иванович всегда лично присутствовал на ГКП при проверках основных тактических данных корабля, испытаниях на максимальные подводную и надводную скорости, при торпедной стрельбе, при погружении на рабочую глубину, при испытании предельных для работы ГЭУ дифферентов, аварийном всплытии и др.

Однако в ЦП на протяжении всего времени суточного плана находился заместитель председателя Госкомиссии капитан 1 ранга Анатолий Васильевич Висящев, непосредственно подчиненный Г.И.Щедрину по службе в Комиссии Госприемки. Опытный подводник, он старался обеспечить проведение Госиспытаний в рамках утвержденного плана.

Но это не всегда удавалось не только ему, но и нам — экипажу. Лодка не хотела придерживаться норм и ограничений, установленных людьми.

Так, например, при испытаниях скоростных возможностей корабля в подводном положении она показала скорость на два узла больше проектной.

Погружение на рабочую глубину 320 м производилось в Кандалакшском заливе — в самой глубоководной части Белого моря, где максимальная глубина по карте именно такая. При погружении была достигнута и зафиксирована глубина точно 320 м. После выполнения непродолжительной программы погружения и доклада штурмана капитан-лейтенанта С.Д.Мезенцева "Под килем — ноль метров" лодка, так и не коснувшись грунта, всплыла на безопасную глубину с нулевым дифферентом. Главный боцман старший мичман Николай Корольчук умел виртуозно управлять глубиной погружения лодки.

Там же, в Белом море, в период Госиспытаний была испытана и принята на вооружение система глубоководной торпедной стрельбы ГС-250. Лодка сделала это без поблажек: на глубине 250 м и скорости 33 узла из всех торпедных аппаратов были выстрелены торпеды. Параметры работы системы не вышли за пределы расчетных, поднятые торпеды повреждений не имели.

Так было по всем пунктам программы Государственных испытаний. Хорошо сконструированный и отлично построенный корабль был послушным в руках моряков сдаточной команды, обученной и сколоченной в период совместной работы при постройке и береговых испытаниях. Однако в конце Госиспытаний корабль еще раз проверил и себя, и экипаж — на "кто есть кто".

Подошла очередь проверки по плану испытаний маневра "реверс главной турбины с полного хода вперед на полный назад". Включили записывающую аппаратуру (датчики и приборы), заняли глубину 80 м при глубине места 220 м. Разогнали лодку до самого полного турбиной в 31 тысячу лошадей... и дали самый полный назад турбиной (6100 л.с.). И тут произошло то, чего никто не ожидал.

Смотрим, лодка начинает дифферентоваться на нос, скорость по лагу снижается медленно. Боцман малыми кормовыми горизонтальными рулями пытается отвести дифферент к нулю, но дифферент на нос растет, глубина под килем уменьшается.

Боцман включает большие кормовые горизонтальные рули. Дифферент на нос увеличивается. Слышен шум воды по бортам лодки от работающего на полную мощность назад гребного винта. Боцман кричит:

— Лодка не слушает рулей глубины!

Отводим рули "в ноль". Дифферент растет быстрее: 15, 25°. Скорость по лагу — около 20 узлов вперед, и не уменьшается. Дифферент 40°, 51° — предельная отметка шкалы! — и продолжает нарастать. Дошел до 54°. Кругом все летит, грохочет. Я уже дал команду на полный вперед, а лодка не выпрямляется. Ощущение такое, что и под килем уже ничего нет. Штурман докладывает:

— Под килем — 60 метров.

Глубина остановилась! Скорость по лагу — около 20 узлов вперед и не уменьшается. Штурман:

— Командир, лаг врет!

Конечно, иначе мы бы уже были по мидель в грунте!

Вижу, как кто-то из военной приемки тянется к пульта, чтобы продуть балласт, и кричу, чтобы он этого не делал. Кто-то из наших его придержал.

Вода от работающего полным ходом назад гребного винта шумит по бортам. Это хорошо! Глубина уменьшается. Гребной винт тянет хорошо удифферентованную по весу лодку на поверхность. Глубина — 80 м. Я дал команду на полный вперед, потом остановил турбину. Боцман, управляя лодкой, идущей на заднем ходу, отводит дифферент. Лодка выпрямилась — на 45-метровой глубине дифферент переходит на корму. Дал ход турбиной малый вперед, одержал дифферент 25° на корму и, продув среднюю группу главного балласта в позиционное положение.

Осмотрел в перископ: море — штиль, солнышко, наверное, птички поют. Продули балласт, осмотрелись в отсеках. Объявили готовность.

Эта история окончилась благополучно. Ущерб: посуда разбита, в кают-компании сорваны столы, все что могло сорваться, сорвалось, у нескольких моряков синяки и шишки, обошлось без увечий.

Вице-адмирал Г.И. Щедрин пришел из своей каюты в центральный пост:

— Что вы здесь творите?!

А там постстрессовый гвалт — все страшно рады и делятся ощущениями.

Отвечаю:

— Товарищ адмирал, в соответствии с утвержденным Вами планом мы провели испытания ПЛ в подводном положении при маневре с самого полного вперед на самый полный назад. Обнаружены некоторые отличия поведения корабля в этой ситуации. Будем разбираться. Техника исправна, экипаж здоров,

— Позовите мне того, который придумал все это!

Подходит капитан 1 ранга, докладывает. Адмирал (с использованием не совсем парламентских выражений) сообщает, что если ему еще раз подеуют на подпись нечто подобное, он прикажет выстрелить автором предложения из торпедного аппарата...

Ну, а на самом деле я, считаю, что нам повезло, что это случилось на испытаниях. Аппаратура зафиксировал все подробности и детали происшествия. Оказалось, что при плавании в подводном положении могут возникнуть обстоятельства, связанные с реверсом движителя на предельных мощностях, приводящие к явлениям "обратной управляемости" и неверным показаниям скорости корабля и глубины под килем.

Испытания были закончены, проведена ревизия, и накануне празднования 50-й годовщины Октябрьской революции комиссия собралась для подписания акта о завершении Государственных испытаний корабля и приеме его в состав ВМФ.

Надо сказать, что экипаж остался вполне доволен и самим кораблем, и результатами его испытаний. Мало того, за годы участия в строительстве, швартовых и заводских ходовых испытаний между экипажем и судостроителями на всех уровнях установились товарищеские, а порой и дружеские отношения. На основе взаимного доверия и порядочности мы делали одно дело и старались не для корысти. В такой дружной работе легко решались довольно сложные конструкторские и строительные проблемы. Однако некоторые менее затратные и достаточно простые пожелания экипажа, связанные с оборудованием боевых постов, командных пунктов, ГКП, размещения приборов, обустройства кают и пр., к исполнению заводом принимались, но на "финишной прямой" для их исполнения не нашлось времени.

Заседание комиссии успешно подходило к концу, когда Г.И. Щедрин задал вопрос, все ли члены комиссии согласны подписать акт. Дошла очередь до меня.

Очень не хотелось огорчать моих друзей и товарищей — судостроителей, конструкторов "Малахита" — и дирекцию Адмиралтейского завода, но, взвесив все, я решил именно в знак уважения к ним не идти на компромисс, а побудить их к выполнению заявленных нами ранее и принятых к исполнению предложений и замечаний. Я заявил, что связываю подписание акта с фактическим выполнением судостроителями обещанных мероприятий, которые должны придать окончательный блеск отлично сконструированному и построенному кораблю.

Г.И.Щедрин сказал, что поддерживает командира лодки и ожидает доклада о выполнении пожеланий экипажа. Это было 4 ноября 1967 г. Через несколько часов на корабле при невиданном энтузиазме сдаточной команды началось внедрение "экипажных" предложений и просьб. К полудню 6 ноября стало ясно, что фронт работ развернут по всем ранее согласованным вопросам и что "зад-

него хода" у наших друзей быть уже не может.

Вечером 6 ноября Приемный акт был подписан всеми членами Госкомиссии, а через неделю закончились и работы. Перечень доработок был принят руководством завода для внедрения на все последующие корабли пр.671.

Вскоре корабль, управляемый штатным экипажем, прибыл к месту постоянного базирования — в Западную Лицу.

Наш экипаж формировался на базе 3-й дивизии ПЛ. Когда мы пришли в Западную Лицу, там базировались 11-я ("крылатая"), 31-я ("ракетная") и 3-я ("торпедная") дивизии. Мы — торпедная лодка, значит, нам прямой путь в 3-ю дивизию.

Итак, К-38 вступила в состав 3-й дивизии 1-й флотилии ПЛ СФ. Дивизией командовал контр-адмирал Герой Советского Союза Николай Константинович Игнатьев, флотилией — вице-адмирал Герой Советского Союза Анатолий Иванович Сорокин.

Началось освоение корабля штабом дивизии, а нам было приказано подготовить и сдать все задачи курса боевой подготовки торпедных АПЛ с перспективой выхода на боевую службу в Норвежское море.

12 марта 1968 г. мы сдали задачу Л-1. Сдали с первого захода, но штаб дивизии измотал нас проверками основательно. Привести в порядок корабль после постройки и испытаний не просто. Помогли курсанты — выпускники военно-морских училищ — они охотно шли на наш корабль на стажировку. Первое, что они услышали на корабле, были слова адмирала Нельсона: "Каждый морской офицер должен совмещать в себе благородные привычки джентльмена и практические навыки простого матроса". В трюмах К-38 они с избытком получили эти, по нашему мнению, недостающие навыки и тем самым помогли нам сдать первую в истории этой хорошо послужившей Отчеству ПЛ задачу Л-1 — "Подготовка АПЛ к плаванию".

Вскоре отработали и сдали задачу Л-2, а осенью ушли в Норвежское море на БС почти на месяц. Командование флотилии и флота доверило мне самостоятельное плавание. По сути, это был первый мой серьезный выход в должности командира корабля.

Служба прошла весьма интересно. Шли вдоль Норвежского побережья, удалось обнаружить несколько норвежских дизель-электрических лодок.

К-38 идет в подводном положении. Акустик докладывает об обнаружении цели: лодка — предположительно, норвежская — под дизелями производит зарядку АБ. Начинаем потихоньку подкрадываться, определяем элементы движения (цель — на малом ходу). Приблизилась достаточно близко, и вдруг она пропадает... Осматриваем поверхность моря — ничего нет. Окончательно классифицируем обнаруженную цель как ДЭПЛ типа «Коббен». И так еще несколько раз...

В 1991 г., будучи уже в запасе, я попал в Норвегию по приглашению Института

Мира (PRIO). На одном из приемов мне довелось встретиться с командующим норвежскими ВМС. На фуршете я вспомнил об этой истории, добавив, что их лодок мог "натопить" почти полдюжины. Он заинтересовался, стал спрашивать о подробности. Говорю, что мы слышали, как они стучат дизелями, и на войне мне ничего не стоило послать туда акустическую торпеду. Видно было, что эта история норвежского адмирала "зацепила". Через несколько дней предложил встретиться еще раз.

Оказывается, они знали, что головная АПЛ пр.671 выходит в поход.

— Чтобы вас найти, мы решили поступить следующим образом. Вдоль твоего предполагаемого маршрута поставили свои "коббены", которые должны были периодически себя демаскировать, чтобы привлечь внимание русских подводников. Это делалось для того, чтобы установить контакт и снять "шумовой" портрет для последующей классификации при гидроакустических контактах.

"Дизелюхи" — прекрасные лодки, пока они не "бьют зарядку", очень малошумные, поэтому обнаружить их очень трудно. Зная об этом, мы пытались "достать" ускользавшую ДЭПЛ, работая своим ГАК в активном режиме. Но гидролокаторы у нас в то время были не ахти...

Первое плавание К-38 показало, что новый ГАК "Рубин" имеет значительно большую дальность обнаружения надводных кораблей. Однако, обнаружив и правильно классифицировав ДЭПЛ, мы не смогли обнаружить и установить за ними слежения с помощью гидролокатора.

Возвратились с этой службы, продолжили боевую подготовку и подготовку к следующему походу на БС в Средиземное море. К тому времени наступила реакция на отсутствие обнаружения нами иностранных ПЛ, на что рассчитывало командование ВМФ.

В 1970 г. на учениях "Океан" К-38 находились в Атлантическом океане в завете вместе с К-8. Она находилась в тридцати милях от нас. Завеса, командиром которой был я, действовала несколько дней и затем была расформирована. Как мне стало известно, это совпало по времени с произошедшей на К-8 аварией, переросшей в катастрофу с гибелью 52 членов ее экипажа. К-38 могла быть у борта аварийной лодки не более чем через час после приказа, но такового не поступило...

Во время этих учений по приказу управляющего берегового КП мы четырежды форсировали в подводном положении покрытый льдом Датский пролив.

Дважды корабль участвовал в состязаниях по торпедной атаке отряда боевых кораблей на приз ГК ВМФ и награждался этим призом. Занимались обеспечением противолодочных сил, участвовали во всех учениях СФ, обеспечивали подготовку экипажей строящихся Адмиралтейским заводом АПЛ — в общем, плавали много.

В августе 1971 г. меня назначили НШ 3-й дивизии 1-й флотилии. Корабль у меня

принял старпом, до этого служивший со мной командиром БЧ-1, капитан 2 ранга Станислав Дмитриевич Мезенцев — прекрасный штурман, хороший офицер и порядочный человек.

К сожалению, у него с К-38 случилась трагическая история. Он очень любил корабль и как-то в воскресенье он решил устроить аврал — чистку носовой надстройки, и с этой целью распорядился послать туда молодых матросов. Эти ребята еще не вполне представляли себе систему тяг, рычагов и шарниров, которая выдвигала носовые горизонтальные рули. По головотяпству дежурно-вахтенной службы началось проворачивание техники, и троих матросов зажал рулями.

Мне поступает доклад, что на К-38 гибнут люди. Прыгнул в машину, приехал на лодку — там врач оказывает первую помощь, Мезенцев стоит бледный, лица на нем нет. В надстройке — еще один зажатый тягами рулей матрос... Обошлось без гибели личного состава, но люди получили увечья. Это было ужасно.

Жизнь есть жизнь, и не всегда удается избежать несчастья, но в который раз я убедился, что при эксплуатации столь сложной техники как ПЛ мелочей не бывает.

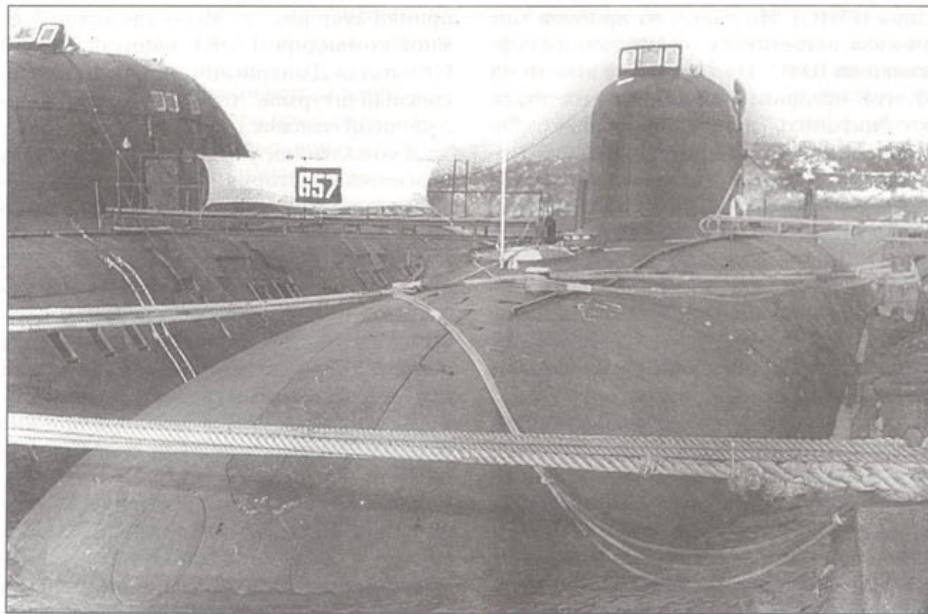
"Шестьсот семьдесят первые"

Рассказывая об этих лодках, надо помнить, что они "открыли глаза" на многое, особенно в оперативно-тактическом плане. И здесь мне отводилась роль не столько глубокого осмысления этого, сколько, скорее, фиксирования и первоочередной обработки.

Атомные лодки пр.671 задумывались в первую очередь как подводные истребители, и мы полагали, что с такой лодкой, с ее мощной гидроакустикой и прочими научно-техническими достижениями сможем обнаружить американские лодки и осуществлять длительное слежение за ними в готовности к уничтожению, получим господство в море и обеспечим безопасность нашей территории от ракетно-ядерного удара из-под воды. Но из этого ничего не получилось.

Одна за другой лодки пр.671 совершали походы на БС. В океане вокруг "квакают квакеры" (американские донные обнаружители акустической системы SOSUS), изредка мелькнет американская лодка — и все! Установил с ней контакт, ведешь слежение, начинаешь за ней гоняться и чувствуешь, что в этом кружении еще надо разобраться — кто же за кем следит? Час, два, три — ты весь мокрый, американскому кэптену это, наверное, тоже не в радость, т.к. идет постоянное маневрирование с выполнением различных фигур и, может быть, с изменением глубины погружения. Потом внезапно тишина — американская лодка исчезла.

Надо отдать должное нашим командирам — они не прекращали это противоборство по своей инициативе.



АПЛ пр.671, 1990-е гг.

Представьте себе: над бездной в несколько километров глубиной в приповерхностном слое толщиной 250-300 м носятся друг за другом, подныривая одна под другую, начиненные ядерным оружием АПЛ — каждая весом пять-семь тысяч тонн.

Итак, командующий флотом предъявляет претензии: к командирам кораблей — плохо ищите супостата, не соблюдаете скрытности, не проявляете настойчивости, плохо готовите корабли к походу и пр.; к командирам дивизий и командующим флотилиями — не там ищите, не обеспечиваете должным образом, плохо учите командиров противолодочных лодок и т.п.

Главком недоволен командующим флотом: беспорядок у вас — что вам не дай, все не в прок.

Результатом всех этих неудовольствий получила право на применение смертельно опасная тактика слежения за иностранными АПЛ — тактика “короткого поводка”. Она требовала от командиров кораблей самопожертвования, и только бог уберет противоборствующих подводников от большой крови и катастроф, ограничившись полутора десятками подводных столкновений. Только одна 3-я дивизия четырьмя лодками столкнулась при обоюдном слежении: с английской «Violent», американской «Patrick Henry» и еще с двумя “американками”.

На флотах и флотилиях начали разбираться, в чем же дело. Ответ пришел от флотской молодежи, инициативно искавшей выход из сложного “международного положения”. Капитан-лейтенант Курьшев отработывая свою теорию поиска малошумных ПЛ, экспериментировал с аппаратурой узкополосного анализа шумового спектра, которая, вообще-то, не была предназначена для флотской среды, и предложил подключить ее к главной антенне ГАК (сопрягалось не совсем, но все же подключили). Когда мне это предложили, я с боль-

шими удовольствием предоставил ему эту возможность. Получили результаты — у нас волосы встали дыбом!

Мы обнаружили огромную собственную помеху от технических средств своей лодки, причем в области низкочастотного, инфразвукового спектра, т.е. того звука, который распространяется на сверхдальние расстояния практически без затухания, преодолевает все гидрологические препятствия.

Естественно, из-за этого собственного шума — как бы из-за забора — наши шумопеленгаторы сами ничего не слышали в тех диапазонах, в которых должны уверенно “держаться” вражеские ПЛ. Лодки “супостата” выходят на инфразвуковой шум наших лодок как на маяк, оставаясь вне досягаемости наших акустиков.

Почему это произошло? Когда мы боролись с “космополитизмом и лженауками” (кибернетика, генетика и пр.), в отечественной акустике существовало мнение, что инфразвуковой участок шумового спектра неперспективен. Ни для чего не перспективен — и все! Соответственно, работы в этом направлении наши ученые не вели. Американцы же нормально этим занимались. Не знаю, ловили ли они среди своих “шпионов” или нет, но теорию создали, отработали свою технику, и в результате их ПЛ в инфразвуке не шумели. Во-вторых, у них были отработаны гидроакустические антенны (стационарные и буксируемые), которые ловили шум в этом спектре.

Мне пришлось делать командующему флотом доклад на эту тему. Оказывается, у нас заказчики даже не нормировали шум механизмов и ПЛ в целом в этих диапазонах, т.е. промышленность ничего не делала в этой области.

Все это воспринимали неохотно, но нам все равно удалось пробить эту стену — нормы установили. Сначала промышленность от всего отбрыкивалась, поскольку установить нормы легко, а реализовать

непросто. Сейчас, говорят, по прошествии такого времени, мы научились делать редукторы и другие “шумные” механизмы.

Мы подняли этот вопрос, потому что с нас же в первую очередь спрашивали. Раз я не могу реализовать возложенные на меня задачи, меня надо снимать! Из кожи вон вылез — хочу! А не могу. Почему? Мы поняли, пришли и сказали.

Сопоставили имевшиеся данные с данными разведки. Выяснилось, что практически все время наши лодки ходили у них на прицеле — хотя мы кричали, что всех их “засунем за голенище”. В итоге пришли к тому, что на данном этапе американцев нам техникой “не взять”. Поэтому стали отрабатывать альтернативные, если можно так выразиться, способы противодействия.

Нам официально ставили задачу учиться побеждать тем оружием, которое нам дали. Вот мы и изобретали тактику “короткого поводка” — атаку лодки противника по шуму пуска с нее в нас торпед или просто “по шуму идущих на нас торпед”. Придумывали свои “мероприятия по снижению шумности”.

Но как снизить шумность на уже построенной лодке? На лодках ГТЗА стояли на нормальных фундаментах — почти как, например, на ледоколе. Для того чтобы убрать инфразвук, требуется другая амортизация, лучше — двух- или трехкаскадная. На построенном корабле этого уже не сделать.

Стали изучать различные режимы и выяснять, на каких этапах лодка шумит больше, чем в среднем. Провели анализ на всех режимах, разработали инструкции для каждого члена экипажа. Оказалось, что благодаря подобным мероприятиям можно значительно снизить уровень существующих полей, уменьшить время их существования. Такие работы в какой-то мере позволили нам “уйти из-под прицела”.

Но дело это непростое и довольно нудное — все надо учесть, все должны знать, что делать, нагрузка на каждого большая. Каждый член экипажа должен проникнуться этим, должен знать, как себя вести и как обслуживать технику.

Такую систему потом официально внедрили на двух дивизиях флотилии. Когда экипажи начали это делать, появился результат. К тому же люди выполняли это охотно, поскольку на БС скака порой бывала страшная. Чтобы расшевелить людей, замполиты придумывали всякую ерунду, а тут — система ежедневного контроля, подведения итогов. Не надо стихов сочинять — реальная и нужная боевая работа.

Столкновение “триста шестой” с «Патриком Генри»

Слежение за американскими АПЛ с нашей техникой было опасным делом. Дальность обнаружения нашим ГАК в пассивном режиме была невысокой, поэтому слежение приходилось вести “на

коротком поводке", и мы не могли следить издали, как это старались делать американцы (но не всегда).

Они следили за нами неделями. Потом, когда им становилось скучно или надо было получить гидроакустический контакт, походили ближе. Мы сразу доносили: "Обнаружена ПЛ! Начинаем слежение". Но вести мы могли на дистанции несколько кабельтовых, постоянно рискуя столкнуться. Для того чтобы этого не случилось, была разработана схема маневрирования.

Чтобы избежать столкновения, командир должен был соблюдать ряд правил.

Во время одной из служб в 1974 г. экипаж К-306 (командир — капитан 1 ранга Гурьев, старший на борту — капитан 1 ранга Гашкевич) обнаружила американскую ПЛАРБ «Patrick Henry». Командир начал слежение и, чтобы иметь устойчивый гидроакустический контакт, подходил на минимально возможную дистанцию. Однако в определенный момент он не сумел удержать ее, и в результате произошло столкновение, которое закончилось достаточно благополучно — обе лодки вернулись в свои базы.

Инцидент с К-508

В 1980 г. К-508 пр.670М всплыла под РКР «Вице-адмирал Дрозд» пр.1134. На этом выходе я — уже в должности командующего флотилией — был старшим на борту крейсера в качестве руководителя плановой ракетной стрельбы ПЛ. К-508 командовал опытный подводник капитан 2 ранга Петр Авдейчик.

При плавании ПЛ в группе с надводным кораблем самой главной мерой безопасности является четкое соблюдение правил совместного плавания ПЛ в группе с НК и четко организованная звукоподводная связь (ЗПС).

Всплытие ПЛ на перископную глубину всегда производится на курсе, параллельном курсу НК. Этот конкретный курс фиксируется в задании (боевом распоряжении командиру ПЛ). Командир ПЛ не имеет права изменять курс всплытия.

В случае возникшей необходимости изменить курс всплытия руководитель передает на ПЛ (с помощью ЗПС способом об-

ратного репетования) приказание о заперещении всплытия на ранее назначенном курсе и о назначении нового курса всплытия. В этом случае разрешение на всплытие ПЛ дается после репетования ею полученной звукограммы и доклада с ПЛ "Имею курс такой-то, ход — такой-то. К всплытию готов". Надводный корабль ложится на курс, параллельный курсу всплытия лодки, и дает ей разрешение на всплытие на перископную глубину. Корабль не изменяет курс и ход до обнаружения всплывшей ПЛ.

В базе провели предварительный инструктаж. В боевом распоряжении все расписано, как положено. Лодка погрузилась на заданном курсе и успешно выполнила пуск ПКР "Малахит". Ракета вышла из воды там, где и должна была находиться ПЛ. С лодки получили доклад о выполнении ракетной стрельбы и запрос о разрешении всплытия на перископную глубину.

Я дал команду:

— Разрешаю всплывать.

— Прошу указать курс всплытия, — запросили с лодки.

Этот вопрос не был предусмотрен и вызвал некоторое недоумение. Находясь на ходовом мостике крейсера, я приказал передать на ПЛ:

— Всплывать на прежнем курсе.

Получил доклад:

— Ваше приказание командиру ПЛ "Всплыть на прежнем курсе" передано.

Минут через десять-пятнадцать я с правого крыла мостика крейсера, имевшего шестиузловой ход, вижу по правому борту в 30-40 метрах выходящий из воды перископ. Перископ повернулся зрачком ко мне и опустился.

Командир крейсера остановил машину и приказал осмотреть корабль. Приказал передать на ПЛ позицию всплытия в дистанции 30 кабельтовых по корме крейсера.

К тому времени на мостик поступил доклад об осмотре корабля и результатах опроса личного состава: отсеки герметичны, личный состав ударов и посторонних шумов не наблюдал и что по левому борту крейсера кратковременно наблюдался вертикальный стабилизатор ПЛ.

Всплыла лодка, командир доложил, что матчасть в строю, экипаж здоров.

Крейсер обошел лодку вокруг, поврежденный в оптику не обнаружили. Осмотр в базе выявил небольшую вмятину на передней части обшивки вертикального стабилизатора у его основания. При осмотре днища крейсера водолазами следов касания лодки и повреждений обнаружено не было.

Бог миловал, но скандал состоялся изрядный. Была назначена комиссия под руководством 1-го зам. командующего флотом. Он спросил меня, что же все-таки произошло, почему командир изменил курс всплытия, я ответил, что не обеспечил нормального доведения своих команд до командира К-508, а следовательно, не обеспечил и нормального всплытия. Вина в первую очередь я сам.

Дело в том, что на последующих разборах командир К-508 стал утверждать, что получил от меня приказ изменить курс. В чем здесь дело, не знаю до сих пор. Но было установлено, что тогда на посту ЗПС крейсера моего флагманского специалиста не было и, видимо, приняли одну команду, а передали другую...

И в этом я видел еще один свой "прокол". Все это я заявил на разборе. Потом, когда мы с Авдейчиком говорили наедине на эту тему, я сказал:

— Ты не понял одного — нельзя в море без форс-мажорных обстоятельств изменять порядок действий, установленный на инструктаже. Я, конечно, тоже хорош. Надо было после твоего вопроса "Прошу указать курс всплытия" вызвать тебя на ЗПС, а мне лично переговорить с тобой по поводу твоих дальнейших действий.

В таких конфликтных случаях, если это не откровенное безобразие, я всегда брал вину на себя. И в данной ситуации мне очень не хотелось, чтобы командира лодки наказали, но соответствующие оргвыводы были сделаны.

Вскоре по плану К-508 ушла на БС с тем же экипажем и командиром и отплавала благополучно. До сих пор считаю П.Авдейчика хорошим командиром, способным на свой страх и риск действовать в нестандартной обстановке. Знаю, что со временем он получил адмиральское звание, было искренне рад за него.

МПК-76 — штрихи к биографии

капитан 3 ранга М.В.Котов

В альманахе "Тайфун" №12/2000 был опубликован репортаж о военноморском параде на Неве в день ВМФ и кратко освещены судьбы кораблей — его участников. Одним из них был МПК-76 (пр. 12412). К сожалению, биография корабля, составленная по данным исторического журнала и со слов членов экипажа, страдает некоторой односторонностью и существенной не-

полнотой в части, касающейся ремонта на 33-м СРЗ ВМФ (г. Балтийск) в 1994-1996 гг. Между строк явно читается упрек коллективу завода, "выпихнувшего корабль", а тот факт, что МПК-76 прибыл из ремонта к месту постоянного базирования в Кронштадт на буксире, на первый взгляд, это подтверждает. В связи с этим есть смысл дополнить биографию корабля историей его последнего ремонта.

МПК-76 поставили в текущий ремонт с агрегатной заменой главных двигателей по заказу технического управления БФ в мае 1994 г. Задержки с финансированием и большая задолженность флота по другим заказам привели к тому, что после окончания первой фазы ремонта — демонстрации механизмов — завод выполнял работы на корабле лишь по мере высвобождения ресурсов.



МПК-76 пр.12412. Санкт-Петербург, 31 июля 2000 г.

Не проявляло большой заботы о своем корабле и командование соединения. После того, как летом 1994 г. дивизион МПК передали в состав ЛенВМБ и перебазировали в Кронштадт, в Балтийске МПК-76 оказался фактически брошенным. Для технического управления это был лишь один из многих зависших из-за отсутствия финансирования заказов, командование кронштадтской бригады ОВР находилось далеко, и для него стоявший в Балтийске корабль был некоей "виртуальной реальностью", а дивизион ремонтирующихся кораблей, которому был временно подчинен МПК-76, никак нельзя было назвать силой, деятельно заинтересованной в скорейшем решении проблем ремонта. В этих условиях не удивительно, что общие проблемы, переживаемые в тот период флотом, как в фокусе сошлись на МПК-76. После передислокации дивизиона началась текучка офицеров. Длительное время корабль, находившийся в ремонте, не имел командира БЧ-5 (!), а назначенный на эту должность выпускник ВВМИУ им. В.И.Ленина уволился в запас, не прослужив и полугодом. Командир корабля находился восьмой год в должности и фактически самоустранился от исполнения обязанностей. Новый командир — капитан 3 ранга А.В.Потапов — был назначен только в конце 1995 г. К этому времени на корабле практически отсутствовала какая-либо организация.

Личным составом срочной службы корабль комплектовался по остаточному принципу, поэтому матросы, попадавшие на него, как правило, не отличались высокими нравственными качествами и хорошей дисциплиной (сформировавшаяся на корабле в 1995 г. "кавказская группировка" стала практически неуправляемой, что привело к многочисленным хищениям и попыткам нападения на офицеров). В течение более полугодия на МПК-76 проходили службу всего два матроса, причем один из них, числившийся коком, находясь в увольнении в городе, пытался продать украденную на корабле курицу случайному прохожему, которым оказался

командир Балтийской ВМБ контр-адмирал В.Н.Комоедов. Скандал был большой, но обстановка после него мало изменилась — корабль оставался неукомплектованным большую часть ремонта.

Из-за перебоев в финансировании ремонта работы велись нерегулярно, по мере наличия материалов и свободной рабочей силы, часто за счет внутренних резервов завода. Тем не менее, к осени 1995 г. был закончен цеховой ремонт большинства механизмов, а часть их уже смонтирована на корабле. По готовности систем корабль подготовили к загрузке главных двигателей. Однако когда после очередного многодневного перерыва работы были возобновлены, выяснилось, что многое надо начинать с нуля. С корабля исчезло большое количество медно-никелевых труб системы охлаждения, контактов магнитных пускателей и других изделий, содержащих цветные и драгоценные металлы. Отдельные помещения и боевые посты носили следы не просто хищений, а вандализма. Достаточно сказать, что оказались разбиты стекла и выломаны циферблаты большинства контрольно-измерительных приборов (как выяснилось со слов экипажа, таким путем "дембеля" добывали себе фосфоресцирующий состав для украшения элементов формы одежды).

Ремонт не только остановился, но и оказался значительно отброшенным назад. Можно добавить, что к этому времени он продолжался уже полтора года, а тяжелая экономическая ситуация и для завода не прошла бесследно. Уволились многие специалисты, начинавшие ремонт. Работы по отдельным механизмам, системам, схемам автоматики оказались прерваны на разных стадиях, и для их возобновления требовалась по сути дела повторная дефектация. Не обошлось, видимо, и без хищений в цехах, хотя они носили все же несравнимо меньшие масштабы, чем на корабле.

В условиях всеобщего дефицита и падения производства в стране в целом восстановить многие украденные, утеранные

или испорченные изделия оказывалось невероятно сложным делом, особенно в условиях отрезанной от России Калининградской области. На пример, за дюритовыми муфтами большого диаметра пришлось организовать специальную командировку в Ярославль на завод-изготовитель. Однако там выяснилось, что производство необходимой номенклатуры свернуто, а изготовление требуемой мелкой партии нереально из-за высоких цен. Удалось найти буквально считанные единицы.

В сложившейся ситуации большую помощь заводу оказало техническое управление БФ, предоставившее возможность использования запасов флотской базы технического имущества. В случае необходимости оперативно согласовывались допустимые замены материалов или технологий. Особенно тесное рабочее взаимодействие было налажено с ремонтным отделом, который возглавлял в то время капитан 1 ранга Н.А.Коновалов. Ему же принадлежит идея использования при ремонте МПК-76 комплектующих с однотипного МПК-140, стоявшего в Кронштадте и готовившегося к списанию на слом.

Для выяснения реальных перспектив такого использования в Кронштадт командировали группу специалистов, которые с удивлением обнаружили, что МПК-140 находится едва ли не в лучшем техническом состоянии, чем МПК-76. Возможно, что хорошее впечатление от готовящегося на слом корабля объясняется тем, что он находился в составе действующего соединения, почти не подвергся хищениям, и на нем поддерживался порядок, практически недостижимый в условиях завода. По крайней мере, запасы дефицитных комплектующих на МПК-140 превосходили все ожидания.

Тем временем, сдвинулся с мертвой точки и вопрос оплаты ремонта. МПК-76 был включен в план государственного оборонного заказа на 1996 г. и получил соответствующие гарантии финансирования. Часть номенклатуры медных и медно-никелевых труб была получена на флотских складах, часть удалось закупить. Это позволило в мае-июне 1996 г. устранить основные последствия хищений и загрузить на корабль главные двигатели, отремонтированные на 177-й СРЗ ВМФ в Риге — единственном на Балтике заводе, специализированном на ремонте звездобразных дизелей. С этого момента ремонт корабля пошел все ускоряющимися темпами. Однако основным вопросом, обеспечивающим его успешное окончание, оставалось использование МПК-140.

Первоначально планировалась отправка из Балтийска в Кронштадт автомашин с бригадой специалистов для демонтирования необходимых изделий. Однако при определении их конкретного перечня стало ясно, что все нюансы предусмотреть не удастся, и неизбежна ситуация, когда, чего то будет остро не хватать в Балтийске, окажется в это время списано в Кронштадте. Серьезной проблемой виделось также пересечение с таким грузом границ стран Балтии.

Наиболее рациональным вариантом представлялась буксировка МПК-140 в Балтийск с постановкой к стенке завода для максимального использования всех его возможностей в интересах завершения ремонта МПК-76. Именно на этом настаивало руководство завода, поддержанное Техупром. Несмотря на определенное сопротивление со стороны ЛенВМБ, окончательное решение было принято в пользу буксировки, и в августе 1996 г. МПК-140 прибыл в Балтийск. К сожалению, после этого взаимопонимание между флотом и заводом в вопросах его дальнейшего использования несколько снизилось.

Очевидно, что при пустых складах, в условиях дефицита практически всех видов запасных частей любая исправная деталь со списанного корабля представляет ценность для ремонта однотипных или близких по проекту кораблей, остающихся в строю. С этой точки зрения, было бы целесообразно предоставить заводу возможность демонтировать возможно большее количество механизмов, агрегатов и комплектующих. Можно было даже полностью передать корабль заводу в счет задолженности флота за выполненные работы в качестве плавучего запаса ЗИП с последующей разделкой на металл своими силами. Однако такой подход входил в противоречие с действующими инструкциями о порядке утилизации вооружения и военной техники. Поэтому флотом был установлен строгий контроль за всем, что выносилось с борта МПК-140, а получение разрешения на демонтаж какого-либо механизма, требующегося не для МПК-76, а для соседнего с ним ракетного катера, точно так же застрявшего в ремонте, часто становилось трудноразрешимой проблемой. При первой возможности МПК-140 был вообще переведен с завода, и на завершающей стадии ремонта к нему приходилось организовывать "экспедиции" на автомобиле или заводском буксире. Впрочем, это было все равно ближе, чем Кронштадт, и можно считать, что одна из главных проблем обеспечения ремонта МПК-76 была успешно решена.

Дело оставалось за коллективом завода, изрядно поредевшим в условиях экономических проблем, но все же сохранившим основной костяк квалифицированных кадров. Благодаря упорному труду таких людей, как ответственный сдатчик — главный строитель завода капитан 3 ранга С.А.Коваленко, мастера и начальники участков В.В.Шульженко, Н.В.Секачкий, А.А.Марченко, В.И.Никитин и многие другие, корабль был в декабре 1996 г. предъявлен на ходовые испытания. Заказ находился под личным контролем начальника завода капитана 2 ранга С.К.Крестникова и его заместителя по производству В.А.Короблева. На последнем этапе ремонта большую помощь оказало Техническое управление, командировавшее на завод в качестве постоянного представителя офицера ремонтного отдела капитана 2 ранга А.П.Мещерякова. Корабль был укомплектован личным со-



МПК-76 пр.12412. Санкт-Петербург, 30 июля 2000 г.

ставом и приступил к отработке положенных задач.

То, что произошло в период ходовых испытаний, можно объяснить злым роком, преследующим механиков (это был далеко не первый случай подобного рода), но, скорее всего, его следует отнести за счет слабого знания личным составом устройства вверенной ему матчасти.

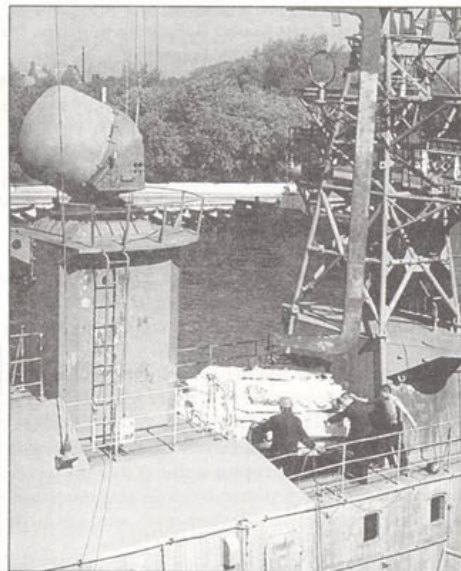
Несмотря на то, что анализ топлива перед выходом в море дал удовлетворительные результаты, в топливную аппаратуру главных двигателей попала вода. Как показал последующий анализ событий, перед очередным запуском двигателя прокачивались топливом от нештатного участка системы, ведущего к отстойному колодцу расходной цистерны. В результате три из четырех отсеков главных двигателей некоторое время работали на обводненном топливе и оказались выведены из строя. Более того, отсутствовала и какая-либо возможность произвести необходимую ревизию топливной аппаратуры на месте в Балтийске, так как 33-й СРЗ никогда не имел ни оборудования, ни специалистов по ремонту таких двигателей и мог выполнять лишь их агрегатную замену.

Единственным выходом оставалась ревизия топливной аппаратуры по отдельному заказу силами завода "Звезда" в Санкт-Петербурге, а это гораздо рациональнее было сделать после перебазирования корабля в Кронштадт. К работам 33-го СРЗ на испытаниях не было предъявлено никаких претензий. Это давало полное основание для подписания приемосдаточного акта, что и было сделано всеми без исключения членами комиссии флота. Безусловно, душевный подъем, сопровождающий сдачу из ремонта очередного заказа, тем более столь много страдального, был омрачен тем, что флот так и не получил боеготового корабля, которому еще предстояла длительная доводка в Кронштадте.

Переход МПК-76 из Балтийска в Кронштадт не обошелся без происшествий: на входе в Финский залив оборвался буксир,

а разыгравшаяся волна не позволила завести новый, по этому корабль некоторое время шел на одном двигателе (буксир завели вновь уже на последнем участке перехода за ледоколом).

Несколько месяцев спустя на 33-й СРЗ поступила рекламация от соединения, в которой предъявлялись претензии к качеству ремонта главных двигателей, которым этот завод никогда и не занимался, причем командование не могло об этом не знать. Руководством завода и техническим управлением флота были даны соответствующие разъяснения, и дальнейших претензий не поступало. Как и было согласовано ранее, для восстановления топливной аппаратуры были впоследствии привлечены специалисты завода "Звезда". На этом коллектив 33-го СРЗ потерял из поля зрения МПК-76. Тем более приятно для людей, некогда принимавших участие в его ремонте, было узнать, что этот корабль не только остается в строю флота, но и представляет его на параде в морской столице России. А значит, их труд был не напрасным.



Загрузка главного дизеля на МПК-76

Постижение военной истории

капитан 1 ранга А.В.Бобраков

“Без светильника истории тактика — потёмки”, — утверждал великий Суворов. Для грамотного офицера это высказывание является истиной, не требующей доказательств. Осмелюсь довести мысль А.В. Суворова до логического завершения: “Без понимания военного дела военная история непостижима”.

Вынужден сделать этот вывод, видя обилие литературы на военные темы, которая появилось в последнее десятилетие. Мало того, появилось немало офицеров, пишущих на темы военной истории или даже преподающих ее, которые, как это всегда было в переломные моменты истории, отрицают истинность прошедших событий и дают своё, новое толкование. Может быть, мне не везло, но выясняя, чем же командовал или управлял такой офицер, всегда получал примерно такой ответ: ничем, кроме своего “секретного чемодана”, или же (в лучшем случае) тральщиком или взводом.

Неумно и безразвратно, не имея опыта командования хотя бы эсминцем, сидя в уютном кабинете и заранее зная, чем всё кончится, осуждать действия например, командира крейсера, действовавшего в экстремальных условиях при дефиците времени и информации.

Книга капитана 1 ранга В.Д.Доценко “Мифы и легенды русской морской истории”, с моей точки зрения, является примером непрофессионализма историка. Принцип историзма требует определять личность человека в координатах его времени, он же меряет историю аршином нынешней власти.

Все мы знаем о подвиге экипажа крейсера «Варяг». Знаем правду о нём потому, что подвиг этот произошёл в порту Чемульпо в присутствии группы иностран-

ных кораблей (американских, британских, французских и итальянских). Иностранцам не к чему было приукрашивать происшедшее, тем более что Англия и САСШ поддерживали Японию в войне против России.

И знаменитая песня о «Варяге»: “Наверх вы, товарищи, все по местам...” — это один из вариантов перевода стихотворения немецкого поэта.

В.Д.Доценко иного мнения о хорошо известном. Через 95 лет после войны он упрекает командира «Варяга»: Почему Руднев не вывел корабль из строя, а затопил его простым открытием кингстонов? “Умный” Доценко знает, что Россия проиграла войну, а “глупый” Руднев 27 января 1904 г. не мог даже предполагать, что Россия с ее миллионной армией и третьим в мире военным флотом (после Британии и Франции) проиграет войну, маленькой Японии. Ведь сам император Николай II называл японцев “макаками”. Поэтому было очень логично, что Руднев крейсер не взорвал, чтобы после победы поднять его невредимым.

“Мотивировка Руднева, что, мол, взрыв мог повредить иностранные корабли — несостоятельна”. А почему несостоятельна? Это было требование командиров иностранных кораблей, которые после героического боя приняли на борт Руднева и его экипаж.

Кроме высокомерия по отношению к людям прошлого (как можно с позиции сегодняшнего дня судить людей, принимающих решения в условиях дефицита информации, времени, средств, по правилам своего времени!), Доценко демонстрирует незнание некоторых сторон военного дела.

Можно простить ему незнание того факта, что у построенного в Филадельфии

«Варяга» из тридцати котлов никогда не были в строю все. В 1904 г. крейсер более 17 узлов не давал (ход 23 узла он развил только во время заводских испытаний), поэтому даже бросив «Корейца» убежать от японцев он не мог. Но военному историку следовало бы знать, что миноносцы в то время из-за относительно малой скорости старались атаковать боевые корабли ночью. Поэтому для восьми японских миноносцев «Варяг» при ночном прорыве стал бы легкой добычей, если бы раньше крейсер не сел на камни.

“Флотская кают-компания не приняла Руднева”. Это вообще что-то неизвестное на флоте. Находясь в плавсоставе без единого перерыва 23 года, обеда и выработывая “единство тактических взглядов” в кают-компаниях всех классов кораблей, от ракетного катера до крейсера, я до сих пор не знаю, что такое “флотская кают-компания”. Но точно знаю, что никто опроса офицеров флота не производил, чтобы заявить: “Флотские офицеры в своём большинстве не одобряли действия командира «Варяга», считая их безграмотными как с тактической, так и с технической точки зрения”.

Вот здесь уже точно проявляется цель “поиска исторической правды” — лишить народ его героев, ибо нет героев — нет истории, нет истории — нет народа, есть только население, толпа, жаждущая “хлеба и зрелищ”. Поэтому понятна система двойных стандартов: одни для русских, другие — для “просвещенной Европы”.

В главе “Синоп: избивание или битва равных?” Доценко ставит в вину адмиралу П.С.Нахимову то, что делают все полководцы и флотоводцы: создание превосходства в силах и средствах, чтобы не только победить, но и иметь наименьшие потери. Мол, плохо, что Нахимов не атаковал турецкий флот 11 ноября 1853 г. тремя 84-пушечными кораблями, а стал ждать подхода остальных сил своей эскадры.

Нахимову не нужен был рыцарский поединок равных с непредсказуемым концом; ему, русскому адмиралу, нужно было уничтожить флот врага с десантом, идущим на Кавказ для поддержки Шамиля. Этого требовали интересы России. Всё остальное вторично. Наполеон всегда создавал превосходство в силах для победы, а не для поединка, но его Доценко не осуждает. Как не осуждает и японцев за создание многократного превосходства над «Варягом» и «Корейцем».

Особенно не нравится Доценко приказ Нахимова перед боем. Нельсон писал приказы лучше. Да, если бы от качества приказов зависел исход сражений, то писаря были бы великими полководцами. Но ими почему-то становятся практики. Доценко утверждает: “В приказе нет главного — замысла флагамена”. Не заметил многоопытный паркетный моряк, что суть при-

Александр Васильевич Бобраков родился 1 марта 1942 г. В 1965 г. окончил ВВМУ им. С.О.Макарова, в 1979 г. — ВМА (заочно).

Прохождение службы: матрос БЧ-1 (кандидат в курсанты) ПЛ пр.613 ТОФ (18.08.1959-06.1960); курсант ВВМУ им. С.О.Макарова (06.1960-08.1965); командир БЧ-1 ПЛК-19 пр.35 БФ (09.1965); помощник командира РКА Р-78 пр.205 36-й бригады РКА БФ (08.1968); помощник командира РКА Р-21 пр.205 36-й бригады РКА БФ (10.1971); командир РКА Р-23 пр.205 36-й бригады РКА БФ (07.1972); командир МРК “Молния” пр.1234 БФ (05.1973); НШ 106-го дивизиона МРК БФ (07.1974); командир 106-го дивизиона МРК БФ (08.1976); НШ — зам. командира 76-й бригады ЭМ БФ (11.1979); командир 76-й бригады ЭМ БФ (11.1982); НШ — зам. командира 27-й дивизии десантных кораблей БФ (09.1984); заместитель начальника ВВМИУ им. В.И.Ленина (06.1988). Уволен в запас 5.01.1993. Затем доцент кафедры тактики ВМФ и военной истории ВВМИУ им. В.И.Ленина (с 02.1993 г.).

Награды: “За службу Родине в Вооруженных Силах СССР” 3-й ст. (1981, за приз ГК ВМФ по ракетной стрельбе) и 7 медалей.

Неоднократно руководил ракетными стрельбами на кораблях ВМС Алжира, Индии, Ливии. Командир советской группы кораблей и судов обеспечения объединенной эскадры союзных флотов (ГДР, ПНР и СССР) на Балтике ОБЭС-83, ОБЭС-84.

Руководитель коллектива авторов по написанию 50-летней истории ВВМИУ им. В.И.Ленина, автор книг “История войн и военно-морского искусства” и “Военно-морское искусство в локальных войнах после Второй мировой войны”, выпущенных в Санкт-Петербурге в 1998 г. Член-корреспондент Петровской академии наук и искусства, Академии военно-исторических наук.

Делегат Первого всероссийского офицерского собрания (16-17.02.1992), депутат 1-го и 2-го созыва Пушкинского городского Совета, председатель комиссии по градостроительству, землепользованию и муниципальной собственности.

каза Нахимова перед боем изложена одной фразой: "Стать на якорь (по диспозиции) и уладив шпринг..."

Вся сложность маневра и героизм моряков и заключается в постановке под огнём неприятеля "на шпринг". Этот приём позволяет, невзирая на направление ветра, поворачивать корабль бортом к неприятелю, то есть наводить на него орудия. В своём приказе Нахимов подробно расписывает другие тонкости боя (которые, быть может, не всем были известны), чтобы не было двояких толкований.

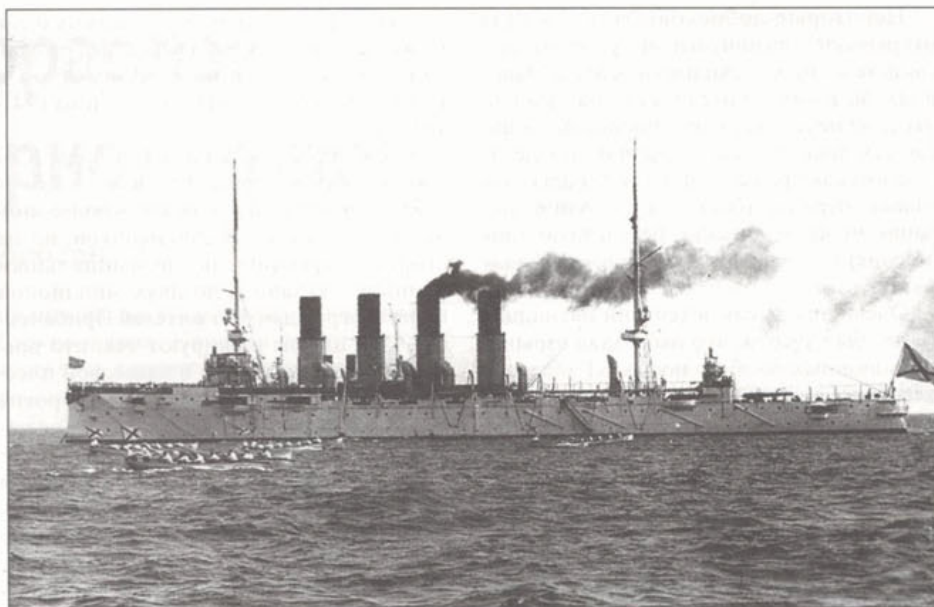
"Первые выстрелы должны быть прицельные". Потом в дыму и грохоте боя неприятеля будет не видно и не слышно, поэтому "нужно поддерживать быстрый батальный огонь". А как сделать, чтобы этот "быстрый огонь" был ещё и прицельным, Нахимов расписывает подробно.

Особенно сложна стрельба с кораблей по береговым батареям. Проблем в этом деле много, некоторые не решены и до сих пор. 18 марта 1915 г. при попытке прорыва через Дарданеллы англичане и французы потеряли три линкора потопленными и три повреждёнными, выведя из строя всего восемь береговых орудий турок, ибо с кораблей не видели результаты своей стрельбы. Поэтому Нахимов и приказал на мачтах кораблей иметь офицера для наблюдения за результатами своего огня.

Так что разгром флота противника в его защищённой базе — это плюс, а не минус. Недаром удары по Таранто и Пирл-Харбору изучают во всех военных академиях мира. И никакие тайны Доценко нам не открыл. Каждый курсант-первокурсник нашего Военно-морского инженерного института знает, что Синопское сражение стало последним крупным сражением парусных флотов и что бомбические орудия конструктора французского артиллериста Пексана, в которых русская эскадра имела подавляющее превосходство над турками, завершили эру деревянных кораблей, и на флотах Европы и Америки началась борьба между броней и снарядами.

Легенд и мифов в истории, конечно, достаточно. Например, С.Ф.Платонов: "Олег поставил свои суда на колеса и посуху на парусах через поля пошёл к Царьграду". Тем, кто видел и знает, что не то что полей, а даже ровных площадок вокруг Стамбула нет, не нужно копаться в архивах, чтобы понять, что это миф. Для того же чтобы понять, что лёд проломился на Чудском озере именно под немцами, а не под русскими не оттого что немцы были тяжелее русских, а потому что русские загнали их на слабый лёд — надо поработать. Надо хотя бы спросить у "старшего воеводы" военно-исторического клуба "Княжеская дружина" кандидата технических наук П.А.Васина, какое защитное вооружение было в XIII веке у русских и немцев и сколько оно весило.

Защитное вооружение у русских дружинников и западноевропейских рыцарей тогда было одинаковое: только кольчуга — латы появились в XV веке. Разными были шлемы. У русских встречались доспехи восточных воинов, вплоть до китай-



Бронепалубный крейсер «Варяг»

ских. В общем случае защитное вооружение русских воинов было лучше и тяжелее, чем у немцев.

Монах, который писал летопись, возможно, "хотел как лучше": мол, Бог был с русскими, потому немцы и провалились под лёд; но получилось "как всегда" — неправда, умаление воинского искусства русских воевод и воинов.

Общее у всех псевдонсториков — бездоказательность. Только плюрализм мнений. А плюрализм начинается там, где кончается наука.

Не буду рассматривать произведения писателей вроде Резуна. Их цель — умышленная дезинформация, это тесты на степень грамотности читателей и их способность мыслить. Он "сыплет" номерами дивизий вермахта и Красной Армии, но никогда не приводит конкретных данных о том, что скрывается за этими дивизиями.

Подавляющее большинство читателей не знает, что немецкая пехотная дивизия всегда поддерживалась (перед операцией) в штатном составе — 16800 человек. Советская же дивизия при штатном составе 12000 человек во время Великой Отечественной войны редко достигала до семи тысяч бойцов (обычно — пять тысяч). Поэтому советский стрелковый корпус из двух таких дивизий был слабее одной немецкой дивизии. Так что не надо возмущаться "дурию командиров", когда немецкая дивизия громила советскую дивизию, и стоит восхищаться мужеством и военным искусством наших офицеров, когда советская дивизия громила немецкую.

Советская танковая дивизия имела больше танков, чем немецкая, но немецкая танковая дивизия имела свою пехоту на бронетранспортёрах, свою артиллерию, свой подвижный тыл с боеприпасами и горючим и радио на каждом танке — то есть автономность, подвижность и управляемость. Следовательно, и боевая мощь ее была несравненно выше советской. Уроки Второй мировой войны советские военачальники усвоили правильно: мотострелковая дивизия стала иметь

танковый полк, два полка на бронетранспортёрах или боевых машинах пехоты, артиллерийский полк и вертолётную эскадрилью для вертикального охвата противника. Танковая дивизия отличается только тем, что имеет два танковых полка и один мотострелковый. Правда, численность личного состава всё та же: дивизия бундесвера — 18 тысяч человек, русская — 12 тысяч человек.

Дежурным обвинением Сталину является утверждение, что Красная Армия имела на вооружении только винтовки и очень мало автоматов. Должен огорчить "правдолюбив": большинство немецких солдат также было вооружено винтовками, и вовсе не потому что Гитлер не любил пистолет-пулемет MP-38, в просторечии именовавшийся "шмайссером". Просто и MP-38, и наш ПППШ имел прицельную дальность стрельбы двести метров, а винтовки — полтора-два километра. Автоматов, то есть автоматических винтовок типа всемирно известного и любимого АК-47, в то время ещё не было. Так что солдат с винтовкой в чистом поле имел пятикратное преимущество перед солдатом, вооруженном пистолетом-пулемётом. Другое дело, что в вермахте в каждом отделении был великолепный ручной пулемёт, стреляющий винтовочными патронами на ту же дальность, что и винтовка, то есть создавал большую плотность огня отделения и без пистолетов-пулемётов. В наше время он снова на вооружении германской армии.

Почти все историки забывают, что боезапас и горючее расходуются очень быстро, и тогда войска вдруг "сдуру" останавливаются. Подобных примеров рассуждений о войне "специалистов", не имеющих понятия об оружии и организации противников, масса. Зависимость результатов боя от организации образно пояснил Наполеон: "Один мамлюк победит одного французского солдата. Десять мамлюков равны десяти солдатам. Но сто французских солдат всегда победят сотню мамлюков".

Некоторые добросовестные авторы открывают "истинную правду" в архивах, свидетельства очевидцев или высказываниях "великих". Хотелось бы напомнить, что документы в архивах написаны людьми. Их достоверность хорошо определяет флотская шутка по поводу триады "замысел операции (боя) — проведение операции (боя) — доклад о результатах (донесение)" — "замысел — мандраж — вымысел".

Очевидцы. Я сам в течении пятнадцати лет был уверен, что наблюдал взрывы авиационных бомб по носу СКР «Сторожевой». И только при встрече с командиром корабля капитаном 1 ранга В.Потулыным узнал, что бомбы легли по корме — это делалось специально, с целью вывести из строя гребные винты. Но серый корабль на фоне поднявшегося серого столба воды исчез из виду, то есть заблуждался я добросовестно...

Заблуждения по неосведомлённости в тонкостях. Оценивая деятельность Сталина перед войной, некоторые утверждают, что он получил копию директивы Гитлера №21 (план "Барбаросса") о нападении на Советский Союз, но мер не принял. Маршал Советского Союза И.Чуйков, проводя в Балтийске разбор своей инспекции Балтийского флота, сказал нам: "Вы тут смотрите Штирлица и думаете, что мы всё знали. Ничего мы не знали. Мы план "Барбаросса" увидели только в 1946 году".

Да, Сталину было известно о директиве №21. Прав и маршал Чуйков. Дело в том, что директива — это несколько листов машинописных, а план "Барбаросса" — это несколько больших чемоданов карт, пояснительных записок к ним, графиков и т.д. Сталин задолго готовил народ и страну к войне с Германией. Знал Генштаб и дату начала войны — 15 мая 1941 г. Но историк должен постоянно помнить слова Шота Руставели: "И каждый мнит себя стратегом, видя бой со стороны", — и не уподобляться "умному опосл"я".

"Военное искусство труднее и сложнее других, потому что во всех искусствах (живописи, скульптуре и т.д.) мастера имеют дело с элементами мёртвыми, которые могут быть измерены, взвешены и которые пассивно поддаются всем впечатлениям извне. В военное искусство, кроме прочих элементов, входит ещё человек как главное орудие войны, а с ним вместе и весь мир". Так ещё в прошлом веке писал начальник Академии Российского Генерального штаба генерал Леер.

В последнее десятилетие XX века всякие исторические "находки" и "открытия" имеют одну цель: доказать, что не было в России порядочных людей, что все её вожди и полководцы — дураки. А коли так, то народ тем более, а может быть, и не было героического народа, а есть только безмозглое человеческое стадо. Если возвеличивают Г.К.Жукова, то только с одной целью: Сталин мешал ему победоносно закончить войну в два года. И так во всей военной истории.

Некоторые историки любят тему о так называемом "массовом переходе граждан Советского Союза на сторону врага в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг."

Согласно официальным цифрам (Советская военная энциклопедия. — Т.6. — С.231), в тылу врага сражалось более миллиона партизан и подпольщиков, но на стороне Германии, по неофициальным данным, оказалось до двух миллионов наших сограждан (без жителей Прибалтики). Эти цифры шокируют тех, кто воспринимает мир только в классовой плоскости и делает вывод: народ был против советской власти, а войну выиграл не народ, а заградительные отряды НКВД.

Естественно, что не вписывающиеся в эти выводы Матросовы и Космодемьянские в лучшем случае замалчиваются, в худшем — очерняются; по крайней мере, современный выпускник российской средней школы о них не знает. Разумеется, мало кто знает, что генерал А.И.Деникин — символ белогвардейской контрреволюции — отказался сотрудничать с Германией во время войны со своей Родиной. Так что только классовый взгляд на историю не даёт истинного понимания её.

Главное противоречие мира — между тружениками и паразитами. Формы этого противоречия и носители его меняются во времени. Паразитами могут быть касты, сословия, классы (с этим мало кто спорит), народы (с этим уже спорят) и биологические индивидуумы, родившиеся без совести (Совесть, по Далю — это врождённое чувство правды). Вот эти могут в стабильном законопослушном обществе прожить жизнь и не проявить своё звериное начало. Хочется бить, насиловать, убивать, да боязно, потому что опасно: милиция, прокуроры, суды, общественность и т.д. не дают разгуляться "добру молодцу". Но как только исчезает внешний сдерживающий фактор, внутренняя, скрываемая натура вырывается на волю. При советской власти кому-то морду набил — в тюрьму волокут, а пришли немцы — за то же самое ещё и стакан водки нальют; а если с кого живём кожу дерёт, то и целую бутылку дадут.

Эту сторону человеческой природы немцы прекрасно знали и поэтому специальной директивой командирам войсковых частей было предписано казни и расстрелы на территории СССР производить силами добровольцев из местного населения — арийцы не должны были заниматься грязными делами. Своих подонков хватало у каждого народа...

Ален Даллес в своём плане разрушения Советского Союза и уничтожения его стержня — русского народа — тоже ориентировался на доморощенных мерзавцев, "новых нерусских". Случись сегодня война с США, а на стороне противника окажется масса людей, обласканных существующим режимом, позволившим им воровать, а на фронте окажутся люди, обобранные этой властью. И никаких ГУЛАГов не хватит на свору предателей.

Великие потрясения выявляют людей великого духа и двуногих зверей в человеческом облике.

Великая Отечественная война была войной тружеников против ударного кулака мировых паразитов, поэтому она была и классовой, и расовой и духовной. В 1945 г. победу одержали люди высокого духа, боровшиеся во имя великой цели. Сегодня мелкие людишки, видящие свою цель жизни только в жратве и половых сношениях, метят Героям за свое ничтожество. Они усердно пачкают историю народа, к которому себя причисляют, возвращают поколение без исторической памяти.

"Усвоение неправильных знаний опаснее полного незнания", — предупреждал Сократ.

Обращаюсь к ветеранам флота: не отставайте в стороне от освещения славных страниц нашего флота. Многие из вас завершили военную службу, некоторые продолжают служить. Но, несомненно, у каждого "за кормой" остался большой жизненный и служебный опыт. Вам выпала честь быть свидетелями эпохальных событий не только отечественной, но и мировой истории, участвовать в создании и освоении новых проектов боевых кораблей, осваивать атомную энергетику, ядерное торпедное и ракетное оружие, нести боевые службы в годы "холодной войны", совершать походы в отдаленные уголки Мирового океана и многое другое.

Этот колоссальный опыт необходимо передать грядущим поколениям. Пишите о тех событиях, свидетелями которых вам довелось быть, высказывайте свои оценки происходившего. Ваши воспоминания позволят потомкам не чувствовать себя "Иванами, не ведающими родства", ограждать от сенсационных изысканий "продвинутых историков" и позволят не только сохранить славное прошлое нашего ВМФ, но и дать его достоверное толкование, без спекуляций и подтасовки фактов.

Надеюсь, что и в дальнейшем редакция альманаха "Тайфун" будет предоставлять свои страницы для публикаций воспоминаний, продолжая освещать наше историческое прошлое с различных точек зрения.

Истина не в глубине архивов (бумаги пишут люди), а в понимании направления развития мира, для чего надо смотреть на мир без шор и очков любого цвета.

Тем, кого пугает красный цвет, рекомендовал бы открыть "Слово о полку Игореве" и узнать, какие стяги развевались над Путивлем, или же сходить в Музей артиллерии, связи и инженерных войск и посмотреть полотно, на котором Николай II вручает красное знамя Московскому полку в день его 100-летия.

Правд много, а истина одна. Правда — это субъективная сторона истины.

И хотелось бы посоветовать историкам: ходите в музеи, беседуйте с участниками событий. Ведь день вчерашний — это уже история. Но главное: изучайте дело, о котором пишете. Без знания военного дела постижение военной истории невозможно. Путеводной звездой историка должна быть великая формула А.С.Пушкина: "Нет истины, ... где нет любви".

Командиры кораблей эскадры Северного флота

В.В.Щедролосев

Николай Федорович Мартыненко

После окончания Бакинского военно-морского техникума и Специальных классов комсостава НКВД Н.Ф.Мартыненко назначили командиром пограничного сторожевого катера на Балтийском море, на котором он прослужил с 1935 по 1939 г. В 1939 г. как одного из опытных офицеров ст. лейтенанта назначают НШ 6-го Морского пограничного отряда НКВД Северо-Западного пограничного округа.

С началом Великой Отечественной войны 6-й Морпогранотряд НКВД перешел в состав ВМБ Ханко БФ и составил основу ее ОВР. Начальником штаба ОВР был назначен ст. лейтенант Н.Ф.Мартыненко. Передовая база БФ с первых дней войны подверглась артиллерийскому обстрелу и налетам авиации противника.

28 июня 1941 г. катера и вспомогательные суда ОВР приступили к постановке оборонительных минных заграждений с целью усиления противодесантной обороны. Было выставлено 250 мин. С 10 июля по 23 октября ВМБ произвела высадку десантов и захват ряда островов противника для улучшения условий обороны. В этих операциях существенную роль сыграли катера ОВР и лично НШ ОВР капитан-лейтенант Н.Ф.Мартыненко.

После перебазирования БФ из Таллина в Кронштадт положение ВМБ Ханко резко ухудшилось, прекратился подвоз боеприпасов, горючего и продовольствия. В базе был введен режим строжайшей экономии, пришлось эвакуировать гарнизоны отдаленных островов. Эти операции планировалось штабом ОВР и выполнялись силами его кораблей.

Эвакуация ВМБ Ханко проводилась с 23 октября по 5 декабря 1941 г. Последними покинули базу четыре катера МО-4 с командиром ОВР капитаном 2 ранга М.Д.Полегасвым и его штабом. В Ленинград было перевезено 23 тысячи бойцов и командиров, вывезено 1700 т продовольствия, более 1000 т боеприпасов, что оказало немалую помощь осажденному Ленинграду.

Капитан-лейтенанта Н.Ф.Мартыненко назначили помощником командира СКР «Пурга» Ладожской военной флотилии.

Трасса снабжения Ленинграда по Ладожскому озеру осталась единственной действующей артерией и противник пред-

принимал все возможные усилия для ее блокирования. Корабли флотилии подвергались ежедневным ударам немецкой авиации.

В 1942 г. для пресечения наших коммуникаций на Ладоге противник создал немецко-итальянскую и финскую флотилии, в которые входили минные заградители, итальянские ТКА, 30 быстроходных десантных барж и 2400 человек персонала и десантников.

24 июля ЛВФ нанесла удар по пунктам скопления кораблей и плавсредств противника. В операции участвовали четыре канонерские лодки, СКР «Пурга», пять ТЩ, восемь катеров МО-4 и два ТКА. Операция прошла успешно.

Когда в конце августа 1943 г. противник готовил операцию по захвату Ленинграда, Ленинградский фронт во взаимодействии с Волховским, КБФ и ЛВФ нанес упреждающий удар — главным образом, на синявинском направлении. Первыми по огневым точкам и скоплениям живой силы противника ударили канонерские лодки ЛВФ. Когда они израсходовали боезапас, их сменили корабли, ведомые СКР «Пурга».

1 сентября большая группа самолетов пыталась атаковать корабли флотилии, которые вели огонь по противнику. Хотя основные силы не были допущены к кораблям зенитным огнем и истребителями, трем самолетам все же удалось прорваться. Они сбросили на СКР «Пурга» 24 бомбы, несколько из которых взорвалось недалеко от борта корабля. В результате СКР получил множественные разрывы в обшивке корпуса, вода хлынула во многие помещения. При этом погибло 13 человек, 30 моряков получили ранения различной степени, в том числе командир корабля капитан-лейтенант И.Я.Горовой.

Под руководством помощника командира Н.Ф.Мартыненко и командира БЧ-5 Н.В.Солнцева моряки изо всех сил боролись с поступающей водой, но удержать корабль на плаву не удалось. Командир СКР отдал приказание: «Всем покинуть корабль». Через считанные минуты «Пурга» перевернулась и затонула. Команду спасла канлодка «Нора».

Позже силами АСС флотилии и команды СКР корабль подняли, восстановили и ввели в строй.

Весной 1944 г. на Балтике началось формирование команд двух ЭМ, которые предстояло получить из состава ВМС Великобритании. Туда отбирали наиболее опытных и дисциплинированных моряков. Командиром ЭМ «Жгучий» был назначен капитан 2 ранга Ю.А.Польский, а его помощником — капитан-лейтенант

Н.Ф.Мартыненко. Сформированные команды через Вологду и ст. Обозерская прибыли в Мурманск, а оттуда на американских транспортах в составе конвоя RA-59 28 апреля 1944 г. убыли в Англию. 5 мая конвой пришел в английский порт Гриннок, откуда экипажи поездом перевезли в ВМБ Розайт, где англичане в порту Норт-Шилде передавали нам старые (американской постройки 1918-1920 гг.), но не потерявшие боеспособности ЭМ.

Корабли были крайне запущены, в помещениях и трюмах скопилось много мусора, коррозия покрыла не только переборки, но и вооружение. Помощнику командира предстояла работа по мобилизации личного состава для приведения корабля в уставной порядок. Как вспоминают сослуживцы, Н.Ф.Мартыненко с раннего утра и до позднего вечера находился на корабле, проверяя выполнение работ и деликатно, но настойчиво требуя их добросовестного исполнения.

К середине июля экипаж принял корабль, привел его в надлежащее состояние, покрасил все помещения и корпус, отрегулировал механизмы и приборы. 16 июля в торжественной обстановке на «Жгучем» был поднят военно-морской флаг СССР, а еще через месяц соединение ВМФ СССР в составе линкора и восьми ЭМ покинуло главную базу английского флота Скапа-Флоу и взяло курс на Кольский залив. Переход проходил в составе конвоя JW-59 в условиях сильного шторма. На «Жгучем» во время перехода никаких серьезных поломок не произошло, что свидетельствовало о хорошей подготовке корабля к переходу. 24 августа корабль стали на якорь в Ваенге, и началась их служба в составе СФ.

Уже 3 сентября «Жгучий», «Деятельный» и «Достойный» перешли из Кольского залива для участия в эскортировании конвоев в Арктике. Капитан-лейтенант



Николай Федорович Мартыненко

Продолжение. Начало см. №1/2000, с.40-43.

Н.Ф.Мартыненко в должности помощника командира ЭМ участвовал в выполнении девяти боевых заданий по эскортированию конвоев. Корабль 23 октября выходил в Белое море на поиск совершившего вынужденную посадку немецкого самолета Вф-138, нашел его и взял в плен немецких летчиков (самолет при попытке буксировки затонул, так как имел серьезные повреждения при вынужденной посадке).

8 декабря 1944 г. капитан-лейтенанта (до конца месяца он стал капитаном 3 ранга) Н.Ф.Мартыненко назначили командиром ЭМ «Дружный». До конца войны ЭМ успел выполнить пять боевых заданий по эскорту конвоев и поиску ПЛ. Николай Федорович командовал «Дружным» до 1947 г., когда был назначен командиром ЭМ «Разумный».

С офицерами и личным составом у него имелся деловой контакт, он не подавлял людей, приказание отдавал четко и в уважительной форме. Никаких происшествий на кораблях, во время его командования не было.

В 1948 г. капитана 3 ранга Н.Ф.Мартыненко направили на учебу на ВСОК ВМФ. По окончании Классов он получил звание капитан 2 ранга и был направлен на должность инспектора Управления ВМУЗ ВМФ.

В конце 1950 г. произошло ЧП: капитана 2 ранга Н.Ф.Мартыненко арестовали — якобы за попытку продать пистолеты (знающие люди считают, что его спроводировали на попытку продажи оружия). Вина его, по-видимому, заключалась в том, что у него имелось незарегистрированное оружие, право на хранение которого он не имел. Военный трибунал осудил офицера к пяти годам лишения свободы, а Военно-морской министр уволил его в запас по ст.43а приказом №02921 от 28.12.1950. Через год Н.Ф.Мартыненко освободили из заключения, так как после тщательного разбирательства особого криминала в его действиях не нашли. На флот он не вернулся, а поступил работать флаг-капитаном объединения «Ленрыба».

Имея колоссальный опыт руководства коллективом, большие морские знания и обладая доброжелательным характером, Николай Федорович быстро завоевал авторитет в своей новой должности. В его руках была сосредоточена вся морская часть учреждения, он подбирал и готовил кадры капитанов и проводил с ними необходимые занятия. В то время особенно проявилась еще одна прекрасная его человеческая черта.

В первой половине 1950-х гг. многих офицеров-североморцев уволили из ВМС по различным «политическим статьям», и они не могли устроиться на работу. Моряков лишили виз, и они не имели права плавать. Н.Ф.Мартыненко всеми возможными способами помогал попавшим в беду товарищам, проявляя смелость (по тем временам — немалую), устраивал людей на работу, помогал им советом, а иногда и материально.

За личное мужество и отвагу при выполнении воинского долга в годы Вели-

кой Отечественной войны Н.Ф.Мартыненко был награжден орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, двумя медалями «За боевые заслуги», медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», а также юбилейными.

Николай Федорович Мартыненко родился 6 августа 1913 г. в станице Брюховецкая Краснодарского края. В 1935 г. окончил Бакинский военно-морской техникум и в том же году — Специальные классы комсостава НКВД, в 1948 г. — Высшие специальные классы ВМФ.

Основные этапы службы: командир ПСКА типа МО-4, лейтенант (1935-1939); НШ 6-го Морпогранотряда НКВД (1939-1941); НШ ОВР ВМБ Ханко, ст. лейтенант (1941-1942); помощник командира СКР «Пурга», капитан-лейтенант (1942-1944); помощник командира, командир ЭМ «Дружный», капитан 3 ранга (1944-1947); командир ЭМ «Разумный» (1947-1948); слушатель ВСОК ВМФ (1948-1949); инспектор Управления ВМУЗ ВМФ, капитан 2 ранга (1950). 28 декабря 1950 г. приказом ВММ № 02921 уволен из ВМФ в связи с осуждением военным трибуналом.

Борис Дмитриевич Николаев

После успешного окончания училища проявившего склонность к артиллерийскому делу лейтенанта Б.Д.Николаева назначили командиром батареи главного калибра на балтийский ЭМ «Энгельс». Корабль успешно завершил навигацию 1937 г., выполнил план боевой подготовки, успешно провел стрельбы, и по итогам года молодого лейтенанта отметили. Он зарекомендовал себя дисциплинированным, требовательным командиром, и в 1939 г. по рекомендации командования был назначен помощником командира строящегося ЭМ «Сокрушительный».

В этой должности помощника командира Б.Д.Николаев участвовал в Государственных испытаниях корабля. В сентябре того же года ЭМ по Беломорско-Балтийскому каналу перешел из Кронштадта в Полярное и вступил в состав СФ.

Из-за отсутствия полноценных баз (с системой подачи воды, электроэнергии и пара) на кораблях нерационально использовали моторесурс, поэтому преждевременно выходили из строя котлы, турбо- и дизель-генераторы и другие механизмы. В 1940 г. «Сокрушительный» перешел в Молотовск, где встал в ССЗ №402 в продолжительный ремонт. Помимо ремонта вышедших из строя механизмов на ЭМ выполняли гарантийный ремонт со вскрытием всех механизмов и систем, а также подкрепления корпуса в носовой части.

Начало Великой Отечественной войны «Сокрушительный» встретил в заводе. Хотя ремонтные работы не были завершены, он начал выполнять боевые задания с рабочими на борту. Такое положение

значительно осложняло работу помощника командира, так как заставляло планировать и контролировать как ремонтные работы, так и боевую деятельность. Да и сам факт нахождения на борту гражданских не способствовал укреплению уставного порядка на корабле.

Сослуживцы характеризовали Бориса Дмитриевича как волевого, исполнительного, требовательного командира и справедливого, доброжелательного человека. В критических ситуациях он был решителен и смел.

С июля 1941 г. по сентябрь 1942 г. «Сокрушительный» выполнил 37 боевых заданий, в том числе участвовал в эскорте десяти конвоев, десять раз встречал и лидировал в наши порты корабли и конвои союзников. Участвуя в отражении атак авиации противника, артиллеристы корабля сбили три самолета. При сопровождении конвоя союзников «Сокрушительный» участвовал в краткосрочной артиллерийской дуэли с немецким ЭМ и добился двух попаданий. Корабль 14 раз выходил для артиллерийской поддержки приморских частей 14-й армии Карельского фронта на мурманском направлении. По оценкам армейского командования, стрельбы корабля отличались точностью поражения огневых точек противника.

Осенью 1942 г. ст. лейтенанта Б.Д.Николаева направляют на краткосрочные курсы командиров ВСККС ВМФ и после их успешного завершения назначают командиром СКР «Гроза». Корабль возглавлял ударную поисковую группу кораблей ПВО главной базы СФ и активно участвовал в боях за приморское направление Карельского фронта.

Вскоре командование назначило командира ЭМ «Гремящий» капитана 3 ранга А.И.Гурина на должность командира 2-го дивизиона БЭМС СФ, а капитан-лейтенанта Б.Д.Николаева — командиром «Гремящего». В наследство от А.И.Гурина он получил прекрасный корабль со слаженной и опытной командой и хорошим комсоставом.

Ситуация сложилась интересная: старший офицер ЭМ «Сокрушительный» пришел служить командиром «Гремящего» — своего «конкурента». К тому времени, по неофициальным итогам боевых действий, оба корабля в равной степени претендовали на высокие награды. По решению Военного Совета СФ «Гремящий» был представлен к гвардейскому званию. В марте 1943 г. (через три месяца после назначения Б.Д.Николаева) вышел указ Верховного Совета СССР — «Гремящий» удостоили Гвардейского звания.

В соревновании двух заслуженных кораблей перевес был достигнут авторитетом и высокими личными качествами капитана 3 ранга А.И.Гурина. Нового командира на «Гремящем» встретили настроенно, но постепенно отношение команды к своему командиру потеплело (этому способствовал и уход на другие корабли командиров боевых частей). Б.Д.Николаев командовал гвардейским ЭМ в общем хорошо, пользовался авторитетом у командования. «Гремящий»

под его командованием выполнил 37 боевых операций, в том числе участвовал в эскорте тридцати конвоев, шесть раз выходил для встречи и усиления эскорта конвоев союзников, участвовал в набеговой операции к побережью Норвегии.

Но, как бы ни служил Борис Дмитриевич, он не смог выйти из "тени" А.И.Гурина. Сослуживцы его "исторически" не воспринимали и не запомнили.

Одним из отрицательных качеств Бориса Дмитриевича было некое зазнайство: он — командир гвардейского ЭМ. Но все знали, что это высокое звание лично он не заслужил. Испортило карьеру и службу на СФ и излишнее увлечение спиртным. С «Гремящего» в июне 1944 г. капитана 3 ранга Б.Д.Николаева перевели в 3-й отдел штаба флота, затем в конвойный отдел штаба Дунайской флотилии, где он и завершил войну.

По окончании войны Бориса Дмитриевича назначили командиром черноморского ЭМ «Озорной», но вскоре этот корабль передали Болгарской Народной Республике, и его назначили командиром трофейного немецкого миноносца Т-33, который в нашем флоте носил наименование «Примерный». Через год Б.Д.Николаева переводят старшим помощником командира на линкор «Петропавловск» (бывш. «Марат»).

Корабль стоял на приколе из-за повреждений в 1942 г. тяжелейших повреждений, на нем проходили практику курсанты ВМУ и Учебного отряда БФ. Обязанности старшего офицера были многогранными, но главное — уберечь корабль от затопления и пожаров. Народу на линкоре бывало много, из разных учебных заведений, и поддерживать дисциплину, воинский порядок и соблюдение уставных требований было очень сложно. В общем, Борис Дмитриевич справлялся со своими обязанностями, свидетельство тому было четырехлетнее пребывание в этой должности. В тот период он стал капитаном 2 ранга.

В 1950 г. на броненосец береговой обороны «Выборг» Кронштадтской военно-морской крепости потребовался старший офицер артиллерийской специальности с опытом участия в войне, имеющий положительную характеристику в должности старшего помощника командира большого корабля. «Петропавловск» шел на слом, и Б.Д.Николаева назначили старшим помощником командира «Выборга». Он подходил к этой должности по всем статьям, более того — по опыту службы он вполне мог быть командиром корабля. Но ему не хватало силы воли отказать от вредного пристрастия.

Не секрет, что на флоте привычка выпивать — не редкость, хотя делали это не все, но выпивать следовало, сообразуясь с личными физическими возможностями (как говорили в то время, «надо было знать меру и свою норму»). Через год капитана 2 ранга Б.Д.Николаева освободили от должности старпома «Выборга» и назначили преподавателем на Курсы офицеров запаса КВМК, спустя два года перевели ст. преподавателем в Школу ору-

жия, а на следующий год в той же должности — в 6-й Учебный отряд ВМС. Еще два года спустя Борис Дмитриевич становится заместителем командира 6-го Учебного отряда ВМС.

Завершил свою военно-морскую службу капитан 2 ранга Б.Д.Николаев заместителем командира 555-й школы боцманов ВМС. Приказом ГК ВМФ №0353 от 14 февраля 1958 г. его уволили в запас в возрасте 45 лет — в расцвете сил, не реализовав возлагавшиеся на него надежды.

За личное мужество и отвагу, проявленные в годы Великой Отечественной войны Б.Д.Николаев был награжден орденом Красного Знамени, Отечественной войны 1-й ст., орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и английским орденом Британской Империи 5-й ст.

Борис Дмитриевич Николаев родился 17 ноября 1913 г. в Петрограде. В 1937 г. окончил ВМУ им. М.В.Фрунзе, в 1942 г. — ВСККС ВМФ.

Основные этапы службы: командир артиллерийской батареи ЭМ «Энгельс» КБФ, лейтенант (1937-1938); помощник командира ЭМ «Сокрушительный» БФ (СФ), ст. лейтенант (1938-1942); слушатель ВСККС ВМФ, командир СКР «Гроза» СФ (1942); командир ЭМ «Гремящий» СФ, капитан-лейтенант, капитан 3 ранга (1942-1944); офицер 3-го отдела штаба СФ (1944); начальник отдела конвойной службы Дунайской военной флотилии (1944-1945); командир ЭМ «Озорной» ЧФ (1945-1946); командир ЭМ «Примерный» БФ (1946-1947); старший помощник командира линкора «Петропавловск» (1947-1950); старший помощник командира броненосца береговой обороны «Выборг», капитан 2 ранга (1950-1951); преподаватель, зам. начальника по учебной части Курсов офицеров запаса КВМК Кронштадт (1951-1953); ст. преподаватель Школы оружия (1953-1954); ст. преподаватель, зам. начальника Учебного отряда КВМК (1954-1958). Уволен в запас приказом ГК ВМФ № 0353 от 14 февраля 1958 г. в звании капитан 2 ранга по выслуге лет.

Николай Дмитриевич Рябченко

После окончания ВМУ им. М.В.Фрунзе в 1933 г., имея преимущества при назначении на должность как старшина роты, Н.Д.Рябченко был назначен помощником командира ПЛ М-12 МСЧМ, которая достраивалась в Николаеве. После приемки в состав флота ее по железной дороге перевезли на ТОФ.

С молодым командиром случилась неприятность: как-то на лодке он сорвался со скоб-трапа и упал в люк, сильно повредив правое бедро. Травма явилась причиной развития болезни Пертеса. Пришлось на длительное время лечь в гипс. Поэтому Н.Д.Рябченко списали с подплава, а до



Борис Дмитриевич Николаев

выздоровления он формально числился помощником командира ТЩ №67.

В 1935 г., после окончания Курсов усовершенствования командного состава, Н.Д.Рябченко получил назначение штурманом на военный транспорт «Самоед» ТОФ. Через два года службы требовательный, с хорошей стрессовой выдержкой лейтенант назначается помощником командира СКР «Гром». Досрочно получив очередное звание, Николай Дмитриевич еще через год назначается командиром СКР «Вьюга».

Сторожевик много плавал, выполнил все курсовые задачи, на отлично провел артиллерийские стрельбы, поэтому командира особо отметили, досрочно присвоив звание капитан-лейтенант.

В то время на Дальнем Востоке началось серийное строительство ЭМ (их корпуса собирались из секций, изготовленных в Николаеве и перевезенных по железной дороге). Летом 1936 г. в Николаеве на ССЗ им. А.Мартини заложили ЭМ пр.7 «Передовой», затем корпус разобрали, и секции железной дорогой отправили в Комсомольск-на-Амуре, где корабль перезаложили в 1937 г. В 1940 г. перед спуском на воду его переименовали в «Развитой», а в мае 1941 г. снова переименовали — на этот раз в «Разъяренный».

В 1940 г. капитан-лейтенанта Н.Д.Рябченко получил назначение на должность командира этого корабля.

Когда в 1942 г. «Разъяренный» выделили к переходу на СФ, командиром назначили более опытного капитан-лейтенанта Н.И.Никольского, а Н.Д.Рябченко стал командиром «Расторопного».

В 1943 г. открылся штат командира строящегося в Комсомольске-на-Амуре ЭМ «Внушительный», и его командиром назначают капитана 3 ранга Н.Д.Рябченко. Строительство корабля затягивалось, команда еще не формировалась, и



Николай Дмитриевич Рябченко

Н.Д.Рябченко как бы находился в резерве. Весной 1944 г., когда командующий ТОФ получил приказ сформировать два экипажа ЭМ и отправить их в Мурманск, в распоряжение командующего СФ для приема кораблей в Англию. Капитана 3 ранга Н.Д.Рябченко назначили командиром одного из двух кораблей, которые предстояло принять тихоокеанцам.

Экипажу под командованием Н.Д.Рябченко следовало принимать ЭМ «Живучий» — бывший английский «Richmond» (до 23.09.1940 — американский DD-93 «Fairfax»). Советские экипажи перевозились в Англию в оборудованных нарами трюмах американских транспортов, шедших в конвое RA-59 под эскортом кораблей английского флота.

На переходе произошла трагедия: транспорт «William S. Taylor», на котором находился черноморский экипаж ЭМ «Достойный», был торпедирован германской ПЛ. Погибло 22 моряка, многих подняли с воды в бессознательном состоянии на английский ЭМ «Walter».

Естественно, моряки «Живучего», находившиеся в трюме американского транспорта «John Lennon», заволновались, а выходить на верхнюю палубу команде запрещалось. Н.Д.Рябченко, находившийся в офицерской каюте, понимая состояние команды, спустился в трюм, подсел к теплому камельку, пригласил матросов рассаживаться поближе, достал пачку «Беломорканала» и предложил папиросы сидевшим рядом матросам и старшинам. После небольшой паузы командир напомнил морякам их задачи по приемке корабля. Затем рассказал, как воюют подводники, которые «света божьего не видят», а слышат только взрывы глубинных бомб... От задушевной беседы с командиром моряки успокоились. Вскоре была дана команда «Отбой». Пробыв еще некоторое время с дежурным по низам старшиной 1-й ст. Б.В.На-

заровым и убедившись, что личный состав заснул, Н.Д.Рябченко вернулся в каюту.

По прибытии в Норд-Шилде советские моряки были немало удивлены, увидев подлежащий приему корабль. Нашлись остряки, которые немедленно обозвали корабль «макаронной фабрикой» и «северюгой». Хотя «Richmond», действительно, имел устаревшую архитектуру, слабое артиллерийское вооружение, но у него были и положительные качества: крепкий клепаный гладкопалубный корпус, отличное по тем временам противолодочное вооружение, ГАС и две РЛС.

На вопросы моряков, как можно воевать с таким слабым артвооружением, командир сказал, что надо обращать внимание не на недостатки корабля, а уметь найти положительные его качества:

— Например, у него кованый стальной форштевень.

Этой шутке командира, над которой в свое время посмеялись офицеры, пришлось сыграть важную роль в истории корабля, когда в ночь на 9 декабря 1944 г. он протаранил немецкую ПЛ...

16 июля 1944 г. «Живучий» в числе других был принят от союзников, и на нем приступили к отработке боевых расписаний, стрельб и маневрирования в составе соединения. Днем и ночью, бесконечно звучали сигналы боевой тревоги, экипаж втягивался в тяжелый ритм военного времени.

Дивизион покинул английскую базу Скапа-Флоу 16 августа. После пополнения запасов топлива ЭМ соединились с линкором «Архангельск» и, вступив в боевое охранение, направились догонять конвой JW-59. Переход проходил в шторм силой до 9 баллов, и на многих кораблях произошли повреждения надстроек от мощных ударов волн. Капитан 3 ранга Н.Д.Рябченко весь переход от Англии до Кольского залива не покидал ходовой мостик, куда вестовой краснофлотец Иван Клименко приносил ему что-нибудь перекусить и стакан чая.

В один из моментов на мостике услышали какой-то треск и шипение. Перегнувшись через ограждение мостика командир корабля увидел, что сорвало парусиновый чехол с противолодочного реактивного бомбомета «Hedgehog». Предохранительные верхушки головных взрывателей вращались — это означало, что бомбы находятся в боевом положении и изготовлены к взрыву.

Стоявший рядом с Н.Д.Рябченко краснофлотец Клименко мгновенно оценил ситуацию и, крикнув: «Разрешите, товарищ командир!», скользнул по трапу вниз, на полубак. В это время на корабль шла очередная волна, и Клименко услышал зычный голос командира:

— Берегись, Иван!

Моряк крепко вцепился в леерную стойку, и водная лавина накрыла его. Как только вода спала, отважный моряк бросился к бомбомету и начал сбрасывать за борт опасные бомбы. Подоспевшим на помощь морякам И.Клименко передал все оставшиеся реактивные бомбы. Волны

несколько раз накрывали смельчаков, а командир корабля всякий раз предупреждал их об очередном надвигающемся вале. Когда И.Клименко поднялся на мостик и доложил, что все бомбы убраны, командир по-мужски обнял своего вестового, сказав:

— Спасибо, братец.

По приходу в Кольский залив корабль стал в навигационный ремонт к плавмастерской в п. Дровяное (напротив Мурманска), но уже 15 октября вышел на первое боевое задание. Командиру была поставлена задача за тралами трех тральщиков перейти через минное поле в Линахамари и снабдить топливом два СКР.

Вместе с командиром бригады траления ОВР капитаном 2 ранга П.В.Панфиловым и штурманом ст. лейтенантом Н.Гончаровым капитан 3 ранга Н.Д.Рябченко внимательно по карте изучили маршрут перехода. По ежегоднику определили время большой воды и согласовали действия на переходе.

Корабль прошел по протраленному фарватеру и благополучно прибыл в Линахамари, где передал СКР «Смерч» и «Гроза» воду и топливо, а затем принял на борт 280 раненых, которых необходимо было доставить в госпиталь, развернутый в губе Б. Волоковая.

За время командования «Живучим» с 16 июня по 22 декабря 1944 г. капитан 3 ранга Н.Д.Рябченко выполнил 26 боевых заданий командования, в том числе провел три поиска ПЛ противника, участвовал в составе двадцати одного эскорта конвоев.

В поиске в ночь с 8 на 9 декабря 1944 г. ЭМ радиолокатором обнаружил немецкую ПЛ в надводном положении. Приказав увеличить ход до полного, капитан 3 ранга Н.Д.Рябченко взял курс на лодку. Когда расстояние до противника сократилось до трех кабельтовых, командир приказал осветить цель.

— Подводная лодка, правый борт 10, дистанция — три кабельтовых, — доложил старшина сигнальщиков старшина 2-й статьи Алексей Головин.

Командир и сам видел лодку — она на большой скорости уходила вправо и почему-то не погружалась. У него созрело решение.

Раз лодка не погружается, то она по какой-то причине этого сделать не может. Следовательно, с дистанции три кабельтовых есть возможность нанести ей таранный удар.

Командир приказал:

— Самый полный вперед!

По переговорному устройству он спросил стоявшего на руле старшину Василия Папушина:

— Папушин, видишь лодку?

— Вижу.

— Держать на лодку, — приказал командир.

В это время старшина сигнальщиков Головин доложил, что ПЛ произвела залп из кормового торпедного аппарата. Н.Д.Рябченко тихо произнес:

— Теперь поздно — торпедами меня не возьмешь.

Через несколько минут корабль с полного хода врезался в корпус ПЛ позади ограждения рубки. Экипаж ЭМ ощутил два резких толчка, корабль потерял ход и стал крениться на левый борт.

— Полный назад! — скомандовал командир.

Как только корабль отработал задним ходом, артиллеристы открыли по ПЛ огонь прямой наводкой. Лодка медленно ушла под воду. В район ее погружения с ЭМ сбросили три больших серии глубинных бомб.

Позже стало известно, что была потоплена U-387.

В этом боевом эпизоде и случилось происшествие Николая Дмитриевича о "кованном стальном форштевне". В бою проявился и его железный характер, смелость и трезвый точный расчет.

Рассказывая о Н.Д.Рябенко, следует отметить, что он был командиром в море — на ходу, на мостике. В базе, у причала в жизнь корабля он не вмешивался, все доверяя своему помощнику капитан-лейтенанту А.П.Проникину.

К новому 1945 г. состояние здоровья Николая Дмитриевича ухудшилось — в Заполярье обострилась его старая болезнь, возникшая после травмы на ПЛ. Его положили в госпиталь и спустя несколько месяцев назначили на ЧФ командиром ЭМ «Легкий» (бывший румынский «Marasesti»).

Через год Николай Дмитриевич стал командиром ЭМ «Огневой», а с 1946 г. по 1951 г. командовал «Озорным». В 1947 г. он стал капитаном 2 ранга.

В 1951 г. Н.Д.Рябенко назначают в Николаев уполномоченным Комиссии по приемке новых кораблей, в следующем году ему присваивают звание капитан 1 ранга.

Работа в комиссии была не в характере Рябенко — он не умел ссориться и требовать, стучать кулаком по столу. Лихой боевой командир, в интригах мирного времени он был беспомощен. Служба не пошла, и его освободили от должности.

В 1953 г. капитана 1 ранга Н.Д.Рябенко назначают командиром бригады ремонтирующихся кораблей в Таллин. Правил службой в бригаде штаб, Николай Дмитриевич в текущие дела не вмешивался — он, в основном, был "вывозным" командиром на завершивших ремонт кораблях. Допуск к самостоятельному управлению кораблем на бригаде имели еще два офицера, и они поочередно выводили корабль в море.

Когда в Таллин с комиссией прибыл Министр обороны СССР маршал Советского Союза Г.К.Жуков, начальник гарнизона сделал соответствующий доклад, и маршал собрал совещание командиров соединений. Во время своего доклада-разбора Министр обороны называл отдельных командиров и требовал объяснений, почему в соединении низкая воинская дисциплина и много нарушений устава.

Как известно, в бригаду ремонтирующихся кораблей командиры старались списать самых недисциплинированных и проштрафившихся моряков, поэтому дис-

циплина в соединении всегда была не на самом высоком уровне. Такие части были "головной болью" как для командования флота, так и для начальников гарнизонов и военных комендантов.

Министр поднял для объяснений командира 146-й бригады и, не дослушав его, заявил, что он увольняет капитана 1 ранга Рябенко из Вооруженных сил без выходного пособия и пенсии, заявив, что он свободен и может покинуть совещание. Н.Д.Рябенко ушел домой и стал ждать приказа об увольнении.

Однако события развивались по-другому. На судоремонтном заводе завершили ремонт сразу на трех кораблях — нужно было выходить в море на ходовые испытания. Два корабля вышли с обеспечивающими офицерами (командиры этих кораблей еще не имели допуска к самостоятельному управлению), третий стоял в заводе — на нем идти было некому. Заводчане забеспокоились, доложили начальству, которое заявило:

— Как не кому выходить? А командир бригады чем занят?

Командующему флотом доложили, что Н.Д.Рябенко находится дома и ожидает приказ МО СССР об увольнении. Командующий флотом адмирал В.А.Касатонов приказал капитану 1 ранга Рябенко выйти в море, а после сдачи корабля направил его в госпиталь для определения годности к военной службе — адмирал помнил и уважал лихого командира, таранившего немецкую подлодку.

Военно-врачебная комиссия признала его негодным к службе с исключением с учета из-за заболевания, связанного с пребыванием на фронте. В соответствии с этим заключением Николай Дмитриевич по ходатайству адмирала А.Г.Головки приказом МО СССР №02641 от 14 июня 1956 г. был уволен в отставку по состоянию здоровья.

Около двадцати лет Николай Дмитриевич проработал капитаном портового буксира в Таллинском порту. Умер он 8 июля 1980 г., похоронен в Таллине.

За отвагу и мужество, проявленные в борьбе с немецкими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, Н.Д.Рябенко был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Нахимова 2-й ст., орденом Отечественной войны 1-й ст., орденом Красной Звезды, медалями "За оборону Советского Заполярья", "За победу на Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг." и юбилейными.

Николай Дмитриевич Рябенко родился 14 марта 1908 г. в г. Новочеркасск. В 1933 г. окончил ВМУ им. М.В.Фрунзе, в 1935 г. — Курсы усовершенствования командного состава РККФ.

Основные этапы службы: помощник командира ПЛ М-12 МСЧМ (МСДВ), помощник командира ТЩ № 67; слушатель КУКС РККФ (1933-1934); штурман ВТР «Самоед» ТОФ, лейтенант (1935-1937); помощник командира СКР «Гром» ТОФ, ст. лейтенант (1937-1939); командир СКР «Вьюга» ТОФ (1939-1940); ко-

мандир ЭМ «Развитой» ТОФ (1940-1942); командир ЭМ «Расторопный» ТОФ (15.07.1942-1943); командир ЭМ «Внушительный» ТОФ, командир ЭМ «Живучий» СФ, капитан 3 ранга (1943-1944); командир ЭМ «Легкий» ЧФ (1945); командир ЭМ «Огневой» ЧФ (1945-1946); командир ЭМ «Озорной» ЧФ (1946-1951, с 1947 г. — капитан 2 ранга); уполномоченный Комиссии по приемке кораблей от промышленности в Николаеве, капитан 1 ранга (1951-1953); командир 146-й бригады ремонтирующихся кораблей (Таллин) БФ (1953-1956). Уволен в отставку по болезни приказом МО СССР № 02641 от 14.06.1956.

Александр Кузьмич Щербаков

После окончания военно-морского училища Александр Кузьмич Щербаков три года служил на минных заградителях «Яна» и «Ворошиловск» — бывших пароходах Дальневосточного морского пароходства, вооруженных и приспособленных к минным постановкам (брали на борт более 250 мин). Помимо своего основного назначения они использовались как суда снабжения. Гарнизоны, береговые батареи, посты СНиС и базы ТОФ располагались на значительном удалении друг от друга, железнодорожного и шоссейного сообщения между ними не было, и единственная связь осуществлялась морем. Поэтому заградители часто и подолгу находились в плавании.

Для молодого офицера служба на таких кораблях была прекрасной школой морской подготовки и изучения театра. Поскольку А.К.Щербаков проявил склонности к штурманской специальности, командование направило его на штурманское отделение СККС РККФ, по окончании которых он становится штурманом минного заградителя «Томск» (бывший пароход Добровольного флота, построенный в 1913 г.). Через год Александра Кузьмича назначают командиром БЧ-1 ЭМ «Войков», а затем — лидера «Орджоникидзе» (с 1940 г. — «Баку»).

Соплаватели с лидера вспоминали, что его отличала от других штурманов пунктуальность, даже щепетильность в работе и очень хорошее знание Тихоокеанского театра. Вскоре ему было присвоено воинское звание ст. лейтенант. Командование решило направить офицера на Классы подготовки командиров кораблей, закончив которые А.К.Щербаков стал капитан-лейтенантом и получил назначение помощником командира ЭМ «Рекордный» ТОФ.

Корабль вступил в состав ТОФ в январе 1941 г., на нем предстояла большая работа по отработке боевых расписаний и сдачи задач по курсу надводного корабля. Как помощник командира А.К.Щербаков запомнился сослуживцам неутомимым тружеником — он все свое время уделял проверкам боевых постов и знаний личным составом своих обязанностей. Александра Кузьмича считали беспокойным человеком, но при этом отмечали



Александр Кузьмич Щербаков

деликатность и корректность в обращении с личным составом.

Осенью 1941 г. (с 12 ноября) капитан-лейтенант А.К.Щербаков стал командиром «Рекордного». Командовал он ЭМ до весны 1944 г., и все это время корабль числился одним из лучших на флоте. Командиры кораблей отмечали высокую тактическую подготовку своего коллеги, а корабельные офицеры вспоминали об Александре Кузьмиче как о спокойном, выдержанном и в меру осторожном командире. Он представлял большие полномочия своему помощнику, не вмешиваясь в повседневное управление личным составом.

Весной 1944 г. Нарком ВМФ приказал командующему ТОФ сформировать из личного состава тихоокеанских ЭМ два экипажа для приема кораблей в Англии, для командования этими экипажами подобрать наиболее опытных командиров и офицеров, а в состав экипажей выделить дисциплинированных и опытных матросов и старшин. На ЭМ, получивший впоследствии наименование «Жесткий», командиром был назначен капитан-лейтенант А.К.Щербаков.

Оба экипажа по железной дороге из Владивостока перевезли в Мурманск, затем на американских транспортах — в Англию. Там предстояло принять английский ЭМ «Georgetown» (бывший американский DD-168 «Maddox» постройки 1919 г.). До 1 августа 1944 г. шел ремонт и приемка корабля. Когда основные работы были завершены, корабль принял советский экипаж, и на «Жестком» подняли военно-морской флаг СССР.

Под руководством А.К.Щербакова составили боевые расписания, люди изучили иностранную технику и сдали зачеты. ЭМ отработал задачу по курсу надводного корабля, провел зачетные стрельбы, выполнил задачи ПЛО и был готов к переходу в Кольский залив. Приказ на переход получили 16 августа 1944 г., и вече-

ром того же дня ЭМ покинули английскую ВМБ Скапа-Флоу и, соединившись с линкором «Архангельск», пошли догонять союзный конвой JW-59.

Переход из Англии в Кольский залив проходил в тяжелых штормовых условиях, старые ЭМ с большим трудом выдерживали проверку штормом. На многих кораблях сорвало листы облицовки ходового мостика, на некоторых не выдержали и прогнулись пиллерсы в помещениях под баком. На «Жестком» не выдержали нагрузки механизмы: лопнула муфта масляного насоса, сорвало с фундамента нефтяную «донку». Пришлось застопорить ход и лечь в дрейф, пока механики ликвидировали повреждения. Это была рискованная, но вынужденная мера в условиях, когда в районе конвоя рыскали вражеские ПЛ. Механики восстановили механизмы, и ЭМ догнал конвой, заняв свое место в порядке.

За двое суток следования с конвоем «Жесткий» пять раз обнаруживал гидролокатором и атаковал подлодки противника. В 2 часа ночи 23 августа корабль отряда ВМС СССР увеличил ход, отошли от конвоя и самостоятельно проследовали в Кольский залив. Рано утром 24 августа отряд вошел в Кольский залив, линкор и ЭМ стали на якорь на рейде Ванги.

Североморцы тепло встретили пополнение, хотя многих удивляла устаревшая архитектура кораблей: четыре большие цилиндрические трубы вызывали невольную улыбку и рождали воспоминания о песенке «Америка России подарила пароход»... Однако американские ЭМ оказались боееспособными и в трудных условиях Севера внесли существенный вклад в борьбе с немецкими ПЛ. На кораблях были установлены ГАС и РЛС, превосходившие отечественную аппаратуру на несколько порядков.

Уже 29 августа группа кораблей, в том числе и «Жесткий», покинула Кольский залив для участия в конвойных операциях в Арктике. 31 августа «Жесткий» принял под охрану транспорты конвоя БД-6 и пошел с ними из Белого моря на о. Диксон. 11-13 октября 1944 г., участвуя в эскorte этого конвоя, «Жесткий» обнаружил и отразил попытку вражеской ПЛ атаковать охраняемые суда. До конца года ЭМ участвовал в восьми конвойных операциях и дважды предотвращал попытки подлодок противника атаковать конвой.

Наиболее ярко боевая деятельность «Жесткого» под командованием капитана 3 ранга А.К.Щербакова проявилась в операции по оказанию помощи торпедированному транспорту «Тбилиси». Для оказания помощи аварийному судну из Кольского залива вышли «Жесткий» с НШ эскадры капитаном 1 ранга А.М.Румянцевым на борту и «Живучий» (капитан 3 ранга А.И.Шумилов). Был шторм свыше 7 баллов. В семи милях к N-W от м. Цып-Наволоч с помощью радиолокаторов обнаружили аварийный корабль и два тральщика. Была поставлена задача взять транспорт на буксир и привести в Кольский залив.

Оказалось, что это не так просто: огромное судно водоизмещением около 12 тыс. т дрейфовало переваливаясь с борта на борт, волны гуляли по его разорванной палубе. На транспорте не было людей.

Первейшая задача состояла в том, чтобы подойти к судну и высадить на него группу моряков для приема буксира. Помощник командира ст. лейтенант Синий подобрал пятерых добровольцев, которых лично проинструктировал капитан 1 ранга А.М.Румянцев. После нескольких попыток А.К.Щербакову удалось подойти к аварийному ТР так, что пятеро смельчаков прыгнули с ростр на корму «Тбилиси». В результате подхода к транспорту при качке правые ростры оказались смятыми.

С «Жесткого» подали на «Тбилиси» проводник и буксир. Как только буксир закрепили, ЭМ дал самый малый ход, однако даже вывести из лагового положения огромное судно на малом ходу не представлялось возможным. А как только ход увеличивали, буксирный трос рвался. Транспорт неудержимо дрейфовало на S-E.

«Жесткий» неоднократно подходил к аварийному судну, заводил новый буксир, но как только давал ход более малого, он лопался. Так прошли траверз о. Кильдин, и течением транспорт стало поджимать в направлении о. Б. Олений.

Наступила новогодняя ночь. Шторм не утихал, аварийное судно продолжало дрейфовать. Экипаж ЭМ и группа смельчаков выбивались из сил, пока не израсходовали весь запас буксирных тросов. Тогда на помощь пришли морские буксиры, в сопровождении двух ЭМ и подошедшего лидера «Баку». 2 января 1945 г. «Тбилиси», наконец, привели в Териберку.

Свою последнюю боевую операцию А.К.Щербаков провел 16-18 января 1945 г., участвуя в эскортировании конвоя KB-1 в составе семи союзных транспортов.

После завершения этой операции корабль встал в ППР в Росте. Командира с группой офицеров пригласили в гости в Мурманск. Поздно вечером, возвращаясь из Мурманска в Росту пешком (тогда транспортного сообщения не существовало), они должны были пересечь железнодорожные пути. Весь железнодорожный переезд оказался занят составом. Ждать, пока он уйдет, не стали и решили пройти под вагонами. Все быстро одолели этот барьер, а Александр Кузьмич в темноте замешкался. В это время паровоз тронул состав, и офицер был смертельно травмирован под колесами вагона...

За личное мужество при выполнении воинского долга в борьбе с немецкими захватчиками Александр Кузьмич был награжден орденом Красного Знамени и медалью «За боевые заслуги».

Александр Кузьмич Щербаков родился 19 августа 1911 в Гомеле. В 1934 г. окончил ВМУ им. М.В.Фрунзе, в 1938 г. — СККС РККФ, в 1941 г. — ВСККС ВМФ.

Основные этапы службы: командир минной группы 3М «Яна» ТОФ (1935-1936); командир минной группы 3М «Ворошиловск» ТОФ (1936-1937); помощник

командира тральщика № 13 («Газара») ТОФ, слушатель СККС РККФ (1937-1938); командир штурманского сектора ЗМ «Томск» ТОФ, штурман ЭМ «Войков» ТОФ, ст. лейтенант (1938-1939); штурман лидера «Орджоникидзе», слушатель ВСККС ВМФ, помощник командира ЭМ «Рекордный» ТОФ, капитан-лейтенант (1939-1941); командир ЭМ «Рекордный» ТОФ (1941-1944); командир ЭМ «Жесткий» СФ (1944-1945). Погиб в результате несчастного случая 4 февраля 1945 г., исключен из списков офицерского состава ВМФ.

Алексей Иванович Шумилов

Успешно окончив ВМУ им. М.В.Фрунзе, в 1936 г. Алексей Шумилов был направлен на ТОФ, служил штурманом на СКР «Красный Вымпел», а затем на СКР «Зарница». Два года выполнения обязанностей штурмана позволили офицеру изучить Тихоокеанский театр и зарекомендовать себя грамотным, исполнительным и трудолюбивым специалистом.

Флот рос, строились новые корабли, а опытных командных кадров не хватало — вследствие необоснованных репрессий флот потерял около трех тысяч командиров, инженеров и политработников. Поэтому пришлось назначать на ответственные должности молодых офицеров. К таким решениям следовало отнести и назначение в 1938 г. на должность помощника командира ЭМ «Решительный» молодого штурмана, никогда не служившего на ЭМ.

«Решительный» заложили в Николаеве 5 ноября 1935 г., затем корпус разобрали, по секциям перевезли на Дальний Восток и 20 августа 1936 г. перезаложили в Комсомольске-на-Амуре на ССЗ №199. Спуск на воду состоялся 18 октября следующего года. На корабле котлы находились под парами, турбины были прогреты, действовали турбонасосы и турбогенераторы. В конце октября 1938 г. для достройки ЭМ на буксире повели во Владивосток.

В первых числах ноября в Японском море штормило. На буксире ГиСу «Охотск» «Решительный» вывели из устья Амура. Когда корабли подошли к м. Золотой, решили, что дальнейшая буксировка в 9-бальный шторм опасна. Командовавший кораблем на переходе капитан-лейтенант С.Г.Горшков принял решение переждать непогоду в Советской Гавани. Через несколько дней буксировку возобновили. Когда корабли были в море, шторм вновь усилился.

8 ноября 1938 г. в 90 милях южнее Советской Гавани лопнул буксирный трос, и ГиСу навалилось на ЭМ. В результате столкновения образовалась пробоина в борту ЭМ в районе орудия №4. Вода стала затопливать кормовые отсеки. Неуправляемый корабль выбросило на рифы, корпус разломился в районе кормового орудия. Личный состав и сдаточную ко-

манду удалось спасти, погибли двое рабочих завода №199. Корабль в течение нескольких дней разбило о камни — удалось спасти только отдельные узлы и механизмы.

По решению правительства в 1940 г. наименование «Решительный» было присвоено новому ЭМ «Поспешный», а ст. лейтенанта А.И.Шумилова назначили командиром БТЩ «Веха». Это был корабль специальной постройки водоизмещением 476 т, совершивший переход с Черного моря по Суэцкому каналу на Дальний Восток и 17 мая 1939 г. вступивший в состав ТОФ.

А.И.Шумилов командовал «Вехой» два года, считался хорошим командиром — малые корабли были его стихией, соответствовали его мировоззрению и морскому интеллекту.

В 1941 г. офицера назначили командиром СКР «Метель», а через год — помощником командира на ЭМ «Решительный» (бывший «Поспешный»). Корабль вошел в состав ТОФ 5 сентября 1941 г. Прослужив на ЭМ год, Алексей Иванович получил очередное звание капитан-лейтенант, но служба не заладилась, и он попросил назначить его на тральщик. Должность командира ТЩ №120 была в то время вакантной, и назначение состоялось.

В середине января 1943 г. из тихоокеанцев начали формировать команды для приема в Америке тральщиков типа АМ. Командиром спецкоманды для приема Т-118 назначили капитан-лейтенанта А.И.Шумилова, и 3 июля 1943 г. он с личным составом убыл в Америку.

Т-118 — бывший американский тральщик АМ-145 «Agmada», был только что закончен постройкой. 16 сентября его приняла советская команда. На корабле личный состав изучил механизмы, сдал задачи по курсу надводного корабля, 24 ноября подняли советский военно-морской флаг, и ровно через месяц, 24 декабря, убыли из Ки-Уэста на СФ. Корабль перешел через Атлантический океан, прибыл в Полярное 28 февраля 1944 г. и на следующий день вошел в состав СФ.

В мае Алексей Иванович передал Т-118 капитан-лейтенанту С.М.Купцову, а сам перешел на службу в штаб флота инспектором по надводным кораблям.

В декабре 1944 г. капитана 3 ранга А.И.Шумилова назначили командиром ЭМ «Живучий» 2-го дивизиона эскадры СФ. Под командованием Алексея Ивановича ЭМ выполнил более 20 боевых заданий командования, участвовал в двух спасательных операциях. При оказании помощи торпедированному транспорту «Тбилиси» корабль принял на борт 78 пассажиров и членов команды транспорта. А вот на помощь торпедированному ЭМ «Деятельный» не успел — «Деятельный» затонул со всем экипажем еще до его подхода.

«Живучий» участвовал в эскorte 15-ти конвоев, отразив при этом две попытки неприятельских ПЛ приблизиться к конвоем и атаковать транспорты. ЭМ также участвовал в пяти поисках вражеских ПЛ, в двух случаях его гидроакустики обна-



Алексей Иванович Шумилов

руживали цель, однако атаки успеха не имели.

За время службы А.И.Шумилова на «Живучем» (с 22 декабря 1944 г. по 1 марта 1945 г.) он не проявил бойцовских качеств, а его тактический кругозор был недостаточным для командования ЭМ в сложной противолодочной обстановке на Северном морском театре в 1945 г. Благо, что на корабле служил опытный и грамотный помощник командира капитан-лейтенант А.П.Проничкин и очень грамотный штурман ст. лейтенант Н.А.Гончаров.

Крупным недостатком А.И.Шумилова была тяга к спиртному. Командир 2-го дивизиона капитан 2 ранга Е.А.Козлов несколько раз устраивал ему крупный «разнос» за недостойное поведение, командующий эскадрой СФ контр-адмирал В.А.Фокин неоднократно жестко беседовал с Алексеем Ивановичем, но все это не возымело результатов.

По приказу Наркома ВМФ Алексея Ивановича возвратили на ТОФ, где он в течение 1945 г. сменил пять должностей: старшего помощника командира крейсера «Лазарь Каганович», командира 12-дивизиона СКР, НШ бригады СКР, командира 5-го дивизиона СКР и, наконец, командира ЭК-28 Камчатской военной флотилии.

Спустя два года Алексея Ивановича назначают старшим помощником командира учебного судна «Комсомолец», которое стояло на приколе в Ленинграде и использовалось в качестве плавказармы. На «Комсомольце» он прослужил почти четыре года, получив очередное звание.

В 1951 г. капитан 2 ранга А.И.Шумилов поступает в ВМА им. К.Е.Ворошилова и после завершения учебы в 1953 г. вновь назначается командиром учебного судна «Комсомолец». Спустя два года Алексей Иванович пробует себя в качестве ст. преподавателя ВВМУ им. Ф.Э.Дзержинского.

жинского, получает в этой должности звание капитан 1 ранга. Однако по уровню подготовки он не соответствовал статусу высшего инженерного училища, и в 1957 г. был направлен преподавателем военной кафедры в ЛКИ.

В 1960 г. его уволили в запас по болезни.

За многолетнюю службу, личную храбрость и отвагу при выполнении боевых заданий командования Алексей Иванович был награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды и медалью "За боевые заслуги", а также медалями "За оборону Советского Заполярья", "За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг." и "За победу над Японией".

Алексей Иванович Шумилов родился 30 марта 1915 г. в Петрограде. В 1936 г. окончил ВМУ им. М.В.Фрунзе, в 1953 г. — ВМА им. К.Е.Ворошилова.

Основные этапы службы: штурман СКР «Красный Вымпел» ТОФ, лейтенант (1936-1938); штурман СКР «Зарница» ТОФ (1938); помощник командира ЭМ «Решительный» ТОФ (1938-1939); командир БТЩ «Веха» ТОФ, ст. лейтенант (1939-1941); командир СКР «Метель» ТОФ (1941-1942); помощник командира ЭМ «Решительный», ТОФ, капитан-лейтенант (1942-1943); командир ТЩ № 120 ТОФ, командир Т-118 СФ, капитан 3 ранга (1943-1944); инспектор по надводным кораблям штаба СФ (1944); командир ЭМ «Живу-

чий» СФ (1944-1945); старший помощник командира крейсера «Лазарь Каганович», командир 12-го дивизиона СКР, НШ бригады СКР, командир 5-го дивизиона СКР ТОФ (1945); командир ЭК-28 (бывш. РП-27 «Newport») Камчатской военной флотилии (1945-1947); старший помощник командира учебного судна «Комсомолец», капитан 2 ранга (1947-1951); слушатель ВМА им. К.Е.Ворошилова (1951-1953); командир учебного судна «Комсомолец» (1953-1955); ст. преподаватель одной из кафедр кафедры ВВМУ им. Ф.Э.Дзержинского, капитан 1 ранга (1956-1957); преподаватель военно-морской кафедры Ленинградского кораблестроительного института (1957-1960). Уволен в запас по болезни приказом МО СССР № 0457 от 5 апреля 1960 г.

Персоналии

Указом президента РФ №2003 от 13 декабря 2000 г. присвоены высшие воинские звания:

— вице-адмирал — **Владимиру Федоровичу Попову** (начальнику тыла — зам. командующего СФ по тылу) и **Валерию Михайловичу Цвирко**;

— контр-адмирал — **Игорю Ивановичу Звереву**, **Владимиру Ивановичу Богдашину**, **Сергею Петровичу Алексею** и **Владимиру Владимировичу Авдошину** (начальнику одного из управлений штаба СФ);

— генерал-лейтенант — **Владимиру Юрьевичу Бакину**.

Назначения

В июле 2001 г. указом президента РФ командующим ТОФ назначен вице-адмирал **Геннадий Александрович Сучков**, ранее исполнявший обязанности 1-го зам. командующего ЧФ. Прежний командующий ТОФ адмирал **Михаил Георгиевич Захаренко** назначен 1-м зам. ГК ВМФ.

Указом президента РФ №415 от 11 апреля 2001 г. командующим БФ назначен вице-адмирал **Владимир Прокофьевич Валуев**.

В.П.Валуев родился 16 июля 1947 г. в г. Красный Луч Луганской обл. В 1969 г. окончил ВВМУПП им. Ленинского комсомола, в 1974 г. — 6-е ВСОК ВМФ, в 1983 г. — ВМА.

Прохождение службы: курсант ВВМУПП им. Ленинского комсомола; командир группы управления БЧ-2 С-44 пр.644 ТОФ (1969), командир БЧ-2-3 С-44 пр.644 ТОФ; помощник командира К-70 пр.651 ТОФ (1971); слушатель 6-х ВСОК ВМФ (1973); помощник экипажа крейсерской АПЛ пр.670 ТОФ (1974); ст. помощник экипажа крейсерской АПЛ пр.670 ТОФ (1975); командир К-325 пр.670 ТОФ (1978); слушатель ВМА (1981); зам. командира дивизии ПЛ ТОФ (1983); командир

дивизии ПЛ ТОФ (1988); слушатель ВАГШ (1991); НШ — 1-й зам. командующего флотилией ПЛ ТОФ; командир 4-й эскадры ТОФ, контр-адмирал (1994); зам. начальника ГШ ВМФ (1996); 1-й зам. командующего БФ (1996). С лета 2000 г. временно исполнял обязанности командующего БФ.

Награжден тремя орденами и медалями. Женат, имеет двух дочерей.

Указом президента РФ, подписанным в мае 2001 г., 1-м зам. командующего БФ назначен вице-адмирал **Василий Никанорович Апанович**.

В.Н.Апанович родился 27 марта 1951 г. в д. Клепочи Слонимского р-на Гродненской обл. в семье колхозников. После окончания в 1968 г. средней школы учился в автотранспортном техникуме, в мае 1969 г. был призван в ВС СССР, службу проходил в танковых войсках, был командиром танка, зам. командира танкового взвода. В 1971 г. поступил на ракетно-артиллерийский факультет Калининградского ВВМУ, который окончил в 1976 г. В 1984 г. окончил 6-е ВСОК ВМФ, в 1989 г. — ВМА.

Прохождение службы: курсант Калининградского ВВМУ (1971-1976); командир зенитно-ракетной батареи БПК «Образцовый» 128-й БРК БФ; старший помощник командира СКР «Сильный» (с 1980 г.); старший помощник командира СКР «Неукротимый» (1981-1982); помощник командира КРЛ «Октябрьская революция» (1982-1983); слушатель 6-х ВСОК ВМФ (1983-1984); командир СКР «Сильный» пр.1135 (с 1984 г.); слушатель ВМА (до 1989 г.); НШ — зам. командира 71-й бригады ДК (1989-1990); командир 71-й бригады ДК (1990-1994); НШ — зам. командира 12-й дивизии БФ, капитан 1 ранга (1994-12.1995); командир 12-й дивизии БФ, контр-адмирал (12.1995-09.1997); командир БалтВМБ, вице-адмирал (с

09.1997); 1-й зам. командующего БФ (с 05.2001).

Награжден орденами "За военные заслуги", "Красной звезды" и многочисленными медалями.

Женат, двое детей.

Указом президента РФ, подписанным в мае 2001 г., командиром Балтийской ВМБ назначен контр-адмирал **Виктор Николаевич Мардусин**.

В.Н.Мардусин родился 18 марта 1958 г. в Брянске, в 1980 г. окончил Черноморское ВВМУ им. П.С.Нахимова, в 1986 г. — 6-е ВСОК ВМФ, в 2000 г. — ВАГШ.

Прохождение службы: курсант ЧВВМУ им. П.С.Нахимова (1975-1980); командир зенитно-ракетной батареи МРК «Град» пр.1234 БФ; командир БЧ-2 МРК «Град» пр.1234 БФ; слушатель 6-х ВСОК ВМФ (1985-1986); старший помощник командира БРК «Прозорливый» 76-й БЭМ БФ; командир ЭМ «Спешный» 76-й БЭМ БФ; командир дивизиона МРК БФ; НШ бригады РКА; командир бригады РКА; НШ БалтВМБ, контр-адмирал (1996-1998); слушатель ВАГШ (1998); зам. НШ БФ (2000); командир БалтВМБ (с 05.2001).

Награды: ордена "За службу Родине в ВС СССР" 3-й ст. и "За военные заслуги", юбилейные медали.

В мае 2001 г. командиром 11-й бригады ПЛК 30-й дивизии НК ЧФ назначен капитан 1 ранга **Александр Николаевич Подложнов**, ранее командовавший РКР «Адмирал Головкин». В новой должности он сменил капитана 1 ранга **Олега Юрьевича Гарамова**.

По окончании ТоВВМУ им. С.О.Макарова лейтенант **А.В.Подложнов** был назначен командиром РТГ БЧ-7 БПК «Проворный» ЧФ, затем командовал РТГ и БЧ-7 СКР «Беззаветный». В 1985-1986 гг. учился на 6-х ВСОК ВМФ, служил помощником командира СКР «Беззаветный», старшим помощником командира СКР «Ладный», командовал СКР «Безукоризненный». В 1996-1998 гг. — слушатель ВМА им. Н.Г.Кузнецова, по окончании которой в июле 1998 г. назначен командиром РКР «Адмирал Головкин». 14 апреля 2000 г. награжден орденом "За военные заслуги".

Личное дело

Михаил Герасимович Иванов родился 20 июля 1908 г. в д. Хвонее Московской губернии. В 1927 г. окончил подготовительное отделение, в 1931 г. — ВМУ им. М.В.Фрунзе, в 1933 г. — СККС РККФ, в 1941 г. — курсы при ВМА им. К.Е.Ворошилова, в 1951 г. — ВАГШ.

Присвоение воинских званий: 14.3.1936 — ст. лейтенант; 14.2.1938 — капитан-лейтенант; 31.10.1939 — капитан 3 ранга; 11.06.1942 — капитан 2 ранга; 27.10.1944 — капитан 1 ранга; 11.05.1949 — контр-адмирал.

Прохождение службы: курсант ВМУ им. М.В.Фрунзе (1927-1931); вахтенный начальник ЭМ «Ленин» (23.02.1931); слушатель СККС РККФ (25.02.1932-13.05.1933); командир БЧ-3 ЭМ «Урицкий» БФ (1933); дивизионный минер ОДЭМ СФ (1934); командир СКР «Смерч», командир СКР «Ураган» (1937); командир ЭМ «Валериян Куйбышев» (1938); командир ЭМ «Громкий» (1939); командир 1-го ДЭМ СФ (1939); слушатель ВМА им. К.Е.Ворошилова (28.12.1940-20.7.1941); помощник начальника отдела морской группы при Главкоме Северозападного направления (20.7.1941-14.1.1942); командир 1-го ДЭМ БФ (14.1.1942); командир крейсера «Киров» пр.26 (7.9.1945); НШ эскадры 8-го ВМФ (28.5.1947); слушатель ВАГШ (13.12.1948-

30.3.1951); командующий эскадрой 8-го ВМФ (30.3.1951); командир 32-й дивизии ЭМ 8-го ВМФ (25.10.1951); зам. начальника Управления боевой подготовки ВМФ (4.4.1953); начальник 1-го отд. ВМУЗ ВМС (8.12.1953); зам. начальника ВМУЗ ВМС (17.9.1956); 1-й зам. командира ЛенВМБ (29.1.1957); зам. начальника ВВМИУ им. Ф.Э.Дзержинского (25.2.1963). С 24.10.1966 прикомандирован к ММФ СССР. Уволен в отставку 9 апреля 1976 г. по болезни.

Награды: орден Ленина (1950, за выслугу лет), три ордена Красного Знамени, орден Нахимова 2-й ст., орден Красной Звезды (1938, за выслугу лет), медали «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и юбилейные.

Юрий Иванович Бояркин родился 9 января 1946 г. в г. Сухой Лог Свердловской обл. Воинское звание контр-адмирал присвоено 29.10.1988, вице-адмирал — 23.02.1995.

В 1970 г. окончил Каспийское ВВМУ им. С.М.Кирова (штурманский факультет), в 1978 г. — 6-е ВСОК ВМФ, в 1985 г. — ВМА им. А.А.Гречко.

Прохождение службы: курсант КВВМУ им. С.М.Кирова (1964-1970); командир электронавигационной группы БЧ-1 ПЛ СФ (с 08.1970), командир БЧ-1 ПЛ СФ, помощник командира ПЛ СФ (с

11.1973); старший помощник командира АПЛ (с 1978 г.); командир АПЛ СФ (10.1980-08.1983); слушатель ВМА им. А.А.Гречко (1983-1985); зам. командира 17-й дивизии ПЛ СФ (06.1985-02.1987); командир 17-й дивизии 11-й флотилии ПЛ СФ (02.1987-12.1988); 1-й зам. командующего флотилии АПЛ (12.1988-02.1994); зам. командующего СФ по боевой подготовке — начальник УБП СФ (с 23.2.1994).

Награды: орден «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст. (27.12.1982), орден «За военные заслуги» (1.3.1996) и многие медали.

Игорь Иванович Зверев родился в 1952 г. в Эстонии в семье морского пограничника. В 1974 г. окончил Калининградское ВВМУ, в 1982 г. — ВМА.

Прохождение службы: курсант ВВМУ им. М.В.Фрунзе (с 1969 г.); курсант Калининградского ВВМУ (до 1974 г.); командир БЧ ПЛ; помощник командира ПЛ; ст. помощник командира ПЛ; командир С-345 пр.613; слушатель ВМА (до 1982 г.); НШ 22 бригады ПЛ БФ, Лиепая (с 1982 г.); командир 22 бригады ПЛ БФ, Лиепая; НШ штаба дивизии ПЛ БФ, Лиепая (с 1992 г.); зам. начальника одного из управлений штаба БФ (с 12.1993 г.); начальник управления кадров БФ (с 10.1999 г.).

Награжден орденом Красной Звезды и медалями.

Короткой строкой

В преддверии Дня ВМФ гвардейский РКР «Москва» выходил в море для сдачи элементов второй курсовой задачи.

При выходе из Северной бухты 26 июня 2001 г. крейсеру внезапно перерезал путь вынырнувший из Артиллерийской бухты пассажирский паром, грубо нарушивший Правила рейдовой службы. Крейсер был вынужден сбавить ход, чтобы не протаранить нарушителя. В 10.30 РКР благополучно вышел за боны.

За время двухдневного выхода корабль выполнил практические стрельбы 130-мм артиллерией главного калибра, 30-мм автоматами, РБУ и зенитными ракетами комплексов «Оса». По итогам стрельб отмечены командир БЧ-2 гв. капитан 3 ранга Э.Оруджев, комбат артбатарей гвардии ст. лейтенант О.Князев и другие.

С 19.00 и в течение всей ночи на крейсере проводилась отработка взаимодействия с авиацией ЧФ. Экипажи четырех вертолетов Ка-27 выполнили 64 посадки и взлета с палубы корабля в условиях ограниченной видимости. Проверялась слаженность действий СКП, вертолетчики также отработали учебные задачи по проведению поисково-спасательных операций.

Утром следующего дня прошли вододлазные учения и отработка действий противодиверсионной службы.

В 18.00 27 июня корабль возвратился в базу. [В.К.]

«ТАЙФУН» 6/2001

Доковый ремонт прошли МРК «Мираж» и РКА «Ивановец» (бывш. Р-334), которые 28 июня совершили выход в море под флагом комбрига капитана 1 ранга В.Сапрыкина. В плавдок встал РКВП «Бора», к стенке СРЗ — Р-71 пр.12417. На катере, которым командует капитан-лейтенант В.Зубарев, выполнен ремонт аппаратуры управления главными двигателями.

Днем 29 июня 2001 г. из Южной бухты Севастополя в Туапсе вышло ГиСу «Лиман». Судну предстоит пройти средний ремонт в течение шести месяцев.

В Карантинной бухте встал в ремонт торпедолов ТЛ-857 пр.368Т, своей очереди ожидают ТЛ-826 и ТЛ-1133 пр.1388. [В.К.]

Угроза списания нависла над РКР «Адмирал Головкин»: рассматривается вопрос возможности среднего ремонта крейсера, альтернативой которому является завершение ремонта БПК «Очаков». Впрочем, в случае выбора в пользу «Очакова» его возвращение в строй маловероятно. Сохранить же в строю ЧФ 37-летний крейсер пока еще возможно.

Корабль под зав. номером С-782 заложили 20 апреля 1961 г. на ССЗ им. А.А.Жданова как ракетный эсминец «Доблестный». Спуск на воду состоялся 18 августа 1962 г., а 20 октября «Доблестный» переклассифицировали в РКР. 18 декабря 1962 г. корабль приказом ГК ВМФ переимено-

ван в «Адмирал Головкин» 8 октября 1963 г. на крейсер заселился экипаж — 213 человек. Швартовные испытания начались 10 января 1964 г., а 1 мая на корабле состоялся подъем военно-морского флага. 6 июля начались заводские ходовые, а 28 августа — Государственные испытания.

Переход на Север «Адмирал Головкин» начал 8 сентября 1964 г., а 22 января следующего года был зачислен в дивизию ракетных кораблей СФ (комдив — контр-адмирал В.П.Беланов).

После очередной БС корабль совершил переход на Черное море и 20 марта 1968 г. вошел в состав 30-й дивизии противолодочных кораблей ЧФ (комдив — контр-адмирал В.В.Соколов). С 15 февраля 1972 г. крейсер зачислили в состав 11-й бригады той же дивизии (комбриг — контр-адмирал Л.Я.Васюков), а с 4 апреля 1975 г. — в 150-ю Краснознаменную бригаду ракетных кораблей (комбриг — контр-адмирал Н.И.Рябинский).

Средний ремонт и модернизацию РКР прошел с 4 июня 1982 г. по 1 марта 1989 г. на Севастопольском Морском заводе. Однотипный «Грозный» также модернизировался на СМЗ в течение почти восьми лет. Причиной столь затянувшегося ремонта стала диверсия: в труднодоступных местах злоумышленники автогенном перерезали бронированный кабель управления, закупленный в Японии (сотрудники Особого отдела КГБ вышли на след хорошо законспирированной шпионско-диверсионной группы, члены которой были арестованы). На «Грозном» пришлось вырезать обширные листы палуб, извлекать кабель и заменять его поврежденные участки новыми.



РБ-244 заводит к причалу РТ-278 и РТ-168. Севастополь, 6 июля 2001 г. (фото А.Кузнецова).

Думается, что «Адмирал Головкин» вполне заслуживает быть сохраненным в качестве корабля-музея. [В.К.]

41-я бригада РКА, недавно отметившая свое 80-летие, в этом году потеряет сданными на слом не менее 4-5 катеров. В этом печальном списке — разбитый на прошлогодних стрельбах катер-мишень КМ-731 пр.1392 и два опытовых катера.

ОК-1034 (С-202 постройки 1966 г.) был переоборудован из ТКА пр.206, а ОК-1072 (постройки 1962 г.) — РКА пр.205 для нужд филиала ЦНИИВК в Балаклаве. Оба катера отстоялись в Карантинной бухте, с них демонтированы крыльевые устройства и спецаппаратура.

Следующим кандидатом на списание является МРК «Зарница» пр.1234 и Р-44 пр.2066, который будет списан после завершения испытаний ПКР «Уран». [В.К.]

Списанный на слом и разоруженный МПК-215 (пр.11451) 5 июля 2001 г. поста-

вили в плавучий док. Перед этим из дока, стоящего в Южной бухте, был выведен однотипный, но еще находящийся в строю «Владимирец» (бывш. МПК-220). В доке производят очистку подводной части корпуса и демонтаж гребных винтов с кормового крыльевого устройства. Затем корпус МПК будет отбуксирован к стенке СРЗ-13, где его разберут на металлолом.

Точно также ранее поступили и с МПК «Александр Кунахович», чьи титановые крылья были проданы по стоимости нового «600-го Мерседеса». Аналогичная судьба уготована и третьему — последнему «Соколу». [В.К.]

На вышестоящую должность назначен командир одного из старейших вспомогательных судов ЧФ капитан 2 ранга Алексей Волков. СФП-17 (бывш. ГКС-17) пр.513 (зав. №С-307) ныне находится в отстое у плавпирса Южной бухты Севастополя, рядом с проданным частной фирме ГиСу «Океан» пр.861.

На судне, недавно отметившем свое 45-летие, командир и его заместитель по специзмерениям капитан-лейтенант Евгений Баринов — единственные кадровые офицеры, остальной экипаж состоял из гражданских моряков. Обязанности командира СФП-17 временно исполняет старпом Михаил Карпенко. [В.К.]

ГиСу «Кильдин» пр.861И совершило месячное плавание в водах Черного и Азовского морей. При возвращении в Севастополь «Кильдин» взял на буксир два РТЩ, базирующихся на Темрюк. Тральщики благополучно доставлены на внешний рейд Главной базы ЧФ, откуда 6 июля РБ-244 ввел их в Южную бухту. Тральщикам предстоит пройти докование и средний ремонт.

РТ-278 пр.1259 (зав. №108, борт. №219) был спущен на воду еще 27 марта 1991 г. и поднял флаг 23 февраля следующего года. Корабль строился для Дунайской флотилии и отличался вооружением — пулеметной установкой «Утес» (планировалось построить четыре ТЩ, но РТ-278 остался в единственном экземпляре). После расформирования флотилии в 1995 г. корабль вместе с АКА перешел в Севастополь, а затем в Темрюк (АКА ушли в Астрахань для усиления Каспийской флотилии), где вместе с ДКА и СДК-82 пр.773 (борт. №368) пр.773, используемого в качестве штабного корабля, вошел в состав темрюкского соединения кораблей.

РТ-168 (зав. №503, борт. №215, бывш. 434) вступил в строй 30 декабря 1980 г. Он последний черноморский корабль пр.12531. Оба «азовских гостя» ошвартованы рядом с РТ-46 пр.1258 (зав. №54, борт. №201). [В.К.]

В мае 2001 г. начальником Морской инженерной службы ЧФ назначен полковник Сергей Фомбергович Тавадян, ранее занимавший должность начальника Севастопольского отдела МИС. В новой должности он сменил ушедшего в запас полковника Виктора Михайловича Кутугина. [В.К.]

К началу июня 2001 г. был спущен флаг на украинском фрегате «Миколаев» (бывш. СКР «Безукоризненный» пр.1135), стоявшем у причала Куриной стенки.

Рядом стоит переведенный с «Севморзавода» «Севастополь» (бывш. «Разительный» пр.1135М). Флаг на нем еще есть, но и его участь, вероятно, predetermined: известно, что предназначавшиеся ему новые газовые турбины, заказанные в Николаеве, были переданы для ремонта российского БПК «Керчь». С «Севастополя» демонтирована почти вся аппаратура, РЛС. Из-за приоритетной достройки РКР «Украина» ожидать выделения средств на ремонт фрегата не приходится. До передачи ВМСУ «Разительный» находился в отличном техническом состоянии, был на ходу и считался одним из лучших сторожевых флота.

Третий переданный ВМСУ СКР, «Беззаветный», уже продается частной фирме «Альфа-Омега» для разделки на металл в Камышовых бухте. [В.К.]



Фрегат «Talwar» возвращается к достроечной стенке Балтийского завода после докования на Канонерском заводе. Санкт-Петербург, 24 августа 2001 г.

Украинский РКА «Циурпинськ» (бывш. Р-251 пр.206МР) до конца 2001 г. будет исключен из состава ВМСУ и передан детской морской школе в Херсон для использования в качестве стенда и несамоходного плавсредства. Готовится к списанию на слом и корвет «Чернигов» (бывш. ПСКР «Измил» пр.1124П) с бортовым номером U205. Кораблем командует капитан 3 ранга Валерий Николаев. Корвет еще находится в строю, но уже «куплен» частной фирмой «Альфа-Омега» и будет разделан на металлолом в Камышовой бухте вслед за МПК «Херсон», разборка которого практически закончена к началу июля. [В.К.]

После вывода очередных ДЭПЛ из состава флота подводные силы БФ располагают только двумя «варшавянками» — Б-806 и Б-227. Обе лодки по своему техническому состоянию не способны выходить в море. Б-227 проходит ремонт на КМОЛЗ, а Б-806 — на ГП «Адмиралтейские верфи».

По словам начальника ремонтно-производственного отдела Техупра БФ капитана 1 ранга Александра Васильевича Морозана [«Страж Балтики», 14.6.2001], все упирается в деньги, а точнее в их отсутствие. Из-за того что некоторые предприятия диктуют свои условия и выставляют довольно высокие цены за поставку ЗИП, ремонт идет с большим трудом. Завод «Электросила» (Санкт-Петербург), выпускающий электродвигатели и генераторы для ПЛ, и «Водтрансприбор», способный заменить ГАК, готовы помочь флоту, но запрашивают довольно большие суммы, которыми сегодня флот не располагает. Тем не менее, есть надежда, что необходимые средства будут выделены и к лету 2002 г. обе лодки вернутся в строй.

Б-806 встала к заводской стенке в апреле 2001 г. Это первый заказ нашего флота на выполнение ремонтных работ на ГП «Адмиралтейские верфи». Перед постановкой в завод лодка была на ходу, но часть механизмов и систем выработали свой ресурс. Кораблю необходим восстановительный ремонт (наиболее трудоемкая его часть — замена ГАК). По оценкам специалистов завода [«Адмиралтеец», №17, 06.2001], ремонт займет несколько месяцев. При стабильном финансировании и своевременной поставке комплектующих контрагентами планируется в октябре провести швартовные и ходовые испытания и в ноябре передать лодку в состав ВМФ.

Для обеспечения полноценной боевой подготовки противолодочников на Балтику была направлена Б-402 «Вологда» пр.877, входящая в состав 161-й БПЛ 40-й дивизии ПЛ СФ. Не так давно благодаря помощи шефов на «Вологде» была установлена новая АБ.

В середине мая ДЭПЛ взяла курс к берегам Великобритании, где в ВМБ Фаслейн (залив Клайд, Шотландия) в начале июня проходили праздничные мероприятия, посвященные 100-летию английско-го подводного флота.

Старшим на переходе был контр-адмирал Олег Александрович Трегубов (зам. НШ СФ), командир ПЛ — капитан 2 ранга Геннадий Алексеевич Есипов. На борту находился командир 161-й БПЛ капитан 1 ранга Константин Львович Васильев.

Большая часть перехода прошла в надводном положении. По словам командира бригады, боевых задач (кроме разведки) лодка не выполняла.

Во время пребывания в Фаслейне на борту лодки побывали многочисленные неофициальные и официальные делегации, включая представительницу британского королевского двора принцессу Анну.

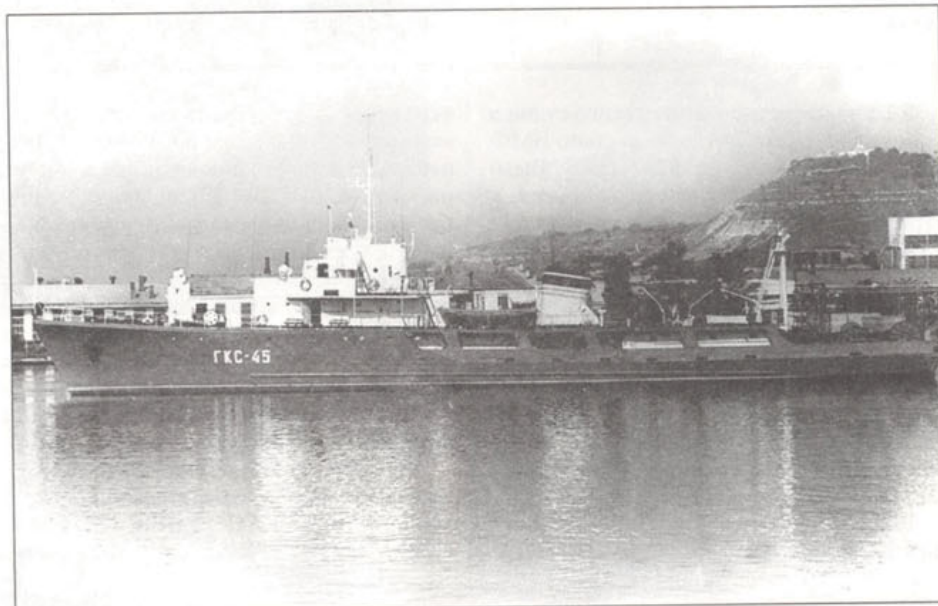
3 июня «Вологда» покинула залив Клайд и 17 июня прибыла в Балтийск. В военной гавани североморцев встречали моряки-балтийцы во главе с командующим флотом вице-адмиралом В.П.Валуевым. Под звуки торжественного марша

лодка ошвартовалась к причалу. На состоявшемся митинге были подведены краткие итоги похода, состоялось торжественное вручение традиционного жареного поросенка.

По информации пресс-службы, на Балтике лодка будет задействована в мероприятиях по плану Управления боевой подготовки флота.

Суда контроля физических полей керченской постройки

В 1956-1957 гг. на керченском ССЗ №532 (ныне — ССЗ «Залив» им. Б.Е.Бутымы) была построена первая в отечественном флоте крупная серия судов специального назначения — шестнадцать судов контроля физических полей (или гидроакустических контрольных судов — ГКС) пр.513.



ГКС-45 в Севастополе (фото В.В.Костриченко)



ГКС-19 (фото предоставлено В.В.Костриченко)

Малые артиллерийские корабли пр. 1208 (шифр проекта "Слепень")

Наименование	Зав. номер	Зачислен в списки	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй	Примечание
«Гроза»	201	16.11.1973	31.08.1973	14.09.1974	10.09.1975	с 25.09.1975 в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-2), с 25.11.1994 — МЧПВ РФ
«Смерч»	202	23.07.1975	30.10.1974	5.11.1975	30.09.1976	с 01.11.1976 в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-6)
«Тайфун»	203	22.03.1976	27.10.1975	28.10.1976	30.07.1977	с 04.10.1977 в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-4),
«Имени 60-летия Октября»	204	22.04.1977	26.11.1975	28.04.1977	28.10.1977	с 1.12.1993 — «Хабаровск» (с 28.10.1977 базировался в Казакевичево)
«Имени 60-летия ВЧК»	205	12.04.1978	14.10.1976	15.10.1977	28.06.1979	с 1.12.1993 — «Благовещенск» (базировался в Казакевичево)
«Шторм»	206	12.10.1977	31.03.1977	6.05.1978	30.09.1978	с 23.11.1978 в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-7),
«Имени 60-летия погранвойск»	207	12.04.1978	21.09.1977	28.10.1978	8.07.1979	Базировался в Казакевичево
«Вихрь»	208	23.07.1979	23.03.1978	29.10.1979	27.06.1980	с 16.09.1980 в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-8, до 15.02.1992 «Хабаровск»),
«Шквал»	209	19.02.1980	27.02.1979	28.10.1980	30.05.1981	с 17.07.1981 — в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-10),
«Ураган»	210	21.05.1981	30.10.1980	24.04.1982	24.08.1982	с 24.11.1982 — в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-3),
«Вьюга»	211	8.02.1982	26.04.1982	20.08.1983	17.08.1984	с 07.12.1984 — в составе ТОФ (до 13.08.1995 — МАК-11),

ТТЗ на проектирование такого судна в корпусе МТЩ пр.254 было выдано ВМФ еще в 1948 г., но лишь в 1953 г. ЦКБ "Вымпел" разработало технический проект, а строительство судов, предназначенных для контроля акустических полей и определения шумности надводных кораблей, судов и ПЛ всех классов при различных режимах работы корабельных механизмов, началось еще через год.

Стандартное водоизмещение головного корабля серии — ГКС-11 (зав.№300) составляло 490, полное — 570 т. Главные размеры: наибольшая длина — 59,1, ширина — 8,75, осадка — 2,15 м.

Как и прототип, судно оборудовалось дизельной ЭУ. Два дизеля 9Д (6ЧН30/38)

весом по 11,6 т развивали суммарную мощность 2200 л.с. при 600 об/мин и обеспечивали скорость полного хода в 14,5 уз, работая на два ВФШ. Дальность плавания экономическим ходом 10 уз не превышала 1000 миль, а автономность по запасам — от 5 до 10 суток. На судне также размещены три вспомогательных дизель-генератора и аккумуляторная батарея из 124 элементов, которая обеспечивала электропитание судовой аппаратуры в режиме прослушивания при отключении дизелей и генераторов.

На судне пр.513 устанавливался комплекс необходимой измерительной аппаратуры, а также ГАС "Тамир-11", ШПС "Марс-24КИ" и НРЛС "Нептун" или "Дон".

В военное время ГКС вооружалось носовым спаренным 37-мм зенитным автоматом В-11, а на спардеке побортно, за дымовой трубой, устанавливались два спаренных 12,7-мм пулемета 2М-7 и принимался запас глубинных бомб.

Две корабельные стрелы грузоподъемностью по 800 кг, судовой катер и шлюпка ЯЛ-6 размещались на спардеке.

Экипаж судна насчитывал 60 чел.

Некоторое отличие от sister-ships имело построенное в Ленинграде ГКС-45, предназначенное для использования интересах ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова. Судно имело полное водоизмещение 540 т, осадку носом 1,7 м, кормой 2,2 м. Запас топлива составлял от 24 до 60 т, пресной воды — 16 т. Экипаж ГКС-45 по штату насчитывал 12 офицеров и 16 матросов, а бесшумным командиром судна многие годы являлся капитан В.Н.Антипов. ГКС-45 списали на слом в 1989 г., после отстоя в ковше Инкерманского затона, хотя судно находилось в отличном состоянии.

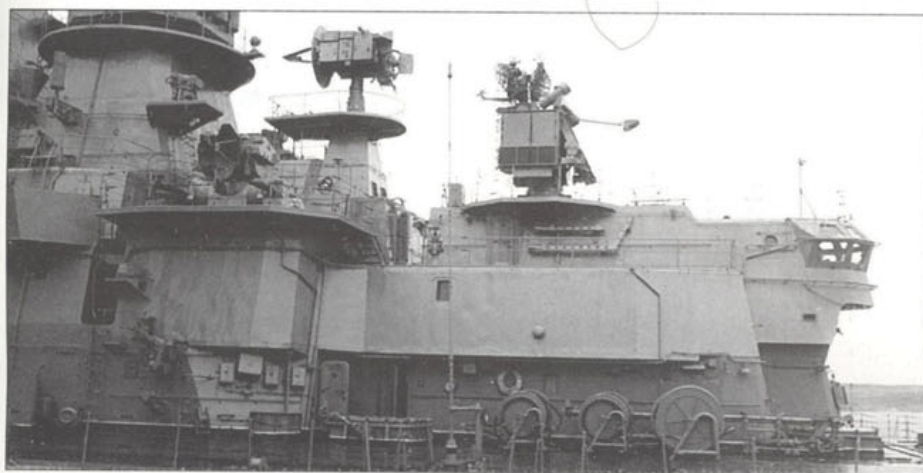
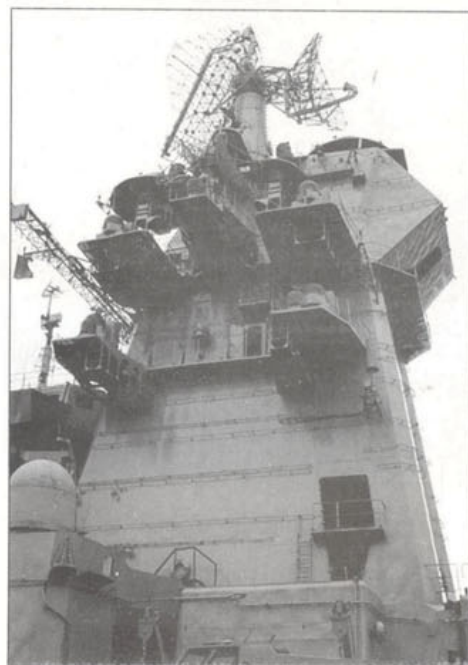
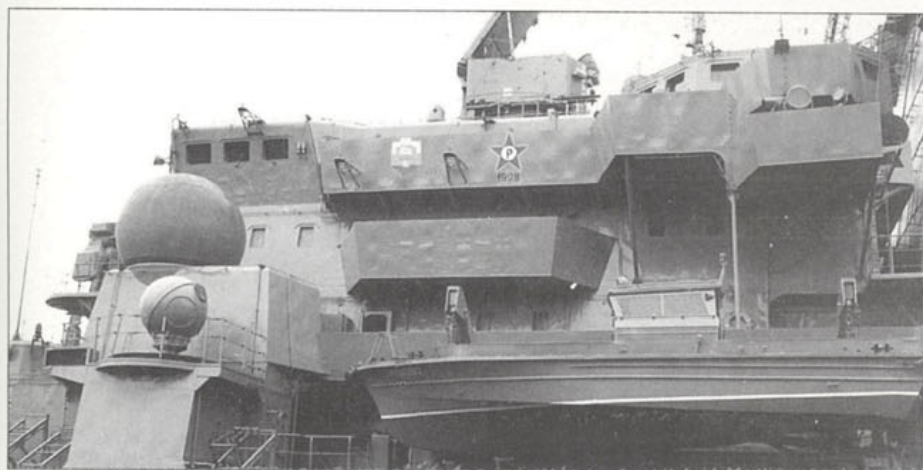
Большинство ГКС пр.513 оказались списанными в конце 1990-х гг. такая же участь постигла и ГКС-26, прошедшее модернизацию по пр.513М (его полное водоизмещение возросло на 10 т) и способное измерять и электромагнитные поля НК и ПЛ. Единственным представителем пр.513 на Черном море остается СФП-17 (бывш. ГКС-17), поставленное в отстой в Южной бухте Севастополя. [В.В.Костриченко]

В прошлом году ушел из жизни известный отечественный военно-морской историк Сергей Сергеевич Бережной. Многие из его трудов, готовившихся к печати, могут никогда не увидеть свет (или же выйти, но под другими фамилиями). Думается, что нашим читателям будет интересна информация об "амурских мониторах" (пр.1208 "Слепень"), которую С.С.Бережной подготовил незадолго до смерти.

Гидроакустические контрольные суда пр.513

Таблица 2

Тактич. номер	Зав. номер	Поднят флаг УВФ	Подписан приемный акт	Примечания
ГКС-11	300	22.04.1956	20.06.1956	Передан отделу размагничивания ЧФ
ГКС-12	301	22.07.1956	14.09.1956	Передан ЦНИИВК, г. Ленинград
ГКС-13	302	5.08.1956	5.10.1956	Передан Каспийской флотилии
ГКС-45	303	.	.	Переоборудован в Ленинграде для ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова
ГКС-14	304	9.09.1956	.	Передан на СФ
ГКС-15	305	28.09.1956	.	Передан на БФ
ГКС-16	306	25.11.1956	.	Передан на ТОФ
ГКС-17	307	9.12.1956	11.11.1956	Передан на ЧФ, с 2000 г. — СФП-17
ГКС-18	308	3.03.1957	11.06.1957	Передан на СФ
ГКС-19	309	5.05.1957	11.08.1957	Передан на СФ
ГКС-20	310	9.06.1957	24.08.1957	Передан на СФ
ГКС-21	311	7.07.1957	18.09.1957	Передан на БФ, затем переведен на Каспий
ГКС-22	312	18.08.1957	18.09.1957	Передан на БФ
ГКС-23	313	29.09.1957	30.11.1957	Передан на Север и 15.04.1958 ушел по Волго-Донскому каналу
ГКС-24	314	20.10.1957	28.12.1957	Передан на Север и 15.04.1958 ушел по Волго-Донскому каналу
ГКС-25	315	24.11.1957	.	Передан на Север и 15.04.1958 ушел по Волго-Донскому каналу
ГКС-26	316	15.11.1957	11.01.1958	Передан 19.05.1958 Потийской ВМБ



ТАРКР «Петр Великий». Североморск, 26 июля 1999 г. (фото В.В.Осинцева).



На борту ТАРКР «Петр Великий». Североморск, 30 июля 1999 г. (фото В.В.Осинцева).

