

М. П. Комаров

ХОЛОДНАЯ ВОЙНА ПОДО ЛЬДАМИ АРКТИКИ



12+

Михаил Петрович Комаров

Холодная война подо льдами Арктики

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=57483754

SelfPub; 2020

ISBN 978-5-532-04279-7

Аннотация

Очередная книга доктора военных наук, профессора, капитана 1 ранга М.П. Комарова посвящена содержательному, точному и достаточно полному освещению подлёдных походов в Северном Ледовитом океане подводных лодок СССР, США и Великобритании в годы холодной войны (1949 – 1991 гг.). В тексте размещено 267 фотографий участников подлёдных походов и наиболее важных моментов освоения подводниками и полярниками Арктики, карт и схем. Книга предназначена для подводников, их родных и близких, а также для широкого круга читателей, интересующихся освоением Северного Ледовитого океана, историей холодной войны и подводного плавания.

Содержание

Введение	5
География и краткая история освоения Северного Ледовитого океана	14
Дизель-электрические подводные лодки в Арктике в первое послевоенное десятилетие	31
Под лёд идёт первое поколение атомных подводных лодок (1957–1968 годы)	41
1957 год. Первый поход атомной подводной лодки под паковые льды	47
1958 год. Операция Sunshine («Солнечное сияние») и советский «Ответ Андерсену»	52
1959 год. Первое всплытие на Северном полюсе	65
1960 год. АПЛ ВМС США впервые проходят через Канадский Арктический архипелаг и всплывают на Северном полюсе с проламыванием льда	74
1960 год. Несостоявшийся поход на Северный полюс советской АПЛ	90
1961 год. Советские подводники активизируют усилия в освоении подлёдных плаваний	101
1962 год. Первый опыт группового использования атомных подводных лодок	118

двух флотов ВМС США в Северном Ледовитом океане и первый поход советской АПЛ к Северному полюсу	
1963 год. Американские АПЛ прерывают походы подо льды, а советская К-181 впервые всплывает на Северном полюсе и ещё две АПЛ впервые подо льдом совершают стратегический манёвр с Севера на Восток	150
Конец ознакомительного фрагмента.	175

Введение

Посвящается морякам выполнившим боевые задачи подо льдами Арктики

Арктика и Северный Ледовитый океан играют огромную и всё возрастающую роль в жизни человечества. Представители многих стран с давних времён стремились покорить её суровые просторы, в том числе побывать на «макушке Земли» – Северном полюсе. Сначала это были экономические и чисто научные интересы. С начала XX века Арктика начинает приобретать важное военно-политическое значение. В годы Первой и Второй мировых войн здесь были проложены и эффективно функционировали стратегические для нашей страны морские коммуникации с союзниками. В 1942–1945 годы гитлеровское командование приложило немало усилий своих подводных сил и авиации для нарушения коммуникаций в Норвежском, Баренцевом и даже Карском морях. Однако успеха они не достигли. В жестокой борьбе союзных флотов с германскими силами полярные коммуникации удалось отстоять.

Как известно, после Второй Мировой началась Холодная война, в которой у Северного Ледовитого океана оказалась совсем непрогнозируемая, но на удивление важная роль в противостоянии между Соединёнными Штатами Аме-

рики и Советским Союзом. Здесь проходили кратчайшие маршруты полётов стратегической авиации с ядерными бомбами до территории США и наоборот – до стратегически важных районов СССР. С появлением атомных подводных лодок возникла реальная возможность использования подлёдного пространства для боевого патрулирования ракетных подводных лодок, скрытного и быстрого стратегического манёвра лодок между Атлантикой и Тихим океаном и скрытного нарушения из-под льда морских коммуникаций, пролегающих через Северный Ледовитый океан. Особенно актуальными эти задачи были для Советского Союза. Эффективная система противолодочной обороны НАТО в Атлантике вынуждала советских подводников уходить под лёд, где сама природа их могла защитить от обнаружения. Однако при этом приходилось принимать все риски подлёдного плавания.

Естественно, в ВМС США хорошо понимали значение Северного Ледовитого океана для СССР и стремились противостоять устремлениям своего противника. А противостоять можно было только своими подводными лодками. Американские и английские подводники уже с конца 1940-х годов приступили к освоению плавания подо льдом. Однако дизельные подводные лодки не могли длительно находиться в подводном положении, а всплыть во льдах очень трудно. Революцию в подводном плавании совершили атомные подводные лодки. Теперь подводная лодка могла сколь угодно

но долго плавать подо льдом. Но тут подводников-первопроходцев ожидали новые опасности, среди них: слабая изученность дна океана, подводного рельефа и ледового покрова; отсутствие карт; невозможность существующими навигационными приборами определять и удерживать курс и место (координаты) подводной лодки в высоких широтах; глубоко сидящие айсберги; невозможность всплытия в случае аварии и др. Поэтому походы под лёд были связаны с большими опасностями, требовали мужества, а подчас и героизма. Тем не менее, обе противоборствующие стороны настойчиво выполняли эти походы и продолжают выполнять их в настоящее время.

Далеко не всё ещё известно о противоборстве подводников под паковыми льдами во время Холодной войны. Хотя, справедливости ради, следует отметить, что частично сведения о подлёдных походах советских, американских и английских подводников опубликованы в ряде книг, аналитических статей, мемуаров, авторами которых являются известные подводники, выполнившие не один подлёдный поход: Л.Г. Осипенко, Л.М. Жильцов, А.П. Михайловский, И.Р. Дубяга, В.Г. Лебедько, Е.Д. Чернов, А.А. Берзин, В.Н. Чернавин и др. Большинство из них стали Героями Советского Союза. Имеются и публицистические работы В.Г. Реданского, Н.А. Черкашина, а также некоторых других журналистов и писателей. Часть из того, что найдёт читатель в настоящем электронной книге, было опубликовано в печатном

издании книги автора «Подводники уходят под лёд», которая вышла в свет в 2014 году и получила, в основном, положительный отклик у специалистов и широкого круга заинтересованных читателей. Однако малые тиражи перечисленных публикаций не позволили всем заинтересованным читателям и участникам подлёдных походов ознакомиться с ними. Современные технические возможности позволяют написать электронную книгу, которую может получить и прочитать неограниченное количество читателей. Кроме того в электронной книге могут быть представлены более качественные иллюстрации, в том числе цветные.

Вместе с тем, за минувшие пять лет удалось собрать дополнительные материалы, о новых событиях, фактах и оценках, а также исправить допущенные неточности и ошибки. Нам кажется, что данное обстоятельство очень важно для автора и для тех, о ком он пишет. Дорабатывая опубликованные материалы и систематизируя, их мы пришли к выводу, что эту новую электронную книгу можно назвать «Холодная война подо льдами Арктики».

Основной целью настоящей работы является содержательное, точное и, по возможности, полное освещение походов под лёд Северного Ледовитого океана подводных лодок США, СССР и Великобритании в годы Холодной войны. Такое освещение истории предполагает получение статистических данных, позволяющих сделать обоснованные нетривиальные выводы и сформулировать тенденции по актуаль-

ным вопросам освоения подводного пространства Арктики. Одновременно предполагалось собрать и опубликовать зрительные образы участников подлёдных походов и наиболее важных моментов освоения подводниками и полярниками Арктики. Зрительных образов, которые не могут быть обнаружены ни в каких архивах.

Необходимость и важность достижения обозначенных целей в настоящее время, по-прежнему, очевидна по нескольким причинам. Прежде всего, потому, что историю необходимо знать, чтобы отдавать должное достижениям и не допускать ошибок в будущем. Кроме того, мы являемся свидетелями того, как в первом десятилетии XXI века значительно повысился интерес человечества к Арктике. За прошедшие годы экономическое и военное освоение Арктики приобрело новый импульс. На наших глазах с каждым годом сокращается площадь паковых льдов в Северном Ледовитом океане и поэтому возрастает интерес многих стран к этому богатому различными возможностями региону. Так, Россия и некоторые другие страны активно развивают морскую деятельность вдоль Северо-Восточного прохода – через Берингов пролив, по маршруту Северного морского пути, Баренцево и Норвежское моря. Не исключается ситуация, в которой к 2030 году такие же процессы будут происходить и вдоль Северо-Западного прохода – через Берингов пролив, море Бофорта и море Баффина, а также на маршруте через Северный полюс. Развитие экономической деятельно-

сти сопровождается изменением военной активности, которую необходимо постоянно отображать и осмысливать. Отсюда и возникает важная научно-практическая задача – изучать историю походов подводных лодок под паковые льды Арктики в годы Холодной войны, извлекать из этого опыта уроки и выводы, использовать их в современной теории и практике строительства и применения сил флота.

Повторимся, что необходимость настоящей работы обусловлена ещё и тем, что для тысяч участников тех событий подлёдные походы были главным событием жизни и службы, частью их счастливого служения Родине. Многие из них живы, и хотели бы сейчас видеть упоминание о себе и оценку проделанной ими работы. По нашим подсчётам, подо льдом выполняли задачи более 170 экипажей советских подводных лодок, а это десятки тысяч матросов, старшин, мичманов, офицеров и гражданских специалистов. Конечно, невозможно упомянуть фамилию каждого. Поэтому в работе мы старались в обязательном порядке указать командира подводной лодки, считая, что за его фамилией стоит весь экипаж, и таким способом мы называем каждого члена экипажа. Не обойдены вниманием в этом плане и наши соперники – американские и английские подводники.

Весь материал, помещённый в книгу, получен из открытых вторичных, то есть опубликованных исторических источников, а также из книг и монографий. Отметим, что таких работ одновременно и много и мало. Первые публика-

ции, посвящённые походам подводных лодок подо льды, относятся к концу 1950-х годов. Ими стали книги командиров первых атомных подводных лодок ВМС США, выполнявших подлёдные плавания, William R. Anderson и James F. Calvert. Позже появились аналогичные книги John H. Nicholson, George P. Steele, Alfred S. McLaren и других командиров. Аналогичные отечественные работы стали появляться значительно позже.

О походах под лёд советских подводников широкие слои населения узнавали сначала из очень редких и скудных публикаций средств массовой информации, допущенных к этой теме. Естественно, такие публикации часто носили тенденциозный характер и не давали представления о масштабе предпринимаемых действий, о трудностях и проблемах. Позже появилось достаточно много отечественных работ, авторы которых перечислены выше. В то же самое время в Internet начало проникать большое количество эпизодов использования подводных лодок в Арктике. Причём это относится не только к российскому сегменту сети, но и к западному, в частности американскому. Сначала появился достаточно полный перечень походов под лёд американских и английских подводных лодок, очевидно, впервые опубликованный John MacFarlane [112] и Arctic Submarine Laboratory (ASL) ВМС США [42]. В 2006 году многие из этих походов были отражены в аналитическом отчёте известного в России Центрального конструкторского бюро морской техники

«Рубин» [12]. Несколько позже были опубликованы данные о подлёдных походах каждой советской подводной лодки на сайте «Штурм глубины» [103]. Возникла реальная возможность обобщения информации и представления систематизированной истории использования подводных лодок в подлёдном пространстве Арктики, что и предпринято в настоящей работе.

При подготовке книги было обнаружено множество расхождений в изложении тех или иных фактов в различных источниках. Мы ставили своей задачей, по возможности, точно установить факты и не стремились указать все встречающиеся неточности. Но читатель должен об этом помнить, «погружаясь» в современное море информации в глобальной сети. В сомнительных случаях в работе оставлены вопросы.

Несмотря на испытываемые трудности двух последних десятилетий, Россия не покинула арктический регион. В настоящее время страна озабочена решением многих проблем в Арктике, в том числе сохранением контроля над Северным морским путём, расширением границ своего континентального шельфа и др. В последние десять лет с этой целью реализуется система политических, экономических, социальных, военных и экологических мероприятий. Думается, что для их осуществления весьма важно знать историческую правду, в том числе и об освоении Арктики подводниками. Эта книга для тех, кто хочет знать историю освоения Арктики подводниками, кто проводит перечисленные меро-

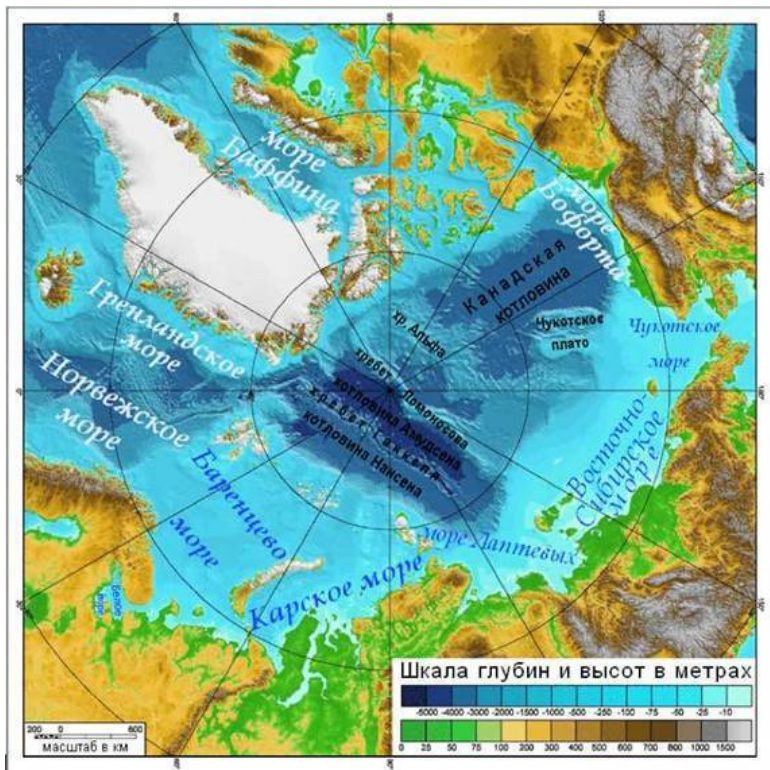
приятия сегодня и будет проводить их завтра.

Автор благодарит за помощь в работе над книгой подводников и полярников: О.В. Алёшина, А.А. Бараненко, А.А. Берзина, И.А. Бондарева, М.Л. Горбова, О.А. Горлова, В.П. Ковалёва, И.В. Козыря, Е.А. Крутофалова, И.К. Курдина, Р.Н. Левчука, В.М. Лесничука, В.Г. Лопаткина, А.Г. Лугового, В.В. Лукина, В.М. Малкова, Б.Ю. Муратова, В.В. Паникоровского, В.Н. Паршукова, В.Н. Петросяна («примкнувшего» к подводникам известного и уважаемого военно-морского историка), В.И. Поленина, А.Б. Савельева, В.А. Сайбея, В.И. Самсона, С.Е. Соболевского, В.А. Шестакова, А.А. Шикова. За ряд фотографий хотелось бы поблагодарить участников социальных сетей в Internetе, предоставивших их для общего пользования. Некоторые из этих фотографий оказались уникальными и единственными. Особую публичную благодарность выражаю моей жене Людмиле Борисовне за неизменную помощь и поддержку.

География и краткая история освоения Северного Ледовитого океана

Северный Ледовитый океан расположен между Евразией и Северной Америкой. Граница с Атлантическим океаном проходит по восточному входу Гудзонова пролива, далее через пролив Дейвиса и по побережью острова Гренландия до мыса Брустер, через Датский пролив до мыса Рейдинупюр на острове Исландия, по его побережью до мыса Герпир, затем к Фарерским островам, далее к Шетландским островам и по 61-й параллели до побережья Скандинавского полуострова [Атлас океанов, 4]. Северный Ледовитый океан – самый малый из океанов. Окраинные моря, входящие в Северный Ледовитый океан (с запада на восток): Баренцево море, Карское море, Море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море, Море Бофорта, Море Линкольна, Гренландское море, Норвежское море. Внутреннее море – Белое море. Из заливов самым крупным является Гудзонов залив.

Более 45 процентов площади дна Северного Ледовитого океана занимают шельф и подводные окраины материков (до 70 процентов площади дна). Именно этим объясняется малая средняя глубина океана – около 40 процентов его площади имеет глубины менее 200 метров.



Рельеф дна в Северном Ледовитом океане

Северный Ледовитый океан окаймляют и частично продолжаются под его водами материковые тектонические структуры: Северо-Американская древняя платформа; Исландско-Фарерский выступ каледонской Евразийской плат-

формы; Восточно-Европейская древняя платформа с Балтийским щитом и лежащая почти полностью под водой Баренцевоморская древняя платформа; Уральско-Новоземельское горное сооружение; Западно-Сибирская молодая платформа и Хатангский прогиб; Сибирская древняя платформа, Верхояно-Чукотская складчатая страна.

В российской науке Северный Ледовитый океан принято делить на три обширные акватории: Арктический бассейн, включающий глубоководную центральную часть океана; Северо-Европейский бассейн, включающий материковый склон Баренцева моря до 80-й параллели на отрезке между Шпицбергом и Гренландией; Канадский бассейн, включающий акваторию проливов Канадского архипелага, Гудзонов залив и море Баффина.

Долгое время считалось, что подлёдное пространство Северного Ледовитого океана безжизненно. Однако теперь твердо установлено, что жизнь в Арктике существует везде. В самом центре Арктического бассейна полярники много раз видели медведей и песцов, белух и нарвалов. Здесь обнаружено около тридцати видов рыб и не менее двадцати видов птиц. Во многом загадочная ещё розовая чайка всю зиму, вероятно, проводит среди льдов Центрального Арктического бассейна и только на лето прилетает выводить птенцов в устья Индигирки и Яны. На побережье Северного Ледовитого океана обнаружено около восьмисот видов только цветковых растений, не считая мхов и лишайников.

Вероятно, именно поэтому люди испокон веков жили на побережье Северного Ледовитого океана, правда, неизвестно, пытались ли они достичь Северного полюса до XX века.

Американские полярные исследователи Фредерик Кук и Роберт Пири длительное время спорили о том, кто из них первым достиг Северного полюса. Сейчас большинство учёных отдаёт приоритет в достижении Северного полюса членам экспедиции американского морского офицера Роберта Пири (позже контр-адмирала). Во время шестой экспедиции в Арктику он 6 апреля 1909 года на собачьих упряжках достиг Северного полюса вместе со своим слугой-негром Мэтом Хэнсоном (кто бы мог предположить тогда, что данный факт станет примером толерантности, внедряемой в общественное сознание США в последние десятилетия) и четырьмя эскимосами, нанятыми в Гренландии. Современные американцы, можно сказать, свято чтут данное событие.

Первой доказанной удачной попыткой пролёта над Северным полюсом стала экспедиция Руала Амундсена на дирижабле «Норвегия» в 1926 году. В экспедиции приняли участие 16 человек: создатель и пилот дирижабля итальянец Умберто Нобиле, американский полярный исследователь и спонсор экспедиции Линкольн Элсворт, норвежский полярный исследователь и рулевой дирижабля Оскар Вистинг, норвежский авиатор и полярный исследователь штурман дирижабля Яльмар Рисер-Ларсен, шведский геофизик и метеоролог Финн Мальмгрен и другие. С ними была и собака Но-

биле по кличке Титина (Titina), ставшая талисманом экспедиции. Полёт начался на Шпицбергене, 12 мая 1926 года дирижабль достиг Северного полюса, откуда проследовал до Аляски, проведя в беспосадочном полёте 72 часа.

В Северном Ледовитом океане Советский Союз раньше других начал осваивать прилегающую к своему побережью морскую коммуникацию в хозяйственных и военных целях. Эта коммуникация получила наименование Северный морской путь. В 1932 году было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУСМП) – государственная организация для народно-хозяйственного освоения Арктики и обеспечения судоходства по Северному морскому пути. Возможность его использования для перевода боевых кораблей была проверена в 1936 году. На Тихоокеанский флот перевели эскадренные миноносцы «Сталин» (командир – капитан-лейтенант В.Н. Обухов) и «Войков» (командир—капитан 3 ранга М.Г. Сухоруков). Этот переход кораблей получил условное наименование «Экспедиция особого назначения № 3» (ЭОН-3). В 1940 году впервые осуществили перевод с Северного на Тихоокеанский флот подводной лодки Щ-423 X серии (командир – капитан 3 ранга И.М. Зайдулин) – операция ЭОН-10.

В годы Второй мировой войны ежегодно в летне-осенний сезон по Северному морскому пути перевозили значительное количество народнохозяйственных и военных грузов. Например, из Сиэтла, крупного порта на тихоокеанском по-

бережье США, в Советскую Арктику по ленд-лизу поступило 452 393 тонн стратегических грузов. Кроме того, в составе ЭОН-18 с Тихоокеанского на Северный флот осуществлен стратегический манёвр отряда боевых надводных кораблей, а для доставки ленд-лизовских грузов в Тихий океан переведено около десятка транспортов с Севера. Попытки немцев прервать коммуникацию с помощью авиации, подводных лодок и даже надводных кораблей не увенчались успехом.

О подлёдном плавании подводных лодок тогда только мечтали, если не считать таковым непродолжительные «подныривания» под ледовые поля, начатые ещё в начале XX века русскими подводниками. В дальнейшем такие «подныривания» многократно совершали подводники на Балтике, на Севере и на Тихом океане, проходя подо льдом до 47–60 миль, порой лодки проламывали тонкий лёд корпусом при всплытии [Реданский В. Г., 29, с.189]. Известно, что даже в конце 1970-х—начале 1980-х годов советские ракетные подводные лодки проекта 629А в ходе боевого патрулирования в Балтийском море некоторое время находились под «наплывающим льдом» и всплывали, проламывая его.

Осваивали Арктику и авиаторы. В 1928 году исследователь Губерт Уилкинс и пилот Карл Бен Эйельсон совершили перелёт с Аляски на Шпицберген за 22,5 часа. Два успешных перелёта из СССР в США через Северный Ледовитый океан в 1936–1937 годы были осуществлены советскими лётчиками. В том числе в 1937 году экипаж самолёта (командир В.П.

Чкалов), совершивший первый беспосадочный перелёт через Северный полюс из Москвы в Ванкувер (штат Вашингтон, США). В третьей попытке самолёт лётчика С.А. Леваневского бесследно исчез в Арктике вместе с экипажем.

В 1937 году Советский Союз предпринял первую попытку высадить людей на Северный полюс и создать здесь полярную научно-исследовательскую станцию. Для переброски четырех полярников была организована Высокоширотная воздушная экспедиция. Эскадра воздушной экспедиции состояла из четырёх четырёхмоторных самолётов АНТ-6-4М-34Р «Авиаарктика» и двух-моторного разведчика Р-6 (АНТ-7). Руководил экспедицией «полярный академик» О.Ю. Шмидт. В то время он был начальником Главного управления Северного морского пути. В состав первой дрейфующей станции входили: начальник станции Папанин Иван Дмитриевич, гидролог Ширшов Петр Петрович, магнитолог Фёдоров Евгений Константинович и радист Кренкель Эрнест Теодорович.

После длительной, драматичной и сложной доставки 21 мая самолёт 38-летнего Героя Советского Союза пилота Михаила Васильевича Водопьянова впервые в мире сел на лёд вблизи Северного полюса. Таким образом, первой технической системой, доставившей человека в район Северного полюса, стал самолёт. Позже на льдину сели и другие самолёты экспедиции.

Официальное открытие первой в мире дрейфующей стан-

ции «Северный Полюс-1», обосновавшейся всего лишь в 20 километрах от полюса (по другим данным – в 30 километрах), состоялось 6 июня 1937 года. В тот момент на льдине находились примерно 45 человек, которые, за исключением четырёх «папанинцев», после открытия станции улетели на материк. Созданная в районе Северного полюса станция «СП» через 9 месяцев (274 дня) дрейфа на юг была вынесена в Гренландское море, льдина проплыла более двух тысяч километров. Научные результаты, полученные в уникальном дрейфе, были представлены общему собранию АН СССР 6 марта 1938 года и получили высокую оценку специалистов. Научному составу экспедиции были присвоены учёные степени, Иван Дмитриевич Папанин и Эрнест Теодорович Кренкель стали докторами географических наук.

За выдающийся подвиг, совершённый в деле освоения Арктики и во славу советской науки, четырём полярникам были присвоены звания Героя Советского Союза. Это высокое звание присвоили также лётчикам А.Д. Алексееву, П.Г. Головину, И.П. Мазуруку и М.И. Шевелёву. М.В. Водопьянов получил орден Ленина, поскольку на тот момент не был разработан статус дважды Героя Советского Союза.

С тех пор авиаторы начали по кратчайшему пути пресекать Северный Ледовитый океан во всех направлениях. В разгар Холодной войны, да и в настоящее время, здесь проложены маршруты боевого патрулирования стратегической и разведывательной авиации США и СССР (России).

Первыми людьми, ступившими точно на Северный полюс (чьё достижение не было подвергнуто сомнению), стали участники советской Высокоширотной воздушной экспедиции «Север-2» под руководством начальника Главсевморпути генерал-майора морской авиации Кузнецова Александра Алексеевича. В состав экспедиции входили: П.А. Гордиенко, П.К. Сенько, М.М. Сомов, М.Е. Острекин и другие. 23 апреля 1948 года, вылетев на трёх самолётах с острова Котельный (Новосибирские острова), они в 16 часов 44 минуты по московскому времени «приледились» практически на точку $90^{\circ}00'00''$ северной широты. Участники экспедиции установили временный лагерь на Северном полюсе и в течение следующих двух дней вели научные наблюдения. 26 апреля исследователи вылетели обратно на континент.

Подводники покорили полюс только через десять лет. В 1958 году атомная подводная лодка (АПЛ) USS Nautilus (SSN-571) ВМС США прошла через географическую точку Северного полюса без всплытия на поверхность и выхода экипажа на лёд, а всего через год американские подводники первыми в мире всплыли на полюсе (подробнее об этом ниже). Первый опыт показал, что и для атомных подводных лодок, способных длительно находиться под водой, плавание под арктическими льдами таило в себе неопределённость, огромную зависимость от множества случайностей, высокую вероятность почти безвыходных ситуаций. Так, обычные навигационные приборы – гироскопические и магнит-

ные компасы – оказались практически бесполезными из-за большой погрешности в измерении курса и местоположения корабля в высоких широтах и полной неопределённости в непосредственной близости к полюсу. Также большую опасность представляли медленно дрейфующие паковые льды толщиной до 4–5 метров, нижняя часть которых обрастает сталактито подобными образованиями вертикальной длиной до 26–28 метров. В ледяных полях встречаются айсберги, сползающие с ледников арктических островов, погруженная часть которых вертикальной длиной 150 и более метров представляет ещё большую опасность для плавания подо льдом (подробнее конкретные характеристики подлёдного пространства рассмотрим несколько позже). Тем не менее, подводники продолжают осваивать Арктику.

Первое надводное судно – советский атомный ледокол «Арктика» – прорвалось на полюс 17 августа 1977 года в четыре часа по московскому времени. 25 мая 1987 года атомоход «Сибирь» дошёл из Мурманска до Северного полюса кратчайшим путём, не выбирая оптимального с точки зрения ледовой обстановки маршрута. Летом 1990 года новый атомный ледокол «Россия» достиг Северного полюса уже с туристами. По данным «Российской газеты», к 19 сентября 2007 года на полюсе побывало 65 ледоколов и специальных судов ледового класса, из которых 54 были под советским и российским флагами. Четыре раза здесь работал шведский ледокол Oden, один раз – канадский ледокол Louis

S. St Laurent, по три раза – германский Polarstern, американские ледоколы Healy и Polar Sea и норвежское буровое судно Vidar Viking. Теперь любой человек имеет возможность в качестве туриста побывать на полюсе (последние данные о количестве походов мы приведём в заключении).

В первом десятилетии XXI века интерес к использованию морских путей в Северном Ледовитом океане существенно возрос. В настоящее время рассматриваются три возможных морских пути преодоления Северного Ледовитого океана: Северо-Восточный проход – через Берингов пролив, по маршруту Северного морского пути, Баренцево и Норвежское моря; Северо-Западный проход – через Берингов пролив, море Бофорта и море Баффина; маршрут через Северный полюс.



Проходы через Северный Ледовитый океан

Интерес к Северному Ледовитому океану возрастает не

только из-за возможности использовать кратчайшие морские пути, но и стремления завладеть морским шельфом с последующей добычей на нём полезных ископаемых.

Границы северных полярных владений СССР были определены постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 года. Водная граница прошла тогда от Кольского полуострова через Северный полюс до Берингова пролива. При этом только суша считалась собственностью Советского Союза. В 1997 году Россия ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года. Конвенция устанавливает одинаковую для всех государств 12-мильную зону суверенных вод территориального моря и 200-мильную экономическую зону – со свободным судоходством, но исключительными правами на использование минеральных и биоресурсов. Однако любая страна может претендовать на исключительную экономическую зону протяжённостью свыше 200 миль, если будет доказано, что шельф от её берегов простирается дальше этого рубежа.

Чтобы добиться прав на полярные владения, Россия приступила к процедуре научного доказательств того, что подводные хребты Ломоносова и Менделеева имеют континентальное происхождение, связанное с территорией России. В отношении хребта Ломоносова это оспаривается Данией, которая считает, что хребет – затонувшая часть Гренландии. Для сбора доказательств Российская Федерация провела в последние годы несколько арктических экспедиций, в

том числе беспрецедентную экспедицию «Арктика–2007». В июле—августе 2007 года в ходе этой экспедиции установлен российский флаг на дне Северного Ледовитого океана у Северного полюса Земли.

Также полярные владения в Арктике имеют США, Канада, Дания и Норвегия.

Теперь при определении арктических владений России приходится отталкиваться от своих береговых границ и данных исследований дна Северного Ледовитого океана. Протяжённость нынешнего арктического побережья России составляет 22,6 тысячи километров, что более чем в два раза превышает длину арктического побережья всех остальных сопредельных государств.

Таким образом, к настоящему времени человек различными способами много раз пересекал Северный Ледовитый океан и покорил Северный полюс. Особые заслуги здесь принадлежат подводникам, но эти заслуги совершенно недостаточно освещены и объективно оценены. Поэтому на них следует остановиться более подробно.

Опираясь на известные публикации, в частности [Реданский В. Г., 29 и Турко С. В., 33], приведём краткий обзор исторического опыта освоения Арктики подводниками до начала эры атомных подводных лодок.

Мысль о применении подводного судна для полярных подлёдных путешествий не так уж нова: ей более трёхсот лет. Ещё в 1648 году английский учёный епископ Джон Уилкинс

высказал идею создания «подводного ковчега». Он писал: «...она (подводная лодка. – Примеч. авт.) надёжна в отношении льда и большого холода, которые имеют столь важное значение, делая полными опасностей проходы вблизи полюсов». Однако воплотить идею удалось только в XX веке.

Первая серьёзная попытка исследования Арктики на специально переоборудованной подводной лодке была предпринята американцами в августе—сентябре 1931 года на дизель-электрической подводной лодке USS O-12 Nautilus (SS-73). Предпринял её Губерт Уилкинс (гражданин Австралии, обратим внимание: однофамилец английского епископа), американский полярный исследователь, тот самый, который в 1928 году совершил перелёт на самолёте с Аляски на Шпицберген. Научными исследованиями на борту подводной лодки руководил Харальд Ульрик Свердруп, норвежский полярный исследователь, океанограф и метеоролог, в ту пору ведущий специалист в области физической океанографии, имеющий большой опыт арктических плаваний.

Уилкинс приобрёл у ВМС США за один доллар выведенную из состава флота подводную лодку – бывший корабль ВМС USS O-12 (SS-73).

Под руководством известного американского конструктора подводных лодок Саймона Лейка O-12 была переоборудована и модифицирована. В том числе была убрана боевая рубка; сконструировано и установлено на верхней палубе устройство «приледнения», чтобы лодка могла вплотную

подходить к нижней кромке льда. Кроме того, был оборудован специальный пружинящий бушприт, который, по замыслу его авторов, должен был смягчать возможные столкновения с ледовыми образованиями; установлено устройство для бурения льда из-под воды с целью доступа свежего воздуха и выхода отработанных газов; захвачена с собой дисковая пила, способная, как считали, пропиливать лёд толщиной до 4 метров; предусмотрен герметичный отсек, из которого приборы можно было опускать в воду при нахождении подлодки подо льдом. Кроме того, лодка имела океанографическую станцию и лебёдку.

В состав экипажа была включена группа водолазов, которые могли выходить из подводной лодки в подводном положении для исследования окружающей среды.

Уилкинс твёрдо знал, что среди полярных льдов имеются полыньи, и подводная лодка при необходимости могла бы всплывать на поверхность для зарядки аккумуляторных батарей, связи и определения места. Он планировал пересечь под водой бассейн Северного Ледовитого океана и попытаться достичь Северного полюса.

Поход первой подводной лодки «Наутилус» к Северному полюсу оказался неудачным в достижении поставленных географических целей. Попытка скольжения по нижней поверхности льда с положительной плавучестью, несмотря на созданные и установленные для этого на лодке специальные устройства, потерпела неудачу из-за самой природы аркти-

ческого льда.

Публикации и комментарии того времени говорили об экспедиции с пренебрежением, а само понятие «подводная лодка подо льдом» рассматривалось как фантастичное. Тем не менее, экспедиция собрала большое количество информации, которая впоследствии оказалась очень ценной для обеспечения безопасности навигации при плавании подо льдами.

Дизель-электрические подводные лодки в Арктике в первое послевоенное десятилетие

После Великой Отечественной войны Советский Союз продолжил практику манёвра сил, в том числе подводных лодок по Северному морскому пути. Первая попытка перевода трёх средних дизельных лодок в послевоенный период с Северного флота (из Кольского залива) на Тихоокеанский флот была предпринята в 1949 году. Из-за тяжёлой ледовой обстановки и отсутствия достаточного опыта пройти трассу за одну навигацию не удалось. Лодки зазимовали в бухте Тикси и завершили переход во Владивосток в следующем году.

Вторая группа из шести таких же лодок вышла из базы в середине июля 1950 года. Самостоятельно, без ледокольного обеспечения отряд обогнул с севера Новую Землю и зашёл на несколько дней в порт Диксон. Дальнейшее движение до выхода на чистую воду в Чукотском море осуществлялось под проводкой одного из линейных ледоколов. К концу сентября лодки благополучно прибыли в назначенные базы в Тихом океане.

Многочисленные отряды надводных кораблей и подводных лодок проследовали по Северному морскому пути в последующие годы: 1954 году (ЭОН-64), 1955 году (ЭОН-65),

1956 году (ЭОН-66), 1957 году (ЭОН-67), 1958 году (ЭОН-68), 1960 году (ЭОН-70), 1961 году (ЭОН-71), 1962 году (ЭОН-72), 1963 году (ЭОН-73), 1964 году (ЭОН-74), 1965 году (ЭОН-75), 1966 году (ЭОН-76), 1967 году (ЭОН-77), 1968 году (ЭОН-78), 1971 году (ЭОН-81), 1972 году (ЭОН-82), 1973 году (ЭОН-83), 1978 году (ЭОН-88), 1980 году (ЭОН-90). История этих Экспедиций особого назначения ещё ждёт своих исследователей.

До 1981 года по Северному морскому пути на Тихий океан перешло не менее 88 подводных лодок и около 32 крупных надводных кораблей.

С 1963 года атомные подводные лодки начали совершать переходы с Севера на Дальний Восток через Северный Ледовитый океан подо льдом (см. далее).

Сразу же после войны к освоению подлёдного плавания неожиданно приступили и американские подводники. Этот факт красноречиво говорит о том, с кем они начали готовиться воевать. К тому времени из возможных противников США только Советский Союз широко использовал Арктику в народно-хозяйственных и военных целях.

В отличие от советских моряков, которым приходилось плавать во льдах ежегодно и много, американцам пришлось начинать с нуля. Однако делали они это, как будет показано далее, целеустремлённо, настойчиво, последовательно и с размахом, используя самые современные научные и технологические достижения.

Первое испытательное погружение под лёд с использованием гидролокационных средств было осуществлено в августе 1947 года в районе, расположенном к северу от мыса Барроу, в Чукотском море. Дизельная лодка ВМС США USS Boarfish (SS-327) была специально дооборудована тремя гидролокационными станциями для обеспечения подлёдной навигации. Плавание проходило подо льдом в 12 милях от кромки льда.

Уже в этом первом подлёдном походе на подводной лодке находился будущий выдающийся американский учёный Waldo K. Lyon (Уолдо К. Лион), основатель и бессменный руководитель в течение 51 года Arctic Submarine Laboratory (Арктическая подводная лаборатория). Кратко об истории этой уникальной научной лаборатории мы расскажем несколько позже.

Waldo K. Lyon участвовал в нескольких десятках походов под лёд и обладал огромным личным опытом плавания и всплытия практически во всех районах Арктики. Под его руководством разработаны и испытаны многие технические системы для обеспечения подлёдного плавания подводных лодок нескольких поколений. Пользовался заслуженным уважением у руководства страны и ВМС. Установил такой порядок, при котором ни один поход под лёд не происходил без него самого или сотрудников его лаборатории.

Летом следующего года экипажем дизельной подводной лодки USS Carp (SS/AGSS/IXSS-338) типа Balao под коман-

дованием командера J.M. Palmer была усовершенствована техника определения места лодки и техника вертикального всплытия в полынье и между плавающими льдами. В сентябре 1948 года эта подводная лодка углубилась на 86 километров от кромки пакового льда в Чукотском море.

С этого времени, по заявлению американцев, подводные лодки могли совершать переходы подо льдами, всплывать в полыньях для зарядки аккумуляторных батарей, погружаться и продолжать переход до момента очередной зарядки или необходимости определения места, а затем снова искать полынья и всплывать. Переход Северным Ледовитым океаном от мыса Барроу к Шпицбергену, по мнению американцев, в то время мог бы быть совершён дизельной подводной лодкой примерно за 33 дня (возможен только летом). Но на подобный переход они не решились, более того, все экспериментальные плавания дизельных лодок осуществлялись только в изученных районах Чукотского моря, поскольку точные карты Северного Ледовитого океана отсутствовали.

В 1949 году подводная лодка USS *Baya* (ESS 318) под командованием командера John D. Mason Jr. (от Лаборатории – доктор Waldo K. Lyon, Arthur Roshon и Rexford Rowry) участвует в совместной американско-канадской научной экспедиции в Беринговом и Чукотском морях.

В 1950–1954 годы американскими и канадскими ледоколами была проведена большая работа по составлению океанографических карт, промеру глубин моря Баффина и про-

ливов Канадского архипелага (именно в этих действиях, очевидно, необходимо видеть основание для последующих успехов американских подводников в преодолении проливов Северо-Западного прохода).

Затем летом 1952 года в составлении карт, промере глубин районов, расположенных восточнее мыса Барроу, участвовала специально оборудованная американская дизельная лодка USS Redfish SS-395 (типа Balao) под командованием командера J. P. Bienia (от Лаборатории – доктор Waldo K. Lyon). На ней был установлен ультразвуковой эхолот. Redfish погружалась и проводила промер глубин восточнее мыса Барроу. Затем был совершён переход из моря Бофорта в пролив Мак-Клур (Северо-Западный проход).

В феврале 1953 года ПЛ Redfish совершила ещё один поход в море Бофорта и находилась подо льдом 8 часов.

После получения достаточного опыта плавания дизельных подводных лодок подо льдами Арктики американскими специалистами были сделаны следующие выводы [Турко С. В., 33]:

1. Дизель-электрические энергетические установки оказались неспособными обеспечить длительное подлёдное плавание.

2. При подлёдном плавании в высоких широтах осложняется решение вопросов навигации из-за нерегулярности всплытия лодок для уточнения места и ненадёжности работы гирокомпасов и больших магнитных погрешностей в припо-

лосных районах.

3. Хотя в Арктике круглый год наблюдаются разводья, но поиск их под водой очень сложен.

4. Толщина льда в Арктическом бассейне редко превышает 25 метров, однако его нижняя кромка, как правило, очень неровная, а потому плавание там возможно только с использованием гидролокации, причём условия распространения звука в водной среде в этих районах подо льдом преимущественно плохие.

Мечта о свободном длительном плавании в Центральном Арктическом бассейне подо льдами с возможностью достичь Северного полюса стала явью только с появлением атомных подводных лодок, сначала в Соединённых Штатах Америки, а затем и в Советском Союзе. Однако и для экипажей атомных подводных лодок лёд оказался сложной загадкой, которую удалось разгадать не сразу.

На основании длительного изучения ледового покрова в Северном Ледовитом океане можно назвать следующие его основные особенности [Гагин В.В., 9].

Центральный Арктический бассейн занимает многолетний паковый лёд, остальное приходится на более слабые льды и чистую воду. Под влиянием ветров и течений арктические льды находятся в постоянном движении. Даже в самое холодное время года поверхность этой шапки изобилует многочисленными трещинами, каналами и полыньями, либо совершенно свободными, либо покрытыми тонким молодым

льдом. Большие полосы чистой воды держатся круглый год даже в высоких широтах.

Морской лёд представляет собой сложную трехкомпонентную структуру из твёрдых кристаллов соли и пресного льда, жидкого рассола и мельчайших пузырьков воздуха диаметром до 0,1 миллиметров. Твёрдая компонента образует пористый скелет, промежутки (раковины) которого заполняют рассол и воздушные пузырьки. Соотношение твёрдой, жидкой и газообразной компонент, зависящее от возраста льда, солёности воды, температуры и других факторов, определяет его основные физические свойства. Прочность морского льда зависит от температуры, солёности, количества заключенного в нём воздуха, внутренней структуры. При низких температурах лёд обладает большей прочностью, чем при высоких. С уменьшением солёности прочность льда увеличивается.

Многолетний паковый лёд лишен пузырьков воздуха и сильно уплотнён, его прочность близка к прочности бетона. Состояние нижней поверхности льда, количество солей и содержание пузырьков воздуха в ней влияют на характер рассеяния и поглощения звуковых колебаний.

Дрейфующие в Центральном Арктическом бассейне льды различаются по многим признакам: происхождению, возрасту, подвижности, форме, строению, состоянию поверхности, стадии таяния, торосистости, сплочённости и т. д. Известны следующие формы льдов: молодой, однолетний, двухлетний

и паковый лёд. В свою очередь, к молодым льдам относятся серые льды и белый лёд. Толщина их лежит в пределах от 10 до 70 сантиметров; обнаруживаются они приборами и при всплытии представляют опасность для перископов, радиоантенн и других выдвижных устройств подводных лодок.

Толщина однолетнего льда к началу таяния может достигать 1,5–2,0 метров, и за летний период он обычно полностью не исчезает, а сохраняется до нового лёдообразования. Двухлетний лёд толще (2,0 метра и более) и плотнее однолетнего, поэтому и осадка его больше.

Наконец, многолетний паковый лёд. Поскольку многолетний паковый лёд составляет большую часть ледового покрова, он является основным препятствием для всплытия подводных лодок. Толщина пакового льда на относительно гладких местах в среднем равна 3 метрам. Его нижняя поверхность неровная. Например, осадка торосов порой достигает 7–8, а в иных случаях и 16 метров (ниже будут и другие свидетельства очевидцев-подводников). Средняя величина неровностей нижней поверхности пакового льда равна примерно трём метрам, что существенно влияет на характер распространения звуковой энергии, излучаемой гидроакустическими приборами, затрудняя обнаружение полынй. Однако для правильного ориентирования в ледовой обстановке надо знать не только характер поверхности льда, но и его форму, размеры и сплоченность.

По форме и размерам различают ледяные поля и битый

лёд. Ледяные поля подразделяются на обширные (более 10 километров в поперечнике), большие (2–10 километров), малые (0,5–2 километра) и обломки (100–500 метров). Кроме того, лёд бывает крупнобитый (размеры льдин 20–100 метров), мелкобитый (2–20 метров), куски (0,5–2,0 метра) и ледяная каша. Битый лёд в полыньях и разводьях сильно затрудняет всплытие. Поэтому аппаратура, предназначенная для обеспечения данного манёвра, должна иметь высокую разрешающую способность, позволяющую различать мелкобитый лёд и даже куски, так как они могут повредить ограждение рубки, выдвижные устройства, рули и винты, что и происходило многократно с американскими и советскими подводными лодками. Первыми «прелести» столкновения со льдом испытали на себе дизельные подводные лодки, а затем и атомные: американская АПЛ «Наутилус» и советская АПЛ К-3.

Возможность всплытия зависит также от сплоченности (густоты) дрейфующего льда. Сплоченностью принято называть отношение суммарной площади льда, которая освещается звуковым лучом гидроакустического прибора, к площади промежутков чистой воды между отдельными льдинами. Следует помнить, что дрейфующий лёд, как правило, неравномерно покрывает море (особенно летом) и густота его в различных секторах неодинакова.

Большую опасность при подлёдном плавании представляют айсберги и ледяные острова. Айсберги встречаются во

многих районах Северного Ледовитого океана. Высота их надводной части достигает 50 метров, осадка же в несколько раз превосходит эту величину. Встречаются айсберги длиной 2–2,5 километра и шириной до 1,5 километров. Понятно, что неожиданная встреча с таким подводным препятствием грозит подводному кораблю крупными неприятностями. Айсберги проникают в Центральный Арктический бассейн главным образом из района Земли Франца-Иосифа, Северной Земли; здесь их больше всего. Ледяные горы, рождающиеся в районах Гренландии и Шпицбергена, в высокие широты почти не попадают, а дрейфуют в направлении Атлантического океана. Полярные исследователи отмечают, что число айсбергов от года к году может резко меняться.

В конце 1940-х годов в Центральном Арктическом бассейне и прилегающих арктических морях открыты дрейфующие ледяные острова. Сейчас известно около двух десятков таких островов. Самый большой из них, открытый в апреле 1948 года лётчиком И.П. Мазуруком, имеет размеры 17х18 миль. Толщина дрейфующих ледяных островов колеблется от 50 до 70 метров, удельный вес льда – от 0,87 до 0,92 граммов на кубический сантиметр, осадка достигает 50 метров. Именно ледяные острова облюбовали американские учёные для создания долговременных дрейфующих полярных исследовательских станций. Советские полярники чаще для этих целей до сих пор используют подходящие дрейфующие льдины.

Под лёд идёт первое поколение атомных подводных лодок (1957–1968 годы)

Первой в мире покорила Северный полюс первая в мире атомная подводная лодка USS Nautilus (SSN-571). Она была и единственной в своём классе. 30 сентября 1954 года лодка принята в состав ВМС США. Основное вооружение – торпеды, мины. Полное подводное водоизмещение составляло 4092 тонны.

В середине 1950-х годов полным ходом шли Холодная война и гонка вооружений. США, многократно превосходя Советский Союз, к 1957 году обладали ядерным потенциалом устрашения в 5543 боезаряда совокупной мощностью 17500 мегатонн. Одним из вероятных направлений доставки ядерных боеприпасов из США к объектам на территории СССР было в те годы арктическое направление. В случае применения этот потенциал создавал на территории СССР зону сплошного разрушения общей площадью 1,5 миллиона квадратных километров и сплошную зону пожаров общей площадью более 2 миллионов квадратных километров. Площадь радиоактивного загрязнения (с уровнем внешнего облучения выше 300 рад) спустя сутки после взрыва могла существенно превысить 10 миллионов квадратных кило-

метров. Практически это означало превращение территории СССР в радиоактивную пустыню. Поэтому в Советском Союзе с конца 40-х годов прилагались активные усилия для поиска возможностей отражения ударов авиации в Арктике. Сначала пытались применять истребительную авиацию с ледовых аэродромов. Позже на островах Северного Ледовитого океана и вдоль всего северного побережья страны была создана необходимая инфраструктура для обнаружения самолётов противника.

Ядерный арсенал СССР в то время был на несколько порядков меньше и не представлял для США реального оружия устрашения ни по своему объёму, ни по возможностям средств доставки, и мог выполнять только конкретные задачи на театре военных действий или в целях поражения ключевых объектов союзников США. Первоначально для того, чтобы доставлять ядерные заряды до объектов на территории США, Советский Союз построил в Арктике ряд современных наземных аэродромов для увеличения возможностей своей стратегической авиации (дальней авиации), а также предпринял попытки использовать в качестве «аэродромов подскока» крупные льдины в оперативно важных районах Северного Ледовитого океана, в том числе для реактивных самолётов (подробнее см. В.В. Лукин «Холодная война» на дрейфующих льдах. Звезда. 2018. № 7. с. 194–230). Так Арктика стала ареной борьбы в начавшейся Холодной войне.

24–25 ноября 1956 года четыре стратегических бомбардировщика Стратегического авиационного командования (САК) ВВС США В-52В из 93-го бомбардировочного крыла и четыре В-52С из 42-го бомбардировочного крыла совершили беспосадочный полёт дальностью 27 тысяч километров вокруг Северной Америки через Северный полюс. Тем самым недвусмысленно была продемонстрирована возможность нанесения массированных воздушных ударов по территории СССР не только через Северный Ледовитый океан. 16–17 января 1957 года три стратегических бомбардировщика В-52 САК ВВС США совершили кругосветный беспосадочный перелёт с пятью дозаправками в воздухе. Но маршрут через Северный полюс по-прежнему оставался кратчайшим до многих важных объектов на территории СССР.

Одновременно ускоренно велись работы над созданием межконтинентальных баллистических ракет и других вооружений.

И вдруг сообщение из Москвы: 4 октября 1957 года в СССР в 19:28 по Гринвичу с космодрома Байконур запущен и выведен на околоземную орбиту ракетой-носителем Р-7 первый искусственный спутник Земли («Спутник 8К71П-С»). Это событие вызвало колоссальный резонанс в мире. В сообщении ТАСС от 5 октября 1957 года о запуске первого в мире искусственного спутника Земли в частности говорилось: «...в результате большой напряжённой работы научно-исследовательских институтов и конструкторских бю-

ро создан первый в мире искусственный спутник Земли. 4 октября 1957 года произведён успешный запуск первого спутника. По предварительным данным, ракета-носитель сообщила спутнику необходимую орбитальную скорость 8000 метров в секунду. В настоящее время спутник описывает эллиптические траектории вокруг Земли и его полёт можно наблюдать в лучах восходящего и заходящего Солнца при помощи простейших оптических инструментов (биноклей, подзорных труб и т. п.)».

5 октября американская газета «Нью-Йорк таймс» в связи с запуском первого в мире искусственного спутника Земли писала: «Уже сейчас ясно, что 4 октября 1957 года навеки войдёт в анналы истории как день одного из величайших достижений человека...». Американское информационное агентство «Юнайтед пресс» передало: «90 процентов разговоров об искусственных спутниках Земли приходилось на долю США. Как оказалось, 100 процентов дела пришлось на Россию...». Газета «Нью-Йорк геральд трибюн» написала: «Наша страна понесла поражение в эпическом соревновании XX века...». Американская «Дейли ньюс» сообщала: «Сейчас мы выглядим довольно глупо со всем нашим пропагандистским визгом, когда мы утверждали на весь мир, что русские плетутся где-то в хвосте в области научных достижений...». Информационное агентство США (ЮСИА) распространило специальный меморандум для прессы, в котором содержались рекомендации для американских изданий

по освещению запуска в СССР первого в мире искусственного спутника Земли. «Голосу Америки», в частности, поручено «не осуждать советские достижения», но «избегать утверждения, что запуск искусственного спутника Земли является доказательством превосходства советской науки».

Позже американский президент Джон Кеннеди признался: «Когда мы узнали о запуске русскими искусственного спутника Земли, мы пришли в шоковое состояние и в течение недели не могли ни принимать решения, ни разговаривать друг с другом...» (31 января 1958 года – США).

В ответ на запуск в СССР первых спутников в США были возобновлены работы по программе Explorer, в результате которых баллистическая ракета средней дальности «Юпитер-С» 1 февраля 1958 года вывела на околоземную орбиту первый американский спутник. Кроме этого, были созданы Национальная аэрокосмическая администрация (НАСА), агентство по перспективным исследовательским проектам и научно-исследовательская организация министерства обороны; санкционирована разработка мобильной ракетной системы «Першинг-1»; ускорены работы по созданию межконтинентальной баллистической ракеты «Атлас» и баллистической ракеты для подводных лодок «Поларис»; активизирована подготовка к операции покорения атомными подводными лодками Северного полюса. Все надежды возлагались на первую атомную подводную лодку, таких лодок в советском ВМФ ещё не было.

Далее для упорядочивания анализа походов подводных лодок под паковые льды будем рассматривать их по годам и начнём с 1957 года. При этом в каждом году сначала будем анализировать походы американских, а затем советских подводников.

1957 год. Первый поход атомной подводной лодки под паковые льды

В этом году была открыта эра покорения подлёдного пространства атомными подводными лодками. Самый первый поход совершила американская подводная лодка USS Nautilus (SSN-571) под командованием командера William R. Anderson. От лаборатории BMC Electronics на борту находился широко известный учёный Waldo K. Lyon. 19 августа 1957 года лодка покинула Нью-Лондон (штат Коннектикут на атлантическом побережье США) и начала переход в Арктику между Гренландией и Шпицбергенем. Командир имел задачу продвигаться по своему усмотрению подо льдом вблизи 83-й параллели и возвратиться обратно, однако ему не запрещалось, в случае удачи, дойти и до Северного полюса.

Лодка дважды заходила под лёд. Однако в первый раз проникновение под лёд пришлось остановить из-за поломки о лёд во время всплытия двух перископов (не было опыта у командира и аппаратуры, позволяющей эффективно идентифицировать ледовую обстановку). В этот раз лодка прошла подо льдом 150 миль, поставив тем самым новый рекорд проникновения под лёд. Благодаря находчивым и умелым действиям членов экипажа на чистой воде в надводном положении удалось выправить погнутые трубы перископов и

с некоторым риском продолжить плавание. Командир решил предпринять ещё одну попытку в этом же походе.



Доктор Waldo K. Lyon (слева) и командир АПЛ командер William R. Anderson у эхолотомера на борту Nautilus

Однако её тоже пришлось остановить из-за выхода из строя обоих гирокомпасов, в том числе новейшего гироскопа Mk-19, позволяющего плавать в высоких широтах. Поэтому плавание под полярными льдами не удалось. Гирокомпас не позволил по своим техническим возможностям поднять-

ся выше 87 градусов северной широты, первоначально намеченное движение к Северному полюсу пришлось остановить. И хотя через некоторое время неисправность устранили, приборы перестали указывать правильное направление на Север и, следовательно, подводная лодка теряла ориентацию в географическом пространстве, обрекая себя на блуждание в этих широтах. Командир принял решение прекратить дальнейшее продвижение в неизвестность и выйти из-под льда. Как оказалось, во второй попытке АПЛ, пробыв под льдом 74 часа, прошла расстояние почти в тысячу миль. После похода William R. Anderson напишет: «Мы не подошли к полюсу так близко, как хотели, однако считали, что в конце концов не только факт достижения полюса, но и опыт плавания в высоких широтах окажется очень ценным для других атомных подводных лодок, которые осмелятся уйти под лёд».

Затем первая в мире атомная лодка приняла участие в учениях НАТО в Восточной Атлантике и сделала заходы в порты Франции и Англии. В Нью-Лондон (штат Коннектикут) вернулась 28 октября.

В начале подлёдного плавания в северной части Гренландского моря Nautilus сопровождала дизельная подводная лодка USS Trigger (SS-564) под командованием лейтенанта-командера Келли-младшего, которая сумела проникнуть под лёд только на 61 милю.

Перипетии первого проникновения под лёд американской

атомной подводной лодки детально описаны в [Вокруг света под водой, 8] и мы их здесь не излагаем. Напомним лишь, что все действия были максимально засекречены из-за опасений разглашения неудач, а неудач, как видим, было много.

Таким образом, первая попытка штурма Северного полюса американскими подводниками оказалась неудачной. Однако уже в следующем году они продемонстрировали, что умеют быстро устранять ошибки.

Советский Союз тем временем также проявлял интерес к освоению подлёдного плавания. Продолжались ежегодные переходы подводных лодок в надводном положении в составе экспедиций особого назначения, перечень которых был приведён выше. К регулярным плаваниям подо льдом советские подводники приступили со второй половины пятидесятых годов. В 1956 году первый поход под кромку льда в Баренцевом море совершила средняя дизель-электрическая ПЛ пр.613 С-272 под командованием капитана 3 ранга Кичёва Василия Григорьевича из состава 14-й бригады 33-й дивизии подводных лодок СФ (Полярный). Целью похода были испытания эхоледомера ЭЛ-1 – нового прибора для измерения толщины льда. Наибольшее удаление, на которое ПЛ ушла под кромку льда составило 16 миль [Сайт «Штурм глубины», 103]. В следующем году аналогичный поход выполнила большая подводная лодка пр.611 Б-77 под командованием капитана 3 ранга Михайловского Аркадия Петровича. Обоих этих офицеров мы ещё неоднократно будем упоми-

нать в последующем изложении и приведём их фотографии.

Следующий год ознаменовался очередным важнейшим событием мирового значения – две американские атомные подводные лодки в подводном положении достигли Северного полюса.

1958 год. Операция Sunshine («Солнечное сияние») и советский «Ответ Андерсену»

31 января в США с космодрома Cape Canaveral выведён на околоземную орбиту первый американский искусственный спутник Земли Explorer-1 («Эксплорер-1»), ракета-носитель Jupiter C (Juno I). Тем не менее, у руководства США оставалась задача: во что бы то не стало достичь Северный полюс, в том числе в ответ на запуск в СССР первого искусственного спутника Земли. Девиз: «Вы – первые в космосе, мы – первые на Северном полюсе». Естественно, это был девиз политиков, но не подводников и не астронавтов.

Теперь основной прорыв к полюсу решено было выполнить из Тихого океана, резервный – из Атлантического (в изданных позже мемуарах об этом не говорится, но хроника событий позволяет сделать такой вывод). Для этого 25 апреля USS Nautilus (SSN-571) перешла из Нью-Лондона (штат Коннектикут) строго секретно (в части цели похода) через Панамский канал в Сан-Диего и Сан-Франциско (штат Калифорния), далее – в Сиэтл (штат Вашингтон, граничащий с Канадой на тихоокеанском побережье).

На Западном побережье на подводную лодку установили дополнительное оборудование. Вот как об этом пишет ко-

мандир АПЛ Андерсен [Вокруг света под водой, 8]: «Из специального оборудования первым прибыло сложное устройство, называемое инерциальной навигационной системой, характеризующееся такой же точностью и сложностью, как электронный мозг. Система была спроектирована инженерами компании «Норт америкен авиэйшн» для наведения управляемой крылатой ракеты «Навахо». Эта система выдавала данные о скорости хода, курсе и прочих параметрах и позволяла непрерывно получать координаты местоположения корабля.

Во время работ по установке системы инженеры фирмы «Сперри гироскоп» установили на «Наутилусе» дополнительный компас и переделали два других для плавания в высоких широтах. Представитель фирмы «Сперри» часами обсуждал со штурманом Дженксом и с командиром вопросы полярной навигации. В то же время сотрудники «Лайона» прибыли с шестью новыми эхоледомерами. Один из них был изготовлен специально для подводной лодки «Наутилус». Он был значительно чувствительнее и эффективнее тех, которыми мы пользовались во время нашего похода в 1957 году.

Как выяснилось, кроме авиационных карт, которыми мы пользовались год назад, и карты в русском издании, показывающей некоторые промеры глубин, карт, относящихся к зоне арктического бассейна, не существовало. По нашей просьбе начальник штаба ВМС дал распоряжение гидрогра-

фическому управлению приготовить специальный комплект карт, но оно обещало удовлетворить просьбу не раньше конца июля. Тогда начальник штаба ответил, что карты ему необходимы в мае, и предложил подготовить их в срочном порядке. Эти карты, из которых многие содержали промеры глубин, выполненные нами во время похода 1957 года, были наконец доставлены на «Наутилус» совершенно секретной почтой перед самым нашим выходом из Сан-Франциско к месту последней остановки – Сиэтлу».

Однако и в этом году первая попытка проникновения под лёд оказалась неудачной. 9 июня 1958 года лодка оставила Сан-Франциско и направилась на север. Поход пришлось прервать из-за тяжёлого льда в Чукотском море (от лаборатории BMC Electronics на борту находились специалисты Waldo K. Lyon и Rexford Rowray). Спустя 10 суток (19 июня) вернулись в Пёрл-Харбор.

23 июля начата вторая попытка проникновения в Северный Ледовитый океан (операция Sunshine II, от Лаборатории – Waldo K. Lyon и Archie Walker). Берингов пролив преодолели удачно. Лодка погрузилась 1 августа у мыса Барроу и, используя новую инерциальную навигационную систему, впервые в мире 3 августа 1958 года прошла в подводном положении точку Северного полюса.

Технические детали этой миссии планировались учёными из специального подразделения лаборатории BMC Electronics. Необходимо кратко остановиться на истории

этой уникальной организации, сыгравшей значительную роль в освоении американскими подводниками Северного Ледовитого океана. Лаборатория Electronics была организована в 1945 году в Сан-Диего (штат Калифорния) и предназначалась для выполнения исследований в области связи и электронного оборудования для ВМС США. В лаборатории вскоре было создано подразделение во главе с физиком по образованию доктором Waldo K. Lion (мы уже упоминали о нём, когда шла речь о подлёдном походе дизельной подводной лодки ВМС США Boarfish в 1947 году). Подразделение специализировалось на подлёдных исследованиях и создании аппаратуры для обнаружения льда. С 1969 года эта группа учёных стала называться Arctic Submarine Laboratory (ASL). В дальнейшем ASL претерпела несколько реорганизаций и являлась одним из подразделений подводных сил Тихоокеанского флота ВМС США. ASL отвечает за разработку и поддержание знаний об Арктике, специальных навыков, оборудования и процедур, позволяющих подводным силам ВМС США безопасно и эффективно работать в уникальной среде Северного Ледовитого океана.

Сотрудники лаборатории участвовали во всех без исключения подлёдных походах американских подводных лодок. Их стали называть «подлёдными лоцманами». В дальнейшем изложении их фамилии мы будем указывать в скобках вслед за фамилией командиров подводных лодок.

Таким образом, долгожданная цель была достигнута –

в США.

Nautilus покинула Портленд 18 августа и прибыла в Нью-Йорк, пройдя 3100 километров под водой со средней скоростью более 20 узлов (всё это было рекордами того времени). После торжеств в крупнейшем городе страны лодка вернулась в Нью-Лондон (штат Коннектикут) 29 августа 1958 года. Nautilus стала не только первой подводной лодкой в мире, прошедшей географическую точку Северного полюса, но и первой, преодолевшей Северный Ледовитый океан с востока на запад, совершившей манёвр с Тихого океана в Атлантический через Северный полюс. В дальнейшем таких переходов будет не так много.

Из Атлантического океана к Северному полюсу должна была прорваться первая серийная АПЛ – головная лодка первой серии USS Skate (SSN-578). Это была одно реакторная двух турбинная и двух вальная подводная лодка водоизмещением 2861 тонн. На вооружении имела торпеды и мины. Сразу же после вступления в строй в декабре 1957 года, уже в середине следующего года, она под командованием командера James F. Calvert выполнила в Северном Ледовитом океане первые всплытия в полынье (от Арктической лаборатории – доктор E.C. LaFond и Walt Wittmann). Подводная лодка входила в состав Атлантического флота ВМС США, поэтому выходила из Нью-Лондона (штат Коннектикут). С 30 июля SSN-578, преодолев Гренландское море (лето, разреженные льды), действовала подо льдами в тече-

ние 10 суток. Главной её задачей была отработка способов всплытия в паковых льдах. В оперативном приказе на поход указывалось: «Отработать способы всплытия лодки в районе паковых льдов... Всё остальное должно быть подчинено этой задаче <...>. Использование Северного Ледовитого океана для боевых действий окажется возможным, если лодки будут в состоянии всплывать на поверхность хотя бы периодически <...>» [Anderson William R., 37]. За это время она всплыла девять раз среди льдов, прошла более чем 2 400 миль под ними и стала вторым кораблём, достигшим Северного полюса (11 августа, в 21 час 47 минут по Гринвичу), всего лишь через неделю после Nautilus. Всплыть на полюсе SSN-578 также не удалось. Искать полынья вблизи полюса из-за высокого риска не разрешалось.

23 августа подводная лодка прибыла в Берген, Норвегия. После этого она сделала заходы в порты Нидерландов, Бельгии и Франции и 25 сентября 1958 года вернулась в Нью-Йорк.

Необходимо отметить, что в те годы американцы всячески пропагандировали свои достижения в области атомного судостроения и освоения Северного Ледовитого океана. В этой кампании главная роль отводилась Nautilus, которая весь следующий год посещала многие западные страны с допуском на её борт всех желающих посмотреть на чудо техники.

Как видим, в 1958 году американское командование спла-

нировало штурм Северного полюса не одной, а двумя атомными подводными лодками, и не с одного направления, а одновременно с двух: из Тихого океана и из Атлантики. При этом одной подводной лодке, очевидно, было приказано преодолеть Северный Ледовитый океан без всплытий в полыньях (Nautilus), а для второй такие всплытия были обязательными (Skate). Данные факты подтверждают важность поставленной, несомненно политической, задачи – во что бы то ни стало достичь Северного полюса, а если позволит обстановка, то и всплыть на нём.

Сегодня многие знают, что первой точку Северного полюса прошла подводная лодка Nautilus, и лишь единицы знают, что всего через неделю там была вторая американская атомная подводная лодка Skate. Больше известен другой факт, связанный с этой лодкой: первое всплытие на Северном полюсе, но произошло это событие только в следующем, 1959, году.

Итак, в течение 1958 года ВМС США выполнили три похода в Северный Ледовитый океан двумя первыми атомными подводными лодками. Штурм Северного полюса состоялся.

Кроме того, в 1958 году дизельная лодка Halfbeak (SS-352) под командованием командера George M. Wolf работала в Датском проливе и в Гренландском море.

В СССР также продолжали готовиться к подводному плаванию в Арктике. 1958 год ознаменовался переходом к прак-

тическому использованию подлёдного пространства для выполнения задач и увеличения тактических возможностей подводных лодок. В начале года было спланировано и в марте—апреле в Баренцевом море выполнено подлёдное плавание трёх дизельных подводных лодок 33-й дивизии Северного флота (Полярный): С-347 пр.613 В.Н. Чернавина, Б-76 В.Н. Берковченко и Б-70 Л.А. Матушкина (обе – пр.611). Основной их задачей было, как можно дальше «нырнуть под лёд» и исследовать возможность приёма радиопередач подо льдом, а также провести испытания эхоледомера. Б-70 и Б-76 находились подо льдом 93 и 88 часов соответственно. Первая прошла 273 мили, а вторая – 282. Лодка пр.613 за 56 часов прошла 167 миль. На пределе ёмкостей своих аккумуляторов все они всплыли в битом льду, не дойдя до чистой воды. (Известное достижение американских дизельных лодок на тот момент – 61 миля). В.Г. Лебедев об этих походах написал: «Это всё, что могли сделать наши новые дизель-электрические подводные лодки в «ответ Андерсену» (такое неофициальное название получил поход трёх лодок среди подводников Северного флота, «связывавших» его с первой попыткой плавания подо льдом в Гренландском море и Центральной Арктике первой американской атомной подводной лодки «Наутилус» под командованием Вильяма Андерсона)».



Командир ШЛ Б-70 Л.А. Матушкин

В августе в составе очередной экспедиции особого назначения ЭОН-68 впервые совершала переход на Тихий океан дизель-электрическая ракетная подводная лодка пр. АВ611 Б-89 под командованием капитана 3 ранга Ханина Николая Фёдоровича (в будущем контр-адмирал). В ходе экспедиции на Северном морском пути имел место первый уникальный случай преодоления этой ПЛ ледяного массива под водой. Лодка прошла подо льдами 60 миль и, только благодаря этому тактическому приёму, осенью благополучно прибыла во Владивосток. С данного момента в составе Тихоокеанского флота находилась не одна, а две ракетные подводные лодки. Надо отметить, что малые надводные корабли из состава ЭОН-68 не смогли преодолеть льды и возвратились зимовать в Кольский залив, завершив экспедицию только в следующем году.



К. \ H. V.

Летом и осенью 1958 года было выполнено ещё два подлёдных похода. Для испытаний всё того же эхоледомера ЭЛ-1 с 26 августа по 9 сентября средняя подводная лодка пр.613 С-329 под командованием капитана 2 ранга А.И. Соколова из состава 22-й отдельной бригады (бухта Ягельная в Кольском заливе) Подводных сил СФ участвовала в опытовом учении «Освоение и изучение ледовой обстановки в Баренцевом море». Эхоледомер показал ненадежную работу. Во втором испытательном походе этой же подводной лодки, состоявшемся с 17–27 октября прибор работал надёжно. За два похода лодка прошла подо льдом около 400 миль, находилась под водой в общей сложности 133 часа. Произвела несколько всплытий в полыньях. Максимальное удаление от кромки льда составило 100 миль.

Несомненно, что в условиях продолжающегося противоборства и на фоне исключительно доброжелательного отклика руководства и народа страны на поход АПЛ Nautilus, ВМС США стремились к тому, чтобы их лодка всплыла первой на Северном полюсе, тем самым закрепив достигнутый успех предыдущего года. И она всплыла – в самых тяжёлых ледовых условиях, зимой.

1959 год. Первое всплытие на Северном полюсе

Выполнение задачи было поручено самым опытным подводникам: экипажу АПЛ Skate (SSN-578) во главе с тем же James F. Calvert (от Арктической лаборатории теперь на борту находился Waldo K. Lyon, который в прошлом году ходил на Nautilus). В начале марта 1959 года лодка из Атлантики снова направилась в Арктику, впервые в период сильных холодов, при максимальной толщине льда. Подводникам сопутствовала удача. 17 марта они всплыли на Северном полюсе. Здесь, в складывающихся национальных традициях США, был развеян прах знаменитого полярного исследователя сэра Дж. Уилкинса (George Hubert Wilkins), умершего в США в 1958 году. Развеивание праха этого человека весьма символично и примечательно. В последующие годы очень многие походы на Северный полюс американцы приурочивали к какому-либо знаменательному событию освоения ими Арктики. Такое почитание традиций заслуживает уважения.



Skate (SSN 578) впервые в мире всплыла на Северном полюсе, 17 марта 1959 года

На пути к полюсу и обратно лодка прошла 3900 миль подо льдами, всплыв во льдах 10 раз. При анализе маршрута похода возникает вопрос: почему так много прошла? Ответ прост. С полюса подводная лодка отправилась обратно не кратчайшим путём – через жёлоб Елены в Гренландское море и Датский пролив, а на юго-восток, к Новосибирским островам (курсом между 150-м и 165-м градусами восточной долготы) в советском секторе Арктики. Оттуда она двинулась на запад через море Лаптевых, далее, оставив к югу от себя архипелаг Северная Земля, к северной оконечности Новой Земли, обогнув которую вдоль архипелага по жёло-

бу Святой Анны вошла в Баренцево море. Затем обошла с севера архипелаг Шпицберген, пересекла Гренландское море и, наконец, через Датский пролив вернулась в Атлантику. Таким образом, АПЛ Skate (SSN-578) не только первой всплыла на Северном полюсе, но и первой обследовала большую часть Арктического сектора СССР, который, очевидно, сильно интересовал американских военных. А многие до сих пор думают, что главной задачей подводной лодки было всплытие на Северном полюсе. Нет же, американцы были прагматиками всегда. У них всегда стоят рядом реальные боевые задачи и «работа на публику».

В этом походе Skate впервые продемонстрировала способность подводных лодок всплывать на Северном полюсе, которая в дальнейшем на многие десятилетия стала символом освоения Северного Ледовитого океана, своеобразной наградой подводникам за риск плавания во льдах. Лодка показала также возможность выполнять задачи под арктическими льдами в разгар зимы, а не только в условиях лета и разреженного льда.

В итоге за год был выполнен только один поход, но зато какой! Подводники, особенно командиры, приобрели огромный авторитет в стране.



Командиры атомных подводных лодок ВМС США (слева направо) Nautilus (SSN-571)- William R. Anderson , Seawolf (SSN-575)- Richard B. Laning и Skate (SSN-578)- James F. Cabvert, 12 апреля 1959 г.

Кроме того, в этот год две дизельные лодки ВМС США работали во льдах в проливе Кабота (Cabot Strait). Trout (SS-566) под командованием лейтенанта-командера С.Н. Blair установила рекорд проникновения под лёд дизель-электрических подводных

лодок, пройдя подо льдами 268 миль (однако рекорд советской лодки не был побит). Второй была Harder (SS-568) под командованием лейтенанта-командера Е.В. Cooke. За семь дней, проведённых под ледяным пологом, она всплывала

23 раза и временами находилась подо льдом более 14 часов, удаляясь вглубь ледяного поля до 75 миль. Справка: пролив Кабота находится в восточной части Канады, длина – 110 километров. Он является частью залива Святого Лаврентия между мысом Кейп-Норт, на побережье острова Кейп-Бретон, и самой юго-западной точкой побережья острова Ньюфаундленд. С декабря по май покрыт льдом. Встречаются айсберги. Очевидно, именно поэтому использовался для отработки плавания подо льдами экипажей подводных лодок ВМС США.

Тем временем в Советском Союзе в апреле 1959 года дизель-электрическая подводная лодка Северного флота С-347 пр.613 под командованием капитана 3 ранга В.Н. Чернавина (в будущем главнокомандующего ВМФ) заходила под лёд для испытаний эхоледомера ЭЛ-1. Во время одного из всплытий по причине недостаточной точности работы прибора получила повреждение при ударе о лёд. Осенью пришёл черёд и атомной подводной лодки.

С 1 по 15 ноября 1959 года свой первый поход под лёд совершила и советская атомная подводная лодка К-3 под командованием Героя Советского Союза капитана 1 ранга Л.Г. Осипенко. Эта АПЛ была головным кораблём проекта 627 «Кит» (по классификации НАТО – November), первой советской (третьей в мире) атомной субмариной, имела два атомных реактора и две линии вала. На вооружении АПЛ имела торпеды и мины. 17 января 1959 года подводная лодка

Постановлением Совета Министров СССР передана в состав ВМФ СССР в опытовую эксплуатацию (приёмный акт подписан 17.12.1958 г.).

Основная цель похода – испытания механизмов, навигационного комплекса и другого вооружения в условиях автономного плавания в высоких широтах. Поход планировался к северной оконечности Новой Земли, но там льда не нашли и лодку перевели в Гренландское море. Первый опыт плавания подо льдом оказался неудачным (пройдено 260 миль). Акустики не разобрались с шумами собственных винтов, отражёнными ледовым покровом, показания эхоледомеров были противоречивы. В этой ситуации при всплытии для выяснения обстановки был сильно погнут об лёд перископ. Поход пришлось прекратить, и лодка вернулась в базу. Перископ загнули практически на 90 градусов, и его загнутая труба накрыла все остальные выдвигные устройства. Были предприняты отчаянные попытки с помощью носового шпиля и тросов разогнуть трубу, однако сделать это не удалось. По существу, поход стал полным повторением первого захода под лёд американской АПЛ Nautilus. Однако тогда американским подводникам удалось с помощью домкрата выправить перископ. «Главный урок, который мы извлекли, – подо льдами нельзя вести себя так же, как и на чистой воде. <...> С тех пор экипаж «К-3» научился быть на „Вы“ не только с реактором, но и со льдами», – писал об этом походе командир Л. Г. Осипенко в книге «Атомная подводная эпопея».



Тем временем советские руководители осуществляли поиск всё новых возможностей доставки до территории США ядерного оружия. В конце 50-х годов осуществлено первое применение дальних (стратегических) бомбардировщиков Ту-95 в условиях Крайнего Севера. В ходе учений «Купол», эти самолеты садились на подготовленные взлётно-посадочные полосы из уплотненного снега. Вскоре были проведены первые посадки самолета Ту-95 на морской лед. Они были выполнены на припайном льду бухты Тикси военным летчиком В.В. Решетниковым [Болосов А. Н., 6].

В начале 1960-х годов советские стратегические бомбардировщики Ту-95 приступили к разведывательным и боевым полетам и боевому патрулированию в Арктике, в прибрежных районах США, Дании и Канады, обеспечивая необходимый паритет сдерживания военно-воздушных сил стран НАТО.

1960 год. АПЛ ВМС США впервые проходят через Канадский Арктический архипелаг и всплывают на Северном полюсе с проламыванием льда

30 декабря 1959 года в состав ВМС США вступила первая атомная подводная лодка с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) George Washington (SSBN-598) с шестнадцатью баллистическими ракетами «Поларис А1» (UGM-27A) с дальностью полёта 2 220 километров, моно- блочной головной частью мощностью 0,5 Мт, КВО (круговое вероятностное отклонение – 1800 метров). Вступление в состав ВМС серии из пяти единиц завершено в 1961 году. Без всякого сомнения, с учётом дальности полёта ракет, в качестве районов боевого патрулирования этих ракетоносцев рассматривались, прежде всего, Средиземное море, Норвежское море, моря, прилегающие к восточному побережью СССР и Северный Ледовитый океан. Поэтому среди других задач надо было активно осваивать Северный Ледовитый океан.

Судя по фактам, на 1960 год ВМС США поставили перед собой задачу продолжить освоение Северного Ледовитого океана атомными подводными лодками класса Skate, про-

верить возможности преодоления Берингова пролива зимой и Северо-Западного прохода летом, всплытия во льдах путём проламывания льда корпусом.

Все предыдущие походы под лёд были сопряжены с большим риском. Случись что на лодке, находящейся подо льдом, и дело могла закончиться трагически. Любой подводник знает, что спасение в аварийной ситуации начинается со всплытия лодки в надводное положение. Как это сделать, находясь под многометровым ледяным покровом, если вблизи нет подходящей полыньи или разводья? Можно попытаться за счёт положительной плавучести проломить лёд корпусом. Но какой лёд может проломить корпус? Требовались исчерпывающие ответы на этот жизненно важный вопрос.

С целью выяснения этого вопроса, а также имея другие, не менее важные задачи, АПЛ ВМС США Sargo (SSN-583) класса Skate под командованием лейтенанта-командера John H. Nicholson впервые зимой выполнила транзитный проход Беринговым проливом. По дальнейшему маршруту экипаж изучал Чукотское море и Море Бофорта. Затем лодка всплыла на Северном полюсе (от Лаборатории – Waldo K. Lyon и Arthur Roshon).

Справка: Берингов пролив (Bering Strait) – пролив между самой восточной точкой Азии (мыс Дежнёва) и самой западной точкой Северной Америки (мыс Принца Уэльского), то есть пролив между Россией и США. Пролив соединяет Северный Ледовитый океан (Чукотское море) с Тихим океа-

ном (Берингово море). Назван в честь русского мореплавателя Витуса Беринга (родился в Дании), который прошёл этим проливом в 1728 году. Первым из известных европейских мореплавателей в 1648 году, на 80 лет раньше Беринга, проливом прошёл Семён Дежнёв, именем которого назван мыс в этом проливе. Посредине Берингова пролива лежат острова Диомида: остров Ратманова – более крупный и расположенный западнее, и остров Крузенштерна. Согласно договору о продаже Аляски и Алеутских островов 1867 года граница России и США проходит посередине между островами. Таким образом, остров Ратманова принадлежит России, а остров Крузенштерна – США. Расстояние между островами чуть более 4 километров. Там же проходит граница часовых поясов и международная линия перемены дат. Длина пролива – 96 километров, наименьшая ширина – 86 километров, наименьшая глубина – 36 метров, наибольшая – 59 метров. Лёд в Беринговом проливе можно встретить уже в сентябре (в заливах Анадырском и Нортон). Зимой вся северная часть Берингова моря заполняется тяжёлыми, непроходимыми льдами толщиной до 6 метров. Под влиянием ветров и течений ледяные поля находятся в движении. В результате периодического сжатия и разрежения в ледяном покрове образуются торосы высотой до 20 метров, полыньи и разводья. Некоторая часть льда выносится на север, в Чукотское море. На характеристики ледового режима заливов, бухт и отдельных проливов сильное влияние оказывают ветры на-

гонных и отжимных направлений. Статистические характеристики распределения по акватории и изменчивости различных параметров ледяного покрова сравнительно хорошо изучены на основании многолетних наблюдений и подробно описаны в специальной литературе.

С учётом опыта предыдущих трёх походов для преодоления Берингова пролива и всплытия во льдах зимой на АПЛ были проведены модернизационные работы. В ходе этих работ укрепили рубку и установили научные приборы. 18 января 1960 года субмарина отправилась в поход. 25 января она достигла окрестностей острова Сент-Мэтьюз (южнее Берингова пролива), где был найден лёд, и при поддержке ледокола Staten Island береговой охраны Соединенных Штатов выполнила своё первое вертикальное погружение во льдах. 29 января, проходя мимо островов Диомида (в центре Берингова пролива), пересекла Полярный круг.

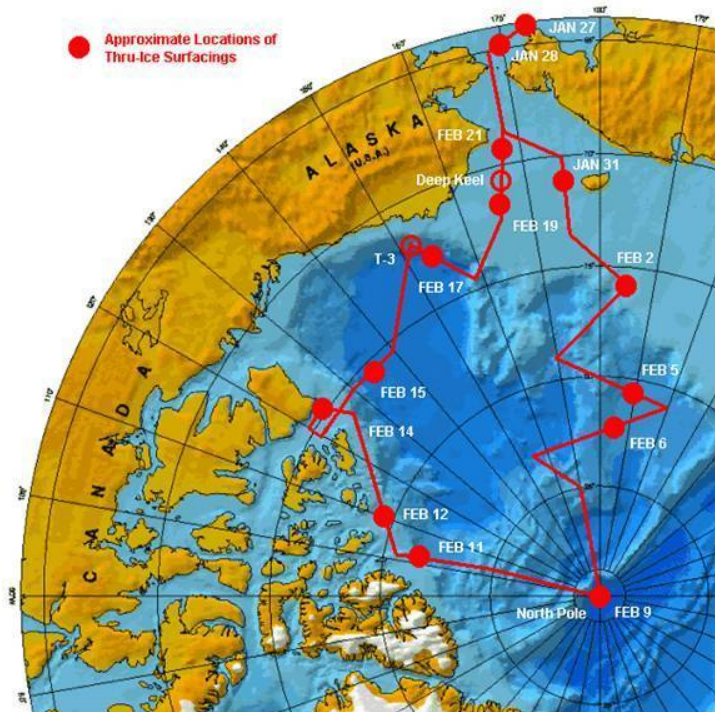
9 февраля SSN-583 прошла над точкой Северного полюса и в 10 часов 49 минут всплыла, проломив 36-дюймовый лёд (91 сантиметр). Позже в тот же день на полюсе был поднят флаг Гавайских островов.

10 февраля Sargo взяла курс на Канадский Арктический архипелаг. Что она там искала? Теперь уже понятно, что американские подводники проверяли возможность преодоления Северо-Западного прохода в Северный Ледовитый океан. Лодка проникла в пролив Мак-Клур, но не глубоко, и повернула обратно. 14 февраля проведены неудачные испыта-

ния применения мин Mk-19 для проламывания льда. Прделанная полынья быстро затягивалась льдом, и обнаружить её было невозможно. Напомним: всё происходило зимой, в самой тяжёлой ледовой обстановке. В следующем году по этому проливу пройдёт лодка из состава Атлантического флота, а советские подводники по этим проливам так никогда и не пройдут...

Далее Sargo двинулась на встречу с американской дрейфующей полярной станцией (на ледяном острове) Т-3. До станции она добралась 17 февраля. Выйдя к острову, подводная лодка несколько раз прошла под ним, проверяя работу гидроакустических станций, затем всплыла вблизи от него. В ходе плавания проводился сбор гидрографических данных. После проведения испытаний в сотрудничестве с учёными на ледяном острове, она вновь отправилась вдоль берега Аляски в Берингов пролив и далее к Алеутским островам и Гавайям. Лодка находилась подо льдом 26 суток. По существу, она прошла по всему периметру Канадского сектора Арктики.

3 марта 1960 года Sargo, пройдя более 11 тысяч миль, вернулась в Пёрл-Харбор с новыми данными об арктических льдах, арктических водах и физиографии арктического бассейна, включающими информацию об Альфа-Хребте и наличии глубоководных районов в западной части Северо-Западного прохода. Подо льдом подводная лодка пошла 6003 мили, почти в 1,5 раза больше, чем в предыдущем году Skate,



Маршрут АИЛС Сарго (SSN- 583)

Когда лодка находилась на Северном полюсе, на ней было погашено специальным штемпелем около 20 тысяч писем. По воспоминаниям командира, это был настоящий кошмар. Однако в последующих походах такое действие стало традицией. Поэтому в настоящее время существует значительное

количество памятных марок и штемпелей, посвящённых походам американских подводных лодок на Северный полюс. Эти марки сейчас представляют ценность не только для филателистов, но и для историков, прежде всего точностью дат, а также уровнем развития творчества в те годы.

Несмотря на усовершенствования, подводная лодка во время всплытия с проламыванием льда, в частности в Чукотском море, получила повреждения корпуса. Очевидно, Sargo стала первой подводной лодкой, предпринявшей попытки всплыть с проламыванием льда.



Повреждения корпуса AHT Sargo (SSN-583), полученные в ходе всплытий через лёд

Грандиозное достижение, как это часто бывает в жизни, вскоре было омрачено трагедией. 14 июня, на находившейся в Пёрл-Харборе (штат Гавайи) лодке возник пожар, в результате которого произошёл взрыв двух боеголовок торпед. В ходе борьбы за живучесть лодку пришлось временно затопить. И не удивительно, что она больше не выполняла походов в Арктику.

На освоение Северо-Западного прохода была отправлена

подводная лодка Seadragon (SSN-584), также класса Skate.

Справка: Северо-Западный проход (СЗП) – морской путь между Атлантическим и Тихим океанами, проходящий через моря и проливы Канадского Арктического архипелага. Острова архипелага отделены друг от друга и от канадского побережья группой арктических водных путей, которые и являются СЗП. Он обеспечивает кратчайший путь из северной Атлантики через Канадский Арктический архипелаг в море Бофорта и далее в Тихий океан к странам Азии (сокращает путь туда примерно на 5 тысяч километров). Правительство Канады считает, что СЗП находится под его юрисдикцией. Международным сообществом данное заявление было принято неоднозначно. США и Дания настаивают на «общемировом» статусе СЗП. В 1969 году США направили свой танкер «Манхеттен» по данному пути, что вызвало серьёзную озабоченность Канады. Формальной причиной была возможность загрязнения окружающей среды. В результате Канада приняла закон о предотвращении загрязнения арктических вод, согласно которому страна объявила о своём праве контролировать судоходство в пределах 161 километра от берегов.



Возможные маршруты в Северо-Западном проходе (в левой части Берингов пролив)

В 1985 году американский ледокол «Поляр Си» также прошёл этим путём, причём без уведомления Канады. Для предотвращения подобных ситуаций обе стороны в 1988 году подписали Соглашение о сотрудничестве в Арктике. В соответствии с ним США обязались не направлять ледоколы по СЗП без предварительного уведомления Канады, правительство которой обещало давать своё согласие при получении соответствующих уведомлений. В сентябре 2007 года Европейское космическое агентство заявило, что за 30 лет спутниковых наблюдений область арктического морского льда сократилась до минимального уровня, что сделало СЗП судоходным. Однако вернемся в далёкий 1960 год.

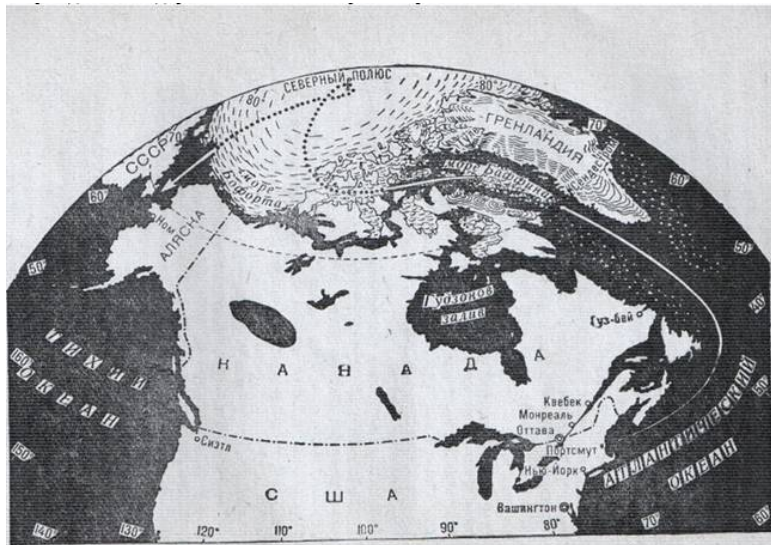
1 августа АПЛ Seadragon (SSN-584) под командованием командера George P. Steele отправилась из Портсмута (штат Мэн, атлантическое побережье США) в Тихий океан, имея приказ пройти Северо-Западным проходом, то есть следовать не на северо-восток, а на северо-запад. С учётом

уникальности похода, от Лаборатории на корабле находилась целая команда: доктор Waldo K. Lyon, Arthur Roshon, Walter Wittman и Arthur Molloy. Маршрут пролегал через пролив (проливную зону) Парри. Эта проливная зона представляет собой систему проливов с востока на запад: Мак-Клур, Вайкаунт-Мелвилл, Барроу и Ланкастер. Она соединяет Море Баффина на востоке с Морем Бофорта на западе и имеет длину около одной тысячи километров. В самом узком месте, между островами Сомерсет и Корнуоллис, достигает ширины всего 45 километров. Глубина до 1052 метров, большую часть года проливы покрыты льдом. Название дано в честь английского полярного исследователя сэра Вильяма Эдварда Парри (William Edward Parry), который в 1827 году организовал одну из самых первых экспедиций на Северный полюс через Северо-Западный проход. Достиг 82 градуса северной широты. Почётный член Петербургской академии наук (1826).

Именно этим маршрутом и следовала американская подводная лодка. По ходу движения собирали океанографические и гидрографические данные. Seadragon закончила первый в мире подводный поход через Северо-Западный проход 21 августа 1960 года и вошла в море Бофорта. Далее лодка направилась на Северный полюс. 25 августа она всплыла на полюсе сквозь тонкий лёд, став третьей лодкой, побывавшей в надводном положении на Северном полюсе. Члены команды достали софтбольное снаряжение и, по словам команди-

ра, в 16:00 в среду он отбил мяч, поймать который удалось лишь в 4:00 в четверг (на полюсе сходятся все часовые пояса).

С полюса SSN-584, не имея никаких иных вариантов, повернула на юг. После проведения экспериментов совместно с учёными на ледяном острове Т-3 (американской дрейфующей полярной станции, на которой в январе побывала АПЛ Sargo) лодка направилась в Чукотское море и Берингов пролив. 5 сентября 1960 года она достигла города Ном (Аляска), а девять дней спустя прибыла в порт приписки Пёрл-Харбор. За переход Северо-Западным проходом через пролив Парри экипаж был награжден Благодарностью Военно-морского флота.



Маршрут похода АПЛ Seadragon (SSN-584)

Таким образом, американцы проверили возможности манёвра подводных лодок между Атлантическим и Тихим океаном через Северный Ледовитый океан в обоих направлениях. В течение года две АПЛ выполнили два похода в Северный Ледовитый океан и всплыли на полюсе, причём один поход выполнен зимой, а второй летом. Проверена возможность многократного всплытия с проламыванием льда.

По имеющимся сведениям [Использование подводных лодок ВМС США и ВМС Великобритании подо льдом, 12 и Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н., 24], в 1960 году в

Арктике совершили боевое патрулирование первые ПЛАРБ ВМС США George Washington (SSBN- 598) и Patrick Henry (SSBN-599). Маршрут George Washington пролегал от бухты Холи Лох (передовая база на территории Великобритании) через Датский пролив, Гренландское море к северной оконечности Новой Земли и далее вдоль неё в Баренцево море, Норвежское море, Фареро-Шетландские проливы, Холи Лох. С учётом дальности полёта баллистических ракет с этого маршрута под обстрел попадали объекты, находящиеся во всей североевропейской части Советского Союза, а также за северным Уралом.

Дизельные подводные лодки ВМС США продолжали отработывать выполнение задач вблизи Ньюфаундленда. Лодки Tusk (SS-426), командир не установлен, от Лаборатории – John Amarol, Bang (SS-385), командир не установлен, и Tench (SS-417), командир лейтенант-коммандер Mills, провели совместные учения в заливе Св. Лаврентия.

Итоговое представление о степени освоения к 1961 году американскими подводниками Северного Ледовитого океана даёт схема выполненных походов [Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н., 24, Турко С. В., 33 и Персональный сайт Михаила Никольского, 60].

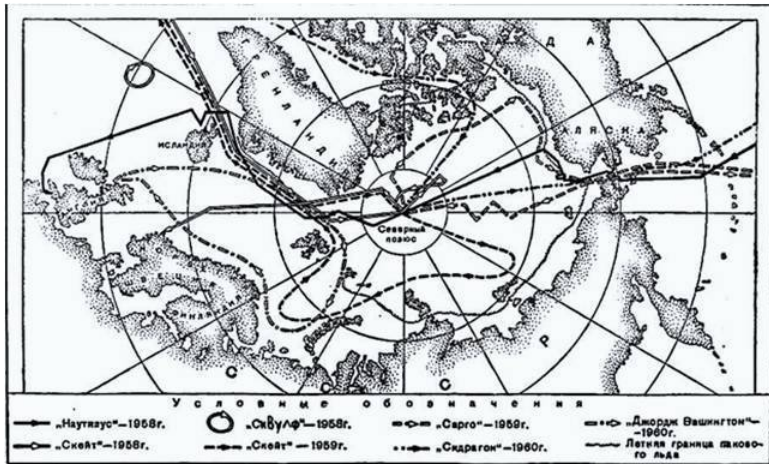


Схема походов в Северном Ледовитом океане, выполненных АПЛ ВМС США в 1958-1960 гг.

Успехи американских подводников в освоении Арктики следует рассматривать на фоне других достижений этого года. Так, была принята на вооружение межконтинентальная баллистическая ракета SM-65D (с июня 1963 года – CGM-16D Atlas). Дальность полёта 10 200 (по другим данным – 16 670) километров. Ракета оснащалась моноблочной головной частью с термоядерным зарядом мощностью 1,45 Мт. Круговое вероятное отклонение – 1,4 километра. 15 февраля–10 мая 1960 года совершён первый кругосветный поход АПЛ ВМС США Triton (SSN-586) в подводном положении. Плавание проходило по маршруту первого кругосветного плавания Фернандо Магеллана. Подводная лодка

прошла по маршруту: Нью-Лондон (Атлантическое побережье), вокруг мыса Горн в Тихий океан в район Филиппинских островов, затем через пролив Ломбок (Индонезия) в Индийский океан, там вокруг южной оконечности Африки в Атлантику и через Атлантику в Нью-Лондон. За всё время похода лодка всплыла всего один раз, 6 марта, чтобы передать заболевшего матроса на крейсер «Мэкон» недалеко от Монтевидео (Уругвай).

Представленная схема походов подводных лодок в Арктике позволяет утверждать, что относительно неисследованной к этому году оставалась только восточная и прибрежная части советского сектора в Карском море, море Лаптевых, Восточно-Сибирском и Чукотском морях, да некоторые маршруты Северо-Западного прохода.

1960 год. Несостоявшийся поход на Северный полюс советской АПЛ

В 1960 году в Советском Союзе была предпринята попытка научить «нырять под лёд» подводников Тихоокеанского флота. С этой целью в сентябре две дизельные подводные лодки пр.613: С-261 под командованием капитана 3 ранга В.М. Михайлова и С-233 под командованием капитана 3 ранга Е.В. Семёнова в обеспечении ледокола «Пересвет», сторожевого корабля СКР-50 и тральщика ТЩ-92 отправились в Чукотское море. Обе подводные лодки прибыли на Камчатку, совершив в 1956–1957 годах труднейший манёвр по Северному морскому пути в составе ЭОН-66, то есть имели представление о плавании во льдах. Однако одно дело плавать во льдах и совсем другое – подо льдами. В результате С-261 прошла подо льдом 8,6 миль, а С-223 значительно больше – 94,3 мили [Реданский В. Г., 29, с. 239]. Конечно же, с учётом того, что многие американские подводные лодки проходили в Северный Ледовитый океан и обратно через Берингов пролив, тихоокеанцы должны были уметь с ними бороться именно в этой природной узкости.

Перед Северным флотом стояла более амбициозная задача – штурм Северного полюса. Для похода на полюс с самого начала года готовили новую АПЛ пр.627А К-8 под командованием кап. 2 ранга Шумакова Василия Петровича из

состава 206-й отдельной бригады Подводных сил Северного флота. Лодка вступила в строй 31 декабря 1959 г. Причём приёмный акт был подписан не на заводе в Северодвинске, а после её прибытия в Западную Лицу. Как вспоминал штурман корабля Ю.А. Портнов, в ходе совмещённых ходовых и государственных испытаний: «Возникали проблемы с режимом обитаемости. Из-за микро течей в парогенераторах аэрозольная активность значительно превышала норму. Для понижения уровня аэрозольной активности было принято решение о перемешивании воздуха между отсеками. О, ужас! Воскликнут современные специалисты в области эксплуатации атомных энергетических установок на подводных лодках – Прим. авт. О полученных нами дозах облучения делались записи в секретных медицинских книжках, которые хранились у корабельного врача. При убытии с корабля они сдавались в специальную поликлинику и там уничтожались. Возможно, более принципиальное отношение электромеханической секции государственной комиссии к исполнению требований руководящих документов позволило бы исключить ядерную аварию на этой АПЛ 13 октября 1960 года». В последних числах декабря вместе с ней в Западную Лицу прибыли ещё две атомные подводные лодки того же проекта. Каждой из них в новом году были поставлены определённые задачи.

К-14 предстояло выйти в Атлантику и достигнуть южных широт, а К-8 должна была штурмовать Северный полюс. По-

ход в южные широты оказался удачным, а вот К-8 потерпела тяжёлую аварию. Ниже остановимся на этом походе.

К выполнению столь сложной и ответственной миссии корабль готовили почти девять месяцев. В мае экипаж отработал элементы задачи № 2 – плавание в надводном и подводном положении в полигонах боевой подготовки с заходом под лёд. Отрабатывались приёмы ведения навигационной прокладки и новые способы определения места по подводным взрывам, другие элементы, необходимые для плавания к Северному полюсу.

В результате проведённых специальных работ на лодке было укреплено ограждение рубки, установлены вторые комплекты эхолота и эхоледомера, пульт штурмана, два дополнительных гироазимута, самописец для обсерваций по подводным взрывам, то есть всё то, что необходимо и, что тогда могла предложить отечественная промышленность для длительного плавания подо льдами в высоких широтах. Доработанный навигационный комплекс получил название «Плутон-У». Как пишет Ю.А. Портнов: «Командиру АПЛ, капитану 2 ранга Шумакову В.П., и мне в штабе флота под большим секретом сказали цель модернизации – поход к Северному полюсу. В середине июня мы с командиром на «летающей лодке» из Сафоново (аэродром вблизи от Североморска – Прим. авт.) совершили первый полёт на Север для ведения ледовой разведки. Полёт проходил на малых высотах. Мы убедились, что Северный Ледовитый океан не

покрыт сплошным льдом, что имеются свободные ото льда участки водного пространства, позволяющие в аварийной ситуации всплыть подводной лодке в надводное положение, конечно, при их обнаружении. Мы увидели, как выглядит паковый и однолетний (молодой) лёд. Полюбовались белыми медведями. Они убегали от шума самолёта. К разработке маршрута похода я не привлекался».



Командир АПЛ К-8 капитан 2 ранга В.П. Шумаков

В конце августа в течение очередного недельного выхода в море вновь отработали элементы задачи № 2. Особое внимание было обращено на всплытие без хода, мерную линию, девиацию магнитного компаса, работу эхолотов и эхоледомеров, влияние маневрирования подводной лодки на работу

гироскопических приборов, определение места по подводным звуковым маякам. Однако уверенности в надёжной работе паро-производительной установки не было.

После возвращения с контрольного выхода в море началась загрузка подводной лодки всеми видами снабжения, позволяющими длительное время находиться в условиях пониженных температур. Например, на каждого члена экипажа было взято по два комплекта меховой одежды и водолазного белья. А командир АПЛ и штурман совершили повторный полёт к Северному полюсу. Ледовая обстановка на этот раз была более благоприятной, было больше «чистой воды». И немудрено – в конце лета – начале осени ледовая обстановка всегда более благоприятная, чем в конце полярной ночи. Подготовка к походу под лёд завершилась в первой декаде октября.

Всего АПЛ совершила шесть выходов в море, прошла в надводном положении 1357 миль, а в подводном 3168 миль.

Утром в четверг 13 октября подводная лодка К-8 отошла от причала для выполнения правительственного задания (проигнорировали примету, что в понедельник и 13 числа лучше в море не выходить). Курс на Северный полюс. На борту находилось 132 человека, при численности экипажа 104 человека. Понятно, что в такой необычный поход пошли многие руководители и прикомандированные специалисты от промышленности. Нам, к сожалению, не удалось установить, кто же из командования был старшим, в отличие от

других удачных походов, в которых все «старшие» известны по фамильно и даже награждены. Через два часа лодка погрузилась и направилась в полигон боевой подготовки. Планом похода предусматривалось в полигонах боевой подготовки проведение девиационных и радиодевиационных работ, проверка эхолотов и эхоледомеров и испытание главной энергетической установки на всех режимах с регулировкой лага по «шумилкам», опущенным с двух дрейфующих сторожевых кораблей.

Вечером того же дня во время режима полного хода последовала серия аварий главной энергетической установки. Сначала в шестом отсеке турбины правого борта, которую через некоторое время ввели в строй. Но мощность реактора этого борта пришлось снизить до минимально контролируемого уровня.

В подтверждение поговорки: «Беда не ходит одна», в 18:10 вахтенный пятого реакторного отсека Валерий Тарасов обнаружил по показаниям приборов падение давления в первом контуре реактора другого – левого борта. С этого момента на лодке начал раскручиваться маховик тяжёлой радиационной аварии, но в тот момент экипаж об этом ещё не знал. В 19:05 температурные датчики левой турбины зафиксировали снижение температуры пара, выдав команду на сброс аварийной защиты этой турбины. В 19:07 командир электромеханической боевой части корабля инженер-капитан 3 ранга Е.П. Бахарев дал команду на сброс

аварийной защиты реактора и начала расхолаживания паро-производительной установки. Именно в эти минуты произошла разгерметизация, а местами и разрушение трубопроводов и шлангов нескольких насосов первого контура левого реактора. Шестой (турбинный) отсек мгновенно наполнился радиоактивным паром, а в трюм отсека начала хлестать высокорadioактивная вода из первого контура. У реактора левого борта, лишённого теплоносителя, снимающего тепло с тепловыделяющих элементов, в любую минуту могло произойти оплавление активной зоны, а возможно и взрыв. Пролить реактор по штатной схеме не удалось из-за не убранный в ходе заводских испытаний заглушки. Уровень радиации в реакторном и турбинном отсеках достиг такого значения, что зашкалили все дозиметрические приборы.

Через двенадцать минут на корабле объявлена боевая тревога. И опять срываются слова: «О, ужас!». Двенадцать минут потребовалось экипажу, чтобы идентифицировать самую опасную аварию на атомном корабле. Недопустимо много! Лодка всплывает на перископную глубину и передает на командный пункт Северного флота аварийный сигнал. Оба дизеля запускаются на продувание главного балласта, они же обеспечивают теперь электроэнергией и саму аварийную главную энергетическую установку. К-8 двинулась в направлении недалёкой своей базы. Личный состав из аварийных пятого и шестого отсеков эвакуировали. Чуть позже из-за высокого уровня радиации все энергетические от-

секи были оставлены, а их системы переведены на дистанционное управление. К 19.30 давшая протечку секция парогенератора, наконец, была выявлена и отсечена. Однако для предотвращения оплавления активной зоны необходимо было смонтировать нештатную систему проливки реакторов. Для проливки требовалась питательная вода высокой чистоты. Но все запасы её были исчерпаны. Лодка шла под дизелями. Для снижения уровня аэрозольного заражения все переборки от пятого до восьмого отсеков были открыты. Отсеки вентилировались прямо в атмосферу работающими дизелями через верхний люк восьмого отсека.

Уже вблизи от берега лодку встретил торпедный катер с командиром бригады капитаном 1 ранга А.И. Сорокиным. Он сообщил, что на подходе находится сторожевой корабль с запасом питательной воды. Однако ещё до встречи с кораблём, в пятом и шестом отсеках аварийные партии под командованием инженер-капитана 3 ранга Е.П. Бахарева и командира дивизиона движения инженер капитан-лейтенанта Л.Б. Никитина смонтировали нештатную систему проливки реактора, используя обычные брезентовые пожарные шланги. Их протянули из цистерны питательной воды шестого отсека, где находился реактор правого борта, в пятый отсек, присоединив к разобранным патрубкам систем другого реактора. И, после напряженной работы, система проливки была смонтирована. Работа производилась старшиной трюмных Фурсом (умер через два года после демобилизации, то есть

в 1962 г.) и старшиной 1 статьи Т.Г. Шевченко под руководством командира первого дивизиона. Нештатная система оказалась эффективной, температура реактора стала быстро падать. За это подводникам пришлось заплатить высокую цену. Е.П. Бахарева, который вынужден был проводить в отсеке значительное время, пришлось выносить на руках. Налицо были признаки острого радиационного поражения. Остальные чувствовали себя не намного лучше.

Около 20:00 к борту К-8 пришвартовался сторожевой корабль с питательной водой. С подачей воды температура тепловыделяющих элементов начала постепенно снижаться и через полчаса она уже составляла 150°C, продолжая падать. Угроза расплава активной зоны реактора миновала. В 23:30 К-8 прибыла в базу и пришвартовалась к причалу. С принятием воды, воздуха и электроэнергии с берега на лодке началось расхолаживание атомной энергетической установки обоих бортов, которое продолжалось до 18 октября. Одновременно шла дезактивация отсеков и выгрузка продуктов и имущества.

В базе у всего личного состава наблюдались первичные признаки лучевой болезни – рвота, головная боль, слабость. Обследовали подводников в 100-м базовом лазарете. Полученные дозы людям не сообщались. После всех обследований и лечения командованием был вынесен следующий вердикт: в зависимости от степени радиационного поражения офицеров К-8 можно перевести с повышением на береговые

должности, строящиеся корабли или направить на учебу. В апреле 1961 г. с подводной лодки уходят 15 офицеров: В.П. Шумаков, Е.П. Бахарев, Л.Б. Никитин (в будущем контр-адмирал заместитель командующего 1-й флотилией подводных лодок Северного флота по электромеханической части – начальник электромеханической службы), А.М. Рубайло, В.И. Бондаренко, А.А. Могила, Н.Д. Скворцов, Г.А. Колотилов, Д.А. Шарипов, Ю.И. Чудаков, Ю.А. Портнов, Б.М. Кочетов, А.Н. Татаринев, Ю.С. Рудоманов, Ю.М. Болдырев, Б.А. Сташевич. Некоторые из них через определенное время вновь вернутся служить на атомные подводные лодки. Матросов и старшин срочной службы демобилизовали, причем из 30 уволенных в запас старшин только единицы ушли по состоянию здоровья.

Тем временем, расхолаживанием и дезактивацией механизмов занимались экипажи других атомных подводных лодок К-5 и К-14, которые находились в Западной Лице, а также прибывший из Северодвинска экипаж строящейся подводной лодки К-21 во главе с В.Н. Чернавным.

Авария на К-8 стала первой со столь тяжёлыми радиационными последствиями, заметим, но далеко не последней. Так закончился первый поход к Северному полюсу, о котором сегодня мало кто знает, а тот, кто знает, редко вспоминает.

1961 год. Советские подводники активизируют усилия в освоении подлёдных плаваний

Важнейшими событиями года, оказавшими влияние на освоение Северного Ледовитого океана, на наш взгляд, стали следующие:

– развёртывание в Великобритании в передовом пункте базирования Холи Лох с опорой на тыловую военно-морскую базу Нью-Лондон 14-й эскадры ПЛАРБ ВМС США для патрулирования в Норвежском и Баренцевом морях, в том числе подо льдом;

– развёртывание США в Мировом океане системы Sosus. Задачей Sosus стало обнаружение советских подводных лодок в ключевых районах Атлантического и Тихого океанов. В частности, для предотвращения их прорыва из Баренцева моря в Северную Атлантику был создан противолодочный барьер между Гренландией, Исландией и Шетландскими островами. Это пространство постоянно контролировалось противолодочной авиацией и подводными лодками США и стран НАТО. В дальнейшем система совершенствовалась, что вынуждало советское руководство для боевого патрулирования всё больше ракетноносцев направлять под льды в Арктику;

– первый в мире полёт человека в космос, состоявшийся 12 апреля (опять русские впереди!);

– обострение международной обстановки, связанное с событиями на Кубе и в Берлине (очередной Берлинский кризис, увенчавшийся возведением стены между западной и восточной частями города).

В течение года в Арктике совершили боевое патрулирование три ПЛАРБ ВМС США. Многоцелевые атомные подводные лодки походов в арктический регион не совершали, хотя три дизельные лодки: *Wecuna* (SS-319) лейтенанта-командера Robert Flood, *Dogfish* (SS-350) командера James D. Kearney и *Halfbeak* (SS-352) командера J. P. Holland выполняли задачи в ледовой обстановке в проливе Кабота.

Кроме того, в апреле 1961 года поход в Арктику совершили дизельные подводные лодки Великобритании HMS *Finwhale* (S05) (типа *Porpoise*) и HMS *Amphion* (P439) (типа А). Во время плавания они несколько раз уходили под кромку льда.

Советский Союз также предпринял очередную попытку проникновения атомных подводных лодок под лёд. АПЛ К-52 капитана 2 ранга Рыкова Валентина Павловича (проект 627А) прошла в апреле подо льдами 516 миль между Землёй Франца-Иосифа и архипелагом Шпицберген до 84-й параллели (старший на борту – командующий Северным флотом адмирал А.Т. Чабаненко). Это было наивысшее достижение советских подводников на то время. К сожалению, мы

должны констатировать, что многое об этих сложных первых походах под лёд с несовершенными навигационными приборами, низкой надёжностью атомных энергетических установок и недостаточным опытом экипажей остаётся неизвестным. Оставили воспоминания очень немногие, а обобщающих аналитических работ о той поре нет вовсе. Например, мы не знаем, какие задачи имела К-52, и почему на её борту ходил под лёд сам командующий Северным флотом. Командующий флотом – один из немногих командующих, который не хотел мириться с поставками на флот не надёжных подводных лодок. Думаем, что в этом походе он – подводник хотел убедиться лично, что собой представляют новые «совершенные» подводные лодки. Убедился...



Командир АПЛ К-52 капитан 2 ранга В. П. Рыков

Сегодня известно, что во время похода подо льдом на глубине 150 метров в реакторный отсек в большом количестве начала поступать забортная вода. Находясь под паковыми льдами, лодка всплыть в надводное положение не могла. Однако командир принял решение всплывать на глубину 40

метров, чтобы снизить напор поступающей воды. Действительно, на этой глубине удалось обнаружить место поступления воды и заделать его. Оказалось, что высоким давлением выбило технологическую заглушку на трубопроводе 4-го контура, питающего заборной водой холодильник вспомогательного циркуляционного насоса первого контура главной энергетической установки. Ликвидацией аварии в отсеке руководил командир дивизиона движения капитан-лейтенант В.И. Щеглов. В этот раз, можно считать, всё закончилось благополучно. Но как повлияла аварийная ситуация на выполнение поставленных задач, мы не знаем.



К-52 во время одного из всплытий в полынье (фото с сайта экипажа)

С 17 по 31 августа подлёдный поход выполнила модернизированная АПЛ К-3 под командованием нового командира, бывшего старшего помощника, капитана 2 ранга Л.М. Жильцова. С 22 по 30 августа она осуществила плавание под паковый лёд по жёлобу Франц-Виктория до 81 градуса 47 минут северной широты с целью испытания навигационного комплекса и гироазимутов в высоких широтах. Перед погружением под кромку льда личный состав проявил самоотверженность и высокие специальные знания в работе по устранению больших утечек гидравлики. Неисправности преследовали эту лодку на протяжении всего её жизненного цикла. В ноябре и декабре лодка также на некоторое время заходила под лёд.



Командир АПЛ К-3 капитан 2 ранга Л.М. Жильцов

На дизельной подводной лодке С-181 проекта 613 испытывали новую модификацию эхоледомера. Лодка находилась подо льдом 20 часов и всплыла с проламыванием льда толщиной 20 сантиметров.

В ноябре – декабре () атомная ракетная подводная лодка проекта 658 К-33 из состава 31-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота под командованием капитана 3 ранга Александра Сергеевича Пушкина (полный тёзка великого русского поэта) в ходе учения изображала ПЛАРБ США, прорывающуюся из-подо льда, в Баренцево море севернее Новой Земли. По времени года была полярная ночь и тяжёлые ледовые условия. Вдоль кромки льда находились гидроакустические буи комплекса «Лиман», которые должны были засечь подводную лодку и передать информацию на берег. Для этого корабль у берегов Новой Земли зашёл под кромку льда и направился к северу от мыса Желания. Во время похода – с 13 ноября по 4 декабря – лодка достигла 78 градусов 10 минут северной широты и 8 раз всплывала в полыньях и разводьях, проламывая лёд толщиной до 40 сантиметров. Как сообщается в [Реданский В. Г., 29], проверка работоспособности гидроакустического комплекса «Лиман» прошла успешно. Старшим на борту был начальник штаба 31-й дивизии подводных лодок капитан 1 ранга В.С. Шаповалов.

Таким образом, советские атомные подводные лодки первого поколения всё дальше и дальше заходили под лёд. Се-

верный флот усиленно готовился к новым свершениям в Арктике. Руководство же страны внимательно следило за этим. Так, министр обороны СССР маршал Р.Я. Малиновский 23 октября 1961 года на XXII съезде КПСС заявил, что советские ракетные подводные лодки «хорошо научились плавать подо льдом».

Министр обороны при этом не сказал, что плавания эти проходили в условиях огромной неопределённости относительно многих характеристик океана. К шестидесятым годам XX века гидрографическая изученность Северного Ледовитого океана была совершенно незначительной. Она основывалась на результатах измерения глубин с дрейфующих судов («Фрам», «Георгий Седов»), научных станций «Северный Полюс» и «прыгающих отрядов» воздушно-широтных экспедиций «Север» (ВВЭ). При этом подобные измерения носили не системный характер, а отражали общую генеральную картину рельефа дна Северного Ледовитого океана. В этом направлении следует особенно выделить работы ВВЭ «Север-7» и «Север-8» в 1955 и 1956 гг., которые выполнялись по программе, разработанной сотрудниками АНИИ В.Т. Тимофеевым и Я.Я. Гаккелем. По результатам крупномасштабных съёмок рельефа дна была построена генеральная батиметрическая карта Арктического бассейна, которая отражала основные крупные черты рельефа этого региона. Однако она не соответствовала требованиям, предъявляемым к морским навигационным картам, и могла использо-

ваться только в качестве дополнительного справочного материала.

Для отработки методики и технических средств гидрографических исследований Арктического бассейна в 1959 г. в период проведения работ ВВЭ «Север-11» на дрейфующий лед была отправлена группа военных гидрографов под руководством капитана 3 ранга А.И. Сорокина (в будущем контр-адмирала, члена-корреспондента АН СССР). Они и заложили необходимые основы для создания специализированной Северной гидрографической экспедиции Северного флота ВМФ СССР.

Как выясняется теперь, только 3 марта 1961 г. было принято совместное решение президента Академии наук СССР, главкома ВМФ, министра морского флота СССР, председателя Госкомитета Совета министров СССР по радиоэлектронике и начальника Главного управления гражданского воздушного флота при СМ СССР о проведении экспериментальных работ в Арктическом бассейне по созданию средств противолодочной обороны и обеспечению похода советской АПЛ к Северному полюсу. Эти работы выполнялись совместно Арктическим и антарктическим научно-исследовательским институтом Главного управления Гидрометеорологической службы при Совете министров СССР и Акустического института им. Андреева АН СССР. Они были направлены на получение исходных данных по изучению гидроакустических характеристик широкого спектра звуковых

сигналов природного происхождения в водной толще Арктического бассейна и при движении льдов, включая образование торосов и разрывов в ледяном покрове (Корнилов Н. А. и др., 2010).



1. 2. A.H.C.

Кроме гидроакустических исследований по обеспечению деятельности АПЛ в высокоширотных районах Арктики большие работы в 1950—1960-е годы проделывали специалисты других «полярных» наук. Так, в 1958 г. известный географ Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) Я.Я. Гаккель по запросу ВМФ СССР подготовил секретную работу «Соображения о выборе трасс для плавания на подводных лодках через Арктический бассейн к северным берегам Канадского Арктического архипелага и Аляски», которая в настоящее время находится в фондах ААНИИ. В данной работе приводятся гидрографические, геоморфологические описания подводного хребта Ломоносова и сведения о характере ледовой обстановки и о гидрологическом режиме районов, примыкающих к этому хребту с запада и востока. В заключение приводятся рекомендации по возможным маршрутам движения советских подводных лодок к районам островов и проливов Канадского Арктического архипелага (Гаккель Я. Я. Соображения о выборе трасс для плавания на подводных лодках через Арктический бассейн к северным берегам Канадского арктического архипелага и Аляски. Л., 1958).

В работах воздушной высокоширотной экспедиции «Север-13» в 1961 г. принимал участие отряд из 22 человек под руководством океанолога ААНИИ З.М. Гудковича. В их задачу входил сбор натурной информации для выполнения на-

учно-исследовательской темы «Определение закономерностей образования полыней, разводий, каналов во льдах Арктического бассейна, знание которых необходимо для удовлетворения нужд подледного плавания» (Корнилов Н. А. и др., 2010). В этой же экспедиции силами специально образованной Северной гидрографической экспедиции Северного флота авиадесантным методом выполнялся промер глубин в районе хребта Ломоносова для подготовки навигационных карт для первого плавания советской АПЛ к Северному полюсу. Этими работами руководил кандидат географических наук капитан 1 ранга Л.И. Сенчура. В последующие годы такие гидрографические исследования в комплексе с геофизическими и гидрологическими наблюдениями стали выполняться воздушной высокоширотной экспедицией «Север» Северного флота ВМФ СССР. Если основой экспедиции «Север» ААНИИ стали океанографические и гидроакустические исследования, то в экспедиции «Север» Северного флота ВМФ СССР главным направлением деятельности стал промер глубин, гравиметрические и геомагнитные исследования в центральной части Северного Ледовитого океана. В прибрежных арктических морях в рамках тех же экспедиций «Север» должны были работать специалисты Полярной экспедиции ленинградского Научно-исследовательского института геологии Арктики (позже ВНИИОкеанологии).



Различие этих двух экспедиций «Север» заключалось в их цифровых обозначениях: экспедиции ААНИИ обозначались по порядковым номерам, а военно-морские экспедиции – по годам их выполнения (История гидрографической службы Российского флота, 1997). Воздушные высокоширотные экспедиции «Север» Северного флота ВМФ СССР ежегодно проводились с 1962-го по 1989 г. Их начальниками были: Л.И. Сенчура – 1961–1966 гг., С.К. Немилев – 1967–1969 гг., Н.К. Тимошенко – 1970–1972 гг., С.А. Фридман – 1973–1977 гг., В.А. Баранов – 1978–1984 гг., А.П. Макорта – 1985–1989 гг. За 28 лет ВВЭ «Север» ВМФ СССР подробными гидрографическими исследованиями была покрыта практически вся акватория Арктического бассейна. Образовавшиеся разрывы в промерах были дополнены измерениями, выполненными во время подледных арктических походов советских АПЛ. За внедрение этого метода в практику гидрографического изучения Арктического бассейна и решение разнообразных задач оборонного комплекса и народного хозяйства страны группа специалистов Главного управления навигации и океанографии Минобороны СССР в 1986 г. была удостоена Государственной премии СССР (История гидрографической службы Российского флота, 1997). Однако в начале 60-х годов подводники, отправляющиеся под лёд, шли в неизвестность, не имея даже данных о гидрометеорологических условиях и ледовой об-

становке в районах плавания. Составление морских навигационных карт Арктического бассейна и генеральной карты рельефа дна Северного Ледовитого океана было закончено только в конце XX века.

1962 год. Первый опыт группового использования атомных подводных лодок двух флотов ВМС США в Северном Ледовитом океане и первый поход советской АПЛ к Северному полюсу

Одним из важнейших событий года явился Карибский кризис. Однако его острая фаза пришлась на осень. Подводники же обеих стран успели выполнить поставленные на текущий год задачи до него.

Замыслом командования ВМС США предполагалась отработка в этом году встречи и совместных действий в Северном Ледовитом океане двух атомных подводных лодок, прибывших туда из состава Атлантического и Тихоокеанского флотов. 7 июля 1962 года арктический ветеран атомохода Skate (SSN-578) под командованием командера Joseph L. Skoog (от Лаборатории – доктор Waldo K. Lyon и Richard Boyle) снова покинул Нью-Лондон и взял курс на Северный полюс. Маршрут лодки был новым и сложным: через Девисов пролив, море Баффина, пролив Нареса – в море Линкольна и далее к Северному полюсу. Ни одна подводная лодка ещё не ходила этим маршрутом.



Географическое положение пролива Нарса (Нарса)

Справка: Пролив Нарса (дат. Nares Strædet, англ. Nares Strait) – пролив в Северном Ледовитом океане, разделяющий северо-запад Гренландии и остров Элсмир и соединяющий море Баффина с морем Линкольна. Пролив состоит из серии малых проливов и «заливов» (расширенные места пролива): пролив Смита, залив Кейна, пролив Кеннеди, залив Холла и пролив Робсона общей длиной более 500 километров. В самом узком месте его ширина составляет около 18 километров – это наименьшее расстояние не только между Канадой и Гренландией, но и в политическом плане между Северной

Америкой и Европой. В проливе Кеннеди расположен остров Ганса, оспариваемый Канадой и Данией. Своё название пролив получил в честь британского морского офицера и полярного исследователя Джорджа Нареса, в 1870-е годы исследовавшего этот район. В 1964 году датским и канадским правительствами было окончательно урегулировано наименование пролива. Пролив Нареса находится далеко на севере и вдали от тёплых течений, поэтому даже в летнее время тут встречается много айсбергов и льда, затрудняющих навигацию. Именно здесь в летнее время предстояло пройти Skate (SSN-578).

Пять дней спустя в арктический поход из Пёрл-Харбора отправилась однотипная лодка Seadragon (SSN-584) под командованием командера Charles D. Summitt (от Лаборатории – Walter Wittman). Пройдя Беринговым проливом и Чукотским морем, она связалась с полярной станцией Т-3, а затем направилась далее на север для встречи с SSN-578.

Обе подводные лодки встретились 31 июля подо льдом в 100 милях к северу от архипелага Северная Земля. Тут было проведено учение с отработкой тактики противолодочных действий, проверкой работы гидроакустических станций и звукоподводной связи. В арктических условиях подо льдом были выполнены учебные торпедные атаки (сведений о реальном использовании торпед нет). После проведенного учения обе лодки отправились к Северному полюсу. 2 августа практически одновременно они всплыли на Северном полю-

се. Экипажи обменялись официальными приветствиями и знаками подводных сил Атлантического флота и подводных сил Тихоокеанского флота. Лодки всплыли в одной полынье.



Подводные лодки Skate (SSN-578) и Seadragon (SSN-584) всплыли в полынье на Северном полюсе

От полюса подводные лодки проследовали в море Бофорта, где провели ещё одно учение, в котором принимали участие самолёты базовой патрульной авиации с Аляски и ледокол ВМС США USCGC Burton Island (AGB-1). В ходе этого учения выполнены торпедные стрельбы учебными торпедами.

Из моря Бофорта Skate отправилась обратно в Атлантику

через Северо- Западный проход. Преодолев пролив Парри в направлении, противоположном тому, которым год назад его впервые прошла АПЛ Seadragon, Skate в августе вернулась в Нью-Лондон. За время похода подводная лодка прошла 4500 миль. Seadragon же из моря Бофорта возвращалась в Пёрл-Харбор через Берингов пролив. По пути в базу подводная лодка спасла 12 выживших с потерпевшего крушение гидро-самолёта и доставила их в Порт Эйнджелс. В Пёрл-Харбор она вернулась 14 сентября.

Таким образом, ВМС США продемонстрировали возможности группового использования атомных подводных лодок двух флотов в Северном Ледовитом океане в летних условиях. Высокой оценки заслуживает реализованное решение осуществить встречу двух подводных лодок подо льдом и последующие их совместные действия, включая всплытие на полюсе в одной полынье. Такое достижение стало возможным благодаря высоким тактико-техническим характеристикам навигационных комплексов, гидроакустических станций и аппаратуры звукоподводной связи, а также грамотным и смелым действиям экипажей подводных лодок и командования. Для АПЛ Skate это был третий поход в Северный Ледовитый океан и четвёртый поход под лёд, для Seadragon – второй арктический поход.

Интересное и, наверное, не случайное совпадение. Именно в июле (14–15 июля) состоялся первый в истории групповой полёт советских космических кораблей «Восток-3»

и «Восток-4», пилотируемых майором А.Г. Николаевым и подполковником П.Р. Поповичем. То есть действия по принципу: «Вы первые в космосе, мы первые в Северном Ледовитом океане» продолжались. Два советских космических корабля – в космосе, две американские подводные лодки – под арктическими льдами.

Кроме этих походов в 1962 году в проливе Кабота работали АПЛ Skate (SSN-578), командер Joseph L. Skoog, (от Лаборатории – Richard Boyle), дизельные лодки Entemedor (SS-340), командир не установлен, и Tusk (SS-426), командир также не установлен.

Летом 1962 года американские подводные лодки теоретически имели возможность в Северном Ледовитом океане встретиться с советской атомной подводной лодкой К-3 проекта 627, впервые предпринявшей попытку достичь Северного полюса. К-3, как отмечено выше, была первой атомной подводной лодкой, созданной Советским Союзом вслед за американцами. Она вступила в строй на четыре года позже первой американской АПЛ, однако и её преследовали многие неудачи и низкая надёжность технических систем. Полное подводное водоизмещение составляло 4750 тонн (почти в два раза больше, чем у АПЛ Skate), на вооружении торпеды и мины. За головной подводной лодкой к 1964 году было построено ещё 13 единиц по модифицированному проекту 627А.

Советский Союз начал готовить поход на полюс ещё в кон-

це 1950-х годов, но по различным причинам его приходилось откладывать. Выше было показано, что за предыдущие годы несколькими экипажами атомных подводных лодок был накоплен определённый опыт плавания подо льдом. В течение наступившего года было выполнено семь подлёдных походов. По известным ныне фактам можно твёрдо говорить о том, что Северный и Тихоокеанский флоты в ходе этих выходов отрабатывали выполнение, как минимум, трёх задач: достижение Северного полюса и проверка возможности борьбы с американскими атомными подводными лодками с баллистическими ракетами подо льдами; использование подлёдного пространства для укрытия своих ракетных подводных лодок; освоение новых районов базирования подводных лодок со сложными ледовыми условиями. Далее остановимся на каждой из них.

Первая задача считалась важнейшей, а успехи в её выполнении требовалось приурочить к середине лета, когда в Мурманскую область и на Северный флот ожидалось прибытие высшего руководства страны и министерства обороны. По существовавшим в те годы традициям, Военно-морской флот к этому моменту готовился отрапортовать о своих достижениях. Апофеозом должно было стать возвращение подводной лодки из похода к полюсу. Хотя морякам было известно, что самое благоприятное время для подлёдного плавания наступало во второй половине августа – в начале сентября, когда ледовая кромка максимально отступает на

север.

Несколько подводных лодок начали готовить к штурму полюса одновременно. Весной на К-3 выполнили навигационный ремонт в пункте базирования силами 10-го судоремонтного завода Северного флота с привлечением необходимых специалистов из Северодвинска и Ленинграда. Пока шёл ремонт, для обеспечения похода АПЛ К-3 к Северному полюсу предварительный (разведывательный) поход под лёд в Баренцевом море с 16 по 23 апреля 1962 года выполнила однотипная АПЛ К-21 под командованием капитана 2 ранга В.Н. Чернавина из состава 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок. Лодка была новой, прибыла в Западную Лицу только в декабре предыдущего года.

По известным наблюдениям ледового покрова, в шестидесятые годы наблюдалось похолодание, и в Баренцевом море кромка однолетних льдов опускалась далеко к югу. Старые многолетние льды поступали в Баренцево море из арктического бассейна через пролив между архипелагами Шпицберген и Земля Франца-Иосифа и распространялись Восточно-Шпицбергенским и Медвежинским течениями на юго-запад моря. Именно здесь и проходило разведывательное плавание.

Во второй половине 17 апреля корабль погрузился под лёд и через сутки всплыл, для передачи радиограммы, после чего снова ушёл под лёд. К концу суток 18 апреля, выйдя из-под кромки ледяных полей, полтора часа следовал по чистой

воде, а затем опять ушёл под ледяной покров, достигнув северной точки запланированного маршрута с координатами: 77 градусов 02 минуты северной широты и 37 градусов 45 минут восточной долготы, между Шпицбергом и Землёй Франца-Иосифа (немного южнее). В пути подводники обнаружили в многолетнем тяжёлом льду толщиной 2–3 метра восемь полыней. В одной из них размером 500 на 100 метров 22 апреля К-21 всплыла. В тот же день она вышла из-под льда и к исходу 23 апреля вернулась в базу. Лодка за 8 суток (174 часа) прошла 1719 миль, проверив и освоив тактику подлёдного плавания атомной подводной лодки, в том числе, приёмы ориентирования в подлёдном пространстве, методику поиска полыней и всплытия в них. Немного ниже мы предлагаем читателю сравнить программу похода К-21 и реальный поход К-3 к полюсу. Нам кажется, что это была действительно «модель» летнего похода к полюсу, но с одним важным отличием. Разведывательный поход проходил в широтах, где надёжно работал обычный навигационный комплекс кораблей.

Вот как пишет об этом главком ВМФ адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков в своей книге «Во флотском строю»: «В ходе плаваний шло активное освоение Северного морского пути, подлёдных плаваний подводных лодок и переходов под паковыми льдами из Баренцева моря на Дальний Восток и обратно. Так, в 1962 году атомоход, которым командовал тогда капитан 2 ранга В.Н. Чернавин, имел

самую большую среди атомных подводных лодок практику подледных плаваний. На этом корабле отрабатывали методику маневрирования под паковыми льдами, всплытие в полынье и практику предстоящего похода к Северному полюсу. На борту этой лодки выходили контр-адмирал А.И. Петелин (на фото второй слева— Прим. авт.), флагманский штурман флота капитан 1 ранга Д.Э. Эрдман (он был тогда кап. 2 ранга, на фото третий слева; первый слева замполит А. Волошин – Прим. авт.), флагманский инженер-механик М.М. Будаев. Экипаж надеялся, что честь покорения полюса окажут ему, и моряки готовились к этому основательно, но только как дублеры подобно космическим экипажам.

А честь арктического плавания к полюсу выпала подводной лодке «Ленинский Комсомол» (именной она стала только после похода – Примеч. авт.). Сама судьба определила этот корабль первопроходцем. Подводная лодка «Ленинский Комсомол» – первая советская атомная лодка на флоте. Её экипаж был одним из первых, кто прокладывал новые пути в подлёдном плавании.

Естественно, что готовили мы и лодку-дублёр на случай непредвиденных обстоятельств. Это был атомоход, значительно моложе «Ленинского Комсомола». Командовал кораблём, как я уже сказал, капитан 2 ранга В.Н. Чернавин, ныне адмирал флота, главнокомандующий ВМФ». Отсюда следует, что К-21 выполнила свою миссию без всяких происшествий. Летом 1962 г. она просто-напросто находилась в

резерве, в готовности заменить К-3. В этом смысле нельзя не отметить предусмотрительность С.Г. Горшкова и командования флотилии, – они попросту не могли допустить срыва задуманного похода к полюсу. Владимир Николаевич Чернавин же никогда не сетовал на случившееся и, практически, до 90-х годов не напоминал об этой ситуации. Его личная судьба в дальнейшем оказалась и счастливой, и сложной. На Северном полюсе он побывает на ракетном подводном крейсере стратегического назначения в 1972 г.



Командир АПЛ К-21 капитан 2 ранга В.Н. Чернавин

А тем временем, после ремонта, подтверждения первых двух задач курса боевой подготовки, 4 июля АПЛ К-3 вышла на контрольный выход перед длительным походом, из которого её вернули досрочно 10 июля. Как всегда в подобных походах, выявляются неисправности материальной части, требующие некоторого времени для устранения, а перед длительным походом экипажу предоставляется краткосрочный отдых. Были выявлены они и в этом походе, но далее события развивались стремительно «по законам советского жанра» тех времён.

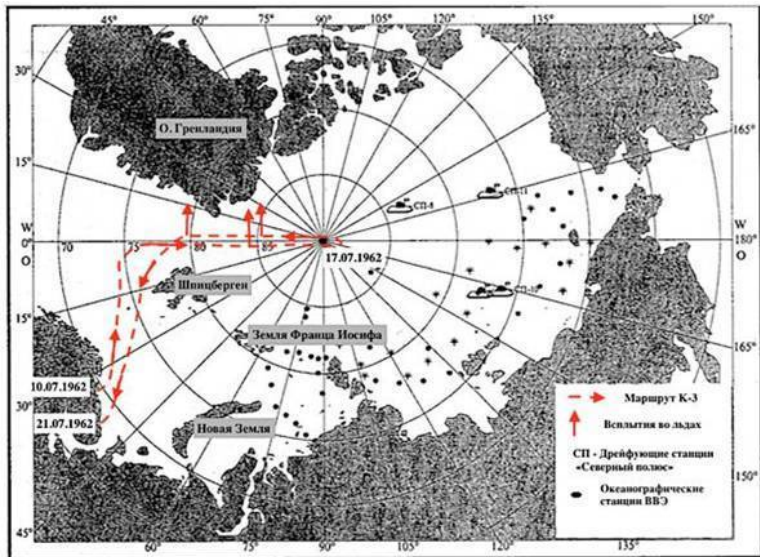
В базе лодку уже ожидали высокие начальники во главе с главнокомандующим ВМФ адмиралом С.Г. Горшковым. Командования корабля, соединения, флотилии и флота собрали на плавбазе. Совещание открыл главком, сказав такие слова: «Я сам командовал кораблём и прекрасно знаю, что ни один командир не доложит об истинном положении вещей. Если ему ставят задачу, он будет выполнять её любыми правдами и неправдами. Поэтому ты Жильцов молчи! О готовности лодки послушаем твоих офицеров» [Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н., 24, с.137]. Великий психолог! Разве он не знал по своему опыту командования кораблём, что все командиры боевых частей и служб уже проинструктированы своим командиром и решено «не допустить даже тени сомнения по поводу готовности к походу» (аргументацию Л.М. Жильцова столь неоднозначного (авантюрного) пове-

дения можно прочитать в цитируемой книге). Естественно, все доложили о готовности техники и личного состава, в надежде устранить выявленные неисправности в оставшееся время перед выходом или уже в море. При этом командование корабля и командир электромеханической боевой части знали, что главная энергетическая установка находится в режиме расхолаживания для того, чтобы в реакторном отсеке провести неотложные ремонтные работы при достаточно высоком уровне радиации. Однако времени им всем не оставили. Экипаж получил приказ выйти в море в 22:00 того же дня! Руководителем похода пошёл командующий 1-й флотилией подводных лодок контр-адмирал А.И. Петелин.

Только в 21:00, после удачного окончания ремонтных работ, представилось возможным начать ввод в действие главной энергетической установки, на который требовалось затратить несколько часов. Для того, чтобы «не гневить» начальство, командир, очевидно, не без ведома руководителя похода, решил отойти от пирса в назначенное время, не дожидаясь вывода реакторов на требуемый уровень мощности, под вспомогательными дизелями, а ввод установки завершить уже на переходе к точке погружения. К его счастью, «хитрый» манёвр и в этот раз удался. Перед погружением оба реактора были выведены примерно на 60 % номинальной мощности. На борту, кроме экипажа, находилось 20 специалистов от научных организаций и промышленности, прежде всего, по части обслуживания главной энергетической установки.

ческой установки и навигационного комплекса. Естественно, штатному экипажу пришлось «потесниться», предоставив каюты и другие штатные места отдыха и приёма пищи «специалистам». Увеличилась нагрузка и на службу снабжения корабля.

Погрузившись, направились в Норвежское море. 12 июля к концу суток была обнаружена неисправность циркуляционного насоса охлаждения главного конденсатора. Замену трех подшипников насоса производили в подводном положении. Ремонт продолжался около 14 часов. Далее маршрут к полюсу пролегал через Гренландское море по нулевому меридиану. 13 июля в 11 часов 30 минут АПЛ всплыла в Гренландском море для встречи с тральщиком с целью уточнения данных о ледовой обстановке и уточнения своего места. Однако из-за плохой погоды встреча состоялась только в 18:00. На следующие сутки в 10:45 на широте 79 градусов лодка в подводном положении вошла под кромку льда и двинулась по жёлобу Лены в Центральную Арктику, имея справа архипелаг Шпицберген, а слева Гренландию.



Маршрут похода АПЛ К-3 к Северному полюсу

По воспоминаниям командира [Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н., 24], на поход были поставлены следующие задачи: испытания навигационных комплексов; проверка возможности «<...> крейсировать в районе Северного полюса, лишая подводные лодки-ракетоносцы «противника» возможности нанесения внезапного ядерного удара по жизненно важным центрам СССР»; проверка работоспособности механизмов в условиях низких температур; исследования рельефа дна, течений, ледового покрова по маршруту; демонстрация миру возможностей советских атомных под-

водных лодок (позже оказалось, что именно эта задача была главной).



Подводники АПЛ К-3 у своего корабля во время всплытия во льдах, 1962г.



*На мостике АПЛ во время всплытия вблизи от Северного полюса слева направо:
Г.С. Первушихин (старпом к-ра К-3), Л.М. Жильцов, А.И. Петелин, Д.Э. Эрдман*

По маршруту перехода лодка трижды всплывала в полыньях. Впервые она сделала это в точке с координатами 84 градуса 08 минут северной широты, 0 градусов 48 минут и 5 секунд восточной долготы для донесения о достижении этой критической точки. Далее начиналась неизведанная зона неустойчивой работы, прежде всего, навигационных приборов. Уточнив своё место по светилам и получив разрешение командования, отправились далее. 17 июля в 6 часов 59 минут 11 секунд по московскому времени впервые советская подводная лодка в подводном положении по счислению (то есть по расчётам штурмана) пересекла географическую точку Северного полюса. Попытки найти полынью на полюсе не удалось, поэтому легли на обратный курс и всплыли только

на следующие сутки в точке с координатами 84 градуса 54 минуты северной широты, 0 градусов и 1,5 минут западной долготы (командир в своих воспоминаниях пишет: «...примерно в 100 милях от полюса»). На льду был установлен Государственный флаг СССР. За два часа, в течение которых лодка находилась в надводном положении, весь экипаж смог побывать на льду.

По программе похода следующее всплытие состоялось 19 июля к северо-востоку от Гренландии в точке с координатами 79 градусов 40 минут северной широты, 0 градусов 41 минута западной долготы. Навигационная невязка составила 34 мили. Здесь предстояло провести испытания боевых торпед для проламывания льда на случай экстренного всплытия. Однако последовал приказ не выполнять стрельбу торпедами, а экстренно следовать в Йоканьгу (Гремиху), где подводников должны были торжественно встретить руководители страны во главе с Н.С. Хрущевым.



Встреча руководителей страны с экипажем АПЛ К-3 в спортивном зале в Гремххе, 1962г. Во втором ряду слева направо: В.А. Касатонов, Л.М. Жильцов, Н.С. Хрущёв, А.И. Петелин, Р.Я. Малиновский, Р.А. Тимофеев, С.Г. Горшков

20 июля в 13:40 К-3 вышла из-под льдов, пройдя в подлёдном положении 1 294 мили за 147 часов (именно так, а не 178 часов, как тиражируется во многих источниках). Постоянно проводившиеся на борту К-3 исследования рельефа дна, течений, ледовитости позволили заполнить немало белых пятен на карте Арктики, в том числе и обнаружить подводный хребет, наличие которого ранее только предполагалось. Позднее он был назван хребтом Гаккеля (экипаж АПЛ ВМС США Sargo (SSN-583) сделал это раньше и, конечно

же, не поделился своим открытием с советскими подводниками).

После возвращения в базу руководителю похода, командующему 1-й флотилией подводных лодок Северного флота контр-адмиралу А.И. Петелину, командиру корабля кап. 2 ранга Л.М. Жильцову и командиру БЧ-5 (электромеханической боевой части) инженер-кап. 2 ранга Р.А. Тимофееву были присвоены звания Героя Советского Союза. Весь личный состав корабля и ряд специалистов промышленности были награждены орденами и медалями: орденом Ленина – 11 человек (кроме Героев); орденом Красного Знамени – 19 человек; орденом Красной Звезды – 28 человек; медалью За отвагу – 63 человека. Двум боевым сменам экипажа награды вручал сам Первый секретарь ЦК КПСС, Председатель Совета министров СССР Н.С. Хрущёв в спортивном зале 14-й бригады подводных лодок в Йоканьге. Одна смена в это время обеспечивала функционирование подводной лодки в базе. Личному составу этой смены позже вручил награды секретарь Мурманского обкома КПСС. Думаем, что представленная здесь фотография об этом событии ярко передаёт чувства всех, кто творил ту историю.

С этого момента советские подводники, можно сказать, «по-настоящему почувствовали запах и вкус Арктики». Все последующие годы они будут наращивать свои усилия в освоении Северного Ледовитого океана. Подводная лодка К-3 вскоре получила имя «Ленинский Комсомол» и стала

символом для страны. Нынче её холодный и пустой корпус уже много лет стоит на судоремонтном заводе в Снежногорске Мурманской области (спасибо руководителям, что сохраняют!), а высокие начальники и многочисленные общественные организации не могут принять решение о дальнейшей судьбе этого национального символа.

Позже один из участников похода В.А. Монтелли писал: «Устойчивую работу при плавании постоянными курсами, скоростью и глубиной погружения показали гирокомпасы, но до широты $88,5^{\circ}\text{N}$. При маневрировании подо льдом их погрешности обычно превышали $9\text{--}10^{\circ}$, причём знак погрешности был, как правило, одинаков у всех. Подтвердилась оптимальность выбранной системы координат, как в части универсальности её применения в традиционных для того времени средствах, так и с точки зрения удобства работы штурмана. Несмотря на отсутствие инерциальной системы и высокоширотных гирокомпасов, поход АПЛ К-3 на Северный полюс удался с первой попытки. Принятая же в те далёкие годы система квазигеографических координат успешно прошла испытания временем и продолжает использоваться и поныне без каких-либо изменений, в том числе и на АПЛ с инерциальными навигационными комплексами» [Монтелли В. А., 22].

Достигнутый величайший успех и проявленный величайший авантюризм похода К-3 к Северному полюсу особенно ярко проявился не только «звездопадом», но и тяжёлыми по-

следствиями для техники в самое ближайшее время. Уже через месяц, в сентябре на лодке в море была обнаружена радиационная герметизация тепловыделяющих элементов в реакторе. Радиоактивность в нескольких отсеках достигла предельных значений. Дали радио и в аварийном порядке вернулись в базу. Отсюда «за ноздрю» лодку в очередной раз «заперли» на завод в Северодвинске. Там она находилась в ремонте с заменой всего реакторного отсека до конца 1965 г. Труднейшая технологическая операция – замена реакторного отсека выполнялась впервые. Отработанное топливо было выгружено, а в отсек залит специальный состав, после чего через некоторое время он был затоплен в заливе Абросимова в Карском море. Вот какой оказалась реальная цена покорения Северного полюса при отсутствии достаточных технических возможностей, при безмерной эксплуатации человеческих возможностей личного состава, при чрезмерном стремлении руководителей отчитаться об успехах и победах. Вслед за К-3 аналогичные технологические операции удаления реакторных отсеков пришлось выполнить ещё на нескольких подводных лодках первого поколения. Думается, что многим хочется, пусть и в двухтысячные годы, спросить «лауреатов всяких премий» и «великих руководителей процессов создания океанского флота» – зачем надо было так поступать? Неужели можно было считать действительно не надёжные корабли, «глухие» в океане и «слепые» подо льдом, реальной угрозой «супостату»? Неужели личные амбиции и карьеризм

застилали общественную пользу, военную и экономическую целесообразность? Как же можно было ответственным представителям ВМФ (со временем каждого из них надо будет назвать поимённо) принимать в боевой состав не надёжные атомные подводные лодки? Как же можно было бессовестно сдавать флоту такие корабли и за это получать премии и звёзды героев? И, тем не менее, ура!



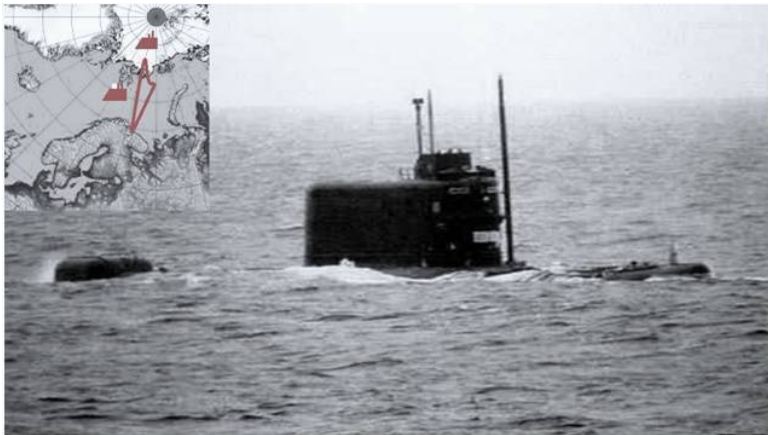
Тридцатилетний юбилей первого похода на Северный полюс АПЛ (встреча с участниками)

На снимке сидят (слева направо): капитан 1 ранга Ю. Г. Хлыпало (предоставил фото), контр-адмирал В. Д. Шандобылов – заместитель начальника ГУНиО МО в 1962 году, ? – ЦНИИ «Электроприбор», капитан 1 ранга В. А. Монтели – член научной группы на К-3 от 9-го НИИ МО, командир БЧ-5 АПЛ К-3 Р. А. Тимофеев, контр-адмирал Д. Э. Эрдман – флагманский штурман 1-й флотилии ПЛ, контр-адмирал А. В. Федотов – руководитель научной группы на К-3 от 9-го НИИ МО, ? – ЦНИИ «Электроприбор»; стоят четвертый слева капитан 2 ранга М. В. Кузнецов, пятый – капитан 1 ранга А. П. Князев, седьмой – капитан 1 ранга В. П. Рыков, девятый – контр-адмирал А. Н. Мотрохов – главный штурман ВМФ, одиннадцатый – капитан 1 ранга Ю. В. Румянцев, двенадцатый – капитан 1 ранга С. П. Алексеев, тринадцатый – капитан 1 ранга Е. Н. Губарев.

При всей публичности успехов похода к Северному полюсу Северный флот продолжал, с соблюдением всех возможных мер секретности, выполнять важнейшую стратегическую задачу – использовать подлёдное пространство для укрытия своих ракетных подводных лодок. В современной терминологии – повышать боевую устойчивость ракетных

подводных лодок путём назначения им районов боевого патрулирования подо льдами. С этой целью в середине 1962 г. ещё один поход под лёд выполнила АПЛ с баллистическими ракетами пр.658 К-33 под командованием капитана 3 ранга А.С. Пушкина из состава 31-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок СФ. Теперь она поднялась уже до 85 градуса северной широты, пробыв подо льдом 8 суток [Реданский В. Г., 29]. Такого в советском флоте ещё не было, но их не наградили.

В том же году осуществлено первое в истории ВМФ СССР групповое подледное плавание дизель-электрических ракетных подводных лодок 629 проекта из состава 18-й дивизии 12-й эскадры подводных лодок Северного флота. С 12 по 16 июня его выполнили К-113 (командир – капитан 2 ранга В.Г. Скороходов) и К-93 (командир – капитан 2 ранга В.П. Околелов). Подводные лодки находились подо льдом 30 часов и прошли 120 миль.



Подводная лодка пр.629 и схема маршрута группового похода под лёд

В то самое время, когда состоялся «звёздный» поход К-3 на полюс, «случайное» подлёдное плавание, а на самом деле, используя сложную ледовую обстановку для обеспечения скрытности плавания, совершила атомная подводная лодка К-16 пр.658 под командованием командира 185-го экипажа Н.Б. Чистякова из состава 31-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок СФ. Этот атомный ракетоносец в июле участвовал во флотском учении «Метеор-2». При возвращении из Северной Атлантики в районе Датского пролива и южной части Гренландского моря лодка на протяжении 680 миль следовала подо льдом (таким был год, о сложной ледовой обстановке в северо-восточной Атлантике в шестидесятые годы мы уже писали выше). При всплытии для передачи на

командный пункт донесения о своём месте и ледовой обстановке К-16 передней частью ограждения рубки ударилась о лёд и повредила при этом антенну акустической станции. Затем она ещё несколько раз всплывала в разреженном льду. Как указано в [Реданский В. Г., 29]: «Полученные наблюдения и сделанные выводы послужили предметом обсуждения с командирами других подводных лодок соединения».

В августе второй подлёдный поход в течение года выполнила АПЛ К-21 под командованием капитана 2 ранга В.Н. Чернавина. Старшим на борту лодки в этом походе был начальник штаба 3-й дивизии капитана 1 ранга Н.Ф. Рензаев. Атомоходу предстояло выполнить задачу, стоявшую перед К-3 на заключительном этапе её похода к Северному полюсу, но отмененную по известным нам обстоятельствам – выполнить торпедные стрельбы для создания полыньи. Необходимо было определить, сможет ли подводная лодка в аварийном случае образовать с помощью взрыва торпед полынью для всплытия. Разумеется, такая полынья могла потребоваться и для стрельбы ракетами с подводных ракетносцев, когда естественной полыньи нет, а время не ждёт. Как пишет В.Г. Реданский: «8 августа лодка пришла в назначенный для испытаний район. Учитывая толщину льда, достигавшую 2–3 м, от одиночной стрельбы отказались. Решили выполнить два двух торпедных залпа. Затем необходимо было произвести обмеры образовавшихся «пробоин» и оценить возможность всплытия в них подводной лодки.

Взрыватели на торпедах установили с расчетом взрывов через 90–95 секунд, за это время они проходили 1250–1300 м. В результате стрельбы образовались две полыньи: одна диаметром 80 м – в торосистом льду, другая размером 120 на 70 м – в более ровном ледяном поле. Осматривать их отправилась группа подводников во главе с командиром К-21 кап. 2 ранга В.Н. Чернавиным. «Четверо смелых» несколько часов блуждали по безмолвной ледяной пустыне, обходя трещины и торосы, пока не нашли то, что искали. Замерили «пробоины» во льду, тщательно их осмотрели. В образовавшихся полыньях плавали огромные глыбы серо-жёлтого льда, резко отличавшиеся от первозданной белизны окружающих ледяных полей. Забрав выброшенные взрывом детали торпед, подводники двинулись в обратный путь и... заблудились. Прошло немало времени, пока незадачливые полярные путешественники услышали наконец тревожные звуки тифона и сирены и увидели рассыпавшиеся в полярном небе звёздочки сигнальных ракет.

Анализ полученных данных показал, что применение торпед для создания искусственных полыней возможно, но требуется увеличить заряд и с помощью эхоледомера находить более благоприятные для этой цели, менее торосистые участки ледяных полей» [Реданский В. Г., 29].

В конце октября 1962 года во время Карибского кризиса, когда все силы флотов находились в повышенной боевой готовности, ещё один заход под лёд совершила средняя под-

водная лодка С-348 кап. 2 ранга А.М. Евдокименко из состава 25-й бригады 12-й эскадры подводных лодок СФ (губа Ягельная). В течение лета на ней были установлены новый эхоледомер и станция обнаружения полыней впереди по курсу. В целом поход прошёл успешно, если не считать того, что во время всплытия даже в тонком льду (7 см) была сломана рамочная антенна радиопеленгатора и повреждено ограждение рубки.

С 1962 года возникла и третья задача, о которой мы упоминали выше, – освоение новых районов базирования подводных лодок со сложными ледовыми условиями. Дело в том, что по требованию Министерства рыбного хозяйства СССР о передаче рыбакам территории в бухте Находка пришлось найти новое место базирования 171-й бригады 40й дивизии подводных лодок Тихоокеанского флота. Со своей стороны рыбаки обязались выделить хорошие деньги на оборудование нового места базирования для выведенных из Находки подводных лодок. Главком ВМФ решил в качестве нового основного пункта базирования бригады подводных лодок и бригады кораблей охраны водного района избрать бухту Нагаева. Количество лодок планировалось довести до 12 единиц, первоначально 613 проекта и кораблей охраны водного района – до 7 единиц. Эти соединения должны были взять под контроль всю обширную акваторию Охотского моря и Курильские проливы, обеспечивающие скрытный выход лодок через них во все районы северной части Тихого оке-

ана. О тяжёлой погодной и ледовой обстановке в Охотском море высшее командование знало. Однако её влияние на использование сил предполагалось значительно нейтрализовать, с одной стороны, созданием специальной ледокольной группы, а с другой – обработкой выхода лодок к Курильским проливам подо льдом, что, в свою очередь, ещё больше улучшит их скрытность и внезапность действий. Так началась длительная эпопея освоения «магаданскими подводниками» подлёдного плавания и плавания во льдах.

В марте 1963 года С-286 (командир – капитан 3 ранга В.В. Брыскин) совершила длительный выход в море с целью подлёдного плавания. ПЛ осуществила всплытие во льдах в Татарском проливе.

Первоначально активность действий магаданской бригады подводных лодок нарастала. Лодки плавали и в битом льду, и в сплошном, если толщина его не превышала 20 см. В таких условиях было опасно всплывать. Командир ПЛ С-173 капитан 2 ранга Христов Рудольф Васильевич спроектировал, рассчитал и сделал чертежи противоледовой защиты, представляющей систему стальных балок, защищающую ограждение мостика, антенны и выдвижные устройства при всплытии во льду. Эти устройства на плавмастерской изготовили для всех лодок бригады, и плавание значительно упростилось.

Подводные лодки совершили подлёдное плавание из бухты Нагаева в Охотское море на расстояние более 100 миль.

Освоили пополнение запасов топлива, масла и пресной воды в море: заходили во Второй Курильский пролив, там у южного берега острова Шумшу три швартовые бочки, и у каждой – буй. Об этом устройстве и его работе мы уже писали.

Так началась длительная и тяжёлая служба подводников на Магадане. В целом, ничего дельного из этого не получилось. Служба в зимнее время здесь превращалась в непрерывную борьбу за выживание личного состава и сохранение боеспособности техники, а не создание сложностей вероятному противнику.

1963 год. Американские АПЛ прерывают походы подо льды, а советская К-181 впервые всплывает на Северном полюсе и ещё две АПЛ впервые подо льдом совершают стратегический манёвр с Севера на Восток

Американская АПЛ Skate (SSN-578) под командованием командера С. F. Rauch, Jr. и дизельные подводные лодки Vesuna (SS-319) под командованием командера Robert Anderson и Tench (SS-417), командир не установлен, в начале года работали в проливе Кабота. По имеющимся сведениям, это был последний случай отработки применения дизельных подводных лодок подо льдом.

В 1963–1964 годах американские ледоколы провели исследования (официально – «океанографические») в Северном Ледовитом океане близ берегов СССР. После чего Советский Союз в июле 1964 года заявил США протест на том основании, что проливы Дмитрия Лаптева и Санникова, соединяющие моря Лаптевых и Восточно-Сибирское, являются историческими водами Советского Союза и не могут использоваться без его разрешения. США ответили, что не ви-

дят оснований для таких претензий, «даже если согласиться, что доктрина исторических вод <...> может применяться к международным проливам» [Теребов О.В., 32].

Мы не знаем, что ещё планировалось в США на этот год. Однако точно известно, что 10 апреля в Атлантическом океане погибла головная АПЛ нового класса Thresher (SSN-593) и, очевидно, поэтому были приостановлены все походы в Арктику.

В 1963 году в течение пяти зимних недель в Арктике действовали английские дизель-электрические подводные лодки HMS Trepres и HMS Porpoise. Они прошли в общей сложности 5500 миль, удаляясь при плавании подо льдом от кромки на 30–50 миль.

В наступившем году Военно-морской флот Советского Союза продолжил активно использовать Северный Ледовитый океан. В августе-сентябре в рамках очередной экспедиции особого назначения ЭОН-73 с Севера на Тихий океан готовились перейти две дизельные подводные лодки и несколько судов обеспечения. Северный флот получил также следующие задачи: разработать новые тактические приемы боевого использования подводных лодок из-под льда; выполнить первый в истории стратегический манёвр на ТОФ двух атомных подводных лодок; совершить очередной поход одной АПЛ на Северный полюс и всплыть там в надводное положение. При этом Генеральный штаб ВС СССР для перехода на Дальний Восток назначил АПЛ пр.627А К-115 под ко-

мандованием кап. 2 ранга Дубяги Ивана Романовича из состава 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. Для этого её первой среди однотипных лодок отечественного флота оснастили парогенераторами, изготовленными из титановых сплавов. Решение о том, какой корабль пойдет на Северный полюс, а какой совершит трансарктический переход, должно было принять командование СФ.

По плану выполнения первой задачи в апреле, во время учений Северного флота атомная ракетная подводная лодка пр.658 К-178 под командованием кап. 1 ранга А.П. Михайловского из состава 31-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок двое суток маневрировала подо льдами Баренцева моря в районе Земли Франца-Иосифа, находясь в «засаде». После выхода на чистую воду она произвела успешный пуск из надводного положения баллистической ракеты. Следом за ней в ходе того же учения такой же манёвр совершила дизельная ракетная подводная лодка пр.629 К-153 под командованием кап. 3 ранга В.Г. Лебедько из состава 18-й дивизии 12-й эскадры подводных лодок СФ. Подо льдом она находилась около двух суток и за это время прошла 168 миль. Выйдя на чистую воду, успешно выполнила условный старт ракет и возвратилась в базу. Так флот осваивал новые тактические приёмы использования ракетных подводных лодок из-под льда.

Решение по второй и третьей задаче состоялось 24 февраля 1963 г. Было принято предложение отправить на полюс,

только что, завершившую испытания АПЛ пр.627А К-181, а на Дальний Восток – К-178 под командованием кап. 1 ранга А.П. Михайловского. При этом планировалось, что эта лодка, вооруженная баллистическими ракетами, начнет движение по маршруту только после того, как К-115 достигнет Камчатки.

К-115 совершила первый в истории ВМФ СССР подлёдный стратегический межтеатровый манёвр в период с 3 по 17 сентября 1963 года (в публицистике манёвр чаще всего называют «трансарктический переход»). Маршрут перехода проходил от Западной Лицы на Кольском полуострове через Баренцево море до мыса Желания (север Новой Земли), далее по жёлобу Святой Анны, оставляя слева архипелаг Земля Франца-Иосифа, а справа – острова Визе и Ушакова, в Центральный Арктический бассейн до 84-го градуса северной широты, затем курсом 90 градусов до 174-го меридиана восточной долготы, после чего курсом к острову Врангеля в Чукотское море и далее через Берингов пролив на Камчатку.



Глубоководные желоба, соединяющие Баренцево море и Центральный Арктический бассейн

Справка о глубоководных желобах, соединяющих Баренцево море и Центральный Арктический бассейн. Жёлоб Святой Анны – глубоководный жёлоб между Баренцевым и Карским морями юго-восточнее Земли Франца-Иосифа. Глубина жёлоба достигает 500–600 метров на севере, к югу уменьшается до 300–400 метров; по мере приближения к Новой

Земле рельеф дна выравнивается. Длина – около 600 километров. На юге жёлоб Святой Анны отделяется порогом Брусилова от Восточно-Новоземельского жёлоба. Жёлоб назван в честь корабля «Святая Анна», на котором была совершена экспедиция Георгия Брусилова.

Жёлоб Франц-Виктория – глубоководный жёлоб между Баренцевым морем и Центральным Арктическим бассейном, пролегающий между архипелагами Земля Франца-Иосифа и Шпицберген. Глубина жёлоба достигает 430 метров.

У мыса Желания К-115 всплыла для встречи со спасательным судном «Памир» и контроля своего места. Проверив точность плавания по счислению у ледовой кромки, она снова погрузилась на безопасную глубину и начала движение подо льдами Арктики.

Совершив по плану перехода ряд всплытий и «приледнений» («прилипание» к нижней кромке льда без хода и при положительной плавучести), 10 сентября 1963 года лодка всплыла в полынье в 3,4 морских милях от советской научно-исследовательской дрейфующей станции «Северный Полюс-12» (начальник станции Л.Н. Беляков). Командир АПЛ с семью подводниками посетил станцию, а полярники нанесли ответный визит. 11 сентября К-115 встретилась в точке randevу в акватории Чукотского моря с ледоколом «Пересвет». Пройдя в надводном положении Берингов пролив, 17 сентября лодка прибыла к новому месту базирования в бухте

Крашенинникова. За 330 часов пройдено 4330 миль, из них: под водой – 3396 миль за 215 часов, над водой – 934 мили за 115 часов, подо льдами 1570 миль за 121 час, во льдах за ледоколом 56 миль за 8 часов 30 минут. В ярких лучах успехов остаётся в тени неудачное всплытие АПЛ в районе советской научно-исследовательской дрейфующей станции «Северный Полюс-10». Здесь контроль толщины льда осуществлялся только эхоледомером. Визуального осмотра состояния льда через перископ не проводилось. В результате нарушения проверенных рекомендаций, на К-115 были повреждены ограждение рубки и вертикальный стабилизатор (в корме). Однако успехи перевесили ошибки, и указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 февраля 1964 года за образцовое выполнение задания командования и проявленные при этом мужество и героизм члены экипажа были награждены правительственными наградами. Командиру К-115 капитану 2 ранга И.Р. Дубяге было присвоено звание Героя Советского Союза, руководитель перехода начальник штаба, заместитель командующего 1-й флотилией атомных подводных лодок Северного флота капитан 1 ранга В.Г. Кичёв (его фото приведено в материале за 1968 год) был награждён орденом Ленина. С 23 октября 1963 года лодка вошла в состав Тихоокеанского флота с базированием в Вилучинске (ныне).



Командир К-115 капитан 2 ранга И.Р. Дубяга

Следом за К-115 аналогичный переход с 14 по 30 сентября совершила К-178 (командир – капитан 1 ранга Михайловский Аркадий Петрович, руководитель перехода начальник штаба 31-й дивизии подводных лодок капитан 1 ранга Н.К. Игнатов, его фото см. в материале за 1966 год). Перед походом ракетоносец был дооборудован для плавания во льдах, включая установку укрепляющих конструкций на крышках ракетных шахт, «ледовых рогов» на крыше ограждения боевой рубки и «ледовой решётки» на носовом палубном обтекателе антенны гидроакустической станции [Михайловский А. П. Вертикальное всплытие, 18]. В дополнение к штатным гирокомпасам, которые в приполюсных районах перестают выполнять свои функции, на корабле смонтировали три гироазимута и отработали методику их совместной работы. При маневрировании в высоких широтах курсоуказание переключалось с гирокомпасов на гироазимуты, а после окончания манёвра и успокоения гирокомпасов гироазимуты согласовывались с ними. Для определения места корабля подо льдом на лодку установили специальную гидроакустическую станцию, принимающую и записывающую взрывные сигналы подводной навигационной системы НГС-1. Кроме того, установили бортовую аппаратуру новой экспериментальной системы дальней радионавигации «Маршрут», а для промера глубин по маршруту перехода смонтировали дополнительный эхолот. Очевидно, что такое же дополнительное

оборудование было установлено и на АПЛ К-115, хотя точных сведений об этом нет.



Существует очень мало сведений и о том, какое оружие было на борту первых подводных лодок, уходящих под лёд. Однако командир К-178 позже в своих воспоминаниях писал: «Боевого оружия приказано не брать. Только четыре торпеды иметь в носовых аппаратах приготовленными для взрыва на дистанции с целью возможного подрыва льда и прodelывания искусственной полыньи для всплытия лодки. В кормовую шахту погрузить практическую ракету в инертном снаряжении, но полностью заправленную всеми компонентами. Эту ракету предстоит пронести во льдах Арктики и после освидетельствования выстрелить ею по боевому полю уже на Камчатке» [Михайловский А. П. Вертикальное всплытие, 18, с. 366–367].

Под кромку пакового льда К-178 ушла 17 сентября и следовала по маршруту К-115. 20 сентября произведено всплытие в полынье размером 800 на 200 метров в районе полярной станции «Северный Полюс-10». По маршруту похода толщина ледяного покрова была около 5 метров. Углубления отдельных торосов достигало до 18–20 метров. 22 сентября выполнено три всплытия в полыньях возле советской научно-исследовательской дрейфующей станции «Северный Полюс-12» (начальник станции Ю.Б. Константинов). Первый раз всплыли в трещине шириной до 150 метров, второй раз – в полынье 500 на 250 метров, затянутой тонким ниласом (молодым льдом), третий раз – в ледовом канале 900 на 200

метров. В некоторых полыньях лодка без труда проламывала лёд толщиной около 20 сантиметров.

Манёвр всплытия в полынье был в то время совершенно новым и очень трудным. Вот как его описывает один из участников похода: «Чтобы ледяной «гребёнкой» не срезать верхнюю часть ограждения рубки вместе с выдвижными устройствами, очень важно погасить инерцию движения корабля, т. е. всплывать без хода при почти нулевой плавучести. Корабельный лаг не фиксирует скорость корабля, меньшую 2–3 узлов. Для того чтобы убедиться, что инерция погашена и ПЛ не имеет хода, давался воздушный пузырь через кингстон глубиномера. Если воздушные пузыри шли вверх строго вертикально, значит ПЛ остановлена и можно всплывать. Если же пузыри уходили в корму, значит ПЛ имеет ход. Продолжали работать ГЭД (гребные электродвигатели. – Примеч. авт.) до погашения инерции. При плавании подо льдом самописец эхоледомера постоянно вычерчивал профиль льда, напоминающий электрокардиограмму. Толщина пакового льда в различных районах плавания различная: 3–5, 5–7 метров, были районы с толщиной льда 15–20 и более метров. Для выхода на сеансы связи осуществляли так называемые «приледнения».

Первое всплытие во льдах Центральной Арктики было днем. Всплыли в полынье, по размерам почти полностью соответствующей размерам ПЛ. Оставалось только удивляться, как командир сумел её отыскать. По отваленным носо-

вым горизонтальным рулям сходили на лёд, фотографировались боевыми сменами. Осмотрелись. Кругом ослепительно белый снег, торосы – точь- в-точь, как в учебниках географии или документальных фильмах. И как-то жутковато среди этого белого великолепия видеть чёрную зловещую громаду атомохода. Силища страшная: всплывёт в полынью, выпустит ракеты, нырнёт под лёд – и ищи его подо льдом как иголку в стоге сена».



По ряду причин экипажу не удалось посетить дрейфую-

щие станции. 29 сентября в 5:50 ракетноносец вышел из-под кромки пакового льда севернее острова Врангеля и всплыл в надводное положение. Здесь корабль встречали ледоколы «Пересвет», «Макаров» и спасательное судно СС-37. После прохода Берингова пролива подводная лодка вновь погрузилась и 30 сентября около 11:00 ошвартовалась у пирса в бухте Крашенинникова на Камчатке. Всего пройдено 4411 миль за 374 часа, из них в подводном положении 3460 миль за 286 часов, в том числе: подо льдами – 1617 миль за 136 часов, в надводном положении – 951 миль за 88 часов, во льдах – 155 миль за 22 часа. Выполнено десять ледовых манёвров, из них два всплытия в битом льду, шесть всплытий в полыньях и два «приледнения» на сеанс связи.

Интересно, что встреча А.П. Михайловского и Ю.Б. Константинова (начальника станции «Северный Полюс-10») на дрейфующих станциях СП всё же состоялась. Это произошло в 1968 г. (см. ниже).

Особо следует сегодня прокомментировать поиск подводными лодками научно-исследовательских дрейфующих станций «Северный Полюс-10» и «Северный Полюс-12». Из воспоминаний командиров подводных лодок следует, что это была попутная экзотическая задача: встретиться с полярниками, дать им свежих овощей и фруктов, принять от них письма родным. На самом деле именно полярникам в этих походах принадлежала важнейшая роль обеспечения походов. В условиях длительного подлёдного плавания полярные

станции выполняли для лодок роль маяков в Северном Ледовитом океане. На каждой из них была специальная группа военных специалистов («5–6 человек из Архангельска»), которые на некотором отдалении от основного лагеря станции бурили лёд и устанавливали под водой «шумилки» (генераторы звуковых колебаний), которые и должны были обнаружить и запеленговать подводные лодки. Обнаружение «шумилки» подтверждало истинность маршрута, а всплытие позволяло точно получить ошибку счисления по навигационным приборам. Поэтому роль полярных станций следует считать особой.



Схема работы подводной навигационной системы

За образцовое выполнение задания и проявленные при этом мужество и отвагу Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 февраля 1964 года капитану 1 ранга А.П. Михайловскому присвоено звание Героя Советского Союза, а члены экипажа награждены высокими правительственными наградами. Руководитель перехода начальник штаба 31-й дивизии атомных подводных лодок капитан 1 ранга Н.К. Игнатов был награждён орденом Красного Знамени. Лодка вошла в состав 45-й дивизии 15-й эскадры подводных лодок

Тихоокеанского флота с базированием на бухту Тарья (бухта Крашенинникова).

Навигационно-гидрографическое и поисково-спасательное обеспечение двух походов осуществляли в районах ухода под лёд и выхода из-под него гидрографическое и спасательные суда, сопровождаемые ледоколами. На дрейфующих станциях, как уже отмечалось, заблаговременно были высажены подразделения военных гидрографов для обеспечения работы подводной навигационной системы НГС-1 посредством кодированных взрывных сигналов и широкополосных звуковых маяков. Самолёты дальней авиации, авиации ВМФ и полярной авиации гражданского воздушного флота с 28 августа вели непрерывную разведку ледовой обстановки в Арктике. Кроме того, были развёрнуты спасательные отряды в бухте Провидения на Чукотке и в Западной Лице, где в 12-часовой готовности к отправке находились дублирующие экипажи. Таким образом, стратегический манёвр двух подводных лодок представлял собой сложную операцию с участием значительных сил, и не только из состава ВМФ.

Здесь уместно обратить внимание читателей на тот факт, что водоизмещение советских подводных лодок было больше водоизмещения американской АПЛ Skate в 1,7–1,8 раза. Естественно, управлять такой машиной подо льдом намного труднее, чем лодкой водоизмещением 2861 тонн. К удивлению, никто из специалистов пока не обращал на это внимания. Позже мы покажем, что советские командиры под-

водных лодок успешно «приледнялись» и всплывали в полыньях на своих подводных лодках, превосходящих по водоизмещению американские чуть ли не в десять раз!

Во время перехода на Восток на каждой подводной лодке кроме экипажа находилось 15–20 специалистов от предприятий промышленности.

Этими переходами была практически подтверждена возможность межфлотского манёвра атомными подводными лодками через Северный Ледовитый океан подо льдом. Экипажами подводных лодок К-115 и К-178 была «протоптана самая короткая тропинка» с Северного на Тихоокеанский флот. В дальнейшем подводники отечественного Военно-Морского Флота, как в своё время заметил В.Г. Лебедько, превратили эту «тропинку» в «накатанную, хотя и опасную подледную дорогу» [Лебедько В.Г., 16].

Очередной арктический поход в 1963 году совершила атомная крейсерская подводная лодка проекта 627А К-181 3-й дивизии 1-й флотилии подводных лодок Северного флота. Поход продолжался с 25 сентября по 4 октября. Командовал подводной лодкой капитан 2 ранга Юрий Александрович Сысоев, руководил походом, находившийся на борту лодки, командующий Северным флотом адмирал В.А. Касатонов. Перед походом летом эта совершенно новая подводная лодка была дооборудована на производственном предприятии (тогда так оно называлось) «Севмашпредприятие» для похода на Северный полюс. Впервые на атомной подводной

лодке установили новый всеширотный навигационный комплекс «Сигма». В сентябре было выполнено тренировочное плавание к кромке паковых льдов в районе архипелага Земля Франца-Иосифа.



Командир К-181

Как пишет В. Г. Реданский, со ссылкой на «Исторический журнал Северного флота», перед подводной лодкой были поставлены задачи: разработать и опробовать новые тактические приемы по боевому использованию атомных подводных лодок при ведении боевых действий в Арктическом бассейне; совершенствовать способы поиска и уничтожения подводных лодок-ракетоносцев под арктическим льдом; исследовать возможности использования ракетных атомных подводных лодок из-под льда со всплытием в полыньях и разводьях; проверить особенности эксплуатации вооружения, технических средств и энергетической установки подводной лодки в условиях Арктики; отработать плавание подводной лодки под арктическим льдом, всплытие в разводьях и полыньях и методы определения мест в них; изучить навигационно-гидрографические условия плавания, произвести промер глубин эхолотом, определить толщину и характер льда и разводий по маршруту похода. (Почему-то в официально поставленных задачах нет ни слова о всплытии на полюсе и ни слова об испытании нового навигационного комплекса). Кроме экипажа и командующего Северным флотом на борту К-181 находились начальник политотдела 1-й флотилии ПЛ контр-адмирал Г.Г. Антонов, начальник оперативного управления штаба флота капитан 1 ранга Д.И. Шиндель, главный штурман ВМФ капитан 1 ранга А.Н. Мотрохов, заместитель командующего 1-й флотилии подводных лодок по

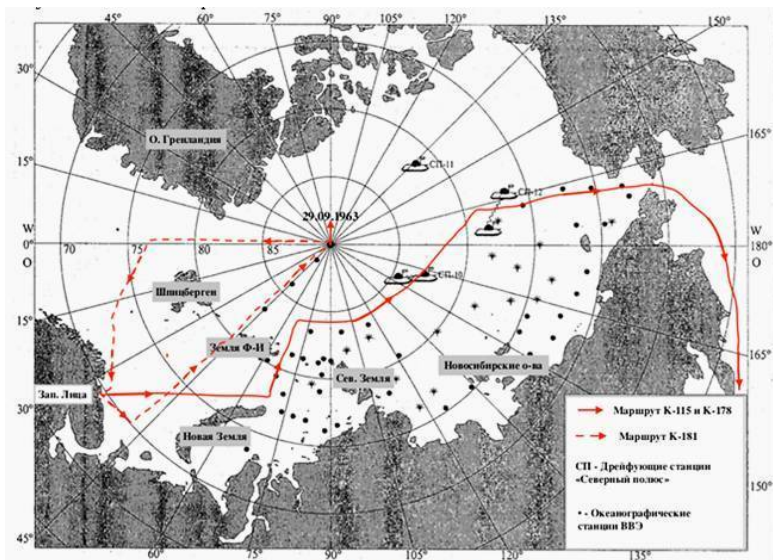
электромеханической части капитан 1 ранга М.М. Будаев, заместитель командира 3-й дивизии подводных лодок капитан 2 ранга В.П. Рыков, представители прессы, НИИ. Вместе с экипажем всего 124 человека. И тем не менее сегодня у нас очень мало достоверной информации о походе, особенно фотографий.

25 сентября, с учётом положительного опыта К-115 и К-178 (последняя ещё не вышла из-под льдов!), подводная лодка вышла из базы, погрузилась и следовала в подводном положении к кромке льда. 27 сентября перед кромкой пакового льда лодка всплыла в мелкобитом льду. Здесь АПЛ встретила с ожидавшим её ледоколом «Добрыня Никитич», уточнила своё место, ошибку системы курсоуказания и, погрузившись на глубину 120 метров, направилась в Центральную Арктику через жёлоб Франца-Иосифа (см. карту выше).

29 сентября в 06:00 АПЛ К-181 прошла через точку Северного полюса, а в 6 часов 51 минуту всплыла в полынье в точке с координатами 89 градусов 59,6 минут северной широты и 42 градуса восточной долготы. На льду был установлен государственный флаг СССР и военно-морской флаг, вымпел газеты «Красная звезда».

Здесь произошёл курьёзный и, насколько нам известно, единственный в истории случай – человек искупался на Северном полюсе! Им стал командир штурманской боевой части корабля капитан-лейтенант В.М. Храмцов (впослед-

ствии вице-адмирал). В суете в 10:00 во время схода на лёд, по воспоминаниям самого «счастливчика» [Храмцов В. М., 34], он соскользнул в воду между паковым льдом и корпусом лодки. Температура воздуха была минус 16, а воды – минус 1,5 градуса, безветрие. Естественно, его быстро извлекли из воды и дали «согревающего». Ныне многие считают, что сделал он это намеренно. Как бы то ни было, факт остаётся фактом: В.М. Храмцов – единственный подводник в мире, искупавшийся на Северном полюсе.



Маршруты походов подводных лодок К-115, К-178 и К-181, 1963г.

Из-подо льда лодка вышла 2 октября. Здесь её ожидал, подавая звуковые сигналы в воде, спасательный буксир СС-44. В базу АПЛ вернулась 4 октября. За время похода пройдено 3664 мили за 219 часов, из них: под водой – 3417 миль за 196 часов, над водой – 47 миль за 33 часа, подо льдом – 1830 миль за 119 часов. Во время похода проводились испытания экспериментального навигационного комплекса «Сигма» и опытного образца приёмоиндикатора, способного принимать сигналы системы дальней радионавигации в подводном положении. Очевидно, благодаря именно этому комплексу и другой современной аппаратуре удалось на полюсе найти полыню и всплыть. Однако имеются достаточно авторитетные сведения от тех, кто служил вместе с некоторыми участниками похода, что ошибка места К-181 при выходе из-подо льда составила 200 километров. Тем не менее, задача похода была выполнена успешно.

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.