



ГОСТАЙНА



**НИКОЛАЙ МОРМУЛЬ
ЛЕВ ЖИЛЬЦОВ
ЛЕОНИД ОСИПЕНКО**

—————

**ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ
АТОМНАЯ
ПОДЛОДКА**

**Лев Михайлович Жильцов
Леонид Гаврилович Осипенко
Николай Григорьевич Мормуль**
**Первая советская атомная
подлодка. История создания**
Серия «Гостайна»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=26116436

*Первая советская атомная подлодка. История создания / Н.Г.
Мормуль, Л.М. Жильцов, Л.Г. Осипенко: Алгоритм; Москва; 2017
ISBN 978-5-906979-65-0*

Аннотация

В сентябре 1955 года в Советском Союзе началось строительство первой советской атомной подлодки. В марте 1959 года «К-3» («Ленинский комсомол») вошла в составе советского ВМФ. В июле 1962 года впервые в истории СССР она совершила длительный поход подо льдами Северного Ледовитого океана, во время которого дважды прошла точку Северного полюса. В книге рассказано о героическом пути, пройденном учеными, конструкторами, судостроителями, адмиралами, офицерами и моряками по созданию и эксплуатации «К-3», ознаменовавшего

выдающийся этап в кораблестроении и открывшего эпоху отечественных подводных и надводных атомоходов.

Содержание

Н. Мормуль	5
Л. Жильцов	27
Конец ознакомительного фрагмента.	52

Николай Мормуль, Лев Жильцов, Леонид Осипенко Первая советская атомная подлодка. История создания

**Н. Мормуль
Революция под водой**

6 и 9 августа 1945 г., несомненно, поворотные моменты в истории человечества. Появление атомного оружия перевернет шкалу установившихся ценностей и изменит образ мышления. Мы вправе говорить о мире до и после Хиросимы.

Но все эти перемены, как и осознание свершившегося переворота, придут с годами. Пока еще человечество просто потрясено не оправданным никакими военными соображениями уничтожением двух японских городов и гибелью тысяч мирных жителей. Пока еще оно не догадывается, что (как это скажет позднее английский физик П. Блэкетт) атом-

ная бомбежка Хиросимы и Нагасаки была не столько последним военным актом Второй мировой войны, сколько первым актом холодной войны против Советского Союза.

«США сегодня – самая сильная держава, нет никого сильнее ее, – заявил президент Трумэн. – Обладая такой силой, мы должны взять на себя ответственность и руководство миром»¹. Иными словами, Америка была твердо намерена диктовать свою волю другим странам, нейтрализуя возможных претендентов на мировое господство. Первым из таких претендентов, разумеется, был Советский Союз.

Сразу после окончания войны Сталин прилагает массу усилий для создания социалистического лагеря в Восточной Европе. Это настолько беспокоит США, что Трумэн принимает решение об использовании атомной бомбы в Европе в случае возникновения «чрезвычайных обстоятельств». В прессе и в военных кругах все чаще раздаются голоса, требующие начать превентивную войну против СССР, пока владение атомным оружием является монополией США. В 1953 г. американская администрация официально принимает новый курс, известный как политика с позиции силы и стратегия «массированного возмездия».

¹ Листвинов Ю. Н. Первый удар. – М.: 1971., – С. 12.

Ядерная стратегия США в послевоенные годы

На первых порах в качестве носителей атомной бомбы мыслились бомбардировщики дальнего действия. У США большой опыт боевого применения этого вида вооружения, американская стратегическая авиация имела репутацию самой мощной в мире, наконец, территория США считалась в значительной степени неуязвимой для ответного удара противника.

Однако использование самолетов требовало их базирования в непосредственной близости к границам СССР. В результате предпринятых американскими дипломатами усилий уже в июле 1948 г. лейбористское правительство дало согласие на размещение в Великобритании 60 бомбардировщиков В-29 с атомными бомбами на борту. После подписания в апреле 1949 г. Североатлантического пакта вся Западная Европа оказалась втянутой в ядерную стратегию США, а число американских баз за рубежом к концу 60-х годов достигло 3400.

Но постепенно среди американских военных и политиков растет понимание того, что присутствие авиации на иностранной территории так или иначе связано с риском изменения политической ситуации в той или иной стране. Поэтому партнером в использовании атомного оружия в будущей войне все чаще видится флот. Окончательно эта тенденция

укрепляется после убедительных испытаний атомных бомб у атолла Бикини. Военно-морским силам – в то время перевес США в этом виде войск был решающим – доверяется с тех пор выполнение крупнейших стратегических задач. Они уже способны оказывать непосредственное влияние на ход войны.

Здесь важно подчеркнуть, что мощь американского флота была направлена прежде всего против берега – стратеги Пентагона не рассматривали советский военно-морской флот в качестве соперника.

Принципиальные изменения во взглядах на роль и место ВМС в войне и на значение океанских театров военных действий происходят во второй половине 50-х годов. Учитывая расстановку сил на международной арене и ограниченные возможности советского флота, американцы отодвигают на второй план традиционную проблему защиты океанских коммуникаций. В 1957 г. на основании доклада специальной комиссии «Посейдон» этот вопрос был отнесен к второстепенным. Отныне для американских военных океаны стали лишь обширными стартовыми площадками для запуска носителей ядерного оружия. В море, где бы они ни находились, американцы чувствуют себя как дома.

Усиленное развитие авиации и флота в ущерб сухопутных сил наглядно прослеживается по распределению ассигнований. С 1955 по 1959 г. 60 % средств на закупку новых вооружений направлено авиации, около 30 % – флоту и морской

пехоте и лишь около 10 % – армии².

Стратегия «массированного возмездия», разработанная в США, трансформируется в рамках НАТО в стратегию «щита и меча». Роль «меча» отводится стратегической авиации и ударным авианосцам США, «щитом» служат вооруженные силы стран-участниц Североатлантического договора, развернутые в Европе. Предполагалось, что вооруженные силы блока применят ядерное оружие независимо от того, пойдет ли на такую меру противник. В отношении Советского Союза ведение военных действий без использования атомной бомбы практически исключалось.

Эта военная политика сохраняла свое значение до начала 60-х годов. Лишь администрация Кеннеди пошла на частичный пересмотр стратегической линии, сумев правильно оценить изменения, произошедшие в расстановке сил на мировой арене.

Главной причиной этих изменений был рост военного могущества СССР. Здесь не место говорить о том, какой ценой он был достигнут, несомненно, однако, что экономическое развитие страны было принесено в жертву этому политическому выбору. Задача книги рассказать об одном из решающих эпизодов борьбы СССР и США за военное превосходство и о людях, чья самоотверженность позволила восстановить равновесие, не считаясь ни с какими лишениями.

Но сначала посмотрим, что же мог противопоставить

² Тейлор М. Ненадежная стратегия. – М., 1961. – С. 89.

СССР военной мощи США.

Перед войной СССР располагал одним из самых мощных подводных флотов – 218 лодок. Их перевес был особенно впечатляющим в Балтийском море – 75 советских субмарин против пяти немецких. В первые месяцы войны советские подлодки подверглись массированным ударам немецкого флота и авиации, а часть из них минными заграждениями была заперта в Финском заливе. Большие потери подводный флот понес в Черном море и на Севере. В результате в 1945 г. картина была печальной, особенно по сравнению с набравшими мощь ВМС США.

«В период Второй мировой войны, после вероломного нападения японцев на военно-морскую базу США Перл-Харбор (Гавайские острова), сроки строительства подводных лодок в США были сокращены почти вдвое. Продолжительность строительства одной дизельной подводной лодки американцами составляла шесть-семь месяцев. К концу войны у Соединенных Штатов Америки в строю находилось 236 подводных дизель-электрических лодок.

Япония за период Второй мировой войны построила 114 подводных лодок, к моменту капитуляции она насчитывала 162 ПЛ, уничтожено было 130 единиц...

Великобритания за период Второй мировой войны потеряла 80 подводных лодок.

В Германии в течение шести лет Второй мировой войны действовало 1160 единиц ПЛ, из них она потеряла в резуль-

тате боевых действий 651 подводную лодку, и 98 единиц были затоплены экипажами в период капитуляции Германии.

В период Второй мировой войны немцы ежемесячно спускали на воду и вводили в состав ВМФ в среднем 25 единиц ПЛ, а за четыре месяца 1945 г. – 35 единиц.

За период Второй мировой войны подводные лодки воюющих стран потопили 5000 судов и кораблей общим водоизмещением 20 000 000 т»³.

Сталин прекрасно знал, что несколько десятков немецких подлодок чуть не поставили на колени Великобританию, потопив около 2700 судов. Современнейшие линкоры, такие как «Бисмарк» и «Рипалс», проигрывали единоборство скромным субмаринам. Именно поэтому после создания атомной бомбы в СССР приоритет был отдан массивному строительству подводных лодок для нейтрализации морской угрозы. По некоторым источникам, первоначальный сталинский план предусматривал сооружение 1200 лодок.

Ограниченные возможности дизель-электрических подводных лодок уже были очевидны. Разведка доносила: американцы создают подводный атомоход, с появлением которого изменилась бы стратегическая картина будущей войны. Трудно сказать, в какой момент у Сталина окончательно созревает решение приступить к строительству атомного под-

³ Герасимов В. Н., Дробленков В. Ф. Подводные лодки империалистических государств. – Л., 1960.

водного флота. Известно лишь, что в конце 1952 г. к заместителю председателя Совета министров СССР Вячеславу Александровичу Малышеву был вызван человек, имя которого оставалось тайной для общественности спустя двадцать лет после его смерти.

Закон Архимеда

Прежде чем приступить к основному повествованию, представляется необходимым объяснить, хотя бы схематично, что же такое подводная лодка и как она функционирует. Представьте себе громадную стальную сигару длиной более 100 м и диаметром около 10 м, на концах заваренную сферическими крышками. В этом прочном корпусе подводной лодки располагаются реакторы, турбины, электротехника, вооружение, оружие, электроника, жилые помещения и различные системы, обеспечивающие жизнь людей и механизмов. Прочный корпус при погружении на глубину выдерживает сотни тысяч тонн давления забортной воды. Он покрыт легким корпусом, придающим обтекаемые формы подводной лодке. В таком корпусе формируются цистерны главного балласта, благодаря которым создается запас плавучести подводной лодки. Заполняя эти цистерны забортной водой, лодка погружается, вытесняя (продувая) из них воду сжатым воздухом высокого давления, подводная лодка всплывает.

Равенство удельного веса лодки и морской воды достигается с помощью вспомогательных цистерн. Изменяя в этих цистернах количество воды, добиваются указанного равенства. Эта операция называется вывеской, она обеспечивает хорошую управляемость лодки под водой. В общем, подводникам надо соблюдать закон Архимеда.

Для маневрирования по курсу и глубине служат рули – горизонтальные и вертикальные. Навигация лодки в надводном и позиционном положении обеспечивается набором выдвижных радиолокационных, радиотехнических и других антенн и перископами, в подводном положении – гироинерциальными системами и гидроакустикой. Иллюминаторов на подводных лодках боевого назначения не бывает.

В подводном положении, если лодка движется с большой скоростью, ее гидродинамический шум глушит собственную приемную акустическую систему, и она становится слепой и глухой. Поэтому для обнаружения айсбергов, рифов, мин, подводных лодок, надводных кораблей, ледяного покрова или каких-то подводных препятствий необходимо снижать скорость под водой до значений, обеспечивающих порог чувствительности акустической аппаратуры.

Обводы корпуса выполнены таким образом, чтобы лодка могла развивать под водой максимальную скорость. В надводном положении ее скорость значительно ниже, что объясняется громадным волновым сопротивлением и кавитацией винта.

Скрытность плавания

Наиболее уязвимым для противника делает подводный корабль его шумность. Она складывается из шумов механизмов, устройств, винтов и гидродинамического шума. Шумовое поле служит достоверным источником довольно полных сведений о лодках, находящихся в подводном положении. По нему составляется акустический портрет, определяется тип лодки.

Кто первым обнаружил, тот и победил. А обнаружит первым тот, у кого ниже уровень шумности, так как ведущая роль в наблюдении за подводной обстановкой принадлежит пассивным гидроакустическим станциям с большой дальностью действия. Менее шумная подводная лодка при равных возможностях этих станций способна раньше выявить противника и выиграть дуэльную ситуацию. Более шумная не только раньше раскрывает себя, но вносит помехи в работу собственных гидроакустических средств. Поэтому одной из главных задач в подводном кораблестроении является снижение шумности.

Ныне существующие и разрабатываемые программы развития атомных подводных лодок США подчинены достижению и удержанию превосходства в дальности обнаружения и меньшей шумности. И в этом американцы преуспели, надо отдать им должное.

Институт ВМС США заявляет, что в случае войны, даже безъядерной, советские подводные лодки будут уничтожены через 12–15 суток после ее начала. Для подобной самоуверенности есть серьезные основания.

Американские лодки малошумны, что затрудняет их поиск средствами противника. К тому же они избегают активных методов эхолокации, выдающих местонахождение лодки-охотника, делая ставку на пассивное прослушивание. Вот данные американского исследователя Т. Стефаника о двух сопоставимых во многих отношениях лодках: американской «Лос-Анджелес» и советской «Виктор III». В сходных условиях они могут быть обнаружены на расстоянии соответственно 1–25 и 20–500 миль в глубоководных районах, 1–15 и 10–70 миль на мелководье. Нормы шумности для подводных лодок, которые установлены в нашей стране, значительно превышают американские. Из сказанного совершенно очевидно, что шумность подлодки определяет ее потенциальные возможности в бою.

Теперь, когда мы познакомились с некоторыми характеристиками подводных лодок, перейдем к основному повествованию.

«Туполев кораблестроения»

Жизнь многих талантливых людей, занятых разработкой военной техники, проходит в неизвестности. И когда (чаще

всего после смерти) имена их наконец можно назвать, все равно они не сравняются по известности с теми из своих коллег, кто создавал гражданскую технику.

И технический, и научный авторитет создателя первого подводного атомохода среди посвященных был непрерываем. И все же, стремясь сопоставить его значимость с известной в стране личностью, некоторые авторы не нашли ничего лучшего, чем «Туполев кораблестроения». Жаль! Владимир Николаевич Перегудов вполне заслуживает того, чтобы о ком-то другом могли сказать: «Это Перегудов в такой-то области».

Судьба его, в чем-то выдающаяся, во многом повторила судьбы миллионов сограждан. В 1921 г. крестьянский паренек в лаптях приехал в Петроград, спасаясь от свирепствовавшего в Поволжье голода. За плечами девятнадцатилетнего Перегудова – тяжелый крестьянский труд, бои с теми, кого тогда называли белобандитами, впереди – строительство нового общества, в которое он свято верил, и защита его от врагов, от всего окружающего мира.

Перегудова притягивает флот. 16 марта 1921 г. X съезд РКП(б) постановил принять меры «к возрождению и укреплению Красного военного флота», и тремя месяцами позже Перегудов вступает добровольцем в ряды РККФ. В следующем году способный юноша уже курсант Военно-морского инженерного училища им Дзержинского.

Вскоре после того, как в 1926 г. он окончит училище,

на Балтийском заводе в Ленинграде закладываются первые советские подлодки типа «Декабрист». Перегудову доведется быть членом комиссии по их приемке – к тому времени, в 1930 г., он закончит Военно-морскую академию. Следующую серию – знаменитые «Щуки» – он уже будет испытывать.

Блестящий инженер и математик, Перегудов близко сходится с создателями первых советских лодок – Борисом Михайловичем Малининым и Михаилом Алексеевичем Рудницким. Он жадно впитывает опыт других, постоянно поражает коллег смелостью конструкторских решений. Вскоре ему поручают корпусный сектор при проектировании лодок типа «С», выполненном под руководством С. Г. Туркова.

Именно этот корабль, развивавший значительную надводную скорость и имевший большую по тем временам автономию плавания под водой, в годы войны совершил «атаку века». Ночью 30 января 1945 г. балтийская «С-13» под командованием А. И. Маринеско потопила немецкий лайнер «Вильгельм Густлов» водоизмещением свыше 25 000 т. Погибло более 6000 гитлеровцев, в том числе 3700 подводников, направлявшихся к месту службы.

Увлеченные инженерными решениями и служением своей стране конструкторы вовремя не обратили внимания на опасность, неумолимо надвигавшуюся на них. Первым арестовали Сергея Туркова, и следователь вызывал Перегудова, чтобы заставить его обличить врага народа и предателя. Пе-

регудов, знавший Туркова с одиннадцати лет, отказался, хотя и понимал, что за этим последует.

Его берут зимней ночью, переворошив все бумаги. В камере стучит зубами военный с сорванными знаками различия – его взяли летом, и на нем лишь легкая гимнастерка. Перегудов тут же снимает кожаное пальто, под которым они и спят, как братья. Товарищем по несчастью ленинградского конструктора оказался Константин Константинович Рокоссовский – выдающийся полководец надвигающейся войны, будущий маршал Советского Союза.

Сломить на допросах Перегудова не удалось. Он не подписал показаний ни на других, ни на себя, и, возможно, поэтому его через несколько месяцев освободили. Обещавший стать выдающимся кораблестроителем Турков из сталинских застенков не вернулся.

Еще один штрих к портрету. В 1943 г. при бомбежке Горького, куда было эвакуировано КБ Перегудова, погиб его единственный сын Миша. Вскоре после похорон они с женой Ниной Анатольевной взяли на воспитание мальчика из детдома. Позже выяснилось, что у ребенка был брат, и Перегудовы разыскали его. Надо ли говорить, что означал лишний рот в военные годы?

После войны семья вернулась в Ленинград. Перегудов уже был признанным мастером, определявшим развитие советского подводного флота, когда поздней осенью 1952 г. его вызвали в Москву, в Кремль.

Знаменательная встреча

Малышев, как это было принято в те времена, раскрыл карты сразу. Дизель-электрические лодки уже не отвечают требованиям времени: из-за ограниченной емкости аккумуляторных батарей они вынуждены всплывать через несколько десятков часов, скорость их ограничена, глубина погружения тоже. Лучшая лодка Второй мировой войны – немецкая XXI серии – могла пройти под водой лишь 285 миль со скоростью 6 узлов.

А на суше уже достаточно освоен атомный реактор. Поставить его на лодку – это совершить революцию на флоте. Скорость утраивается, и при этом корабль с атомной главной энергетической установкой (ГЭУ) может месяцами не всплывать на поверхность. И американцы такую лодку уже создают. Опоздаем – преимущество у США будет такое же, как сразу после войны, когда у них была атомная бомба, а у нас – нет.

– Неволить не могу, Владимир Николаевич, однако во главе нового дела никого, кроме вас, не вижу, – подытожил разговор Малышев.

Огромного объема работы и ответственности Перегудов не боялся. Более того, грандиозный замысел захватил его. Но ему уже пошел шестой десяток, сказывались напряженная и трудная жизнь, к тому же стала мучить гипертония.

– Конструктор такое предложение, наверное, получает раз в жизни, – сказал Перегудов. – Но должен предупредить, боюсь, как бы не подкачало здоровье.

– Мы с вами одноклассники, Владимир Николаевич, – заметил Малышев. – Должны выдюжить! А теперь не теряйте ни минуты – промедление может нам дорого обойтись.

Незадолго до того ВМФ в очередной раз «трясли». В распоряжении американцев оказались данные о состоящей на вооружении в СССР секретной акустической торпеде. И хотя речь шла о трофейной немецкой торпеде, сведения о которой к американцам могли попасть и другими путями, на флоте начались репрессии. Руководители этой темы – адмиралы Л.М. Галлер, Г.А. Степанов, В.А. Алафузов – были осуждены и посажены в тюрьму (в 1953 г. все они реабилитированы, Л.М. Галлер – посмертно). А министра ВМФ Н.Г. Кузнецова, звание которого приравнивалось к маршальскому, разжаловали в контр-адмиралы и отправили служить на Дальний Восток.

Решив, что военные язык за зубами держать не умеют, Сталин счел необходимым поручить заказ первой атомной подводной лодки не ВМФ, а Министерству среднего машиностроения – оплоту военной промышленности СССР.

Реальная фантастика

Главным конструктором реактора был назначен академик

Николай Антонович Доллежалъ, а разработку парогенераторов поручили Генриху Алиевичу Гасанову. Оба были отмечены самыми высокими наградами страны – Ленинской и Государственной премиями, званием Героя Социалистического труда (Доллежалъ дважды) – и неизвестны никому, кроме узкого круга ученых и политиков.

Перегудов, Доллежалъ и Гасанов вместе проведут долгие недели, запершись в рабочем кабинете и не отвечая на телефонные звонки. Ни один из них не знает, какой должна быть атомная подводная лодка в целом, каждый ясно представляет только свою часть. С утра до вечера конструкторы считали, чертили и снова считали. Постепенно были определены примерный вес и габариты атомной ГЭУ – без этого Перегудов не мог начинать проектирование корабля. Правда, оставалось неясно, как будет вести себя атомный реактор на подверженной морской стихии лодке. Сложные маневры, качка на поверхности и обжатие корпуса на глубине... Может ли реактор работать в таких условиях?

С этой проблемой обратились к научному руководителю темы, академику Анатолию Петровичу Александрову. Один из крупнейших физиков, соратник И. В. Курчатова, вспоминает: «Перегудов мне понравился с первого взгляда, с первой беседы. Стало ясно, что он человек дела и глубоко знающий специалист. Хотя Перегудов был конструктором, но обладал он и глубоко научным пониманием вопросов, которые предстояло решить. С ним легко работалось, хотя и спо-

рили немало... В моей жизни были два случая контактов с людьми, которых я мог бы приравнять, – это Курчатов и Перегудов. Обоих отличало невероятное чувство ответственности за порученное дело. Никогда не пытались с себя ответственность спихнуть, переложить на другие плечи. Перегудову можно было доверить все, и, если он брался за что-то, беспокоиться не приходилось – сделает».

Все это время Перегудов постоянно ездил на действующий атомный реактор, общался со специалистами. Однако сюрпризы, которые его там поджидали, не шли не в какое сравнение с впечатлением, полученным физиками во время посещения подводной лодки.

«Я пришел в ужас от тесноты, – вспоминает академик Доллежалъ. – Потом кто-то шутил, что меня пришлось протискивать между дизелями. Я сказал Перегудову: “Не понимаю, как тут люди могут существовать”. Он усмехнулся: “Подводники – народ особый, закаленный. А на нашей лодке мы условия жизненные поднимем”».

Для работы над проектом были собраны лучшие конструкторские и научные силы страны: специалист по турбинам Г.А. Воронич, корпусник В.П. Горячев, разработчик реакторного отсека П.Д. Дегтярев. С Перегудовым работали В.П. Фуников, В.Я. Степанов, Ю.К. Баев, создатель электрооборудования А.Н. Убанов. Позднее в КБ пришли М.Г. Русанов, который после ухода Перегудова стал главным конструктором, Н.М. Быков, Г.Я. Светаев. В создании первой

атомной большой вклад внесли и лауреаты Ленинской премии В.И. Першин, Г.И. Капырин, а также много других талантливых конструкторов, инженеров и организаторов производства.

Перегудов доверял молодым и смело продвигал их. Вот свидетельство одного, теперь ведущего, конструктора, имя которого назвать не могу: «При сдаче лодки я занимался важными операциями, в том числе кренованием. Руководство завода возроптало: “Чего младенца прислали?” А Перегудов веско ответил: “Я ему доверяю!” – Вопросов больше не последовало – таким авторитетом пользовался главный конструктор. Позднее я “прохлопал” ошибку в проекте, что обнаружилось “наверху”. Перегудов меня разносить не стал. Он учинил мне экзамен похлеще, чем в институте. Потом я понял: главный проверял мою профессиональную подготовку, чтобы уяснить, случайна ли ошибка или идет от незнания. На следующий день, остановившись у моей доски, он был, как всегда, внимательным, общительным, вдумчивым. Ведь он “ходил по доскам” не ради формы – садился рядом с конструктором, рассматривал чертеж, давал советы. Конструкторская интуиция у него была поразительная».

При всей своей значимости Перегудов был начисто лишен высокомерия. Например, после разработки проекта ГЭУ Малышев потребовал, чтобы построили опытный стенд. Для него нужно многое, в частности гидротормоза, которые негде было срочно заказать. Перегудов распорядился обжа-

ритель свалки на заводах и, чтобы никому не показалось обидным заниматься таким делом, на одно из предприятий отправился сам. Именно он и нашел в куче выброшенных металлических конструкций то, что было нужно.

Столь же скромным он был и в повседневной жизни. В период всей работы над атомоходом Перегудов с женой и детьми жили в коммунальной квартире, где еще располагалось семь семей. Разумеется, главному конструктору не раз предлагали отдельную квартиру, но он неизменно уступал ее кому-либо из своих сотрудников, чье жилищное положение считал худшим.

Создавая лодку, которая должна иметь самое современное и разрушительное оружие, Перегудов сам был человеком чрезвычайно мирным. Редкие часы досуга предпочитал проводить на берегу озера за рыбной ловлей. Охоту не любил, и хотя сыновья все же уговорили его купить ружье, он из него ни разу не выстрелил.

По сути дела, КБ Перегудова создало принципиально новый корабль: от внешнего вида до номенклатуры изделий. Чтобы понять это, достаточно сравнить фотографии первых атомных лодок – американского «Наутилуса» и советской «К-3».

«Наутилус» повторяет конструкцию корпуса дизельной лодки, обеспечивающую наилучшую мореходность в надводном положении. Перегудову же удалось преодолеть инерцию стереотипного мышления и создать форму, оптималь-

ную для движения под водой. Он считал, что атомоход по своим качествам должен приближаться к торпедe, и старался убрать все, что мешало его полной обтекаемости.

Каплевидный нос лодки нарисован самим Перегудовым, его стараниями атомоход приобрел и китообразную форму. Недаром нестандартное мышление Перегудова так высоко ставил академик Александров: «Он не привязывался к готовым конструкциям. Искал возможности, которые казались фантастическими, а потом выяснялось, что они вполне реальны и даже целесообразны». Первому атомоходу повезло: за этот проект отвечали две столь незаурядные, но прекрасно ладившие и уважавшие друг друга личности, как Перегудов и Александров. Кстати, именно выдающемуся ученому удалось лучше всего выразить то, что совершил главный конструктор первого атомохода. В поздравительной телеграмме, направленной Перегудову в день шестидесятилетия, академик Александров написал: «Ваше имя войдет в историю техники нашей Родины как имя человека, совершившего крупнейший технический переворот в судостроении, по значению такой же, как переход от парусных кораблей к паровым. Редко кому в жизни удастся даже одно дело такого масштаба».

Однако до сих пор Владимир Николаевич Перегудов мало кому известен. И ни один корабль ВМФ не носит имя главного конструктора первого советского подводного атомохода.

В развитии атомного подводного флота СССР отставал

от США на четыре-пять лет: «Наутилус» вступил в строй в 1955 г., «К-3» – в 1958 г. Но еще на стадии проектирования последней началась подготовка ее экипажа.

...Утром 15 сентября 1954 г. на подмосковной станции Пушкино в электричку, направлявшуюся в Москву, сел морской офицер – подтянутый, молодцеватый. Достал газету, но ему не читалось. Мысленно он вновь вернулся к полученному из Москвы приказу явиться в Управление кадров ВМФ к девяти ноль-ноль. Он знал, что капитан-лейтенантов Москва обычно не вызывает, их дела решаются приказами по флоту. «Зачем я им понадобился?» – и капитан-лейтенант Лев Жильцов попытался выстроить логическую версию из событий последнего времени.

Л. Жильцов

Первая ласточка

Заполнили мы кипу бумаг, сфотографировали нас и отпустили. В те годы не принято было объяснять, с какой целью требуются подробнейшие сведения о родственниках, давно уже истлевших в братских и персональных могилах. Мы могли только гадать: или на правительственные корабли хотят послать, или в дипломатическую академию, или в Китай.

Я думал о Китае – военными советниками туда многих посылали. В дипакадемию мне уже дважды предлагали поступать, но я отказывался – не мое это дело. Да и штурманом на правительственные корабли уже пытались назначить. Я тогда четко заявил: согласен служить где угодно, но только на подводных лодках. Оставался Китай. К тому же все вызванные офицеры были с лодок последнего новейшего проекта – 613. Их строили настолько интенсивно, что не успевали готовить кадры. И тогда была создана специальная бригада лодок, на которых буквально за месяц отрабатывался экипаж. Головная лодка «С-61», на которой я служил старпомом, и еще три были учебными базами.

Лето 1954 г. мы «не вылезали из морей» и думать забыли про заполненные анкеты. Экипаж за экипажем получали путевку в жизнь на новые подлодки. И тут впервые повезло –

отпустили отдыхать с начала августа и до середины сентября. Поехали всей семьей, с двумя маленькими дочками, к родным под Москву и возвращались в Крым с солидным запахом картошки. В Севастополе тогда с ней было туго, а тут – своя, мамой выращенная и мною выкопанная.

На новом севастопольском вокзале сослуживцы встретили меня словами: «Ты вещи не выноси, а картошку давай нам – пригодится. Тебя вызывают в Москву, через два дня должен явиться. Так что выгружаться нет смысла».

На день все-таки задержался – сдал дела на корабле. Собрали мы с женой скудные пожитки и навсегда распрощались с «курятником», с земляным полом под Малаховым курганом, который снимали. Товарищи подшучивали: «Вот, тихушник, съездил в Москву и провернул себе назначение». Так что вернулись мы в Ивантеевку, где жили наши матери, моя – в одном подъезде, Лидина – в другом. Кстати, мы с женой знакомы с первого класса, за одной партой сидели. Она географом мечтала стать, я – моряком. Так и случилось: Лидия Михайловна стала преподавать географию, я – плавать. Тогда в школе мы только наш будущий брак не обговорили, это как-то само собой получилось.

Тайны Большого Козловского

День 15 сентября 1954 г. помню хорошо. Все время моросил дождь. Главной моей заботой было не опоздать. А что

там для меня уготовили – дело второе. Я человек военный: куда пошлют, туда и поеду. Единственное, на чем всегда настаивал: на берегу служить не буду, пока возраст не выйдет. Ну а служба на подводной лодке считалась самой трудной, так что все понимали: я не теплого местечка себе ищу. Но думалось о Китае.

Ровно в девять ноль-ноль я был в Управлении кадров ВМФ на Большом Козловском. Набрал номер, доложил. Ко мне спустился капитан-лейтенант Ишутинов, кадровик. Говорит, пропуск на вас заказан, оформляйте.

И вот я оказался в большой комнате, заставленной письменными столами. Неужели и меня ждет такой? – мелькнула тревожная мысль. На все мои попытки узнать, зачем вызвали и куда назначают, ответ один: «Терпение! Все скажут свое-временно». Одну реплику только я уловил за спиной, пока Ишутинов готовил бумаги: «Первая ласточка!» Явно на мой счет, но тогда при чем здесь Китай?

Тут мне было предложено прочесть и подписать бумагу о неразглашении полученных сведений. Подписка бессрочная, и указывалось в ней, что за разглашение я буду нести ответственность в соответствии со статьей такой-то Уголовного кодекса. Впервые я столкнулся с такими строгостями.

После окончания «церемонии» Ишутинов пригласил меня следовать за ним. Мы долго шли по коридорам, поднимались по лестницам. Наконец Ишутинов нажал кнопку звонка, и офицер в довольно высоком звании открыл нам дверь с

секретным замком и проводил в приемную. Ко мне подошел капитан 1 ранга. Я представился: «Капитан-лейтенант Жильцов». — «Еньков Александр Алексеевич. Мне поручено заниматься вашими делами. Я буду вашим непосредственным начальником». С меня взяли еще одну подписку, теперь уже совсем грозную — о неразглашении сведений особой важности. Игра в темную, похоже, подходила к концу. Еньков завел меня в пустой кабинет, запер дверь на ключ изнутри и попросил сесть поближе. И только тогда, приглушив голос, сообщил:

— Вы назначены старшим помощником командира первой опытной атомной подводной лодки.

Еще я узнал, что командира лодки пока не подобрали и всю работу по подбору, вызову, устройству и организации обучения экипажа предстоит возглавить мне.

Признаюсь, я опешил. Мне, двадцатилетнему капитан-лейтенанту, предстояло решать все вопросы в управлениях, где любой офицер был старше меня и по званию, и по возрасту. Документы, необходимые при формировании экипажа, придется подписывать у руководителей высокого ранга. А я не умел щелкать каблуками на паркете, и любимой моей формой одежды был промасленный рабочий китель.

Увидев мое замешательство, новый начальник поспешил меня «подбодрить»: по окончании испытаний новой подводной лодки лучшие офицеры будут представлены к высоким государственным наградам. Был, правда, тревожный нюанс:

провести испытания еще не построенной лодки принципиально новой конструкции с еще не подобранным и не обученным экипажем предполагалось через шесть-восемь месяцев!

Поскольку и речи не могло быть о том, чтобы кому-то рассказать о моем новом назначении, пришлось срочно придумывать вразумительную легенду даже для самых близких. Труднее всего оказалось морочить голову жене и брату, тоже моряку. Я сказал им, что меня зачислили в несуществующее «управление по комплектованию экипажей подводных лодок». Жена не преминула вставить шпильку: «Где же твоя решимость плавать по морям и океанам? Или ты имел в виду Московское море?» Брат без слов подарил мне портфель – в его глазах я был конченным человеком.

Комментарий Л. Г. Осипенко

Естествен вопрос: почему на ключевую должность старпома атомной подводной лодки, в создании которой каждый шаг был шагом первопроходцев, из множества молодых, способных, дисциплинированных офицеров выбран был именно Лев Жильцов? И назначен без предварительных тестов, даже без собеседования в Управлении кадров ВМФ. Сам он таким вопросом не очень задавался: «Служба вроде была нормальная, на пьянстве “не горел”. Ведь главный показатель на флоте – это пьянствует или нет», – вот и все аргумен-

ты, которые спустя десятилетия нашел адмирал Л. Жильцов. Между тем причин для такого назначения было достаточно.

После того как из центра дается команда выделить для формирования экипажа подготовленных, грамотных, дисциплинированных, не имеющих взысканий и т. д., поиск нужных людей начинается прежде всего на Черноморском флоте. Служить туда рвались все: тепло, а летом – просто курорт. Не сравнить, например, с Северным флотом, где девять месяцев в году зима и шесть – полярная ночь. «Блатных» в то время еще не было, и попадали в это благословенное место самые способные. Лучшие выпускники военно-морских училищ имели право выбрать флот, на котором хотели бы служить. Жильцов окончил Каспийское училище 39-м из 500 с лишним курсантов, потом с отличием минно-торпедные классы. Из 90 человек только трое, кроме него, стали помощниками командиров. Год спустя Жильцова назначили старшим помощником на «С-61».

Лодка считалась образцовой во многих отношениях. Эта была первая, головная лодка самой большой послевоенной серии, которая своими техническими совершенствами во многом обязана инженерам третьего рейха. В то время на ней испытывались все новые виды оружия, новая радиотехническая и навигационная аппаратура. И люди на лодке подобрались соответствующие. Неслучайно она была базой для подготовки десятков других экипажей.

Служил Жильцов без замечаний, как и его подчиненные, и вверенная ему техника. Хотя допуска к самостоятельному управлению он не имел, командир доверял ему лодку даже при таких сложных маневрах, как перешвартовка. И начальник штаба Черноморского флота, и командир бригады выходили в море, когда Жильцов был за командира. Наконец, что немаловажно, молодой офицер был отмечен инспекцией из Москвы за образцовое проведение политзанятий. Тогда считалось, что чем вы лучше подкованы политически, тем способнее руководить людьми.

Вот так из множества молодых офицеров был выбран Лев Жильцов.

Двое за одним столом и множество в разных концах Москвы

Следующий день начался с радостного события: на Большом Козловском появился назначенный в тот же экипаж Борис Акулов.

Мы знакомы с 1951 г., когда в Балаклаву пришел дивизион новых подводных лодок. Акулов служил тогда командиром БЧ-5 (энергетическая установка на подводных лодках). Он был чуть старше меня – в 1954 г. ему исполнилось тридцать. Хотя мы и не были друзьями, но встречались часто, вместе ходили на танцы, пили пиво в Доме офицеров. Служили на разных лодках, но потом оказались в одной брига-

де по подготовке экипажей. Бригада размещалась на берегу, и зачастую на дежурстве Акулов был у меня в подчинении. Парень он симпатичный, и я искренне обрадовался такому помощнику. Борис Акулов окончил Военно-морское инженерное училище им. Дзержинского в Ленинграде.

В первый день он прошел ту же процедуру приобщения к секретности, только теперь уже с моим участием. Нам было выделено рабочее место (одно на двоих), и мы приступили к формированию экипажа.

По иронии судьбы управление, которому нас подчинили, занималось испытанием ядерного оружия для ВМФ. Естественно, в нем не было не только подводников, но и вообще корабельных инженеров. Поэтому при всем желании офицеров управления помочь нам пользы от них было мало.

Рассчитывать мы могли только на собственный опыт службы на подводной лодке послевоенного поколения. Помогали нам и строго засекреченные бюллетени зарубежной прессы. Посоветоваться же было практически не с кем: во всем ВМФ к нашей документации были допущены лишь несколько адмиралов и офицеров так называемой экспертной группы, смотревших на нас, зеленых капитан-лейтенантов, свысока.

Параллельно с работой над штатным расписанием мы с Акуловым изучали личные дела и вызывали людей, необходимость в которых была уже очевидной. Еженедельно, а то и чаще с флотов нам поступали подробные «выездные де-

ла», включавшие служебные и политические характеристики, карточки взысканий и поощрений. Естественно, нигде ни словом, ни намеком не упоминалось об атомной подводной лодке. Лишь по набору военно-учетных специальностей флотские кадровики могли догадываться о формировании экипажа для неординарного корабля.

На каждую вакансию представлялись три кандидата, отвечавших строжайшим требованиям по профессиональной подготовке, политико-моральным качествам и дисциплине. Их дела мы изучали самым придирчивым образом, поскольку знали, что нас будет контролировать «другая инстанция» и, если кандидатуру она отклонит, нам придется все начинать сызнова. Отсеивали по самым нелепым, как я и тогда понимал, признакам: кто-то ребенком оказался на оккупированной территории, у кого-то отец жены побывал в плену, а у кого-то, хотя в графе «национальность» и стояло «русский», отчество матери явно еврейское.

Прибывшие офицеры и мичманы попадали в трудное положение. Лодка еще только строилась, заниматься подготовкой было негде. Учитывая секретность нового назначения, рекомендовалось семьи пока не вызывать, а жить в общежитиях ВМФ за городом или у родственников. Даже приходить в управление на Большой Козловский, после того как были выполнены все формальности, связанные с зачислением в экипаж, не рекомендовалось без особой надобности. Все вызванные офицеры каждое утро с девяти до десяти звонили

нам с Акуловым: «Докладывает старший лейтенант Тимофеев!» Ответ в течение двух месяцев оставался неизменным: «Звоните завтра в это же время». Два месяца понадобилось, чтобы полностью сформировать экипаж на бумаге.

Дисциплина офицеров, разбросанных по разным концам Москвы, особого беспокойства у нас не вызывала – отбирались лучшие из лучших. Лишь одного из них пришлось сначала строго наказать, а потом и откомандировать на прежнее место службы.

Если большинство наших будущих сослуживцев томилось праздностью, мы с Акуловым не замечали, как пролетали день за днем. Помимо рутинной работы, связанной с приездом людей, собеседованиями, размещением, нам приходилось решать вопросы, от которых зависела эксплуатация будущей лодки. Приведу один пример. Штатное расписание предусматривало на две ГЭУ лишь три управленца с минимальным на флоте окладом в 1100 рублей в месяц. Потребовалось несколько месяцев, чтобы доказать: лишь шесть инженеров могут обеспечить полноценную трехсменную вахту на ГЭУ. И как прав был первый заместитель председателя Совета министров СССР В. А. Малышев, предложивший позднее главнокомандующему ВМФ С.Г. Горшкову создать полностью офицерский экипаж – кузницу квалифицированных кадров для развития атомного флота. К сожалению, это оказалось невозможным, в том числе и по объективным причинам: кому-то нужно было выполнять тяжелые физические

и вспомогательные работы.

К началу октября 1954 г. все офицеры находились в Москве, и назрела необходимость спланировать конкретно, кого и где обучать. Было решено офицеров штурманской, радиотехнической и минно-торпедной специальностей направить в соответствующие институты и КБ, создававшие оборудование для лодки, а затем – на Северный флот, в Полярный, для стажировки на дизельных подводных лодках.

Другая, более многочисленная группа, включавшая командирский состав, офицеров электромеханической боевой части и начальников медицинской службы, должна была пройти курс обучения и практическую подготовку по управлению атомной энергетической установкой. К тому времени такую подготовку можно было осуществить лишь на первой в мире атомной электростанции (АЭС), пущенной летом 1954 г. в поселке Обнинском, в 105 км от Москвы. Тогда местонахождение АЭС считалось государственной тайной, и поселок – впоследствии город Обнинск – был частично закрыт для въезда, а в отдельные зоны допускались только работающие по особым пропускам.

Управление ВМФ договорилось о нашей поездке в Обнинское для согласования конкретных планов и сроков на 2 октября 1954 г. Форма одежды – гражданская.

Лаборатория «В»

Накануне поездки я весь вечер, мобилизовав родных, готовил гражданскую одежду. По принципу «с мира по нитке» набрал полный комплект вплоть до широкополой зеленой шляпы. Всю дорогу до места встречи ехал в величайшем напряжении: с тех пор как вылез из коротких штанишек, в жизни не носил ничего, кроме тельняшки и мундира.

Вместе с Александром Алексеевичем Еньковым и двумя наблюдавшими за созданием лодки офицерами мы отправились в Министерство среднего машиностроения. Доступ в него оказался сложнее, чем в Управление кадров ВМФ. Подписку мы давали уже на госзнаковской бумаге, а часовой рассматривал наши удостоверения личности вплоть до записи о регистрации брака. Позже мне сказали, что по инструкции он обязан изучать документ не менее 30 секунд.

Нас познакомили с министерскими руководителями, ранга которых я от волнения не определил, и с ответственным работником, уполномоченным решать все вопросы на месте. У подъезда нас ждал черный «ЗИМ».

В машине ехали в основном молча. Министерский представитель на переднем сидении погрузился в свои мысли, сказав водителю: «К Блохинцеву!» Дороги тогда вокруг Москвы были практически «немыми»: ни указателей, ни табло, только забрызганные грязью километровые столбы.

Так что, куда нас везут, мы не знали и, будучи военными, вопросов лишних не задавали.

Я, как самый молодой, поместился на откидном сидении и наслаждался картинами золотой осени. Но когда мы проехали около сотни километров, я вдруг узнал места:

– Так я же здесь до войны был в пионерском лагере! А в Обнинском испанцы отдыхали. Мы к ним ходили играть в футбол. Вот, значит, куда вы нас привезли.

Представитель министерства обернулся и произнес строго:

– У нас не принято об этом говорить. Забудьте, где вы были.

Руководителем объекта, который назывался «Лаборатория «В» Министерства внутренних дел», а позже стал Институтом ядерных исследований, был член-корреспондент Академии наук УССР Дмитрий Иванович Блохинцев. Он познакомил нас с делами и жизнью в Обнинском, внимательно выслушал наш рассказ о задачах и желательных сроках обучения офицеров. Мы согласовали время занятий и стажировки, а потом отправились посмотреть АЭС.

Ее директор Николай Андреевич Николаев отнесся к нашим планам освоить управление атомным реактором за два-три месяца скептически. По его мнению, на это должен уйти как минимум год. И пока он объяснял нам по демонстрационным схемам принцип действия атомного реактора, проводил по всем помещениям станции и показывал работу опе-

раторов на пульте, слова его приобретали все больший вес. Но мы продолжали гнуть свое и обсуждали с ним принцип распределения офицеров по сменам в период стажировки, сроки сдачи экзаменов на допуск к самостоятельному управлению и т. п. Николай Андреевич больше не возражал, а напоследок заметил, как бы в шутку:

– Ну что ж, наши люди уже несколько лет не были в отпуске. Так что вся надежда на ваших инженеров.

Забегая вперед, скажу: иронизировал он напрасно. Наша стажировка началась в конце января 1955 г., а уже в марте первые офицеры – Вяч. Иванов, В. Еременко, Ю. Горбенко – сдали экзамен на допуск к управлению реактором. В апреле они сели за его пульт самостоятельно, и операторы станции ушли в отпуск. Справедливости ради отмечу, что работники АЭС и сам Николаев сделали все от них зависящее, чтобы помочь нам.

Но пока нашей задачей было переодеть всех офицеров в гражданскую одежду, так как появление в Обнинском группы военных моряков немедленно выдало бы намерение Советского Союза создать корабль с атомной энергетической установкой. Поскольку выбор одежды на складах ВМФ был не ахти как богат, а офицеры старались, несмотря ни на что, следовать требованиям тогдашней скромной моды, одеты мы оказались в одинаковые шапки, пальто, костюмы, галстуки, не говоря уже о сверкающих блеском флотских ботинках. При отъезде в Обнинское в ноябре 1954 г. на перроне вок-

зала наша группа напоминала китайских студентов, обучавшихся в Москве. Это сразу подметили работники режима Лаборатории «В», и еще в бюро пропусков нам было предложено немедленно «огражданиться» и прежде всего не ходить скопом.

Первое знакомство с атомоходом

Параллельно с формированием экипажа полным ходом шло и создание самой лодки. Приближалось время созыва макетной комиссии и защиты технического проекта. И тут до главного конструктора – Владимира Николаевича Перегудова – дошла новость о стажировке будущих офицеров в Обнинском и уже назначенных старпоме и главном механике. Главный конструктор попросил срочно направить обоих офицеров к нему в Ленинград дней на десять.

Даже если бы мы не были назначены на первый атомоход, заинтересованность в нас объяснялась уже тем, что мы служили на лодках самого последнего поколения. Наш 613-й проект был, в отличие от кораблей военных лет, оснащен и локацией, и гидравликой, и множеством других технических новинок. Неслучайно именно по этому проекту построено так много лодок, которые активно продавались за рубеж – в Польшу, в Индонезию. А мы, кроме того, что плавали на этой лодке, имели еще и опыт испытаний и подготовки экипажей.

Сверхсекретное конструкторское бюро располагалось на

одной из известнейших площадей Ленинграда на Петроградской стороне. Нас проводил до него встретивший в условленном месте сотрудник с заранее подготовленными пропусками. Напротив уютного скверика между двумя магазинами находилась неприметная дверь без опознавательных знаков. Открыв ее, мы оказались перед турникетом, у которого дежурили два охранника, похожие скорее на санитаров, с той лишь разницей, что их белые халаты топорщились на правом боку. А пройдя турникет, попали вдруг в царство самых передовых по тем временам технологий, где рождался первенец атомного флота страны.

Владимир Николаевич ждал нас. Он обнял Бориса Акулова, которого хорошо знал, так как тот начинал службу на лодках в Кронштадте вместе с сыном Перегудова Владимиром, тепло поприветствовал меня и попросил напоить нас чаем. Первым делом он отдал все необходимые распоряжения, касающиеся нашего устройства. «Товарищи приехали нам помочь, – говорил он. – Сделайте все, чтобы им было хорошо».

Пока разговор шел на отвлеченные, семейные темы, Перегудов посетовал, что никто из его сыновей-подводников не попал в экипаж атомной лодки. «Конечно, мне бы не отказали, если бы я попросил за них, но совесть не позволила.» Сейчас такая фраза звучит странно, но тогда попасть в число первых офицеров атомохода было почти так же престижно, как несколько лет спустя быть зачисленным в отряд космонавтов. Затем Владимир Николаевич начал рассказывать

нам о будущей лодке и ее отличиях от дизельных, на которых мы служили. Каждая фраза была для нас открытием – просидев два месяца в Москве, мы имели приблизительное понятие о будущем корабле.

Главная трудность заключалась в том, чтобы создать лодку, которая по всем параметрам превосходила бы американские атомоходы. Уже в те годы существовала установка, ставшая широко известной во времена Хрущева: «Догнать и перегнать Америку!» Наша лодка должна была дать сто очков вперед американской, которая к тому времени уже плавала – и плавала неплохо. У них один реактор, мы сделаем два с расчетом на самые высокие параметры. В парогенераторе номинальное давление воды будет 200 атм., температура – более 300 °С.

Ответственные руководители особенно не задумывались над тем, что в таких условиях при малейшей каверне в металле, малейшем свище или коррозии должна немедленно образоваться микротечь. (Впоследствии в инструкции все эти параметры были снижены как неоправданные.) Значит, придется загнать под воду тонны свинца для надежной защиты от радиации. При этом преимущества столь жестких условий эксплуатации представлялись весьма сомнительными. Да, высокие параметры работы реактора позволяли развивать под водой скорость не около 20 узлов, как у американцев, а минимум 25, то есть примерно 48 км/ч. Однако на такой скорости акустика переставала работать, и лодка

неслась вперед вслепую. В надводном состоянии вообще не стоит разгоняться больше, чем на 16 узлов, так как атомолод может нырнуть, зарыться под воду с открытым люком. Поскольку надводные корабли стараются не ходить со скоростью более 20 узлов, увеличивать мощность реактора не имело смысла.

В нашем первом разговоре Владимир Николаевич, конечно, не высказал всех сомнений. Лишь позднее мне пришлось самому подумать об этом и понять ненужность этой гонки за превосходством. Кстати, при испытаниях нашей лодки мы развили расчетную скорость в 25 узлов где-то при использовании 70–75 % мощности реактора; при полной мощности мы бы достигли скорости порядка 30 узлов.

По всем техническим вопросам помощи от нас для КБ было, естественно, немного. Однако Перегудову хотелось создать подводникам оптимальные условия для обслуживания техники и жизни на борту в долгих походах. Предполагалось, что лодка должна быть в состоянии месяцами не всплывать на поверхность, поэтому условия обитания выступали на первый план. Цель нашей командировки была изложена так:

– Облазьте на макетах все отсеки, все жилые и бытовые помещения и продумайте, как их улучшить. Посмотрите, как оборудованы купе в железнодорожных вагонах, каюты на пассажирских теплоходах, салоны самолетов, вплоть до мелочей – где какие фонарики, пепельницы. (Хотя на нашей

лодке не курили.) Возьмите все самое удобное, мы перенесем это на атомоход.

В разговоре с главным конструктором мы впервые услышали тревоги и опасения, связанные с тем, что лодка создавалась авральным порядком. Ответственным за заказ было Министерство среднего машиностроения, многие из сотрудников которого вообще не видели моря. КБ формировалось из сотрудников различных бюро, среди которых было много неопытной молодежи, а новизна решаемых задач оказалась не по плечу даже многим ветеранам КБ. Наконец – и это представляется невероятным! – в КБ Перегудова не было ни одного офицера наблюдения, плававшего на подлодках послевоенных проектов или участвовавшего в их строительстве.

– Вы мне нужны, как воздух! – сказал напоследок Перегудов. – Проверьте удобство подхода к технике, удобство эксплуатации, удобство замены и ремонта. Влезайте в любые мелочи, ругайтесь, спорьте! По всем вопросам не стесняйтесь обращаться прямо ко мне. Вот мой прямой телефон – звоните в любое время.

Макеты располагались в пяти разных местах города. Они были построены в натуральную величину в основном из фанеры и деревянных чурбаков. Трубопроводы и силовые кабельные трассы обозначались пеньковыми веревками с соответствующей маркировкой. На одном из заводов смакетировали сразу три концевых отсека, а оба носовых прятались в

подвальном помещении в самом центре Ленинграда неподалеку от гостиницы «Астория».

Не каждому подводнику приходилось видеть свою лодку в зародыше. Как правило, в работе макетной комиссии от плавсостава участвуют командиры соединений, их заместители, изредка флагманские специалисты, то есть люди, которым плавать на этих лодках придется от случая к случаю. А уж иметь возможность похозяйничать и обустроить помещения как можно удобнее – мечта каждого подводника.

За неделю мы с Борисом облазили все доступные и труднодоступные уголки будущего атомохода, благо наши стройные фигуры это позволяли. Иногда мы прямо на макете ножовкой отпиливали одно «устройство» в виде деревянной чурки и переносили его на более удобное место. Было видно, что размещали оборудование, не очень вникая в его назначение и требования, связанные с эксплуатацией. На всем лежал отпечаток адской спешки, в которой создавался атомоход. Сейчас любой корабль создается добрый десяток лет – он успевает устареть прежде, чем его начинают строить. А Сталин дал два года на все. И хотя его уже тогда не было в живых, как и Берии, но дух их по-прежнему витал над страной, особенно в верхах. Малышев был сталинской закваски: с него спрашивали без скидок, соответственно спрашивал и он.

На примере создания атомохода можно достаточно наглядно проиллюстрировать, как работала командно-админи-

стративная система. Малышева вызвали и сказали ему (это мог быть сам Сталин): «Вам, товарищ Малышев ставится задача создания атомной подводной лодки. В вашем распоряжении любые средства, подключите все необходимые министерства и организации. Обеспечьте наилучшие условия для работы тов. Александрову, тов. Перегудову, тов. Доллежалю. Берите любых людей, все, что вам нужно». Единственно (или почти единственно) возможный ответ звучал так: «Ваше задание понял, товарищ Сталин! Будет выполнено!»

Соответственно, Малышев вызвал Перегудова и сказал ему то же самое применительно к его конкретной задаче. Перегудов находил нужных специалистов, переводил их к себе в бюро и наделял обширными правами и обязанностями на своем участке. Но человек, которому давали такую полную свободу действий, нес столь же полную ответственность за успех дела. При неудаче не принимались во внимание никакие смягчающие обстоятельства, и виновные в ней платили не только карьерой, но зачастую свободой и даже жизнью. При всей жестокости этой системы и порождаемых ею ошибок, с которыми мы столько раз сталкивались в процессе создания атомохода, она имела два несомненных преимущества: руководитель действительно наделялся большими правами, и всегда был конкретный человек, с которого можно было спросить.

Предлагаемые нами изменения касались не только бытовых удобств. Например, в ряде отсеков чисто из компоновоч-

ных соображений многие специалисты оказались сидящими спиной по ходу лодки. Даже в центральном посту пульт управления смотрел в корму, следовательно, туда же смотрели командир корабля и штурман. Для них левый борт автоматически оказывался по правую руку, и наоборот. То есть они должны будут постоянно заниматься преобразованием левого в правое, как только садятся на свое рабочее место, и проделывать обратную операцию, стоит лишь им встать. Ясно, что такое расположение могло стать источником постоянной путаницы, а в аварийной ситуации – привести и к катастрофе. Разумеется, в первую очередь мы с Акуловым постарались исправить подобные несуразицы.

Существенной переделке подверглись и каюты, а также офицерская кают-компания. Нам уже тогда было ясно, что кроме основного экипажа на опытной и головной лодке постоянно будут находиться специалисты-атомщики, инженеры, занимающиеся испытаниями новых приборов, а в походах особой важности – представители командования. А мест в кают-компании было лишь восемь. Мы переоборудовали одну каюту, прибавив таким образом еще четыре места и заменив неизбежное в ином случае трехсменное питание на двухсменное. Но и этого оказалось недостаточно. Во время испытаний при нас было так много инженеров, специалистов и представителей командования, что питались мы в пять смен.

Бывало и так, что требуемые нами переделки наталки-

вались на сопротивление конструкторов отсека. Например, нам непросто было убедить их, что три мощные холодильные камеры на камбузе не заменят холодильника в кают-компании. На борту достаточно жарко, а закуска готовится сразу на всех, значит, уже вторая смена должна будет сливочное масло брать ложкой.

Кроме того, чтобы сгладить однообразие в питании, а главное в напитках, офицеры скидываются и образуют «черную кассу». В плавании положено по сто грамм сухого вина в день на человека. Для крепкого мужчины – немного, тем более что спиртное считается хорошим средством против радиации. Поэтому кают-компания выделяет ответственного, который прикупает к этой норме «Алиготе», а на воскресенье хотя бы по бутылке водки на четверых. Куда все это ставить? Конечно, в холодильник. О «черной кассе» мы, разумеется, умолчали (хотя для людей плававших это не был секрет), а вопрос наш сформулировали перед конструкторами так: «А если праздник или гости на лодке? Куда поставить шампанское или “Столичную”?» По-моему, подействовал именно последний аргумент, хотя менять что-либо конструкторам не хотелось – отсек был уже закрыт. «Ладно, – сказали нам, – попробуйте найти такой холодильник, чтобы пролез через съемный лист для загрузки батареи».

После работы мы с Акуловым пошли в электромагазин, благо тогда холодильники дефицитом не были, перемерили все и установили, что «Саратов» вошел бы, если с него снять

дверцу. Ответственным за отсек не осталось ничего другого, как согласиться, и «Саратов» был торжественно установлен в макете кают-компании без демонтажа переборки.

Забегая вперед, скажу, что на макетной комиссии нам пришлось выдержать еще один бой за холодильник. Входившие в ее состав старые подводники, плававшие во время войны на «малютках», лишенных самых элементарных удобств, никак не хотели примириться с мыслью, что для кого-то многомесячное плавание могло сочетаться с минимумом комфорта. Для них наши просьбы предусмотреть электромясорубку или пресс для сплющивания консервных банок были ненужным «барством», только расхолаживающим моряков. Победа осталась за нами, но когда председатель комиссии, зачитавший акт, дошел до места, где говорилось о холодильнике, он оторвался от текста и добавил от себя под ухмылки и смех присутствующих: «Чтобы “Столичная” была всегда холодная».

Зачем, спросите вы, рассказывать о такой мелочи? Дело в том, что через несколько лет в труднейших походах нам множество раз приходилось отмечать с радостью, как необходима была наша настойчивость, и сожалеть о вещах, которые мы не сумели отстоять. Тем более что мы боролись не только за свою лодку, а за десятки других, которые должны быть построены в этой серии. Но главный результат нашей работы оказался в ином. В ходе этой командировки была поставлена под вопрос вся концепция первого подводного ато-

мохода, которая, на наш взгляд, была чистейшей авантюрой.

Лодка-камикадзе

Замысел боевого использования лодки, заложенный проектантами, сводился к следующему. Подводная лодка скрытно выводится на буксирах из пункта базирования (следовательно, якорь ей не нужен). Ее экспортируют в точку погружения, откуда она продолжает плавание под водой, уже самостоятельно.

В то время ракеты как носители атомного оружия еще не существовали, и средства доставки мыслились только традиционные: авиационные бомбы и торпеды. Так вот, нашу лодку планировалось вооружить огромной торпедой длиной 28 м и диаметром полтора метра. На макете, который мы впервые увидели в подвале одного из жилых домов неподалеку от Невского проспекта, эта торпеда занимала целиком первый и второй отсеки и упиралась в переборку третьего. Еще один отсек отводился под аппаратуру, управляющую ее запуском и движением. Электронных устройств тогда не было, и все это состояло из моторчиков, тяг, проводов – конструкция громоздкая и по нашим теперешним меркам чрезвычайно допотопная.

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.