

В КИЛЬВАТЕРНОМ СТРОЮ ЗА СМЕРТЬЮ

ПОЧЕМУ
ПОГИБ
«КУРСК»



ВАПЕРИЙ РАЗАНЦЕВ

Валерий Дмитриевич Рязанцев

В кильватерном строю за смертью.

Почему погиб «Курск»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=7511055

*В кильватерном строю за смертью. Почему погиб «Курск» / Валерий
Рязанцев.: Яуза; Москва; 2017
ISBN 978-5-906716-88-0*

Аннотация

На вопрос иностранного тележурналиста «Что случилось с подлодкой «Курск» Президент РФ ответил: «Она утонула».

Генеральный прокурор РФ чуть позже заявил: «Лиц, виновных в катастрофе АПЛ «Курск»... нет».

Следственное дело о гибели 118 моряков-подводников до суда не дошло. Оно закрыто и сдано в архив.

Эта книга о том, почему утонула самая современная атомная подводная лодка ВМФ России, и о тех, кого Главная военная прокуратура признала невиновными в ее гибели.

Эта книга – показания свидетеля катастрофы К-141 «Курск», свидетеля развала Военно-морского флота России.

Содержание

От автора	7
Глава I	16
Глава II	33
Глава III	47
Глава IV	65
Глава V	82
Глава VI	103
Конец ознакомительного фрагмента.	126

Валерий Рязанцев В кильватерном строю за смертью. Почему погиб «Курск»

*Сослуживцам, военным
морякам-тихоокеанцам
ПОСВЯЩАЮ*

*Все истинно честное и благородное
сникло; оно вредно и отстраняется, люди,
достойные одного презрения, идут в гору...
Бедная Родина! С кем она встретит
испытания, если они суждены ей?
Н. С. Лесков*



На вопрос иностранного журналиста «Что случилось с подлодкой «Курск» Президент РФ ответил: «Она утонула». Генеральный прокурор РФ чуть позже заявил: «Лиц, виновных в катастрофе АПЛ «Курск»... нет».

Следственное дело о гибели 118 моряков-подводников до суда не дошло. Оно закрыто и сдано в архив.

Эта книга о том, почему утонула самая современная атомная подводная лодка ВМФ России, и о тех, кого Главная

военная прокуратура признала невиновными в ее гибели. Эта книга – свидетельские показания свидетеля катастрофы К-141 «Курск», свидетеля развала ВМФ России. Надеюсь, что такие показания должны понадобиться суду российской общественности, суду истории.

От автора



12 августа 2000 года воды Баренцева моря на несколько промилле стали соленее от крови российских моряков-подводников. В этот день, при выполнении учебных задач в море, погибла новейшая атомная подводная лодка (АПЛ) России К-141 «Курск». Сто восемнадцать североморцев пополнили скорбный список жертв аварий и катастроф, которые происходят в Военно-морском флоте с ужасающей регулярностью.

Подводникам «Курска» «повезло»: их имена и обстоятельства катастрофы подводной лодки сразу же узнал весь мир. Многие страны предложили России свою помощь для спасения экипажа затонувшей АПЛ.

Руководители нашего государства и военного ведомства под давлением общественности, хотя и с опозданием, но все же приняли от Великобритании и Норвегии такую помощь. Моряков с «Курска» не спасли, но возродилась надежда на то, что российское государство не оставит в беде своих граждан, каких бы средств ни стоило стране спасение людей. Не

так давно все было по-другому.

В марте 1968 года, при выполнении боевого задания в Тихом океане, погибла ракетная дизельная подводная лодка Тихоокеанского флота К-129. В Советском Союзе сообщения об этом не было. В 1974 году США, проведя тайную и уникальную по технической сложности поисковую операцию, подняли на поверхность с глубины около 3000 метров носовую оконечность К-129. В ней находились останки нескольких наших подводников. Американцы предложили руководству ВМФ СССР принять останки моряков для захоронения на родине. Советские адмиралы ответили американцам, что в Главном штабе ВМФ нет сведений о гибели советской подводной лодки в Тихом океане, и отказались от тех, кого сами же послали на смерть. Так девяносто восемь членов экипажа подводной лодки К-129 надолго остались неизвестными в своей стране.

В августе 1980 года в Филиппинском море, при боевом патрулировании, на атомной подводной лодке К-122 Тихоокеанского флота произошла тяжелая авария. Погибли четырнадцать подводников, лодка потеряла ход, осталась без связи с берегом. Оставшиеся в живых моряки без помощи с берега были обречены на смерть. Командир подводной лодки принял решение передать кодированное сообщение об аварии на берег через английское торговое судно «Гарри», которое проходило через район терпящей бедствие АПЛ. Англичане передали радиограмму и обеспечили подводни-

ков К-122 пресной водой. Помощь с берега пришла, корабль и большую часть экипажа спасли, но за нарушение инструкции по связи командира подводной лодки сняли с должности и пытались привлечь к уголовной ответственности. Моряки должны были все погибнуть, но передавать сообщение об аварии через судно капиталистической страны и принимать от него питьевую воду советские подводники не имели права. Погибших подводников К-122 похоронили на территории воинской части, за колючей проволокой. На городском кладбище им не нашлось места. А вот тех, кто принимал решение оставить погибших в океане советских моряков без имени, без оказания достойных последних почестей, «за заслуги в руководстве ВМФ СССР», хоронили в Москве на Новодевичьем кладбище.

Тяжелые аварии и аварийные происшествия, сопровождавшиеся гибелью моряков, в 60–90-е годы XX столетия происходили ежегодно не на одном десятке боевых кораблей флота. Для одних моряков могилой стало море, для других – неласковая и неродная холодная земля военных гарнизонов. Их имена не значатся в морских храмах, в списках экипажей кораблей, где они проходили службу. Много литературы о Военно-морском флоте России и Советского Союза было издано к 300-летию российского Военно-морского флота. Но у руководства ВМФ, Морского центра Общественного движения поддержки флота, не нашлось денег на то, чтобы издать Книгу Памяти о тех моряках России и Советского Со-

юза, кто погиб в сражениях и боях; о тех, кто погиб в мирное время, осваивая сложную боевую технику; о тех, кто умер от пережитых моральных травм.

Однако те, кто причинил эти травмы, о себе не забыли. Почти в каждой книге об истории современного военного флота они поместили свои фотографии и биографии, назвали сами себя «флотоводцами», чей опыт в руководстве ВМФ в период «холодной войны» был «...одним из самых ярких за 300-летнюю историю Российского флота». Услужливые «адмиралы-чегоизволитесы» сравнили служебную деятельность в мирное время на посту главнокомандующего ВМФ СССР С. Г. Горшкова с деятельностью по руководству флотом первого российского императора Петра I и императрицы Екатерины Великой, рассказывают народу сказки о небывалой мощи советского Военно-морского флота.

Советский и российский военный флот с 1945 года и по настоящее время не провел ни одного морского боя или сражения, не потопил ни одного боевого неприятельского корабля, но сам понес ощутимые безвозвратные потери. Атомные подводные лодки К-8, К-219, К-429, К-278 «Комсомолец», К-141 «Курск», К-159; дизельные подводные лодки М-256, С-117, С-80, Б-37, К-129, С-178; надводные боевые корабли минзаг «Ворошиловск», линкор «Новороссийск», большой противолодочный корабль «Отважный», малый ракетный корабль «Муссон» погибли не в бою с неприятелем. Они погибли в мирное время в результате аварий оружия и

техники. Десятки боевых кораблей разного класса и ранга после аварийных происшествий на них были поставлены в так называемый «отстой», который закончился для многих тихим исключением из боевого состава флота.

Аварии и катастрофы боевых кораблей, оружия и техники возникали не в результате полученных в бою повреждений. Это результат конструктивных недостатков в проектировании и строительстве флота, низкой надежности боевой морской техники и оружия, плохой профессиональной подготовки моряков. «Холодная война» все списала, на войне как на войне – без потерь не бывает. Но самое удивительное в строительстве современного ракетно-ядерного флота было то, что, в то время как на море не велось никаких боевых действий, во флоте за это время появилось больше всех в мире званий «флотоводцев», героев, высших офицеров. Потери боевых кораблей в мирное время открывали «флотоводцам мирного времени» огромные перспективы служебного роста. Чем тяжелее была катастрофа в ВМФ, тем значительнее представлялась служебная должность тому, кто нес непосредственную ответственность за случившееся. Для служебного роста главное было – проявить собачью преданность главнокомандующему ВМФ и постоянно цитировать речи генеральных секретарей ЦК КПСС. Все остальное самым преданным прощалось. За аварии и катастрофы в ВМФ отвечали те, кто горел, тонул и взрывался на кораблях.

Кильватерную колонну боевых кораблей, которые в мир-

ное время канули в морскую пучину, до 2000 года замыкала атомная подводная лодка К-278 «Комсомолец», которая погибла в Норвежском море в 1989 году. В августе 2000 года ее задним мателотом стала атомная подводная лодка Северного флота К-141 «Курск». В 2003 году на Северном флоте утонула списанная с боевого состава атомная подводная лодка К-159. Североморцы похоронили с ней на дне морском два ядерных реактора и 9 моряков-подводников. Кто следующий? Кто и как может остановить эти трагедии?

Правительственная комиссия, которая расследовала причины катастрофы АПЛ «Курск», истратив огромные материальные и денежные средства на проведение различных следственных экспертиз, моделирование аварийных ситуаций, вынесла вердикт о том, что подводная лодка погибла в результате взрыва перекисной практической торпеды 65–76 ПВ (практический вариант) и последующего взрыва боевых торпед после удара носовой оконечности АПЛ о грунт. В состав этой комиссии входили конструкторы атомной подводной лодки 949А проекта ФГУП ЦКБ «МТ Рубин», научные сотрудники ЦНИИ им. А. Н. Крылова, ЦНИИ военного кораблестроения Министерства обороны РФ, конструкторы морского оружия ЦНИИ «Гидроприбор», руководители управлений Военно-морского флота, представители судостроительной, химической промышленности и военно-промышленного комплекса России. В комиссию входили все, кто был заинтересован в том, чтобы найти ответы на вопро-

сы:

1. Как могло случиться такое, что самая современная атомная подводная лодка, при проектировании которой предъявляются самые высокие требования к способности противостоять боевым повреждениям, погибла от взрыва всего лишь энергокомпонентов практической торпеды (в практических торпедах взрывчатых веществ не бывает)?

2. Почему взорвались энергокомпоненты перекисной практической торпеды 65–76 ПВ?

3. Какие ошибочные действия в обращении с перекисной практической торпедой на подводной лодке и на торпедо-технической базе при приготовлении ее к выдаче на подводную лодку могли привести к взрыву энергокомпонентов торпеды?

Увы, правительственная комиссия не нашла правдивых ответов на эти простые вопросы. Это значит, что точных причин катастрофы АПЛ «Курск» не найдено. Изуродованную подводным взрывом К-141 отправили на утилизацию, погибшим подводникам поставили памятники, перекисные торпеды сняли с вооружения ВМФ, следственное дело по факту гибели корабля и экипажа закрыли и сдали в архив. Сотворена очередная тайна гибели боевого корабля российского ВМФ, оставлено место в скорбном кильватерном строю очередной жертве ведомственных интересов.

Родственники погибших подводников «Курска», те, кто служил, служит и будет служить в российском флоте, об-

щественность страны хотят знать правду о том, почему в мирное время гибнут самые современные атомные подводные лодки, почему ставится под угрозу жизнедеятельность многих миллионов людей из-за возможных экологических катастроф после таких происшествий? И эту правду нужно сказать, даже если это кому-то неприятно или из-за нее снизится «креслоустойчивость» высокопоставленных должностных лиц. Если же правда затрагивает военные интересы государства и ее нельзя сообщать широким слоям населения, значит, государство делает в области военного строительства и обороноспособности что-то не так. Правда – это законность и справедливость, честность и добросовестность, надежда и уверенность в завтрашнем дне. Если ее донести до людей не может правительственная комиссия или Главная военная прокуратура, общественность вправе потребовать от руководства страны назначить другую комиссию, других следователей, которые смогут определить истинную причину гибели АПЛ К-141 «Курск». Расследование должно продолжаться до тех пор, пока не будет полной ясности в вопросе о том, почему так легко погиб самый современный корабль российского ВМФ.

Знание подводной службы и всей подоплеки строительства современных атомных подводных лодок России, знание истинного положения дел, совмещенное с профессиональной деятельностью в Военно-морском флоте, работа в качестве одного из экспертов по делу о гибели АПЛ «Курск»,

беседы с очевидцами и участниками спасательных работ в Баренцевом море в августе 2000 года позволяют мне сказать общественности правду о том, как погибла атомная подводная лодка «Курск» и что стало первопричиной этой ужасной трагедии. Гибель «Курска» – не тайна.

В. Рязанцев

Глава I

Рождение самого уязвимого «Антея»



Боевые корабли Военно-морского флота, как и люди, имеют свою биографию. Моряки знают, где и когда «родился» тот или иной корабль, кто его «родители», как он «жил» среди людей морской профессии, какими государственными наградами отмечен, какова его судьба.

Жизнь кораблей не вечна, а значит, и они когда-нибудь уходят в никуда. Лишь немногие суда, чьи экипажи вписали в историю государства яркие страницы славных морских побед, совершили выдающиеся географические открытия, выполнили важные исследования морей и океанов или исторические правительственные поручения, оказали существенную и своевременную помощь людям в море или на берегу, обретают бессмертие.

Имя атомной подводной лодки «Курск» знает весь мир, хотя подводники не успели прославить свой корабль морски-

ми победами или какими-либо другими героическими делами. Как часто бывало в истории боевого флота России, об этой атомной подводной лодке мир узнал в связи с жуткой трагедией, которая выпала на долю экипажа. Самый современный боевой корабль Военно-морского флота России в мирное время затонул вблизи своего побережья, в мелководном районе, на глазах у всего командного состава Северного флота, и никто не сумел оказать помощь гибнущему под водой экипажу. Мало того что чиновники от ВМФ не сумели спасти ни одного подводника с АПЛ «Курск», они не сумели установить даже точную причину гибели подводной лодки. Анналы мировых морских катастроф пополнились еще одной загадочной аварией на атомной подводной лодке России. В 1989 году правительственная комиссия не смогла установить точную причину возникновения пожара в 7-м отсеке АПЛ К-278 «Комсомолец», который закончился гибелью корабля и большей части экипажа в Норвежском море. И хотя заместитель главного конструктора АПЛ «Комсомолец» Д. А. Романов на основании объективных данных и свидетельских показаний оставшихся в живых членов экипажа абсолютно точно установил то, как развивалась авария и что стало причиной катастрофы АПЛ, его исследования никому не понадобились. Тех, кто ставил под сомнение официальные выводы правительственной комиссии о причинах гибели К-278 «Комсомолец», никто не хотел слушать. Результатом необъективного расследования той катастрофы стано-

вится в августе 2000 года на К-141 «Курск» Северного флота беспричинный взрыв энергокомпонентов перекисной практической торпеды 65–76 ПВ, приведший к гибели подводной лодки и всего экипажа. И снова правительственная комиссия не усмотрела в регулярной гибели боевых кораблей флота ничего такого, что требовало бы принятия решений на государственном уровне. АПЛ погибла от взрыва практической торпеды, значит, устранить причину подобных происшествий может Военно-морской флот. Решением главного командующего ВМФ подобный тип оружия снят с вооружения боевых кораблей, и все проблемы аварий и катастроф с кораблями, по мнению членов правительства РФ и руководителей ВМФ, решены.

Увы, как же они заблуждаются. Сегодня «рванула» торпеда – убрали торпеды с кораблей. Завтра где-нибудь «рванет» ракета – уберем ракеты. Послезавтра «рванет» ядерный реактор или артиллерийский погреб. Что будем делать?

Пока на боевых кораблях будут происходить беспричинные пожары, взрывы, аварии, до тех пор мы не решим проблему безопасности и безаварийности кораблей ВМФ.

Кто расследует катастрофы боевых кораблей? Те должностные лица Военно-морского флота, которые отвечают за их безаварийную эксплуатацию. Разве могут эти чиновники объективно и правдиво расследовать аварию или катастрофу корабля, если это расследование затрагивает их личное благополучие и служебную карьеру? Конечно же нет. По-

этому в истории Военно-морского флота остаются тайной гибель линкора «Новороссийск», минзага «Ворошиловск», большого противолодочного корабля «Отважный», малого ракетного корабля «Муссон», подводных лодок Б-37, С-117, Б-129, К-278 «Комсомолец». Наши комиссии по расследованию причин гибели кораблей находят не причины катастрофы, а выясняют следствие этих причин.

Погибла АПЛ «Комсомолец» в результате возникшего в 7-м отсеке пожара. Комиссия по расследованию катастрофы не ответила на вопросы о том, почему возник пожар, почему экипаж не справился с этим пожаром, почему моряки оказались в ледяной воде Норвежского моря без средств спасения. Рабская покорность и страх за свое благополучие порождают у флотских чиновников невиданную ложь и фальсификацию всех объективных материалов и документов, связанных с профессиональной подготовкой моряков, конструктивными особенностями обеспечения живучести и непотопляемости кораблей, системой подготовки их к плаванию и личной подготовкой должностных лиц флота и офицеров штабов к управлению силами флота в море и на базе.

Морские чиновники, которые фальсифицируют результаты расследования аварий и катастроф кораблей флота, в десятки раз опаснее самых опасных врагов. Своим враньем они изнутри подрывают боеготовность флота и нравственные устои морской службы, порождают духовный упадок в умах офицеров, «выращивают» для себя высокопоставлен-

ных подхалимов и сора́тников. Это происходило и при определении причин гибели АПЛ «Курск», хотя со стороны казалось, что все государственные структуры заинтересованы в правдивом расследовании этой трагедии.

В далеком 1989 году военные моряки объявили виновниками гибели К-278 «Комсомолец» представителей Военно-промышленного комплекса страны, которые якобы сконструировали и построили атомную подводную лодку с большими конструкторскими просчетами. Представители ВПК не согласились с такими обвинениями и в свою очередь «нашли» причину гибели АПЛ в низкой профессиональной подготовке военных моряков. Правительственная комиссия по расследованию причин катастрофы К-278 «Комсомолец» приняла сторону военных моряков.

В 2000 году представители ВМФ и ВПК в правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы подводной лодки «Курск» работали дружно. Никто друг друга не обвинял, никто претензий друг другу не высказывал. Виновником катастрофы К-141 определили не существующее сегодня иностранное предприятие – АО «Машзавод» (Алма-Ата, Казахстан), которое поставило Военно-морскому флоту СССР в 1990 году практическую перекисную торпеду 65–76 ПВ с некачественными сварными швами резервуара окислителя.

Катастрофу, в которой роковым образом совместились существующие конструктивные недостатки в подводном ко-

раблестроении и имеемых образцах морского оружия с огромными недостатками в системе профессиональной подготовки моряков России, ВПК и ВМФ, представили как случайный взрыв некачественной торпеды. То, что давно стало причиной непрекращающейся тяжелой аварийности в Военно-морском флоте, что давно переросло в деградацию профессиональных знаний и умений офицеров и матросов, что определяет низкую живучесть и непотопляемость современных боевых кораблей, их слабую боевую устойчивость в современном морском бою, представлено общественности в виде «нехорошей перекисной торпеды». Так удобно и для ВМФ, и для ВПК. Ссориться с могущественной корпорацией подводного кораблестроения ВМФ не хотел. Такая ссора непременно выявила бы тех, кто лоббировал в ВМФ интересы ВПК, тех, кто принимал в боевой состав Военно-морского флота боевые корабли с большими конструктивными недостатками, тех, кто в военных институтах Министерства обороны разрабатывал планы подводного кораблестроения, тех, кто занимался боевой подготовкой экипажей подводных лодок и давно потерял профессиональную подготовку в морском деле. Такого скандала никто не хотел. Поэтому «некачественные сварные швы практической торпеды» устроили всех: и ВМФ и ВПК. Конструктор уникальной атомной подводной лодки К-278 «Комсомолец» Д. А. Романов в своей книге «Трагедия подводной лодки «Комсомолец» сказал: «Трагедия, если коротко говорить, произошла

из-за катастрофического разрыва между уровнем технической оснащённости современных подводных лодок и уровнем профессиональной подготовки подводников, качеством выполнения регламентных работ в период подготовки подводных лодок к походу»¹.

В отношении гибели К-141 «Курск» я скажу, что эта катастрофа не злой рок или несчастный случай.

Гибель АПЛ – это результат лжи и обмана, очковтирательства и самовосхваления, существующих в высших структурах управления ВПК и ВМФ, результат проектирования и строительства негодных для современной вооружённой борьбы на море подводных систем, результат несоответствия системы профессиональной подготовки моряков с техническим прогрессом в сфере производства новейших систем вооружения, результат деградации управленческих структур ВМФ. Чтобы понять, как готовилась катастрофа АПЛ «Курск», надо узнать всю ее короткую биографию – от рождения до трагической гибели.

Атомная подводная лодка К-141 была заложена на верфи судостроительного комплекса Северного машиностроительного предприятия города Северодвинска Архангельской области в 1990 году. Разработчики данного проекта подводной лодки – главные конструкторы ЦКБ «Рубин» П. П. Пустынцев и И. Л. Баранов. К-141 оказалась последним корпусом из

¹ Романов Д. А. «Трагедия подводной лодки «Комсомолец» (аргументы конструктора)». СПб., 1993, с. 143.

серии «Антеев», что были заложены на стапелях Севмаша. Моряки знают, как строятся последние серийные корпуса. Поговорки: «С миру по нитке, голому рубашка» или «Сначала густо, под конец пусто» точно отражают те процессы, которые сопровождают строительство этих кораблей. Денег на последние корпуса у заказчика (ВМФ) и у исполнителя заказа (ВПК) нет – они давно израсходованы на устранение всяких недоделок на тех кораблях серии, которые уже переданы флоту. Чтобы свести концы с концами, берутся бюджетные деньги, которые выделяются на строительство кораблей другой серии. Такое строительство боевого флота напоминает финансовую пирамиду, где в роли обманутых вкладчиков выступает руководство Военно-морского флота, которое с таким положением согласно.

Время закладки и строительства атомной подводной лодки К-141 совпало с перестроечными процессами: распадом Союза, шокowymi реформами, развалом экономики, Военно-промышленного комплекса, армии и флота советского государства. Постройка этой подводной лодки затянулась. Она строилась более четырех лет. Корабелы спустили К-141 на воду 14 мая 1994 года. Согласно «Положению о классификации кораблей и судов ВМФ России» атомная подводная лодка К-141 принадлежала к классу «атомная ракетная подводная лодка», подклассу «атомный подводный крейсер с крылатыми ракетами», 949А проекта, типа «Антей», первого ранга.

С классификацией боевых кораблей в ВМФ так же, как и с их боевой мощностью, не все в порядке. Только наши «мирные флотоводцы» смогли превратить подводную лодку в механическое двуполое существо, такого «подводного гермафродита». По их велению ракетные подводные лодки превратились в «ракетные подводные крейсера». К тридцатилетию «правления» в ВМФ С. Г. Горшкова, думаю, появились бы у нас и «легкие подводные крейсера», и «подводные эсминцы», и «подводные сторожевики». Услужливые подчиненные в Главном штабе ВМФ столько всего выдумали, что сами перестали разбираться в сложной классификации советских кораблей и с абракадаброй аббревиатуры типа АПКРРК, ТАПКР, ТААВКР и т.п. Чтобы сделать какую-либо надпись на морской карте, корабельный офицер должен носить с собой толстую книжку – справочник, потому что запомнить все то, что придумали «флотоводцы» в Москве, было невозможно.

В свою очередь разработчики подводных лодок каждой головной АПЛ новой серии присваивали свои названия (определили тип подводной лодки). Атомная подводная лодка 949 проекта получила название тип «Гранит». Она была вооружена крылатыми ракетами «Гранит». Атомной подводной лодке 949А проекта ЦКБ «Рубин» дало название тип «Антей». Какое отношение имеет мифологический великан Антей к морю, непонятно. Хотя Антей и является одним из сыновей владыки морей и океанов Посейдона, к морской

стихии он никакого отношения не имеет. Неужели «родители» 949А проекта не знали, что неуязвимость и сила Антея действовали до тех пор, пока он прикасался к матери-земле?

Сила и мощь атомной подводной лодки связана не с землей. Ее родная стихия – вода. Вода обеспечивает функционирование всех боевых систем подводной лодки, защищает и скрывает ее от врагов, вода обеспечивает жизнедеятельность экипажа. Прикоснется подводная лодка к земле, и пропадет ее сила, произойдет авария или катастрофа.

Еще большее недоумение вызывает то, как называют подводные лодки некоторые военные писатели и журналисты. «Атомарина», «атомоход, извозчик ракет», «субмарина-ракетоносец», «подводный истребитель авианосцев», «убийца авианосцев» – это далеко не полный перечень неологизмов, родившихся в головах офицеров писцовых должностей. Российская подводная лодка, как ни одна боевая система Вооруженных сил страны, подвергается оскорбительным и нелепым названиям.

В своем рассказе я буду именовать К-141 просто и доступно для понимания – «атомная подводная лодка (АПЛ) К-141 «Курск» или «атомная подводная лодка «Курск» (АПЛ «Курск»).

Тяжелый груз экономических и социальных проблем в государстве сыграл роковую роль в дальнейшей судьбе экипажа этой подводной лодки. После спуска на воду для завершения строительства и передачи новой АПЛ в состав ВМФ

на ней должны проводиться швартовые, ходовые и государственные испытания. Швартовые испытания – это настройка и отлаживание всех боевых систем и механизмов подводной лодки согласно боевому предназначению. Эти испытания проводятся специалистами судостроительного завода у пирса. После завершения швартовых испытаний подводная лодка готовится к проведению ходовых испытаний в море. К этому времени подводники должны быть обучены порядку эксплуатации и боевого применения оружия и техники новой подводной лодки. Специально обученная заводская сдаточная команда из заводских специалистов предъявляет экипажу подводной лодки и представителям военной приемки Министерства обороны всю боевую технику в работе с теми параметрами, которые определялись тактико-техническим заданием на проектирование данного типа подводной лодки. На этом этапе постройки подводники принимают от завода под свой контроль и обслуживание часть боевой техники, хотя фактически это происходит уже на этапе швартовых испытаний. Ходовые испытания – самый главный этап в постройке подводной лодки. От того, с каким качеством личный состав и представители военной приемки примут от заводских специалистов вооружение и технику, будут зависеть в будущем все боевые характеристики подводной лодки в целом, техническая надежность всех ее узлов и механизмов. На этом этапе строительства интересы представителей судостроительного завода и экипажа подводной лодки

расходятся. Заводские специалисты из всех сил стараются «вогнать» параметры систем и механизмов в заданные пределы и сдать их представителям военной приемки и экипажу. Часто бывает трудно это сделать, требуется дополнительное время для настройки техники в работе. Чтобы не срывать сроки сдачи новой подводной лодки, представители военной приемки и моряки-подводники идут с заводом на компромисс. Они подписывают акт готовности подводной лодки к государственным испытаниям, а судостроительный завод выдает гарантийные обязательства устранить недоделки до начала госиспытаний и обязуется за свой счет выполнить для экипажа и представителей военной приемки «кое-какие личные заказы».

Государственные испытания новой подводной лодки проводит государственная комиссия во главе с председателем. На государственных испытаниях проверяется функционирование всех корабельных систем как единого целого, определяются способность подводной лодки действовать в соответствии с боевым назначением и соответствие ее тактико-технических характеристик проектному заданию. Совмещать швартовые, ходовые и государственные испытания запрещается. Но ни на этапе приемки в боевой состав флота, ни на последующих этапах повседневной эксплуатации в боевом составе Северного флота на К-141 никакие запреты не распространялись.

Из-за отсутствия у судостроительного завода и Воен-

но-морского флота материальных и денежных средств на проведение долгосрочных и дорогостоящих ходовых и государственных испытаний атомной подводной лодки «Курск» главнокомандующий ВМФ отменил свой же приказ о запрете совмещать ходовые и государственные испытания. Специальным совместным решением с Министерством судостроения главнокомандующий ВМФ разрешил считать ходовые испытания К-141 одновременно и государственными испытаниями. Этого никогда бы не произошло, если бы государственная комиссия по приемке боевых кораблей в состав ВМФ по-настоящему была государственной. Что же на самом деле представляла из себя и до сих пор представляет так называемая государственная комиссия по приемке в состав ВМФ новых кораблей?

На Северном, Тихоокеанском, Балтийском и Черноморском флотах имеются специальные военные управления по приемке кораблей от промышленности. Называются они государственной приемкой. Возглавляет такое учреждение председатель государственной приемки – военный моряк, подчиняющийся главнокомандующему ВМФ. У председателя государственной приемки имеется несколько заместителей и офицеров-специалистов. На период проведения государственных испытаний нового корабля приказом главнокомандующего ВМФ назначаются председатель государственной комиссии и члены госкомиссии из числа офицеров флотской госприемки. В эту комиссию этим же приказом вклю-

чаются офицеры управлений флота, флагманские специалисты соединений кораблей.

Права председателя государственной комиссии большие. Он может не принять от промышленности, если что-то не соответствует тактико-техническим требованиям, любую систему, механизм или весь корабль в целом. Это влечет за собой большие убытки для судостроителей и их подрядных организаций. Подобных случаев в ВМФ не было. Всегда все новые корабли принимались в установленный срок. Таковы были требования главнокомандующего ВМФ. Если кто-то из состава государственной комиссии проявлял излишнюю принципиальность и самостоятельность и это ставило под угрозу сроки приемки нового корабля, главнокомандующий ВМФ отдавал приказ председателю государственной комиссии подписать акт приемки корабля с любыми недоделками и недостатками. Если председатель комиссии отказывался это сделать, он тут же отстранялся от руководства госиспытаниями и заменялся более сговорчивым офицером. После такой «приемки» новые корабли многие месяцы и даже годы простаивали у стенки судостроительного завода или у пирсов боевых соединений и достраивали то, что давно уже было выполнено на бумаге. Деньги на это расходовались из бюджетных средств, которые выделялись на строительство других кораблей.

Почему так происходило и происходит? Потому что комиссия, которая принимает новые корабли в состав ВМФ, не

государственная, а сугубо ведомственная. Главнокомандующий ВМФ, назначая государственную комиссию, не уполномочен принимать решения даже на уровне министра обороны, не говоря уже о государственном уровне. Итак, наши боевые корабли принимаются в состав ВМФ ведомственной комиссией, а расследуют катастрофы с этими кораблями действительно государственные (правительственные) комиссии. Может, нужно сделать так, чтобы хотя бы корабли первого и второго ранга принимались в состав флота правительственными комиссиями? Если все оставить в том состоянии, которое существует на сегодняшний день, боеспособного флота у России не будет.

Такая государственная комиссия приступила к приемке подводной лодки «Курск» от промышленности 1 ноября 1994 года и 30 декабря этого же года подписала акт приемки К-141 в боевой состав Северного флота. Интересен сам факт прохождения этих государственных испытаний. В период с 1 ноября по 30 декабря атомная подводная лодка шесть дней находилась в море, двенадцать дней устраняла недостатки морского выхода в заводском доке, и остальное время у пирса проводились внутрисудовые работы. Трудно себе представить, что за шесть дней плавания экипаж подводной лодки смог выполнить всю обширную программу государственных испытаний, которая требует не один десяток ходовых суток. Для примера: приемка от промышленности боевых кораблей ВМС США, Великобритании, Франции

длится порядка 5–8 месяцев, половину из которых корабль проводит в море.

Председатель государственной комиссии по приемке К-141, выполняя указания главнокомандующего ВМФ, совместил программу ходовых и государственных испытаний атомной подводной лодки и полную программу всех испытаний на этой АПЛ не выполнял. Ходовые испытания эта подводная лодка провела также не в полном объеме. Она не испытывалась на рабочей глубине погружения, не проверялось функционирование ядерной энергетической установки на всех режимах, не проверялась система ракето-торпедного комплекса на обеспечение эксплуатации торпед 65–76А, не проверялась система целеуказания и наведения, отдельные системы штурманского и гидроакустического комплекса, аварийно-спасательные системы, системы связи и ряд других механизмов. Как принималась подводная лодка в состав Северного флота, так она и зачислялась в боевой состав. Приказ командующего флотом о зачислении атомной подводной лодки в состав 1-й флотилии был издан в середине февраля 1995 года (АПЛ в середине января 1995 года прибыла в Видяево), приказ командующего 1-й флотилии о зачислении в состав флотилии издан в середине марта 1995 года. Два с половиной месяца новая атомная подводная лодка неизвестно где находилась и неизвестно кому подчинялась. Принимал К-141 «Курск» в состав флотилии контр-адмирал М. В. Моцак. Под его руководством основной и резерв-

ный экипажи этой подводной лодки начали отработку боевой подготовки. Шел 1995 год.

Глава II

Блеск и нищета боевого флота



Середина 90-х годов прошлого столетия для ВМФ была самым тяжелым временем. Близилась знаменательная дата в жизни военных моряков – 300-летие Российского флота, а действующий флот был в ужасном и бедственном состоянии. В ВМФ шло повальное списание с боевого состава как устаревших, так и совершенно новых боевых кораблей, сокращались офицерские кадры, части боевого и материально-технического обеспечения. Из-за отсутствия топлива и денежных средств на текущие ремонты и боевую подготовку боевые корабли в море не выходили. Судостроительные верфи страны новых кораблей не строили – денег не хватало даже на содержание военных моряков. Для пополнения военно-морского бюджета внебюджетными деньгами руководство ВМФ совместно с Госкомимуществом РФ приняли решение продавать за границу на металлолом дорогостоящие современные корабли флота. Тяжелый авианесущий крейсер «Новороссийск» Тихоокеанского флота вступил в боевой со-

став в 1982 году. Новоявленные «флотоводцы» списали его и продали по бросовой цене за границу в 1993 году. Большой противолодочный корабль «Адмирал Захаров» вступил в строй в 1983 году – списан в 1994 году. Большой противолодочный корабль «Петропавловск» вступил в строй в 1976 году. В 1992 году на корабле провели дорогостоящий средний ремонт, и в 1994 году с 80 %-ным запасом моторесурса главных двигателей он своим ходом «ушел» за границу на металлолом. Руководители Тихоокеанского флота в 1995 году подали на списание тяжелый атомный ракетный крейсер «Адмирал Лазарев» постройки 1984 года и уникальный атомный корабль связи и наблюдения за космическими объектами «Урал» постройки 1988 года. Если бы эти корабли не имели ядерной энергетической установки, они бы наверняка были списаны и проданы за границу. Так как корабли с ядерными реакторами ни одна страна мира не могла приобрести, руководству ВМФ ничего другого не оставалось, как отменить списание этих кораблей и оставить их «служить в отстое».

В это время были списаны все учебные корабли, на которых курсанты военно-морских училищ проходили учебную практику и совершали учебные морские походы. В военно-морских институтах (так стали называться военно-морские училища) для проведения курсантами морской стажировки остались небольшие катера и шлюпки прибрежного плавания. «Флотоводцы» 90-х годов XX столетия стали гото-

вить морских офицеров для океанского флота России на речных судах и шлюпках. И до сих пор курсанты военно-морских институтов морскую стажировку проходят «на челнах Степана Разина».

В это же время в средствах массовой информации руководители Главного штаба ВМФ развернули мощную пропагандистскую кампанию по подготовке к празднованию 300-летия Российского флота. Звучали пафосные речи и патриотические призывы сохранить и приумножить боевую славу Военно-морского флота России. Огромными тиражами издавалась красочно оформленная дорогостоящая литература, посвященная исторической дате, проходили пышные банкеты, презентации, парады. В печатных изданиях о современном Военно-морском флоте «флотоводцы мирного времени» печатали свои «героические биографии» и личные фотографии, вывешивали на стенах штабов и военно-морских училищ собственные портреты и мемориальные доски. «Пир во время чумы» – это о тех, кто готовил и проводил торжества по поводу 300-летия Российского флота. Денег на строительство жилья для моряков, на ремонт кораблей, на боевую подготовку экипажей, на издание нового Корабельного устава, на военно-морскую форму и обмундирование курсантов и офицеров флота у «флотоводцев» не было, зато деньги нашлись на пышные торжества, парады, дорогостоящие подарки и многотысячные тиражи собственных мемуаров. Чтобы ни у кого не возникало сомнений в том, что Военно-мор-

ской флот России «скорее жив, чем мертв», требовалось показать общественности страны, что флот, несмотря ни на какие экономические трудности, пополняется новыми боевыми кораблями, совершает «героические» дальние морские походы и с моря обеспечивает безопасность России. Так как денег на достройку и испытания почти готовых боевых кораблей, которые находились на стапелях судостроительных заводов, не хватало, в главном штабе ВМФ решили по случаю 300-летия Российского флота объявить сбор денежных пожертвований от российских граждан на достройку тяжелого атомного ракетного крейсера «Петр Великий» и большого противолодочного корабля «Адмирал Чабаненко». В это же время без надлежащих испытаний и проверок боевой техники, под звуки оркестра и с хвалебными речами в состав ВМФ приняли новую атомную подводную лодку К-141. ВМФ получил новую боевую единицу, но денег на содержание и обеспечение этой подводной лодки, на отработку боевой подготовки экипажа не было.

Вот в такое тяжелое для страны время и в праздничные для ВМФ дни первый основной экипаж АПЛ К-141 «Курск» проводил плановую боевую подготовку. Чтобы экипаж подводной лодки мог решать задачи согласно боевому предназначению, он должен по уровню боеготовности войти в первую линию. Ввод экипажа в первую линию – длительный, трудоемкий и материально-затратный процесс, который требует от моряков-подводников, от офицеров штабов дивизии,

флотилии и флота многомесячной напряженной работы, материально-технического и денежного обеспечения. Основному экипажу К-141, чтобы войти в первую линию боеготовности, требовался большой наряд сил обеспечения – надводных боевых кораблей, подводных лодок, морской авиации, судов вспомогательного флота, береговых частей. Все эти силы стояли у причалов и сидели на аэродромах без топлива, материально-технического обеспечения и ремонта.

В сентябре 1995 года первый экипаж К-141 «Курск», отработав полный курс боевой подготовки, стал перволинейным экипажем. Резервный экипаж этой подводной лодки из-за отсутствия сил учебно-боевого обеспечения боевую подготовку не отрабатывал. Как отрабатывал курсовые задачи первый экипаж, навсегда останется тайной. Поднятые со дна Баренцева моря служебные документы АПЛ «Курск» говорят о том, что боевая подготовка в период ввода экипажа в первую линию проводилась так же, как и на других атомных подводных лодках – в упрощенном варианте. По-другому быть не могло. Нужда и нищета российского флота в середине 90-х годов XX столетия была сравнима с нуждой и нищетой Русского флота в Бизерте из-за вынужденной эмиграции в 1920 году.

Обман и приукрашивание истинного положения дел на флотах несовместимы с высоким уровнем боевой подготовки и профессиональной выучкой моряков. Фактически весь флот был небоеспособен, но ни один «флотоводец» ни на од-

ном совещании, где присутствовали президент и члены Правительства Российской Федерации, не сказал ни слова о плачевном состоянии флота. Все доклады «флотоводцев» на таких совещаниях заканчивались словами: «Нам тяжело, но флот готов выполнить любую задачу, которая будет поставлена Верховным главнокомандующим Вооруженными Силами страны».

С 1996 года первый экипаж К-141 «Курск» ежегодно отработывал курсовые задачи и подтверждал свой перволинейный уровень боеготовности. В море подводная лодка выходила нечасто. Ежегодная средняя наплаванность первого экипажа с 1996 года по август 1999 года составляла 12–14 суток. По итогам боевой подготовки в этот период экипаж в 7-й дивизии подводных лодок занимал скромную середину. За три с половиной года первый экипаж лишь в 1997 году выполнил учебное боевое упражнение с выпуском практической электрической торпеды. Несмотря на то что решением главнокомандующего ВМФ еще в 1993 году в боекомплект атомной подводной лодки 949А проекта была включена парогазовая торпеда на сильном окислителе 65–76А, первый экипаж с момента постройки подводной лодки и до июня 2000 года к эксплуатации этой торпеды на подводной лодке не готовился. Экипаж не выполнял стрельб такой торпедой на государственных испытаниях, а также погрузок на подводную лодку учебных макетов этих торпед. Не проводилось и организационной учебно-боевой стрельбы. Вооб-

ще в 7-й дивизии атомных подводных лодок ни один экипаж АПЛ проекта 949А до ноября 1999 года не готовился к боевому применению этих торпед. Командование 1-й флотилии торпедной подготовкой на подводных лодках не интересовалось и не контролировало ее результаты. Руководящие документы ВМФ требовали от командования флотилий и дивизий подводных лодок организовывать ежегодно практические учебные торпедные стрельбы по надводным кораблям каждого перволинейного экипажа. На Северном флоте эти требования просто игнорировались, и экипажи атомных подводных лодок годами не выполняли таких боевых упражнений. Объяснение было простое – на выполнение подобных стрельб нет средств и боевого обеспечения. В Главном штабе ВМФ Северный флот не ругали и этих нарушений не замечали.

В 1998 году по долгу службы мне пришлось быть на Северном флоте. Рассмотрев результаты торпедной подготовки 1-й флотилии подводных лодок, в состав которой входила и АПЛ «Курск», я был поражен тем безразличием и безответственностью командования флотилии, которые они проявляли к этому виду огневой подготовки. Анализ и итоги торпедной подготовки на флотилии не проводились. Должностные лица флотилии, которые согласно своим служебным обязанностям должны обучать подводников боевому применению торпедного оружия, за весь 1998 год ни разу этого не делали ни на подводных лодках, ни в учебных центрах. Эlemen-

тарные вопросы по теории и практике торпедных стрельб у большинства офицеров штаба флотилии вызывали приступы амнезии. Об этих недостатках по торпедной подготовке на 1-й флотилии командование Северного флота и Главного штаба ВМФ было официально уведомлено. Как показали последующие проверки Северного флота, результат таких официальных уведомлений оказался нулевым. Северный флот был передовым и неприкасаемым флотом. Никто из руководителей ВМФ не ставил под сомнение «высокие боевые достижения» этого флота. В отличие от других флотов, Северный флот в этот период не подвергался инспекционным проверкам Министерства обороны РФ. Проверки Главного штаба ВМФ на этом флоте носили характер поездок родителей в гости к своим детям. Жесткий и суровый нрав, который «родители ВМФ» демонстрировали при проверках других флотов, в отношении своих «северных детей» не проявлялся. Всем известно, что в большой семье есть любимые дети, которых балуют строгие родители. Семейным любимцам достаются конфеты и пряники, нелюбимым детям – оплеухи да подзатыльники. Северный флот был любимым флотом для многих «флотоводцев» и офицеров Главного штаба ВМФ. На этом флоте большинство из них проходили морскую службу, у многих военачальников на Северном флоте служили и служат сыновья, племянники, знакомые. Этот флот стал для ВПК полигоном, где рождались многочисленные Герои Социалистического Труда и лауреаты различных

премий. Северный флот часто посещали руководители страны, чтобы воочию удостовериться в боевой мощи современных кораблей.

В конце каждого года главнокомандующий ВМФ издавал приказ по результатам боевой подготовки Военно-морского флота. В этом приказе объявлялись лучшие корабли и части ВМФ. Они же за высокие показатели в боевой подготовке награждались переходящими призами. Из 22 утвержденных переходящих призов 12–14 всегда присуждались Северному флоту. На Северном флоте ежегодно объявлялись десятки отличных кораблей и частей, тогда как на других флотах и во всех Вооруженных Силах страны таких частей не было совсем. Из ВМФ ежегодно уходили тысячи подготовленных высококлассных специалистов – офицеров и мичманов, а на Северном флоте в это время по всем отчетным документам количество классных специалистов и мастеров военного дела неуклонно росло.

Апофеоз лжи и обмана на Северном флоте пришелся на 1996 год, когда военачальники рапортовали «о блистательном походе» в Средиземное море отряда боевых кораблей в составе тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов», эсминца «Бесстрашный», сторожевого корабля «Пылкий» и девяти судов обеспечения. Поход посвящался 300-летию Российского флота. Я уже рассказывал, в каком бедственном положении в то время находились все флоты нашей страны. Руководство ВМФ для подготовки этого похода

направило практически все бюджетные деньги, выделявшиеся на содержание кораблей ВМФ, на Северный флот. Запасы корабельного топлива, которое предназначалось для всех кораблей флотов, были отправлены на Северный флот. Такие действия «флотоводцев» Главного штаба ВМФ поставили Тихоокеанский, Балтийский и Черноморский флоты на грань полной утраты боеготовности.

ТАВКР «Адмирал Кузнецов» с первым заместителем главнокомандующего ВМФ на борту в первые недели похода из-за различных поломок материальной части чуть было не пришлось буксировать обратно в базу. Кое-как восстановив часть вышедшей из строя боевой техники, корабль дошел до Средиземного моря. И «полетели» с борта крейсера по всем флотам служебные телеграммы: «Флот России вернулся в Средиземное море», «Впервые в небе Адриатики российские палубные истребители», «6-й флот США шокирован появлением российских кораблей в водах Средиземного моря». Несколько месяцев два первых заместителя главнокомандующего ВМФ, сменяя друг друга, руководили этим «героическим» походом, выступали в роли свадебных адмиралов на различных многочисленных заграничных приемах, банкетах и раутах. Другие задачи не требовали присутствия на борту крейсера столь высокопоставленных начальников.

Возвратившись из похода, истратив огромные материальные и денежные средства, тяжелый авианесущий крейсер встал на долгие годы на дорогостоящий ремонт. «Флотовод-

цы» Главного штаба ВМФ отрапортовали президенту и Правительству России о том, что Флаг ВМФ вернулся в Средиземное море. О том, что демонстрация флага в Средиземном море обошлась российскому государству в копейчку, а для ВМФ – в годовую стоянку всех боевых кораблей флотов у пирса, «флотоводцы» предпочли промолчать. Они промолчали и о том, что этот поход «сожрал» всю валютную выручку за проданные на металлолом корабли. Ведь изначально эти деньги предназначались на постройку жилых домов офицерам и мичманам флотов. «Средиземноморский круиз» еще больше усугубил плачевное состояние флота. На это никто не обращал внимания, нужны были яркие праздничные мероприятия, и их «флотоводцы» проводили, не считаясь ни с какими затратами.

В условиях постоянной нехватки материальных и денежных средств в Главном штабе ВМФ решили возродить давно забытую форму боевой подготовки – сбор: походы кораблей флота. Предписывалось всем кораблям флотов одновременно выходить в море и, обеспечивая друг друга, выполнять необходимый объем задач боевой подготовки. Намерения были благие, но получилось «как всегда». Во-первых, не все корабли могли подготовиться к выходу в море к определенному сроку. Во-вторых, топлива на каждом корабле хватало лишь на то, чтобы дойти до района боевой подготовки и без каких-либо тактических действий и совместных обеспечений выполнить боевые упражнения практическим ору-

жием.

Сбор-поход превратился в простое выстреливание в море и небо артиллерийских стволов, ракетных направляющих, торпедных аппаратов дорогостоящего боезапаса. Стреляли по различным мишеням без установления результатов стрельбы, без оценки тактического показателя, без какого-либо разбора и анализа. Чтобы получить высокую оценку огневого показателя, стрельбы практическим оружием стали называть «стрельба с запланированным промахом», «стрельба с выносом по целику», «установление результатов стрельбы графо-аналитическим способом». Это все упрощало подготовку боевых расчетов кораблей, снимало всякую ответственность с руководителей дивизий, бригад, флотилий, эскадр, флотов за боеготовность сил флота. За 3–5 суток сбора-похода экипажи кораблей выполняли полугодовой или годовой план боевой подготовки.

В этих условиях говорить о качестве боевой учебы не приходилось, все усилия корабельных офицеров были направлены на красивое оформление отчета по боевому упражнению и списание израсходованного боезапаса. На бумаге и при подведении итогов за год процент выполнения плана боевой подготовки на всех флотах был не ниже 98 %, на Северном флоте он всегда был 100 %. Из-за того, что при одновременном выходе кораблей в море на сбор-поход на кораблях не было необходимых штабных офицеров, оценивать подготовленность экипажей было некому. Этот факт во мно-

гом влиял на снижение морской выучки и профессиональной подготовки корабельных специалистов. В Главном штабе ВМФ этих недостатков не видели. Пытаясь в трудных экономических условиях хоть как-то поддерживать боевую учебу экипажей кораблей, флотские чиновники выдавали желаемые результаты боевой подготовки за действительные. При этом их никто не ограничивал и не проверял.

Наступил 1999 год. США и НАТО начали боевые действия против Югославии. Средиземноморский морской театр стал основным стратегическим направлением, где решалась главная задача в этом вооруженном конфликте. В воздушно-наступательной операции против Югославии принимали участие авиационная и морская группировки. В Средиземном море в составе объединенных Военно-морских сил НАТО было сосредоточено 3–4 авианосные многоцелевые группы, 3–4 атомные подводные лодки с крылатыми ракетами, 20–25 боевых надводных кораблей, половина из которых были вооружены крылатыми ракетами «Томагавк». По причине абсолютного боевого превосходства ВМС НАТО, Военно-морские силы Югославии выйти в море не могли. Политическое и военное руководство России, видно, считало нецелесообразным присутствие в районе Средиземного моря Военно-морских сил России, поэтому наших боевых кораблей там не было. Для наблюдения за действиями ОВМС НАТО в район боевых действий было направлено небольшое гидрографическое судно «Лиман» Черноморского флота.

Российская общественность требовала от своего правительства в качестве моральной поддержки гордого сербского народа послать в район Средиземного моря наши боевые корабли. Однако после экономических потрясений 1998 года материальных и денежных средств для подготовки нового похода кораблей в Адриатику у России не было. Командование ВМФ в связи с началом боевых действий в Югославии поставило задачу командованию Северного флота подготовить атомную подводную лодку во второй половине 1999 года к походу в Средиземное море. Выполнять такую задачу было поручено экипажу К-141 «Курск». До этого момента АПЛ дальше Баренцева моря не ходила, экипаж подводной лодки опыта дальних походов не имел. Но все когда-нибудь случается впервые.

Глава III

Средиземноморский поход АПЛ К-141 «Курск»



По плану подготовки к походу в Средиземное море экипаж АПЛ К-141 «Курск» должен был с середины января 1999 года приступить к обучению в Учебном центре ВМФ города Обнинска. Атомная подводная лодка на период обучения первого экипажа передавалась в эксплуатацию резервному экипажу.

Из-за отсутствия на Северном флоте денежных средств первый экипаж К-141 «Курск» прибыл на учебу с большим опозданием. Командование флота приняло решение сократить учебную подготовку экипажа в учебном центре. Приказ главнокомандующего ВМФ запрещал сокращать сроки обучения подводников в учебных центрах, но, как уже не раз говорилось, руководство Северного флота давно перестало обращать внимание на какие-либо запреты и требования старших начальников ВМФ. Они самостоятельно принимали лю-

бые решения, и Главный штаб ВМФ не мог что-либо поделаться с таким произволом на Северном флоте. Так было и в этот раз. Опрометчивое решение руководителей Северного флота сократить сроки обучения экипажа К-141 «Курск» в центре подготовки подводников никто из вышестоящих начальников Главного штаба ВМФ не поправил.

В заключительном акте проверки уровня профессиональной подготовленности экипажа командование Учебного центра ВМФ отметило тот факт, что из-за малых сроков экипаж К-141 не прошел в полном объеме обучения по вопросам боевого применения торпедного оружия, ядерной безопасности, ведения борьбы за живучесть подводной лодки и мерам безопасности при выполнении практических боевых упражнений в море. На эту запись никто не обратил внимания ни в штабе Северного флота, ни в штабе 1-й флотилии подводных лодок, ни в штабе 7-й дивизии. После возвращения экипажа с обучения сразу же была начата подготовка к походу. В августе 1999 года первый экипаж «на бумаге» выполнил весь необходимый перечень мероприятий, которые предусматривались планом подготовки дальнего похода. Фактически два важных пункта этого плана оказались невыполненными. На АПЛ «Курск» в 1998 году проводился доковый ремонт. После такого ремонта положено испытывать корпус подводной лодки и все ее системы погружением на рабочую глубину. Плавание на рабочей глубине погружения должны проводить и те подводные лодки, которые

готовятся к дальним походам. К-141 не выполняла глубоководного погружения на государственных испытаниях, после докового ремонта и в период подготовки к дальнему походу. В этих случаях требования служебных документов существенно ограничивают боевые возможности подводной лодки, потому что плавание АПЛ в море без испытаний корпуса на рабочих глубинах погружения создает угрозу безопасности экипажа. Эти требования знали руководители Северного флота, и по отчетным документам подводная лодка глубоководные испытания выполнила.

Второй пункт плана подготовки, который экипаж «Курска» не выполнил, касался боевых упражнений. Как уже ранее говорилось, перволинейные экипажи подводных лодок должны ежегодно выполнять стрельбы практическим торпедным оружием. Такие же требования были установлены и в отношении тех экипажей, которые готовились к дальним походам. Первый экипаж К-141 «Курск» не выполнял практических торпедных стрельб ни в 1998 году, ни в 1999 году, ни в процессе подготовки к походу в Средиземное море. Чтобы скрыть факт неготовности АПЛ К-141 «Курск» к походу, командование Северного флота и 1-й флотилии подводных лодок произвело ложный доклад в Главный штаб ВМФ о том, что экипаж и подводная лодка полностью готовы к походу, и получило разрешение из Москвы на его выполнение. Недостатков в подготовке экипажа и корабля к походу Главный штаб ВМФ не заметил.

К-141 «Курск» вышла в море и в течение почти 3 месяцев в Средиземном море и в Атлантическом океане выполняла задачи поиска и слежения за авианосными ударными группировками потенциального противника. О результатах похода мне известно из средств массовой информации. Командование Северного флота назвало этот поход «уникальным и героическим» и представило командира подводной лодки к званию Героя России, а членов экипажа – к награждению высокими государственными наградами. Какой героизм проявили подводники во время похода, в средствах массовой информации не сообщалось. Совсем недавно подобные походы в Средиземное море с такими же задачами, какие были поставлены экипажу «Курска», совершали сотни атомных и дизельных подводных лодок, и ничего героического в этом не было. Подводники выполняли свои повседневные обязанности и учебно-боевые задачи. Но командование Северного флота отличное выполнение поставленных задач в море экипажем К-141 посчитало подвигом. На Северном флоте руководители уже давно рассматривали любой выход кораблей и подводных лодок в море героическим поступком, но об этом рассказ будет чуть позже.

Продолжим разговор о походе К-141 «Курск» в Средиземное море. Военные писатели Н. А. Черкашин и В. В. Шигин написали об этом походе такую чушь, что читать их сочинительство просто невыносимо. «Новейшая российская подводная лодка, «убийца авианосцев», вызвала в рядах 6-

го флота США настоящую панику. Наверное, нечто подобное бывает, когда в центре овечьей отары внезапно появляется матерый волк. А потому с появлением «Курска» среди лениво плавающих американских армад все стали разбегаться»², – так пишет о действиях подводной лодки в Средиземном море капитан 1-го ранга В. В. Шигин. Какой-то бред незадачливого пропагандиста 70-х годов XX столетия. Назвать Средиземноморский флот США, который постоянно ведет боевые действия на Ближнем Востоке и в Персидском заливе, «лениво плавающими армадами» может только человек, по меньшей мере несведущий.

Командующий Северным флотом, который в мирное время все время где-то воевал (« всю мою походную жизнь снаряды падали рядом, осколки мимо виска проносились... »)³ – В. А. Попов), так оценивает результаты плавания АПЛ: « Поход « Курска » был осуществлен по моему замыслу. Командиру « Курска » удалось полностью реализовать нашу идею. Корабль прорывался в Средиземное море через Гибралтар. Это был не прорыв, а песня! Да и затем действия были в высшей степени грамотные, отработаны вопросы применения оружия и осуществлено слежение за американским АУГ (Авианосно-ударная группа. – Авт.). За этот поход я пред-

² Шигин В. В. «Тайна исчезнувшей субмарины». Записки очевидца спасательной операции апкр «Курск». М., 2001, с. 359.

³ Черкашин Н. А. «Тайны погибших кораблей от «Императрицы Марии» до «Курска». М., 2002, с. 403.

ставил командира «Курска» к званию Героя России, а экипаж – к орденам и медалям»⁴.

В связи с такими высказываниями возникает необходимость разъяснить бывшему командующему флотом некоторые азбучные морские истины. Во-первых, Гибралтар – это военно-морская база Великобритании. Все суда, которые следуют в Средиземное море со стороны Атлантического океана, проходят не Гибралтар, а Гибралтарский пролив. Во-вторых, термин «прорыв» обозначает тактический прием, который применяют корабли при ведении фактических боевых действий в военное время. В военное время боевые надводные корабли и подводные лодки прорывают минные заграждения, противолодочные рубежи, морские районы, блокированные противником. Гибралтарский пролив, согласно международно-правовым соглашениям о свободе мореплавания, рассматривается как часть открытого моря. Он всегда свободен для плавания судов и боевых кораблей всех наций. Даже во времена Второй мировой войны Гибралтарский пролив был открыт для судоходства. Никто не прорывается через Гибралтарский пролив в мирное время: через него свободно проходят все суда и корабли, в том числе и атомные подводные лодки в подводном положении. АПЛ К-141 не прорывалась «через Гибралтар», она свободно проходила через Гибралтарский пролив, и в этом ей никто не препятствовал. Командующему флотом такие вещи

⁴ Шигин В. В. Указ, соч., с. 359.

надо знать.

Мне неизвестны подробности того, как К-141 «Курск» «отработала вопросы применения оружия и осуществила слежение за американской АУГ». Тем не менее позволю себе дать оценку эффективности наблюдения наших подводных лодок за американскими АУГ и АМГ (авианосная многоцелевая группа. – *Авт.*) на примере плавания одной из атомных подводных лодок Тихоокеанского флота.

В середине 90-х годов XX столетия атомная подводная лодка Тихоокеанского флота 949А проекта выполняла задачи в Тихом океане. Во время плавания она обнаружила АУГ ВМС США, которая совершала переход из Тихого океана в Индийский, в зону Персидского залива, и установила за ней скрытое наблюдение. Через некоторое время по приказу штаба Тихоокеанского флота наблюдение за АУГ было прекращено, и АПЛ возвратилась на базу. За успешное выполнение учебно-боевых задач в море экипаж подводной лодки командованием флота был представлен к государственным наградам.

Прошло два месяца. Один из офицеров Главного штаба ВМФ в Москве получил письмо от знакомого американского морского офицера, с которым он общался во время взаимных официальных визитов. Американский коллега в письме рассказывает о своей семье и о себе. О себе американский офицер написал, что он находится на кораблях АУГ ВМС США в зоне Персидского залива и приглашает россий-

ского офицера в гости после того, как тот вернется из плавания. Заканчивалось письмо постскриптумом, где как бы невзначай американский офицер сообщает своему российскому другу о том, что, когда его АУГ совершала плавание в Тихом океане, за ними наблюдала российская атомная подводная лодка. Сообщалось также о том, что АПЛ при наблюдении за американскими боевыми кораблями четко выполняла требования двусторонних договоренностей между США и Россией и ближе установленных Договором расстояний к АУГ не приближалась.

Читателям, думаю, ясно, о какой атомной подводной лодке России шла речь в письме американского офицера. Речь шла об АПЛ Тихоокеанского флота, которая два месяца назад скрытно, как казалось командиру подводной лодки, осуществляла наблюдение за АУГ ВМС США в Тихом океане. О том, что за АПЛ велось контрнаблюдение противолодочными силами США, экипаж подводной лодки не догадывался и такого наблюдения за собой не обнаружил.

Своим письмом американский моряк специально еще раз объяснил российскому коллеге, что практически за всеми нашими атомными подводными лодками в океане, в открытом море, в прибрежных районах осуществляется постоянное скрытое наблюдение со стороны ВМС США и их союзников.

Такое наблюдение они начали осуществлять не сегодня и не вчера. Начиная с 70-х годов XX столетия большинство

наших атомных подводных лодок при нахождении в море отслеживались вероятным в то время противником. Мы, подводники, как говорят, «спиной чувствовали» это наблюдение (слежение), мы имели косвенные и прямые доказательства этому, но открыто говорить об этом своим старшим начальникам боялись. Тот, кто сомневался в боевых возможностях советской техники, привлекался к ответственности. Несколько лучших командиров подводных лодок и офицеров-руководителей дивизий подводных лодок Тихоокеанского флота были сняты со своих должностей лишь за то, что позволили себе высказать собственное мнение о высоких боевых возможностях американских атомных подводных лодок.

Руководство ВМФ СССР не признавало никаких сведений, поступивших от командиров атомных подводных лодок, о том, что противолодочные силы ВМС США благодаря своим техническим возможностям часто обнаруживают наши подводные лодки и устанавливают за ними (в основном за АПЛ стратегического назначения) длительное скрытное наблюдение. Во всех случаях, когда становилось ясно, что наша подводная лодка отслеживалась ВМС США, командование ВМФ СССР объясняло это низкой тактической подготовкой командира и экипажа подводной лодки. После чего следовали оргвыводы. Командир подводной лодки привлекался к дисциплинарной и партийной ответственности. Ему задерживалось присвоение очередного воинского зва-

ния, откладывались направление на учебу и продвижение по службе. Командира подводной лодки могли снять с должности и списать на берег. Но от этого боевые возможности наших атомных подводных лодок не улучшались. Репрессивные меры привели к тому, что командиры при плавании в море перестали замечать за собой слежение со стороны ВМС иностранных государств, и плавание наших подводных лодок в океане стало «скрытым». Этого и добивались «мирные флотоводцы» СССР. Тот факт, что наши подводные лодки по своим тактико-техническим характеристикам не могли противодействовать такому наблюдению, их не волновал. Они не хотели признавать наличие у США и их союзников на большей части акватории морей и океанов высокоэффективной системы противолодочного наблюдения, которая позволяла с высокой вероятностью обнаруживать наши подводные лодки, где бы они ни находились. Они не хотели признавать того факта, что боевые характеристики американских атомных подводных лодок по сравнению с нашими были выше и командиры советских подводных лодок просто по техническим возможностям своей АПЛ не могли их обнаружить. «Мирные флотоводцы» СССР везде и всегда утверждали один и тот же лживый постулат: «Разрыв между боевыми возможностями атомных подводных лодок США и СССР ликвидирован». Так им виделось в уютных московских кабинетах. В море все было по-другому. Развернув в океанах и прилегающих морях стационарную систему раннего обна-

ружения подводных лодок СОСУС, разместив на боевых кораблях и в противолодочной авиации высокоэффективные технические средства обнаружения подводных лодок, создав в проливах и естественных узкостях морей постоянно контролируемые морские зоны, объединив боевые возможности стационарных и подвижных средств обнаружения подводных лодок с возможностями космической и радиотехнической разведки, США в начале 70-х годов XX столетия в мирное время создали глобальную систему наблюдения за подводной, надводной и воздушной обстановкой практически по всей акватории Мирового океана. На создание такой системы США затратили огромные денежные средства, привлекли весь научный и технический потенциал. Были проведены фундаментальные исследования большей части морей и океанов, разработаны и созданы действующие образцы боевой техники наблюдения с применением самой современной вычислительной техники и технологий. Эта система наблюдения работала эффективно. Практически любое плавание наших атомных подводных лодок (особенно ракетных АПЛ) в морях и океанах контролировалось противолодочными силами США. После того как в начале 80-х годов XX столетия в ответ на размещение США в Европе оперативно-тактических ядерных ракет «Першинг-2» и попытку развернуть стратегические противоракетные средства обороны СССР принял решение приблизить районы боевого патрулирования своих ракетных подводных лодок непосредствен-

но к побережью США, наши командиры подводных лодок воочию убедились в том, как действует эта система. Когда президент США Р. Рейган говорил о том, что наши стратегические атомные подводные лодки в районах боевого патрулирования постоянно находятся под прицелом противолодочных сил США, он не блефовал. Тогда противолодочные силы США не старались осуществлять скрытое наблюдение. Наоборот, они открыто демонстрировали свои намерения, опасно маневрировали, давили на психику учебными атаками, которые невозможно было отличить от боевой атаки.

Наши руководители ВМФ на все заявления США о том, что советские подводные ракетноносцы в случае необходимости будут немедленно уничтожены, отвечали: «Американская пропаганда. У США нет возможностей уничтожить все наши АПЛ». И продолжали упорно посылать свои подводные ракетноносцы к американскому побережью на заклание. «Богатый опыт» борьбы четырех советских дизельных подводных лодок со всем Атлантическим флотом США у «мирных флотоводцев» уже был. В 1962 году, во времена Карибского кризиса, они послали четыре дизельные подводные лодки в Атлантику, чтобы заставить американцев снять морскую блокаду Кубы. Что из этого получилось, знают все подводники СССР и России. Американцы обнаружили все четыре подводные лодки, принудили их всплыть в надводное положение и с «морскими почестями» выпроводили из Атлантического океана домой. Через 20 лет «флотоводцам» этот

плачевный опыт снова пригодился. Они убедили советское правительство держать ядерные ракеты не на Кубе, а рядом с Кубой, на советских подводных ракетоносцах. При этом забыли доложить руководителям СССР, что океанский ракетно-ядерный морской флот страны не может обеспечить боевую устойчивость АПЛ вблизи побережья США, поэтому советские подводные лодки в этих районах боевого патрулирования были беззащитны и беспомощны. После катастрофы ракетной атомной подводной лодки К-219 в Атлантическом океане в 1986 году руководители нашей страны поняли, что с волюнтаристскими решениями «флотоводцев» надо заканчивать. С этого момента наши ракетные подводные лодки перестали выходить на боевое патрулирование к берегам США.

«Флотоводцы эпохи Горшкова» считали учения о войне на море как иностранных, так и своих теоретиков военно-морского искусства буржуазным учением. Они критиковали научные труды П. Госта, А. Мехэна, Ф. Коломба, С. О. Макарова, Н. Л. Кладо, А. В. Немитца, Б. Б. Жерве по вопросам развития военно-морских сил и морской стратегии, не видели ничего поучительного для советского ВМФ в тех морских операциях, которые проводили ВМС США, Великобритании, Германии, Японии во Второй мировой войне. Настольной книгой о войне на море для «мирных флотоводцев» стало произведение их непосредственного начальника С. Г. Горшкова «Морская мощь государства», где излагал-

ся один-единственный взгляд на проблему современной войны на море – советский океанский ракетно-ядерный флот по боевой мощи способен противостоять флотам США и НАТО на всех морях и океанах и может проводить стратегические наступательные и оборонительные операции на океанских театрах военных действий.

Нельзя ошибаться и лгать в любом деле, но сознательно врать в военном деле – значит сознательно подвергать опасности уничтожения миллионы своих сограждан. «Неправильное знание хуже, чем незнание»⁵, – говорил немецкий педагог А. Дистервег. Советские начальники ВМФ сознательно врали о том, что наш флот способен решать любые задачи в океане, что наши боевые корабли по боевым возможностям не уступают американским кораблям, что наши военные моряки лучшие в мире профессионалы морского дела, что три сотни атомных и дизельных подводных лодок вместе с морской ракетноносной авиацией способны разгромить любого морского врага.

Сегодня ученики «мирных флотоводцев эпохи С. Г. Горшкова» сознательно вводят в заблуждение общественность страны, говоря о том, что тяжелый атомный крейсер «Петр Великий» – это корабль XXI века, что еще не построенная атомная подводная лодка «Юрий Долгорукий» является лучшей в мире, что наши атомные подводные лодки огромного водоизмещения по уровню шумности не от-

⁵ Дистервег А. «Избранные педагогические сочинения». М., 1956.

личаются от современных американских атомных подводных лодок. На самом деле советский Военно-морской флот после окончания «холодной войны» в одночасье развалился и перестал существовать. Оказалось, что самые новые и современные боевые надводные корабли и атомные подводные лодки СССР имеют низкие боевые характеристики, вооружены неэффективным оружием, дороги в повседневном обслуживании. Оказалось, что ВМФ СССР не имел сил и средств боевого обеспечения, что в его составе имелась масса разношерстных проектов боевых кораблей, а возможности предприятий судостроительного комплекса страны не обеспечивали потребности флота в ремонте этих кораблей. Оказалось, что флоту не нужны были подкальные сооружения для укрытия кораблей, на которые израсходованы огромные денежные и материальные средства, не нужны были атомные корабли разведки и наблюдения за космическими объектами, не нужна ракетная система «Тайфун». И вообще, был сделан вывод о том, что советский океанский ракетно-ядерный флот не был сбалансирован по боевому составу, по целям и задачам. Такой вывод сделали те же «флотоводцы», которые этот флот строили. Напрашивается вопрос: «А где же вы раньше были со своими выводами, когда составляли стратегические и оперативные планы применения флота в ракетно-ядерной войне?» Все «флотоводцы – соратники С. Г. Горшкова» и их ученики не высказали ни одного возражения или сомнения по поводу та-

кого строительства океанского флота и по формам его боевого применения. Все единогласно поддерживали морскую стратегию СССР, которая определяла прямое противостояние флота СССР с объединенными флотами США и НАТО на всех морях и океанах без какого-либо прикрытия своих сил в море, без прикрытия своих коммуникаций, без системы передового базирования. Все единогласно поддерживали основное положение военно-морской стратегии «эпохи С. Г. Горшкова» о том, что будущая война СССР с США и НАТО будет ядерной войной, а значит, для такой войны нужен флот разового применения. Сами «флотоводцы» в такой войне думали уцелеть, поэтому они планировали руководить морскими операциями, сражениями, боями из железобетонных противоатомных бункеров на берегу, а не с кораблей. В советском ВМФ не было ни одного корабля боевого управления силами в море, с которого командующие и их штабы могли бы осуществлять руководство морскими операциями. Что же это за океанский флот, который управляется с берега? Ответа на этот вопрос не дают даже нынешние «флотоводцы» – ученики «мирных флотоводцев». Вот такой океанский флот и был построен в СССР. Он «тихо скончался» после «разового применения в «холодной войне». Приучив командиров кораблей бояться собственных выводов о боевых возможностях своих сил и сил вероятного противника, заставив их извлекать «правильный» опыт из морских походов, обязав их ни на шаг не отходить от требований тактиче-

ских руководств, которые были разработаны в тиши кабинетов академий и научных военных институтов, «мирные флотоводцы» полностью истребили творческий ум наших морских офицеров в вопросах оперативного искусства, тактики, развития военно-морских сил, боевой устойчивости, живучести и непотопляемости боевых кораблей.

Отсутствовал обмен между флотами практическим опытом в решении учебно-боевых задач. Ни на разных служебных совещаниях и сборах, ни в военно-морских училищах, ни на курсах повышения квалификации офицеров, ни в академиях не велось каких-либо дискуссий по вопросам военно-морской науки, военно-морского искусства. В журнале «Морской сборник» печатались только те статьи по морским вопросам, которые пропускала жесточайшая цензура Главного штаба ВМФ. В таких условиях офицеры на флотах развивать морскую науку и практику не могли. Они не боялись вероятного противника, но испытывали страх перед своими начальниками. «Вирус страха» и сегодня присутствует в крови наших флотских командиров, потому что в российском ВМФ против этого вируса еще нет вакцины под названием «правда». Командование Северного флота, рассказывая об особенностях похода АПЛ «Курск» в Средиземное море, отмечает тот факт, что при поиске этой подводной лодки флот США и НАТО израсходовал десятки миллионов долларов и сжег тысячи тонн корабельного и авиационного топлива. Если «флотоводцы» Северного флота знают, сколько

средств затратили американцы и натовцы на обнаружение АПЛ «Курск», то они должны знать и то, сколько времени велось скрытое наблюдение за АПЛ «Курск». США и НАТО денег на ветер не бросают. Если у руководства Северного флота таких данных нет, советую им обратиться за помощью в штаб Объединенного командования вооруженными силами США в зоне Атлантического океана. Думаю, что с учетом добрососедских отношений между Россией и странами НАТО они не откажут и сообщат, с какой эффективностью решала свои задачи в Средиземном море и в Атлантике АПЛ К-141 «Курск» и сколько суток противолодочные силы осуществляли за ней наблюдение. АПЛ «Курск» была новейшей атомной подводной лодкой России, которая ни разу не была в океанской зоне, редко выходила в Баренцево море. Я абсолютно уверен в том, что морские силы США и НАТО после прибытия АПЛ «Курск» в зону их ответственности всю постарались, чтобы «шумопортрет» и характерные индивидуальные признаки К-141 обязательно присутствовали в их картотеке шумов наших кораблей. Противолодочное наблюдение США и НАТО в зоне Атлантического океана и Средиземного моря не хуже, чем в зоне Тихого океана.

Тем не менее я не утверждаю, что за К-141 «Курск» во время плавания в Средиземное море велось наблюдение со стороны противолодочных сил США и НАТО. У меня нет таких данных, а то, о чем я рассказал выше, только мое субъективное мнение.

Глава IV

Северный флот в зените лжи и обмана



В конце октября 1999 года АПЛ К-141 «Курск» возвратилась на родную базу. О результатах похода в Средиземное море командир подводной лодки докладывал командованию ВМФ и Министерства обороны, председателю Правительства РФ. Уровень подготовленности экипажа и результат выполненных задач везде оценивались высоко. В октябре в Вооруженных Силах России подводятся итоги оперативной и боевой подготовки за прошедший год. По результатам похода экипаж объявили лучшим в 7-й дивизии подводных лодок, командира К-141 «Курск» представили к награждению Золотой Звездой, а членов экипажа – к орденам и медалям.

Мне «посчастливилось» наблюдать на Северном флоте процедуру представления моряков-североморцев к награждению высшими наградами нашего государства. Об этом надо обязательно рассказать читателям.

В июле 1999 года в Вооруженных Силах РФ под руководством министра обороны проводилось стратегическое командно-штабное учение «Запад-99». Президент РФ – Верховный главнокомандующий Вооруженными Силами РФ решил во время этих учений проверить боевую выучку моряков Северного флота. Руководители ВМФ и Северного флота предложили президенту РФ для наблюдения за силами флота во время учений выйти в море на тяжелом атомном ракетном крейсере «Петр Великий». На этом выходе планировалось показать президенту РФ тактические действия сил флота и учебно-боевые стрельбы кораблей и палубной авиации. Фактически никаких тактических действий в море корабельные соединения не выполняли. Флотские начальники решили поразить президента РФ громовыми раскатами морских артиллерийских установок, ревом реактивных двигателей ракет и самолетов, дымовыми завесами и фактическим пуском стратегической ракеты с атомной подводной лодки. Чтобы отработать слаженные действия морских сил, на флоте, задолго до прибытия президента РФ, начались тренировки и генеральные репетиции с фактическим расходом дорогостоящего боезапаса, корабельного и авиационного топлива. На тренировки израсходовали почти полугодовой запас топлива и боеприпасов флота.

В установленное время президент РФ прибыл на борт ТАРКР «Петр Великий», и армада боевых кораблей двинулась в Баренцево море. Как только корабли вышли из Коль-

ского залива, начались стрельба «в белый свет» из всех видов оружия кораблей, постановка дымовых завес, налет морской авиации. Один из сухопутных генералов, который присутствовал на борту ТАРКР «Петр Великий», так оценил эти стрельбы: «Пустая трата денег и топлива, формалюга и очковтирательство». Генерал Сухопутных войск быстро разобрался, что руководство ВМФ и Северного флота, демонстрируя подобную «боевую выучку» североморцев, просто вводят в заблуждение Верховного главнокомандующего Вооруженными Силами РФ этим шоу-спектаклем.

Рев реактивных двигателей, грохот корабельной артиллерии, огонь и дым вызвали у президента РФ положительные эмоции. Он остался доволен боевой выучкой моряков-североморцев и, убывая с Северного флота, дал указание поощрить наиболее отличившихся военнослужащих от имени президента РФ. Командующий флотом тут же направил ходатайство в Москву о присвоении нескольким офицерам звания Героя России и награждении многих моряков орденами и медалями. Остается только гадать, какие же подвиги совершили эти «герои» на потешном выходе кораблей в море?

Руководители Северного флота в последние 30 лет были так избалованы высшими наградами государства, что любой поход кораблей, испытание новой техники и оружия считали величайшим событием в истории флота. То, что военный флот обязан делать согласно своему боевому предназначению, «флотоводцами» Северного флота преподносилось

как небывалое боевое достижение. За время строительства в СССР океанского ракетно-ядерного флота на Северном флоте более 60 моряков были награждены высшей наградой государства – Золотой Звездой. Во время кровопролитной войны 1941–1945 годов звания Героя Советского Союза удостоилось около 80 моряков-североморцев.

С 1945 года по настоящее время Северный флот не участвовал ни в одном морском бою, а Героев мирного времени оказалось почти столько же, сколько их было за все время Великой Отечественной войны. Многие читатели возразят мне и скажут, что Северный флот был самым мощным флотом СССР, что таков он и сегодня, что североморцы являются первопроходцами в освоении атомного флота, Арктики, в кругосветных плаваниях подводных лодок. За это они заслуженно награждались высшими наградами Родины. Соглашусь с такой оценкой дел моряков-североморцев в послевоенной истории флота. Действительно, многие моряки на Северном флоте справедливо награждены высокими государственными наградами. Меня удивляет в этом деле совсем другое. Почему любой переход атомной подводной лодки с Севера на Камчатку командование Северного флота считало героическим походом, а такой же переход АПЛ с Камчатки на Север для них был обыкновенным межтеатровым переходом. Ни один командир атомной подводной лодки, которая совершила плавание с Тихого океана на Север, не был представлен к присвоению звания Героя, а всем команди-

рам-североморцам за подобный переход с Севера на Тихоокеанский флот было присвоено звание Героя.

Мало того, когда в 1994 году АПЛ 949А проекта «Омск» готовилась к переходу с Северного флота на Тихоокеанский флот и когда перед 300-летием Российского флота за этот переход «замаячили» звезды Героев, против тихоокеанского экипажа начала вестись грязная интрига, организованная командованием Северного флота. По их мнению, АПЛ «Омск», которая предназначалась Тихоокеанскому флоту и на которой находился тихоокеанский экипаж с момента начала постройки подводной лодки, на Камчатку должен переводить североморский экипаж. Для того чтобы сменить экипажи, в ход были пущены самые подлые приемы и аргументы. Тихоокеанский экипаж ежемесячно подвергался необоснованным проверкам и предвзятым оценкам служебной деятельности. После каждой проверки в Москву направлялись служебные телеграммы о том, что тихоокеанцы не имеют опыта подледного плавания, что у них низкий моральный дух, что они плохие профессионалы и плохо подготовили к походу подводную лодку. В конце каждой телеграммы следовал вывод: АПЛ «Омск» не может быть допущена к переходу в Тихий океан из-за неготовности экипажа – и просили разрешения заменить тихоокеанский экипаж на североморский. Проверка АПЛ «Омск» комиссией Главного штаба ВМФ показала всю несостоятельность доводов командующего Северным флотом. Подводная лодка «Омск» с тихооке-

анским экипажем благополучно завершила переход на Камчатку, и экипаж получил «запланированные» награды, в том числе и звезды Героев России. Но другой экипаж тихоокеанского флота, который в 1997 году переводил на Тихоокеанский флот новую АПЛ «Томск», таких наград не получил – в отместку за «Омск». Вот так на Северном флоте рождалось большинство Героев. Там давно поняли, что для присвоения звания Героя нужен не подвиг, а соответствующий случай: юбилейная дата вождя, начало партийного съезда, круглая дата какого-нибудь исторического события, выдвижение самих себя в инициаторы социалистического соревнования в Вооруженных Силах или показ высшим должностным лицам государства липовой мощи флота.

Самое печальное в истории с экипажами Тихоокеанского флота то, что необъективную оценку уровня их подготовленности давал «флотоводец», чья служебная деятельность имеет непосредственное отношение к гибели двух атомных подводных лодок: К-429 Тихоокеанского флота и К-278 «Комсомолец» Северного флота. Эти катастрофы стали следствием неудовлетворительной профессиональной подготовки этого адмирала. Следователи не доказали его вины, но мы, подводники, знаем, какова была его роль в этих трагедиях на море. Главнокомандующий ВМФ не стал привлекать этого «флотоводца» к ответственности за гибель АПЛ К-429. Его последующий служебный рост обернулся для ВМФ и страны огромными бедами и несчастьями. В 1989 году он лич-

но направил в поход неподготовленный экипаж АПЛ К-278 «Комсомолец». Этот поход закончился гибелью подводной лодки и большей части экипажа.

Предвзято оценивая уровень подготовленности тихоокеанского экипажа АПЛ «Омск», этот командующий Северным флотом абсолютно не интересовался тем, с каким качеством отрабатывал учебно-боевые задачи первый экипаж К-141 «Курск». Недостатки и просчеты в профессиональной подготовке первого экипажа АПЛ «Курск» в 1995–1998 годах были допущены командованием 7-й дивизии и 1-й флотилии подводных лодок, когда Северным флотом управлял этот «флотоводец». Гибель К-141 «Курск» произошла из-за нескольких причин, в том числе из-за полного разрушения основ боевой подготовки экипажей подводных лодок, несоблюдения элементарных требований правил подводной службы, неспособности штабов к управлению. Негативные явления на флоте начались давно, но расцвели они буйным цветом на Северном флоте при нем. Видно, этот адмирал все усилия в руководстве флотом направлял на то, чтобы отвоевать у Главного штаба ВМФ всякими сомнительными приемами многочисленные призы за липовые достижения в боевой подготовке и на то, чтобы разнарядки на звания Героев не уходили на другие флоты. Этот «флотоводец» в 1999 году досрочно ушел на пенсию. Руководство Северным флотом перешло к его ученикам. Они руководили флотом так, как их научил этому учитель. Через год с небольшим произошла

страшная трагедия с экипажем АПЛ «Курск», а чуть позже и с немногочисленным экипажем списанной с боевого состава АПЛ К-159. Действительно, в истории общества велика роль личности. На Северном флоте было много личностей, для которых гибель или авария корабля стали своего рода трамплином к достижению самых высоких должностей и воинских званий. К сожалению, приходится об этом говорить, потому что все это имеет непосредственное отношение к теме моего рассказа – гибели АПЛ К-141 «Курск».

В ноябре 1999 года командование 7-й дивизии подводных лодок ставит экипажу «Курска» задачу: к началу декабря 1999 года подготовиться к сдаче показательной первой курсовой задачи. Любое показательное мероприятие боевой подготовки – это один из способов обучения командного состава кораблей и штабов правильной методике проведения боевой учебы на кораблях и в штабах. Показная первая курсовая задача для экипажа корабля в первую очередь требует образцовой подготовки каждого моряка и экипажа в целом по вопросам повседневной организации службы, готовности к обслуживанию боевой техники и оружия, ведению борьбы за живучесть при стоянке корабля у пирса, подготовки корабля к приему оружия и к плаванию в море. Это самая трудная курсовая задача из всех тех, которые отрабатывают экипажи кораблей. Для ее подготовки экипаж должен выполнить большой объем различной работы: откорректировать корабельную документацию, привести в порядок оружие, технику и весь ко-

рабль в целом, отработать все боевые и повседневные корабельные расписания, боевые учения и тренировки, восстановить профессиональные навыки каждого матроса, мичмана, офицера, погрузить на корабль необходимые запасы оружия и материальных средств. Что же происходило с экипажем АПЛ «Курск» в то время, когда ему была поставлена задача подготовить показную первую курсовую задачу? После возвращения с моря в октябре часть экипажа ушла на профилактический отдых, часть матросов уволилась в запас. Оставшиеся на борту АПЛ подводники проводили послепоходовый ремонт, занимались планированием боевой подготовки на новый, 2000 год обучения. Фактически на подводной лодке ежедневно шли работы, которые невозможно совмещать с отработкой и подготовкой курсовой задачи, тем более показной. Видно, в штабе 7-й дивизии и 1-й флотилии не думали головой, когда неукomплектованному экипажу АПЛ, который недавно вернулся с дальнего похода, ставили задачу подготовить в начале декабря 1999 года показную курсовую задачу. Начальники на Северном флоте игнорировали даже тот факт, что в начале декабря во всех Вооруженных Силах РФ проходят организационно-методические сборы и боевая подготовка в это время не проводится.

Точно такая же ситуация была в 1-й флотилии подводных лодок в 1988–1989 годах, когда с многочисленными нарушениями требований служебных документов экипаж АПЛ К-278 «Комсомолец» отрабатывал первую курсовую задачу

перед выходом в свой последний поход. Командующий в то время 1-й флотилией адмирал после гибели своей подводной лодки стал командующим Северным флотом. Горький опыт 1-й флотилии никого ничему не научил. Тем более что за такой «опыт» никто из должностных лиц не пострадал. Нарушали уставные документы адмиралы, а отвечали за эти нарушения подводники своими жизнями. Это стало уже традицией на Северном флоте.

В начале декабря 1999 года во всех частях ВМФ в связи с началом нового учебного года проходил так называемый организационный период. В это время в частях проводились методические сборы, занятия по сколачиванию подразделений после осеннего увольнения военнослужащих в запас, отрабатывалась установленная организация повседневной службы. Во время организационного периода боевая подготовка на кораблях и в частях ВМФ не проводится. Однако экипаж «Курска» не участвовал в проведении мероприятий оргпериода – он сдавал показную курсовую задачу. Командование и штаб 7-й дивизии оценили подготовленность экипажа по первой задаче на «хорошо», и в середине декабря подводники убыли в отпуск за 1999 год. Никакого похода в Средиземное море в новом учебном году для него не планировалось. Послепоходовый ремонт на подводной лодке продолжил резервный экипаж.

Близился 2000 год. Складывается впечатление, что экипаж как бы хотел задержать его наступление. Подводники

находились в отпуске за 1999 год, и старый год для них продолжался и после новогодних праздников. Но жизненная нить экипажа К-141 «Курск», сплетенная из 118 волокон – судеб подводников, уже находилась в руке грозной богини судьбы Атропос. Она приготовилась к тому, чтобы эту нить безжалостно оборвать. Помешать богине исполнить чудовищный и несправедливый приговор могли адмиралы ВМФ и Северного флота, но они этого не сделали. Жизнями моряков экипажа АПЛ «Курск» вскоре распорядится богиня судьбы.

Все когда-нибудь кончается. Закончился и отпуск экипажа К-141 «Курск». Прибыв в Видяево, подводники с удивлением узнали о запланированном в сентябре 2000 года очередном походе в Средиземное море. Согласно плану подготовки к этому походу они должны немедленно убыть еще в один отпуск, теперь уже за 2000 год. Первый экипаж АПЛ «Курск» снова убывает в отпуск и возвращается из него только в конце мая 2000 года. Глядя на план подготовки к походу, который командование 7-й дивизии разработало для экипажа, поражаешься тому, что начальники не предусмотрели для подводников ни одного часа, ни одного дня резервного времени. Экипаж прибыл из второго отпуска 25 мая, а 26 мая уже начал прием подводной лодки у второго экипажа. Но до начала приема принимающему экипажу нужно ознакомиться со всеми служебными документами, которые накопились за время его отсутствия в дивизии, разработать со-

ответствующие документы по организации приема подводной лодки и утвердить их у старшего начальника, укомплектовать свой экипаж до штатной численности. Только после выполнения подобных организационных мероприятий разрешается начинать прием корабля от другого экипажа.

Май в Вооруженных Силах РФ – это месяц подведения итогов первого учебного полугодия и уточнения планов боевой подготовки на второе полугодие. В это время с учебных отрядов ВМФ в боевые части начинает прибывать молодое пополнение. В начале июня во всех частях проводится такой же оргпериод, как и перед началом учебного года. Однако для экипажа АПЛ «Курск», так же как и в декабре 1999 года, штаб не планирует отработку задач оргпериода. Он планирует на это время отработку первой курсовой задачи (первую курсовую задачу все экипажи боевых кораблей ВМФ отрабатывают дважды в год). Экипаж К-141 «Курск» сдал первую курсовую задачу 22 июня, а 23 июня начал проводить на корабле планово-предупредительный ремонт. Все моряки знают, что после сдачи курсовых задач экипажам кораблей предоставляется несколько суток на устранение недостатков, что были отмечены в ходе сдачи задачи. Экипаж «Курска» почему-то оказался исключением из этого морского правила. В связи с этим вызывает интерес служебный документ, рапорт командира первого экипажа АПЛ «Курск» на имя командира 7-й дивизии. В этом рапорте командир докладывает командиру дивизии об устранении недостатков

по первой курсовой задаче. Штаб дивизии принял задачу 22 июня, рапорт командира «Курска» подписал также 22 июня, но подпись командира подводной лодки поддельная. Кто-то на Северном флоте изготовил этот фальшивый документ для того, чтобы скрыть факт некачественной отработки первой курсовой задачи экипажем. За предоставленное штабом дивизии на отработку курсовой задачи время отработать ее с высоким качеством просто невозможно.

Приблизительно так же необдуманно была спланирована отработка всех элементов плана подготовки к новому походу. Это видно из анализа одной рабочей недели экипажа. Согласно приказу командующего 1-й флотилии подводных лодок, с 19 по 27 июля 2000 года на АПЛ К-141 «Курск» проводился планово-предупредительный ремонт. Корабельный устав ВМФ запрещает во время проведения такого ремонта отвлекать личный состав экипажа на какие-либо другие дела. Как говорят, уставы пишутся не для начальников, а для подчиненных.

Вот как проходила неделя ремонта на «Курске»:

20 июля экипаж подвергается проверке офицерами Главного штаба ВМФ. В этот же день производится погрузка на подводную лодку торпедного боезапаса;

21 июля экипаж уходит с АПЛ на учебный полигон для отработки элементов борьбы за живучесть;

22 июля проводятся сборы во флотилии по специальной подготовке;

24 июля экипаж проводит тренировки в учебном центре;

25 июля экипаж проверяется офицерами штаба 7-й дивизии;

26 июля экипаж проверяется офицерами штаба 1-й флотилии;

27 июля экипаж проверяется офицерами штаба Северного флота;

28 июля экипаж вышел в море на глубоководное погружение.

Профессионалы-подводники, прочитав эти строки, не поверят в то, что в подводной службе могут происходить подобные случаи. Они скажут, что такого случая, чтобы подводная лодка ежедневно подвергалась каким-либо проверкам, чтобы она вышла в море без базовой подготовки, без подготовки к глубоководному погружению, без проведения профилактического ремонта, просто не может быть. Сожалею, но они ошибутся. На Северном флоте с экипажем К-141 «Курск» было именно так.

Нет необходимости говорить о том, что первая курсовая задача была отработана так, как позволили это сделать руководители флота, флотилии дивизии. Напомню, что неприемлемый для экипажа К-141 «Курск» сценарий отработки первой курсовой задачи был спланирован штабом 7-й дивизии дважды: в декабре 1999 года и в июне 2000 года.

А теперь давайте разберемся, почему флотские начальни-

ки так торопили экипаж «Курска» с отработкой курсовой задачи и не давали ему даже дня передышки.

Служебные документы ВМФ устанавливают жесткие требования, которые предъявляются к перволинейным экипажам атомных подводных лодок. Если перволинейный экипаж атомной подводной лодки имеет перерыв в плавании более 9 месяцев, он должен быть выведен из первой линии. Для восстановления линейности ему необходимо отработать повторно полный курс боевой подготовки. Это очень долгий и затратный процесс. В ВМФ потеря линейности экипажа подводной лодки считается серьезным происшествием и снижением боеготовности флота. Подобные случаи на флотах не допускаются. Экипаж АПЛ «Курск» прибыл с моря 19 октября 1999 года и до 11 июля 2000 года в море не выходил. Перерыв в плавании составил 8 месяцев 21 день. Если бы произошла задержка с выходом в море на 9 дней, первый экипаж К-141 «Курск» потерял бы линейность. Вот поэтому все усилия начальников 7-й дивизии, 1-й флотилии и Северного флота были направлены не на качественную подготовку подводников, а на сохранение линейности экипажа «Курска» любым способом. Способ у «флотоводцев» Северного флота в данном случае был только один – игнорировать все требования служебных документов по вопросам боевой подготовки экипажа этой подводной лодки. Это они и сделали. Документы ВМФ требуют от командования флотов проводить специальные проверки уровня профессиональной под-

готовки тем экипажам подводных лодок, которые имеют перерыв в плавании более 6 месяцев. Экипаж К-141 «Курск» имел перерыв в плавании более 8 месяцев, но специальной проверки уровня подготовленности этого экипажа в море не проводилось.

Теперь давайте оценим уровень профессиональной подготовки двух абстрактных экипажей атомных подводных лодок. Первый экипаж не выходил в море 8 месяцев и 21 день, второй – 9 месяцев и 1 день. Даже неспециалисту подводного дела ясно, что уровень профессиональной подготовки этих экипажей мало чем отличается друг от друга. Из-за длительного перерыва в плавании в море оба экипажа потеряли свои профессиональные навыки.

Однако официальные документы ВМФ утверждают обратное. Согласно этим документам первый абстрактный экипаж считается перволинейным и может решать задачи в море любой сложности. Второй экипаж считается нелинейным, и ему разрешается выходить в море под наблюдением старших начальников и только для выполнения простейших задач.

Длительные перерывы в плавании экипажей подводных лодок возникают только в тех объединениях и соединениях флотов, где происходит безучетное и некачественное планирование боевой подготовки. В 1-й флотилии подводных лодок в 1989 году допустили длительный перерыв в плавании экипажа К-278 «Комсомолец». В результате он потерял свой перволинейный уровень подготовки. Командующий флоти-

лии скрыл этот факт и отправил подводную лодку на гибель в море. Через 11 лет в этой же флотилии его ученики решили применить этот «служебный опыт» в своей практике. Новый командующий 1-й флотилии послал в море решать сложные задачи боевой учебы экипаж К-141 «Курск». Он не был к этому подготовлен. Расплата за профессиональное невежество адмирала – 118 жизней моряков-подводников и назначение его в Москву на должность помощника начальника Главного штаба ВМФ. Неплохой служебный рост для адмирала – прямого виновника катастрофы своей подводной лодки.

Глава V

Пролог морской трагедии



Годовым планом боевой подготовки Северного флота в августе 2000 года на флоте предусматривалось провести сбор-поход кораблей под руководством командующего флотом. Сбор-поход – одна из узаконенных форм боевой учебы. Чтобы подготовить такие учения, штабам флота необходимо заранее разработать ряд учебно-боевых документов, организовать подготовку боевых и обеспечивающих частей флота, проверить готовность их к выходу в море. Командование Северного флота решило «упростить» процесс подготовки к сбору-походу и придумало новую форму подготовки сил – «комплексная боевая подготовка сил АМГ». Такой формы боевой подготовки не значилось ни в одном служебном документе ВМФ. Установленный комплект учебных документов, который предусматривает подготовку и проведение сбора-похода, на «комплексную боевую подготовку» штаб Северного флота не разрабатывал. Ограничились разработкой плана выхода кораблей, который по структуре на-

поминал план выполнения боевых упражнений, и рассылкой в объединения и соединения флота примитивных указаний и распоряжений. Эти документы на рассмотрение главнокомандующему ВМФ не представлялись.

Главный штаб ВМФ молчаливо согласился с тем, что на Северном флоте самовольно изменили годовой план боевой подготовки и в очередной раз решили провести липовые тактические учения. В Москве также согласились с тем, что на флоте во время подготовки «комплексного выхода на боевую подготовку» не выполнили две директивы Главного штаба ВМФ, которые предписывали во время сбора-похода кораблей провести совместные учения спасательных сил ВМФ и спасательных сил флота, а также контрольные испытания аккумуляторной батареи торпеды УСЭТ-80. Учения спасательных сил вообще не разрабатывались, а на контрольные испытания торпеды командование флота направило совсем не тех офицеров, которые должны были эти испытания проводить. Северный флот часто отличался неисполнительностью, но был неприкасаемым.

Те немногочисленные документы, которые штаб флота разработал на «комплексную боевую подготовку...», в августе 2000 года имели много недостатков и не обеспечивали безопасность плавания сил в море. Вот несколько примеров таких недостатков.

Морские районы подводных лодок были определены таким образом, что, выполняя боевые упражнения, каждая

АПЛ могла получить серьезные повреждения от учебного оружия соседней подводной лодки. Одной из атомных подводных лодок была назначена глубина погружения больше чем имеющиеся в районе отличительные глубины (отличительные глубины – глубины возвышенностей морского дна, которые резко отличаются от окружающих глубин и которые создают опасность для мореплавания). К-141 «Курск» запланировали морской район, который не предназначался для совместного плавания противолодочных надводных кораблей и атомных подводных лодок.

План спасательного обеспечения сил флота не предусматривал выполнения ни одного специального действия спасательных сил, которые должны выполняться в случае фактических спасательных работ. Подобных примеров можно привести не один десяток.

Допустим, что ошибки при оформлении документов допустил офицер-оператор. Но эти документы без каких-либо исправлений подписали главный штурман Северного флота, начальник управления боевой подготовки флота, начальник штаба флота, командующий флотом.

Зачем я говорю здесь о недостатках, которые вроде бы не являются причиной гибели подводной лодки? Да, вышеперечисленные недостатки не являются прямой причиной гибели АПЛ. Гибель К-141 «Курск» произошла из-за рокового совпадения конструктивных недостатков в проектировании и строительстве атомных подводных лодок нового поколения,

конструктивных недостатков в разработке и производстве морского оружия на сильных окислителях с недостатками и анахронизмом в системе профессиональной подготовки моряков-подводников и специалистов управленческих структур Военно-морского флота. Недостатки в разработке учебных документов – это не ошибки и не халатность офицеров. Это типичный показатель уровня профессиональной подготовки наших военных моряков. Как они обучены и научены что-то делать, так они и делают. По-другому сделать они просто не могут.

Если бы из множества начальников в Главном штабе ВМФ, в штабе и управлениях Северного флота, в 1-й флотилии, в 7-й дивизии подводных лодок **хотя бы один офицер, начиная с адмиралов**, профессионально выполнил свои служебные обязанности во время подготовки кораблей Северного флота к выходу в море 10 августа 2000 года, трагедии удалось бы избежать. Если бы в составе многочисленных комиссий, которые проверяли К-141 «Курск» и экипаж, **хотя бы один офицер, начиная с адмирала, был профессионалом своего дела**, катастрофы подводной лодки не произошло бы, даже при наличии конструктивных недостатков АПЛ и торпедного оружия, недостаточной подготовке экипажа.

Отсутствие профессиональных знаний и умений у офицеров управленческих структур и экипажей боевых кораблей стало реальной опасностью не только для военных моряков,

но и для государства в целом. Нарушения нормативных правил морской службы по причине плохого знания своей профессии, низкая боевая выучка приводят не только к гибели моряков и боевых кораблей, но реально создают предпосылки к возникновению на суше и на море глобальных техногенных катастроф, в которых могут пострадать миллионы граждан. Но на все разговоры о профессиональной подготовке российских военных моряков наложен строгий запрет.

После катастрофы корабля все говорят о мужестве и самопожертвовании тех, кто погиб или случайно спасся, и молчат о том, что трагедия случилась из-за неудовлетворительной выучки тех, кто пострадал, и тех, кто их так плохо подготовил. Понятно, что не совсем этично усугублять горе утрат какими-то упреками в адрес погибших моряков. Об этом надо было говорить до трагедии, а не после нее. К сожалению, в ВМФ России не принято гласно говорить о недостатках в боевой выучке моряков ни до, ни после очередной катастрофы боевого корабля. Поэтому в ВМФ СССР и России тонули и тонут, горели и горят, взрывались и взрываются только **лучшие экипажи.**

Вот как о проблеме аварийности кораблей военного флота говорит академик А. Н. Крылов: «Описание бывших аварий, критический разбор их причин, широкое и правдивое о них оповещение могут способствовать предотвращению аварий или, по крайней мере, способствовать устранению повторения аварий, уже бывших ранее.

Критический разбор покажет, что часто истинная причина аварии лежала не в действии неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в «неизбежных случайностях на море», а в непонимании основных свойств и качеств корабля, несоблюдении правил службы и самых простых мер предосторожности, в небрежности, отсутствии предусмотрительности и тому подобных отрицательных качествах личного состава. Вот здесь-то широкое оповещение и может способствовать превращению этих отрицательных качеств в положительные»⁶.

Современные российские академики, генеральные конструкторы боевых кораблей, «флотоводцы» сегодня все делают для того, чтобы скрыть, исказить истинные причины аварий и катастроф кораблей Военно-морского флота.

Если общественности страны не говорят об истинной причине гибели или аварии боевого корабля, всем кажется, что произошла нелепая случайность, от которой никто не застрахован. Но ведь любая авария или катастрофа на военном объекте – это целая цепь взаимосвязанных объективных и субъективных факторов, причин и явлений. Это следствие всех тех накопившихся проблем, которые кто-то из должностных лиц должен был знать, решать и устранять.

Сами по себе техногенные катастрофы и аварии не возникают. Им всегда предшествует так называемый угрожаемый период, и всегда имеются видимые признаки надвига-

⁶ Крылов А. Н. «Мои воспоминания». М., 1979, с. 372.

ющей беды. Выявить признаки и определить угрожаемый период перед катастрофой или аварией могут только профессионалы своего дела. Они же могут и предупредить их возникновение. Дилетанты, неучи, недисциплинированные и безответственные полупрофессионалы, руководители, которые умеют только ставить свою подпись там, где им укажут подчиненные, готовят трагедии. Профессионалы своего дела трагедии предупреждают. По-другому быть не может.

Сегодня во флоте России очень много должностных лиц, которые по уровню личной подготовки не могут профессионально исполнять свои служебные обязанности. Заставить их повысить уровень своих теоретических знаний и практических навыков невозможно. Для этого надо изменить всю систему профессиональной подготовки военных моряков и экипажей кораблей в целом. Радикальные изменения не приносят скорых положительных результатов, но если мы хотим добиться успеха в чем-то, надо решительно и безжалостно расстаться с тем, что уже отжило свое время. С дилетантами и неучами в морском деле надо расстаться. Их места должны занять военные моряки с современным уровнем образования, с современными взглядами на строительство и применение флота в современных условиях.

Вот поэтому надо говорить обо всех недостатках в Военно-морском флоте России. Даже незначительные упущения в морской службе становятся предвестниками больших неприятностей.

За время реформирования Вооруженных Сил России в кадровой политике ВМФ произошли большие изменения. На высшие должности Военно-морского флота были назначены офицеры, чей опыт в морской службе не соответствовал тем должностям, на которые они вознеслись в результате реформ. Эти начальники за 2–3 года из старших офицеров превратились в адмиралов. Не успев разобратся в своей новой должности, они двигались дальше вверх по служебной лестнице, не имея ни знаний, ни умений, ни организаторских качеств. Опыт и знание морского дела перестали что-либо значить в служебной карьере офицера. Везде нужны были «свои люди», те военачальники, которые имели связи среди бизнесменов и политиков, которые могли хорошо принять и проводить старших начальников, выполнить любые их запросы и потребности.

Многие адмиралы из военнослужащих превратились в бизнесменов и политиков. Они ежедневно встречались с журналистами, артистами, руководителями разных ведомств и учреждений. В их приемных и кабинетах сутками толпились предприниматели, коммерсанты, банкиры. Чтобы быть постоянно на виду, такие военачальники часто выступали на телевидении, посещали светские тусовки, издавали книги, которые сами не писали, предлагали избирателям свои кандидатуры на многочисленных выборах. В шоу-бизнесе подобный стиль жизни называют «путем в звезды». Отдельные адмиралы российского ВМФ в военной службе нашли лег-

кий «путь к звездам». Он им так понравился, что они забыли о том, что основная их обязанность не публичная политика и бизнес, а поддержание установленной боевой готовности частей и подразделений.

Примером такой «службы» адмиралов является телефильм К. Набутова «Один день из жизни командующего Северным флотом». В этом телефильме российский народ увидел заботливого командующего флотом, который ежедневно работает на кораблях, проверяет матросские кубрики (жилые помещения), камбузы (столовые), галюны (туалеты), строго спрашивает с командиров кораблей за плохой запах в ватерклозетах. Этот фильм полностью дискредитирует звание и должность командующего флотом, потому что всё, чем занимался в этом телефильме командующий Северным флотом в течение своего рабочего дня, должен делать старшина или мичман. Повседневные обязанности командующего флотом заключаются не в обеспечении приятного запаха в корабельных галюнах, а в обеспечении установленной боевой готовности сил флота. Командующий флотом обязан ежедневно поддерживать такой оперативный режим на флоте, такую готовность органов управления и сил флота, чтобы они могли в любое время и в любой обстановке выполнить те задачи, которые возлагаются на флот. В тот день, когда снимался фильм К. Набутова «Один день из жизни...», командующий Северным флотом своих прямых обязанностей не выполнял. После показа этого телефильма на российском

телевидении поползли слухи о том, что герой фильма скоро будет новым начальником Главного штаба ВМФ. «Флотоводец-артист» своей цели достиг. Для продвижения по службе именно такой пиар ему и нужен был, в этом и заключался глубокий смысл фильма.

«Второй серией» этого телефильма стало появление командующего Северным флотом на экранах телевидения 13 августа 2000 года с рассказом об «успешных» действиях сил флота на крупных учениях. Когда он «пиарил» на телевидении, подводники АПЛ «Курск» ждали от него экстренной помощи на дне Баренцева моря.

Продолжу рассказ о том, как готовилась трагедия К-141.

20 июля 2000 года подводники АПЛ «Курск» в первый раз загрузили на борт две боевые торпеды на сильном окислителе модификации 65–76А. На подводных лодках эксплуатация новых образцов торпед допускается только после сдачи личным составом ГКП (главный командный пункт подводной лодки) и минно-торпедной боевой части установленных зачетов по правилам боевого применения и технического обслуживания этих торпед и выполнения подготовительного боевого упражнения в море практической торпедой этого образца. Из-за длительного отсутствия в 7-й дивизии подводных лодок флагманского специалиста минно-торпедного дела на АПЛ 949А проекта подготовка к боевому применению торпед на сильном окислителе не проводилась.

Никто из должностных лиц флота, 1-й флотилии и 7-

й дивизии ни разу не проверял экипаж «Курска» по вопросам готовности к эксплуатации на борту АПЛ торпед на сильных окислителях. Командный состав К-141 «Курск» и моряки-торпедисты ни теоретически, ни практически не были готовы к обслуживанию и боевому применению торпед 65–76А. Все те служебные документы, которые якобы подтверждали требуемый уровень подготовки экипажа АПЛ «Курск» к эксплуатации этих торпед, оказались поддельными. Их представило командование Северным флотом при расследовании причин катастрофы подводной лодки.

20 июля, после окончания погрузки боевых торпед 65–76А, личный состав минно-торпедной боевой части АПЛ «Курск» не смог самостоятельно подключить торпеды к системам контроля. Флагманского специалиста минно-торпедной специальности на погрузке не было, командир минно-торпедной боевой части подводной лодки был снят с должности, и погрузкой торпед руководил новый командир боевой части, который прибыл на «Курск» с АПЛ другого проекта в день погрузки боезапаса. Мичман, старшина команды торпедистов «Курска», попросил знакомого торпедиста – старшину контрактной службы соседней подводной лодки – показать ему, как производится подключение торпед к системам контроля окислителя. Старшина контрактной службы прибыл на борт «Курска», подключил боевые торпеды к системе контроля окислителя и поинтересовался у мичмана, могут ли торпедисты эксплуатировать эти торпе-

ды.

Единственным человеком, который спросил подводников-торпедистов АПЛ «Курск» о том, умеют ли те обращаться с торпедами 65–76А, оказался обыкновенный матрос контрактной службы соседней подводной лодки соседней дивизии. Ни один офицер штаба Северного флота, минно-торпедного управления флота, 1-й флотилии и 7-й дивизии не сделали того, что сделал простой старшина-подводник, который не имел никакой власти и не нес никакой ответственности за подготовку торпедистов АПЛ «Курск». С точки зрения боевого применения атомных подводных лодок 949А проекта, включение в их боекомплект дальнеходных торпед – просто абсурд. Дальность хода этих торпед такая, что применять их по надводному кораблю или судну атакующей подводной лодке необходимо с ближней зоны обороны противника. В этой зоне момент залпа торпед и атакующая подводная лодка обнаруживаются с высокой долей вероятности. Торпедная атака требует стремительного и резкопеременного маневрирования, и мне совершенно непонятно, как будет выполнять подобные маневры АПЛ огромного подводного водоизмещения и огромных габаритных размеров. Такая подводная лодка будет обнаружена и уничтожена противником задолго до того, как сумеет занять позицию стрельбы дальнеходными торпедами. В современной подводной войне торпедное оружие подводных «монстров», подобных АПЛ 949А проекта, будет оружием самооборо-

ны, а не ударным оружием. После атаки противника крылатыми ракетами «Гранит» она неминуемо подвергнется атаке противолодочных сил. Тогда-то ей и понадобится торпедное оружие, но не дальное. Поразить противолодочный надводный корабль или подводную лодку противника дальними торпедами очень сложно. Для этого нужны торпеды, которые по боевым характеристикам существенно отличаются от дальних торпед и имеют другие системы самонаведения. До недавнего времени в торпедный боезапас АПЛ 949А проекта входили противолодочные ракетоторпеды. У этого образца оружия истекли установленные сроки эксплуатации. Пополнить арсенал новыми ракетоторпедами было невозможно из-за финансовых ограничений. Командование ВМФ приняло решение вместо ракетоторпед включить в боекомплект АПЛ 949А проекта дальние «толстые» торпеды 65–76А на сильном окислителе. Эти торпеды не улучшали боевых характеристик подводной лодки и нужны были ей, как пятое колесо телеге. Но в ВМФ решили, что лучше будет, если пустые торпедные аппараты, в которых раньше хранились ракетоторпеды, будут заполнены хоть каким-нибудь оружием. «Флотоводцы» Главного штаба ВМФ не думали о том, что, обязав загрузить на борт АПЛ 949А проекта ударные дальние торпеды, они оставили подводную лодку беззащитной перед противолодочными подводными лодками потенциального противника. Они решили из ракетной сделать универсальную многоцелевую подвод-

ную лодку, которая могла бы успешно бороться с АУГ, ОБК, ДЕСО не только крылатыми ракетами, но и ударными торпедами. Об обороне подводной лодки никто не думал. Наши «флотоводцы» привыкли на морских картах проводить только наступательные операции. Возможно, поэтому на борту К-141 «Курск» оказались дальнеходные торпеды на сильном окислителе.

Вот как располагался торпедный боезапас на борту АПЛ после 20 июля 2000 года.

Две «толстые» торпеды с детонаторами и взрывателями находились в третьем и четвертом торпедных аппаратах. В четырех других торпедных аппаратах в боевом варианте находились торпеды УСЭТ-80. Внутри первого отсека, на стеллажах, размещался остальной боекомплект торпедного оружия.

Для выполнения практических торпедных стрельб во время «комплексной боевой подготовки» на АПЛ «Курск» необходимо было загрузить практические торпеды. Командование флота приняло решение загрузить на АПЛ одну «толстую» практическую торпеду 65–76ПВ и одну практическую торпеду УСЭТ-80. Практическая торпеда УСЭТ-80 предназначалась для выполнения боевого упражнения по атаке надводных кораблей, а также испытаний аккумуляторной батареи по плану Главного штаба ВМФ.

3 августа 2000 года подводники «Курска» выгрузили часть боевых торпед и загрузили «толстую» практическую торпеду

65–76ПВ. Эта торпеда взрывчатых веществ не имела, но была снаряжена такими же энергокомпонентами, как и боевая. Стрельба этой торпедой на учениях планировалась из торпедного аппарата № 4 (левого борта). Для подготовки торпедного аппарата № 4 к стрельбе практической торпедой из него была извлечена боевая торпеда 65–76А. Ее в небоеготовом состоянии (без запального устройства) разместили на стеллаже торпедного аппарата № 3 (правый борт), а практическую «толстую» торпеду 65–76ПВ – на стеллаже торпедного аппарата № 4 (левый борт). Торпедный аппарат № 4 был пустой. 10 августа из торпедного аппарата № 2 (левый борт) была выгружена боевая торпеда УСЭТ-80, а на стеллаже размещена практическая торпеда УСЭТ-80. Торпедный аппарат № 2 (левый борт) был пустой. Боевые и практическая торпеды 65–76А и 65–76ПВ, которые располагались на стеллажах № 3 и № 4 и в торпедном аппарате № 3, были подключены к системе контроля состояния окислителя. При приемке «толстой» практической торпеды 65–76ПВ на торпедо-технической базе, при транспортировке ее на пирс и при погрузке на подводную лодку никаких нештатных ситуаций не было. Торпеда не ударялась о какие-либо конструкции, не падала и не «травила» окислитель.

С 3 августа и ориентировочно до 9 часов 12 августа 2000 года «толстая» практическая торпеда 65–76ПВ на стеллаже № 4 «вела себя смирно». Почему она взбунтовалась после загрузки в торпедный аппарат, читатель узнает чуть позже,

а пока я продолжу рассказывать о том, как готовились моряки-североморцы к выходу на «комплексную боевую подготовку...»

Сбор-поход кораблей Северного флота в августе 2000 года являлся основным мероприятием боевой учебы сил флота этого года. В ВМФ советского времени работа руководящего состава флотов организовывалась таким образом, чтобы осуществить качественную подготовку личного состава и сил к проведению на флоте основного мероприятия оперативной и боевой подготовки. Таким мероприятием могли быть посещение флота руководителями государства, инспекция флота старшим начальником, крупное командно-штабное учение Министерства обороны, Главного штаба ВМФ, итоговые учения кораблей в море. Во время подготовки и проведения таких мероприятий боевой учебы все должностные лица флота были на своих местах.

На Северном флоте подготовку к «комплексной боевой подготовке...» решили организовать в духе нового времени. Командующий 1-й флотилии подводных лодок убыл в отпуск в июне, прибыл в часть только 28 июля 2000 года. Подготовкой к выходу подводных лодок своей флотилии, проверками их на готовность к учениям он не занимался. Командующий 1-й флотилии подводных лодок на выходе в море 10–12 августа на учения являлся командующим сил «северных», но сам он этого не знал и никаких учебных документов для руководства силами «северных» не разрабаты-

вал. Он вышел в море не для проведения каких-либо тактических учений, а как руководитель ракетной стрельбы АПЛ «Курск» и торпедных стрельб других подводных лодок.

Командир 7-й дивизии подводных лодок убыл в отпуск в середине июля 2000 года. Подготовку подводных лодок дивизии на «комплексную боевую подготовку...» организовывал его заместитель. Служебные документы ВМФ требуют проводить на подводных лодках перед учениями множество различных тренировок. Командование дивизии обязано контролировать их проведение и ежемесячно на каждой подводной лодке организовать зачетную тренировку. В июне 2000 года на АПЛ «Курск» не проводилось ни одной такой тренировки. В июле в учетном журнале дивизии кем-то была сделана запись о том, что на К-141 в период подготовки к учениям проведено две тренировки. Под этой записью стояла подпись командира АПЛ «Курск», но она была поддельной.

Заместитель командира 7-й дивизии, который остался исполнять обязанности командира дивизии, в учетном журнале сделал запись о том, что допускает боевой расчет АПЛ К-141 «Курск» к выполнению боевых упражнений практическими торпедами. При этом он в допуске к стрельбе указал не тот тип торпеды, который был в боекомплекте подводной лодки, а тот, который состоял на вооружении АПЛ других проектов. Что это – описка, безграмотность или очередная подделка?

Приготовлением практической торпеды 65–76ПВ к вы-

даче «Курску» на торпедо-технической базе занимался боевой расчет во главе с офицером. Не закончив приготовления этой торпеды, офицер-командир боевого расчета убыл в отпуск. Заканчивал приготовление торпеды другой офицер, который не имел допуска к выполнению таких работ.

Директивой Главного штаба ВМФ командованию Северного флота предписывалось в августе 2000 года, при выходе кораблей в море, выполнить контрольные испытания торпеды УСЭТ-80 с новой аккумуляторной батареей. Председателем этих испытаний был назначен командир 7-й дивизии подводных лодок, а его заместителем – флагманский специалист минно-торпедного оружия 1-й флотилии. Командующий Северным флотом не выполнил директиву старшего начальника. В море на контрольные испытания аккумуляторной батареи и практические стрельбы «толстой» торпедой командование флота направило на К-141 «Курск» не тех офицеров, которые были указаны в директиве Главного штаба ВМФ, а других, совершенно неподготовленных к таким действиям специалистов.

Командование Северного флота не выполнило и другую директиву старшего начальника, которой предусматривалось провести на этом выходе совместное учение спасательных сил Северного флота и спасательных отрядов ВМФ по оказанию помощи надводным кораблям и подводным лодкам. Руководителем этих учений должен быть начальник штаба Северного флота. Планы на эти учения не разра-

батывались, спасательные силы флота не готовились. Вот что говорит по этому поводу командир спасательного судна «М. Рудницкий»: «Мне было известно, что в августе у сил УПАСР СФ (управление поисковых аварийно-спасательных работ Северного флота. — *Авт.*) должны были состояться учения, однако мне, как командиру спасательного судна «М. Рудницкий», никто никаких задач не ставил». Это говорит командир спасательного судна, единственного на Северном флоте, который в первую очередь должен был готовиться к совместным учениям спасательных сил.

Руководители Главного штаба ВМФ давали директивные указания командованию флота, но не проверяли их исполнение. А на Северном флоте давно уже перестали обращать внимание на грозные указания старших начальников.

Командующий Северным флотом, как руководитель выхода кораблей в море, не провел розыгрыша тактических эпизодов с командирами соединений и объединений, не убедился в том, что командиры тактических групп правильно понимают свои задачи и смогут их выполнять в море. Ограничился служебным совещанием, где определил меры безопасности при выполнении задач боевой подготовки.

9–10 августа, после «усиленной подготовки», корабли начали развертывание в море. АПЛ К-141 «Курск» вышла в свой последний поход 10 августа. Подводную лодку перед выходом в море штабы 7-й дивизии и 1-й флотилии не проверяли. На командном пункте 1-й флотилии не оказалось да-

же списка фамилий моряков-подводников, которые находились на борту «Курска». Вот почему руководство Министерства обороны РФ и ВМФ в течение нескольких дней после случившейся катастрофы не могли точно сказать, кто же находится на борту затонувшей подводной лодки. Служебные документы ВМФ утверждают, что ни одна подводная лодка ВМФ ни при каких обстоятельствах не может выйти в море без предоставления на береговой командный пункт точного списка фамилий тех, кто находится на борту. На Северном флоте, видно, и эти требования подводной службы игнорировали.

После гибели К-141 «Курск» руководители Северного флота представили официальные документы, в которых указывалось, что подводную лодку «Курск» перед выходом в море проверял начальник штаба 7-й дивизии и что он же инструктировал командира АПЛ. Это означало, что ответственность за то, что на командном пункте флотилии не оказалось списка фамилий подводников, возлагалась на начальника штаба 7-й дивизии. Начальник штаба 7-й дивизии и командир АПЛ «Курск» погибли. Они не могут сказать своим бывшим начальникам: «Товарищи адмиралы! Вы лжете! Наши подписи на тех служебных документах, которые вы представили правительственной комиссии, поддельные. Мы не могли сами себя проверять и инструктировать, а те, кому положено это делать, подводную лодку перед выходом в море не проверяли».

Все руководство Северного флота вышло в море «руководить комплексной боевой подготовкой...» на ТАРКР «Петр Великий». В удобных комфортабельных каютах атомного крейсера расположились командующий Северным флотом и его штаб, командующий 1-й флотилии и командир 7-й оперативной эскадры со своими штабами, командир дивизии надводных кораблей с офицерами своего штаба. Боевой атомный крейсер превратился в круизный атомоход. По-другому не скажешь, потому что четыре штаба не могут управлять силами в море с одного корабля. Тем не менее фарсовое учение кораблей Северного флота началось. Через 65 часов и 30 минут фарс превратится в жуткую трагедию.

Глава VI

Сила и мощь «Антея»: пропаганда и реальность



Экипаж К-141 «Курск» на этом выходе должен был выполнить состязательную практическую стрельбу ракетой «Гранит» и торпедную атаку отряда боевых кораблей практическими торпедами 65–76ПВ и УСЭТ-80.

Перед началом любых флотских учений командующие флота обязаны доложить в Главный штаб ВМФ о готовности флота к учениям. В августе 2000 года с Северного флота такого доклада в Москву не поступало. Готовность кораблей и штабов флота к выходу в море оценивал только командующий Северным флотом. К сожалению, его оценка была ошибочной. Ложь, обман, безграмотность в морских делах уже давно прописались на Северном флоте. Никто из должностных лиц флота уже не мог правдиво оценить состояние боевой выучки экипажей кораблей. Они и не старались это делать, а руководство ВМФ смотрело на это сквозь пальцы.

Специалисты подводной службы, которые знали истинное положение дел на Северном флоте, абсолютно точно могут сказать, что одной из причин гибели экипажа К-141 «Курск» явилась неудовлетворительная организация минно-торпедной подготовки на флоте. Слабая специальная подготовка офицеров боевых расчетов кораблей, торпедо-технических баз (ТТБ) в вопросах эксплуатации мин и торпед, недостаточные знания основ применения минно-торпедного оружия в штабах и управлениях, безответственность и безграмотность многих должностных лиц флота – все это могло привести к трагедии на любой подводной лодке, надводном корабле или ТТБ флота. Критическая масса недостатков, что приводят к тяжким последствиям, долгое время копилась на Северном флоте. Я уже отмечал ранее, что еще в 1998 году мною был сделан доклад командующему Северным флотом и главнокомандующему ВМФ о том, что в торпедной подготовке в 1-й флотилии подводных лодок, где впоследствии случилась трагедия с «Курском», много недостатков. Существование недостатков в первую очередь было обусловлено тем, что командование флотилии этим видом огневой подготовки не занималось. Командовал 1-й флотилией в то время адмирал, который в 2000 году был уже начальником штаба Северного флота. В Главном штабе ВМФ и в штабе Северного флота реакция на этот доклад была нулевой. Заставить адмиралов Главного штаба ВМФ и Северного флота выполнить свои служебные обязанности я не мог, не было полно-

мочий.

Через год после гибели «Курска» офицерами Министерства обороны проверялась одна из атомных подводных лодок стратегического назначения Северного флота. Прошел год, с тех пор как погибла АПЛ «Курск», и, казалось, на флоте должны постоянно помнить эту трагедию и принимать жесткие меры к недопущению подобных происшествий. К сожалению, все было наоборот. На атомной подводной лодке, где находился целый арсенал ядерных стратегических ракет, эксплуатация торпедного оружия была организована так, что в любой момент могла произойти очередная трагедия. В кошмарном сне невозможно себе представить, что было бы, если бы, не дай бог, взорвались торпеды на такой подводной лодке. Невозможно представить себе, что преступно-халатное отношение к эксплуатации торпедного оружия могло сохраняться на Северном флоте еще год после ужасной катастрофы АПЛ «Курск». Только после доклада министру обороны РФ о том, что положение дел в эксплуатации боевого оружия на Северном флоте угрожающее, туда была направлена комиссия, и после этого начали кое-как устранять недостатки.

Как должностные лица Северного флота занимались предупреждением аварийности с оружием, можно видеть на примере работы командования 1-й флотилии подводных лодок СФ.

Ежегодно командующие флотилий обязаны осуществлять

допуск личного состава кораблей и торпедо-технических баз к эксплуатации и боевому применению торпедного оружия. При этом каждый корабль и ТТБ проверяются специальными комиссиями, и по каждому из них составляется акт готовности к эксплуатации минно-торпедного оружия.

Акт проверки экипажа К-141 «Курск» был составлен проверочной комиссией в конце декабря 1999 года (экипаж АПЛ в это время был в отпуске). В этом служебном документе, который подтверждал готовность командного состава и торпедистов АПЛ «Курск» эксплуатировать боевые торпеды (в том числе и торпеды на сильном окислителе), подписи председателя комиссии, членов комиссии и начальника, утвердившего этот акт, фальшивые. Я не проводил почерковедческой экспертизы этого документа и употребляю слово «фальшивые» на том основании, что невооруженным взглядом видно, что подписи на этом документе отличаются от подписей этих же лиц на других служебных документах. Кроме этого, еще на пяти документах, которые подтверждали готовность экипажа «Курска» эксплуатировать торпеды, имелись поддельные подписи. Об одном из этих документов необходимо рассказать, потому что он фактически является ключом к разгадке причины первоначального взрыва практической торпеды на сильном окислителе. Это «Акт проверки и обезжиривания трубопроводов технического воздуха АПЛ К-141 «Курск». Документ якобы издан в декабре 1999 года, подписан старшим помощником командира, торпеди-

стами АПЛ «Курск» и утвержден командиром подводной лодки. Я долго и внимательно сравнивал подписи на этом документе с подписями этих же лиц на других документах более раннего периода и пришел к выводу, что все подписи в «Акте проверки и обезжиривания...» поддельные. Криминалистическая экспертиза этих документов подтвердила мои выводы – подписи были фальшивыми. Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что документы, которые имелись в Северном флоте и которые, по мнению командования флота, подтверждали готовность экипажа АПЛ К-141 «Курск» эксплуатировать торпеды на сильном окислителе, были изготовлены **после гибели экипажа** подводной лодки. Это **подложные** документы.

Теперь посмотрим, как берег (ТТБ 1-й флотилии) был готов обеспечить подводников минно-торпедным оружием.

В 1999 и 2000 годах командующий 1-й флотилии торпедо-техническую базу не проверял и акт готовности ее к эксплуатации минно-торпедного боезапаса не составлялся. Я уже рассказывал, с какими нарушениями на ТТБ готовилась практическая торпеда на сильном окислителе для АПЛ «Курск». Согласно служебным документам выдача минно-торпедного боезапаса на подводные лодки осуществляется с разрешения командующего флотилией. Командующий 1-й флотилии самоустранился от этой обязанности. Разрешение на выдачу торпедного боезапаса на АПЛ «Курск» давал командир торпедо-технической базы, не имеющий на

это никаких прав.

Казалось, минно-торпедное управление Северного флота должно было немедленно восстановить узаконенный порядок эксплуатации торпедного оружия на 1-й флотилии. Этого не произошло.

Подводников «Курска» 27 июля проверяла комиссия штаба Северного флота, в составе которой был офицер минно-торпедного управления. В акте проверки этот офицер сделал запись о том, что вновь назначенный командир минно-торпедной боевой части К-141 «Курск» допущен к самостоятельному управлению боевой частью. Старший офицер минно-торпедного управления флота не только не проверил техническое состояние торпедного вооружения АПЛ, уровень подготовленности торпедистов и нового командира минно-торпедной боевой части, он даже поленился прочитать в торпедном журнале запись флагманского специалиста минно-торпедного дела 1-й флотилии, которую тот сделал 26 июля, за сутки до прибытия на подводную лодку штаба Северного флота. В торпедном журнале была запись о том, что новый командир минно-торпедной боевой части **не допущен** к самостоятельному управлению боевой частью АПЛ 949А проекта. Он и не мог быть допущен к исполнению должности, так как только 20 июля прибыл на К-141 «Курск» с подводной лодки другого проекта.

А теперь резонно задать бывшим начальникам Северного флота два вопроса. Кто же виноват в том, что мо-

лодой офицер, вновь назначенный командир минно-торпедной боевой части АПЛ «Курск», вышел в море самостоятельно выполнять торпедные стрельбы на незнакомой ему боевой технике? Кто виноват в том, что командование АПЛ «Курск» и торпедисты отправились в море выполнять стрельбы незнакомой торпедой без требуемой подготовки к этому?

Мне известно, каким будет ответ на эти вопросы. На Северном флоте при любом происшествии с кораблями вину возлагают либо на погибших моряков, либо на... американцев. Так было и в этот раз. Начальник штаба Северного флота сказал, что представитель завода «Дагдизель» М. И. Гаджиев и представитель военной приемки старший лейтенант А. Б. Борисов самостоятельно вышли в море, и на борт АПЛ «Курск» их допустил погибший начальник штаба 7-й дивизии. Куда же подевалась у этого начальника офицерская честь, о которой он так любил говорить перед телекамерами? Ведь директива Главного штаба ВМФ предписывала именно начальнику штаба Северного флота осуществить допуск на борт АПЛ членов комиссии по контрольным испытаниям торпеды УСЭТ-80. Представитель «Дагдизеля» и военной приемки были членами этой комиссии. Начальник штаба 7-й дивизии не имел полномочий принимать на подводную лодку торпеду с экспериментальной аккумуляторной батареей и допускать к выходу в море посторонних лиц. Это можно сделать только по распоряжению командования фло-

та. Мертвые подводники молчат, этим и пользуются недобросовестные начальники Северного флота.

Поговорка «Рыба гниет с головы» объясняет, почему на Северном флоте из года в год допускались грубые нарушения при эксплуатации торпедного оружия.

В Главном штабе ВМФ существует должность заместителя главнокомандующего ВМФ по вооружению. Тот, кто исполняет эту должность, несет полную ответственность за состояние боевой техники, оружия на кораблях флота. В подчинении у заместителя главнокомандующего ВМФ по вооружению имеются специальные управления с многочисленным штатом офицеров, которые непосредственно занимаются вопросами специальной подготовки и боевого применения всех видов оружия на кораблях ВМФ. Где же были и что делали многочисленные московские начальники в то время, когда на Северном флоте долгие годы творилось незаконное в вопросах эксплуатации торпедного вооружения? Они ведь регулярно посещали Северный флот с многочисленными проверками. Видно, то уважение и гостеприимство, с какими командование флота встречало и провожало «дорогих московских гостей», существенно затрудняли их способность видеть очевидное.

В Москве, в Управлении подводного вооружения, некому было заниматься вопросами боевого применения торпедного оружия. Группу боевой подготовки, которая занималась этим, сократили и вместо нее создали группу по разделке

и реализации драгоценных металлов. Заместителя главнокомандующего ВМФ по вооружению это устраивало. В условиях рыночной экономики интересы реализации драгоценных металлов для него были важнее интересов боевой подготовки флотов. Этот начальник и его подчиненные, скорее всего, думали не о боеготовности флотов и кораблей, а о том, как быстрее распродать флотское имущество. Заместитель главнокомандующего ВМФ по вооружению с экранов телевидения с важным видом часто рассказывал нам о том, как тяжело было поднимать со дна Баренцева моря затонувшую подводную лодку «Курск». Но адмирал забыл проинформировать телезрителей о том, что К-141 «Курск» оказалась на грунте во многом благодаря его личной служебной деятельности. Это в его Управлении сократили группу боевой подготовки, которая обязана была непосредственно контролировать боевую выучку личного состава на подводных лодках. Это его Управление, без разрешения главнокомандующего ВМФ, проводило на Северном флоте контрольные испытания аккумуляторной батареи торпеды УСЭТ-80 в августе 2000 года, после того как с представителями завода «Дагдизель» в 1999 году были подписаны официальные документы об окончании этих испытаний. Это в его управлении согласились с тем, что на контрольные испытания торпеды в море вышли неподготовленные офицеры.

Зная о безобразиях в организации боевой подготовки, которые творились в московских управлениях ВМФ, можно ли

удивляться тому, что на флотах таких безобразий было в несколько раз больше?

Вернусь к трагедии экипажа «Курска». Многим казалось, что причину катастрофы АПЛ установят без каких-либо затруднений. У членов правительственной комиссии для этого было все необходимое. Затонувшую подводную лодку подняли на поверхность, на борту АПЛ нашли чудом сохранившиеся важные служебные документы, на берегу имелась вся необходимая техническая документация. И все же благодаря усилиям чиновников точных причин катастрофы К-141 «Курск» комиссия **не установила**. Дело не в том, что на дне Баренцева моря остался 1-й отсек подводной лодки, и у правительственной комиссии не оказалось главного элемента доказательной базы. Дело совсем в другом.

В советское время при расследовании катастроф и аварий кораблей главным было не установление причин происшествия, а то, кто будет назначен виновным. Именно назначен, а не установлен. Корабельный устав ВМФ был написан так, что во всех случаях главным виновником являлся экипаж корабля. Виновников находили также среди неудобных для Москвы лиц командного состава флотов. С претендентами на кресло главнокомандующего ВМФ разбирались в последнюю очередь. С 1956 года главнокомандующий ВМФ никогда не отвечал за аварийность в ВМФ. Отвечали его заместители, потому что любая тяжелая авария или катастрофа была хорошим предлогом для проведения больших зачисток ко-

мандных кадров ВМФ. Поэтому главнокомандующий ВМФ почти 30 лет бессменно руководил Военно-морским флотом СССР, и за это время не нашлось ни одного адмирала, который смог бы сменить его на этом посту. Претендентов на должность главкома ВМФ просто своевременно снимали с должностей за упущения по службе, которые якобы привели к той или иной аварии с кораблями.

Во времена перестройки ситуация изменилась. При расследовании происшествий с кораблями стали учитывать объективные факторы, приведшие к возникновению той или иной аварии: конструктивные недостатки в строительстве боевых кораблей, низкую надежность боевой техники, некачественное ремонтно-техническое обеспечение флота. Флотские начальники все делали для того, чтобы при расследовании происшествия были найдены «доказательства» вины представителей судостроительной промышленности и Военно-промышленного комплекса страны. В этом случае никто из морских офицеров за аварию корабля, оружия и техники к ответственности не привлекался. Наказание – не панацея от бед, однако безнаказанность порождала еще бóльшие беды.

В перестроечное время в ВМФ ежегодно происходило множество тяжелых аварийных происшествий. Чтобы доказать свою невиновность, начальники шли на всякие неблагоприятные поступки: в комиссию по расследованию причин аварии представляли подложные документы и лживые сви-

детельские показания, устраивали публичные дискуссии на темы конструктивных недостатков наших кораблей, говорили о неспособности нашей судостроительной промышленности выполнять заказы ВМФ. Особенно ярко это проявлялось на Северном флоте.

Этот флот был не только самым большим, но и самым аварийным флотом. Здесь из-за нарушения уставных морских правил утонули несколько атомных и дизельных подводных лодок, навечно выведены из строя не один десяток боевых кораблей различных классов и рангов. В результате аварий и катастроф погибло много моряков-североморцев. Виновников их гибели на этом флоте не нашлось. Ни одно должностное лицо Северного флота не привлечено к уголовной ответственности за происшествия с кораблями и гибель людей. Даже если на Северном флоте и возбуждались уголовные дела по факту катастрофы или аварии корабля, или аварийного происшествия на берегу, для виновников все заканчивалось административными мерами. Самым худшим вариантом было снятие с должности тех, кто нес непосредственную ответственность за случившееся. На Тихоокеанском флоте было по-другому.

В 1950 году от взрыва минного оружия погиб минный заградитель «Ворошиловск». Командир корабля был приговорен судом военного трибунала к 8 годам тюремного заключения. В 1981 году атомная подводная лодка столкнулась в море с большим морозильным траулером Дальневосточного

пароходства «Новокачалинск». Подводная лодка и судно получили большие повреждения. Старший на борту АПЛ, командир дивизии подводных лодок, был осужден судом военного трибунала, приговорен к большому денежному штрафу и уволен в запас. В этом же году дизельная подводная лодка С-178 в проливе Босфор Восточный столкнулась с гражданским судном «Рефрижератор-13». Подводная лодка затонула, погибло много подводников. Командира подводной лодки осудили судом военного трибунала на 10 лет тюремного заключения. В 1983 году у берегов Камчатки из-за нарушений правил подводной службы затонула атомная подводная лодка К-429. Многие подводники погибли. Командир подводной лодки и командир электромеханической боевой части АПЛ были приговорены судом военного трибунала к 10 годам тюрьмы. Видно, на Тихоокеанском флоте при расследовании происшествий с кораблями руководствовались другими государственными законами, нежели на Северном флоте.

Анализ тяжелых аварий и катастроф кораблей Тихоокеанского флота показывает, что подавляющее большинство из них произошло в то время, когда во главе флотских соединений стояли адмиралы, назначенные с Северного флота. Начальники, которые назначались на ТОФ с СФ, прибывали к новому месту службы с твердым убеждением, что на Тихоокеанском флоте везде творятся безобразия, а они назначены для того, чтобы навести порядок. И начинали «наводить»

его. Офицеры и мичманы корабельного состава и так нечасто бывали дома, новые начальники даже по незначительному случаю объявляли экипажам 10-суточные организационные периоды с запретом офицерам и мичманам сходить на берег. Бесконечные учебно-боевые тревоги, ночные вызовы экипажей на корабли, строевые смотры и осмотры экипажей и кораблей эти начальники считали боевой учебой и наведением морского порядка. Экипажи кораблей привлекались к различным хозяйственным работам по облагораживанию дорог, заборов, мусорных свалок, строительству и ремонту хозяйственным способом казарм, столовых, хранилищ и складов, пирсов, музеев под открытым небом, жилых домов в военных городках. Заниматься боевой учебой корабельным морякам было некогда. Эти начальники на Северном флоте усвоили главную заповедь продвижения по службе – внешний порядок на территории военного городка, свежеекрашенные корпуса кораблей и высокая воинская дисциплина. Они знали, что большие московские начальники никогда не проверяли боеготовность кораблей и боевую выучку экипажей. Их глаз «радовал» внешний порядок. В море корабельные боевые расчеты проверялись только при инспекциях флота, которые были раз в три-четыре года. Начальники объединений и соединений кораблей знали марки котлов и насосов на береговых котельных, диаметр трубопроводов воды и мазута, линейные размеры кирпичей, фундаментных блоков и бетонных перекрытий. Но они не знали устрой-

ства своих кораблей, боевых возможностей оружия, методики подготовки боевых расчетов и проведения командирской подготовки. Не знали, как подготовить боевое распоряжение силам или написать боевой приказ. В суть решений, которые принимались командующими объединениями и командирами соединений при проведении различных учений, никто не вникал. Главное, чтобы карта была оформлена красиво да надписи были бы сделаны каллиграфическим почерком. Это называлось высокой штабной культурой. Свежевыкрашенные борта кораблей, начищенная до блеска корабельная медь, красиво окрашенный трап, по-ресторанному сервированный стол в кают-компании приводили в хорошее настроение старших начальников. Это они называли высокой морской культурой. Такие начальники были хорошими хозяйственниками и плохими моряками-профессионалами. За хорошие хозяйственные показатели они и продвигались вверх по служебной лестнице. Результат такого управления силами не заставил себя долго ждать. «Культурные» военные моряки начали сажать на мель боевые корабли, сталкиваться в море с судами и кораблями, взрываться, гореть и тонуть. Из-за низкого уровня профессиональной выучки моряков на ТОФ за 1978–1985 годы случилось большое количество аварий, аварийных происшествий с кораблями и оружием. Но на это не обращали внимания – все усилия больших флотских начальников были направлены на насаждение показушной «штабной и морской культуры». На боевую учебу у мо-

ряков времени не было.

Подводя итоги крупнейшего в 1970 году учения ВМФ «Океан-70», главнокомандующий ВМФ и словом не обмолвился о том, что во время этих учений в Атлантике затонула атомная подводная лодка К-8 Северного флота. Катастрофа сопровождалась многочисленными жертвами подводников. Спустя 30 лет командующий Северным флотом с экранов телевизоров объявляет на всю страну о небывалых успехах моряков-североморцев на «крупномасштабных учениях» в Баренцевом море, хотя в это время было ясно, что на новейшей атомной подводной лодке К-141 «Курск» произошла чудовищная авария. Видно, сегодняшние адмиралы хорошо усвоили уроки и традиции своих старших товарищей.

После распада Советского Союза большую часть боевых кораблей Военно-морского флота России списали на металлолом, а те, что остались в боевом составе, долгое время стояли у пирсов и в море не выходили. С 1993 по 2000 год в ВМФ тяжелых аварий с кораблями не отмечалось. Несмотря на то что даже при стоянке кораблей у пирсов на них было много предпосылок к аварийным происшествиям, никто из должностных лиц флотов не обращал на это внимания. Время наступило такое, что можно было ничего не делать, ничего не знать, ни за что не отвечать, а все служебные недостатки объяснить нестабильностью экономических реформ в стране. Для многих «флотоводцев» 1990–2000 годы стали «эпохой Ренессанса», которая породила во флоте чудовищ-

ных размеров коррупцию, безответственность и безграмотность. Главным было не забыть сказать на многочисленных служебных совещаниях о том, что флоту тяжело, но моряки готовы выполнить все задачи, которые им будут поставлены.

Корабли стояли у пирсов, тяжелых аварий на них не происходило, а на мелкие не обращали внимания. Многие начальники решили, что без каких-либо усилий аварийность во флоте побеждена. Безответственность должностных лиц флота за состояние кораблей привела к тому, что на многих кораблях не проводились установленные ремонты, многие образцы боевой техники выработали свой технический ресурс, личный состав экипажей, не имея опыта плавания, потерял квалификацию. Вместо того чтобы в тяжелое для флота время пересмотреть систему оценок профессиональных знаний моряков, систему подготовки экипажа корабля в целом, систему оперативных и технических готовностей корабельных соединений, из Главного штаба ВМФ требовали проводить боевую подготовку в таком же объеме, как в советское время. Волонтаристскими приказами продлевали сроки эксплуатации боевой техники, межремонтные сроки, лишь бы корабли фиктивно соответствовали установленным боевым готовностям. Материальных и денежных средств на проведение боевой подготовки хватало на 20–30 % от требуемого объема, а из Москвы требовали проведения полного плана подготовки. Русский мужик мог сварить кашу из топора, российские «флотоводцы» из 20 % плана боевой под-

готовки и глазом не моргнув делали 100 %. Такие манипуляции с цифрами продолжались несколько лет. За это время флот приобрел устойчивые показатели небоеготового флота, но на бумаге он везде был боеготов. Вот с такими силами командующий Северным флотом вышел в море проводить комплексную боевую подготовку.

Гибель АПЛ «Курск» явилась первой катастрофой в ВМФ с момента распада СССР. При ее расследовании нельзя было говорить о том, что причины этой трагедии во многом связаны с человеческим фактором и порождены теми условиями, в которых долгое время находились флот и Военно-промышленный комплекс советского государства и которые во многом усугубил десятилетний переходный период возрождения России. Нужно было найти нейтральные причины катастрофы, чтобы они не касались состояния российского ВПК и ВМФ. Правительственная комиссия, в которую входили все высокопоставленные чиновники от ВПК и ВМФ, с этим успешно справилась.

После гибели экипажа К-141 «Курск», спасаясь от возможной уголовной ответственности за это происшествие, многие должностные лица флота дали следователям военной прокуратуры искаженные свидетельские показания. В штабе Северного флота мне пришлось наблюдать, как некоторые адмиралы и старшие офицеры в качестве свидетелей по делу о гибели атомной подводной лодки отвечали на вопросы следователей. Вначале они получали от следователя военной

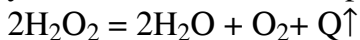
прокуратуры листы «Протокол допроса свидетеля» с вопросами, на которые им необходимо было дать ответ. Затем свидетели брали в руки документы ВМФ, где было написано, как и в каком объеме надо исполнять служебные обязанности тому или иному начальнику, и прилежно переписывали из книжки в «Протокол допроса свидетеля» все «свои правильные действия» перед выходом в море, во время нахождения в море и в процессе развития аварии с АПЛ «Курск». Далее свидетели созванивались между собой, уточняли различные детали и особенности ситуации, связанной с гибелью АПЛ, и, подписав «Протокол допроса свидетеля», передавали его следователю. Разве можно что-либо выяснить и определить причины гибели корабля при такой организации расследования катастрофы? Конечно, нет. Свидетельские показания даны такие, какие нужны были, для того, чтобы никто из здравствующих начальников не пострадал и чтобы вся картина катастрофы была искажена. По сути, такие показания являются ложными, и за это свидетели должны привлекаться к уголовной ответственности. Главная военная прокуратура установила, что катастрофа АПЛ «Курск» произошла случайно и никто из должностных лиц флота к ней не причастен. Традиции на Северном флоте таковы, что аварии и катастрофы кораблей там происходят сами по себе и к ним флотские начальники не имеют никакого отношения.

Что ж, попробую здесь изложить результаты своего личного расследования причин катастрофы АПЛ «Курск». Мое

мнение о причинах гибели АПЛ не интересовало официальных лиц из правительственной комиссии и следственной группы, которые расследовали эту трагедию. Может быть, читателям будет интересно узнать, что же все-таки произошло на борту подводной лодки «Курск» и почему случилась эта катастрофа.

Правительственная комиссия точно установила, что первой взорвалась «толстая» практическая торпеда 65–76 ПВ. Прежде чем перейти к рассказу о причинах взрыва этой торпеды, вызвавшей поражение личного состава центрального поста, откуда шло управление всей подводной лодкой, кратко опишу ее устройство.

Торпеда 65–76ПВ относится к парогазовым торпедам, в которых в качестве окислителя применяется маловодная перекись водорода (МПВ). Концентрация МПВ достигает 83–85 %. В процессе разложения 1 килограмма перекиси выделяется около 0,5 килограмма кислорода, вода и 197,5 килоджоуля тепла. Химическая реакция разложения имеет вид:



Некоторые наши морские военачальники считают, что при разложении перекиси водорода из нее выделяется водород, который поступает на лопатки турбины торпеды и приводит ее в движение. Глубоко ошибочное суждение, которое характеризует уровень профессиональной подготовки некоторых наших адмиралов. МПВ, попадая в камеру сгорания вместе с катализатором и керосином, разлагается на кисло-

род и воду. Сгорая, это соединение образует парогазовую смесь, которая поступает на лопатки турбины, вращает турбину и через редуктор винт торпеды.

Технология разработки данного типа торпед относится к 1945 году, когда после победы над фашистской Германией СССР, США и Великобритания получили доступ к секретным разработкам немецких ученых и инженеров по созданию торпед с окислителем на основе маловодной перекиси водорода. В начале 1950 года, после катастрофы дизельной подводной лодки королевского флота Великобритании из-за взрыва торпеды с МПВ, США и Великобритания отказались от дальнейших разработок морского оружия с использованием МПВ. В СССР такие разработки продолжались, и было создано несколько модификаций парогазовых торпед с МПВ. Последней модификацией является дальнеходная торпеда 65–76 с различными усовершенствованиями для разных типов атомных подводных лодок. Для АПЛ 3-го поколения была разработана торпеда 65–76А. Данная торпеда предназначена для поражения боевых кораблей и судов потенциальных противников на больших расстояниях. Стоит торпеда из секции аппаратуры самонаведения, секции взрывчатого вещества со взрывателями, секции энергокомпонентов, секции аппаратуры управления турбинной и хвостовой части с винтом. В качестве энергокомпонентов в торпедо применяется керосин в резервуаре горючего (РГ), окислитель – маловодная перекись водорода в резервуаре окис-

лителя (РО) и обезжиренный воздух под давлением 200 кг/см² в воздушном резервуаре (ВР).

Всем хороша торпеда, однако маловодная перекись водорода является опасным и малостойким химическим веществом. Попадание в нее малейшего количества различных примесей и посторонних предметов вызывает процесс бурного разложения перекиси, выделение большого количества тепла с последующим взрывом. Именно из-за такого агрессивного поведения ни одна страна мира, кроме России и Швеции, не разрабатывает торпеды, где в качестве окислителя используется МПВ.

В СССР и России за все время эксплуатации торпед с МПВ аварий со взрывом перекиси водорода не происходило.

На каждом виде боевых торпед имеются предохранительные устройства от случайного запуска двигателя при нахождении торпеды на стеллаже или в трубе торпедного аппарата подводной лодки. У торпеды 65–76А к таким основным устройствам относятся запирающий воздушный клапан и курковый воздушный кран. Запирающий воздушный клапан всегда закрыт. Он открывается вручную только с разрешения командира подводной лодки для пополнения в торпедо запасов воздуха высокого давления и при подготовке торпеды к боевому применению. Курковый воздушный кран представляет из себя запорный воздушный клапан рычажного типа, рычаг которого принудительно откидывается после выхода торпеды из трубы торпедного аппарата. На нем име-

ются две ступени предохранения. Первая ступень предохранения снимается вручную в момент загрузки торпеды в торпедный аппарат, вторая снимается автоматически в момент выхода торпеды из торпедного аппарата. Механизм торпеды 65–76А работает следующим образом. После открытия запирающего воздушного клапана воздух высокого давления подается на курковый воздушный кран. В момент выстрела торпеды автоматически снимается вторая ступень предохранения, принудительно откидывается курок, и воздух высокого давления поступает на приборы управления торпедой и в пусковые баллоны окислителя и горючего. На начальном участке движения торпеды керосин и перекись водорода поступают в камеру сгорания из пусковых баллонов. По мере разгона торпеды топливо и окислитель поступают уже из резервуара окислителя и резервуара горючего. Устройство торпеды таково, что пусковые баллоны керосина и перекиси водорода соприкасаются с резервуаром окислителя торпеды.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.