

СЕРИЯ КНИГ “ЧИТАЙ И СМОТРИ”

Аркадий Зюзин
Николай Черкашин



**БРОСАЯ ВЫЗОВ
БЕЗДНЕ**

Дорогой читатель!

Книга, которую ты сейчас будешь читать, расскажет тебе о том, как человечество осуществляло свою давнюю мечту о покорении морских глубин.

Ты узнаешь, как были созданы первые подводные лодки, как они из утлых суденышек, способных лишь нырнуть на короткое время под воду, превратились в совершеннейшие подводные корабли, имеющие практически неограниченные возможности находиться под водой, преодолевая при этом гигантские расстояния. Ты также узнаешь, как человек научил воевать свои подводные корабли, как со временем подводные лодки превратились в одну из самых грозных сил на море.

Узнаешь ты и об опасностях и проблемах, которые подстерегают всех, кто бросает вызов океанской бездне.

Приятного и полезного тебе чтения.

Dear friend!

The book you are going to read will tell you how the mankind has realized its long-standing dream of conquering the sea depths. You will find out how the first submarines were created. How they from the fragile ships, diving only for a short time, transform into the perfect submarines with practically unlimited opportunities being under water, overcoming huge distances in this time. You will also find out how a man taught the submarines to fight. How submarines have become gradually one of the most formidable forces at the sea. You will also learn about the dangers and problems waiting for all who challenge the ocean abyss.

Have a nice and useful reading.



ДВА ШАГА ДЛИНОЙ В ДВА ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

С самых древних времен человек стремился покорить две главных стихии – небо и океан. Летать в небе подобно птице и словно рыба плавать в морской глубине – мечта, которой на протяжении веков были одержимы сотни энтузиастов и отчаянных смельчаков.

Уже в античные времена был изобретен подводный колокол, с помощью которого можно было совершать относительно непродолжительные погружения. Первое упоминание о таком средстве можно найти у древнегреческого историка Геродота.

По описанию другого древнегреческого ученого Аристотеля, еще в IV веке до нашей эры Александр Македонский во время осады финикийского города Тир, используя стеклянный сосуд, напоминающий водолазный колокол, опускался на морское дно. Так что великого полководца древности вполне можно считать одним из первых подводников.

Однако водолазный колокол не позволял делать главного – самостоятельно передвигаться под водой. Понадобилось почти две тысячи лет, чтобы создать реально действующее подводное судно.

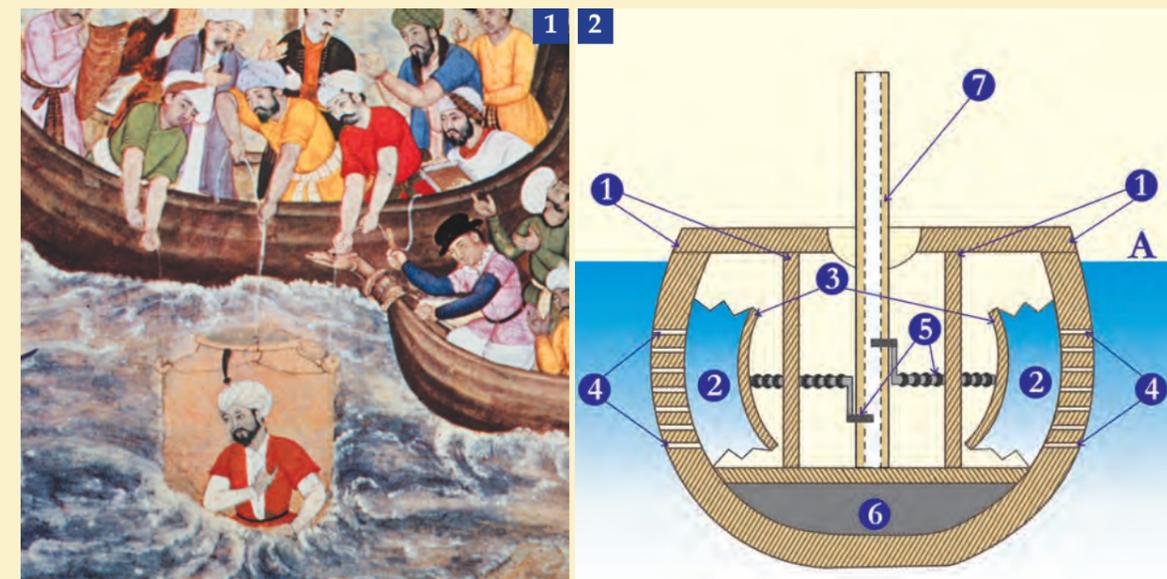
В 1502 г. выдающийся итальянский инженер и величайший художник эпохи Возрождения Леонардо да Винчи в своем «Атлантическом кодексе» создал эскиз небольшой подводной лодки, имеющей заостренные оконечности, а в средней части корпуса невысокую рубку с входным люком.

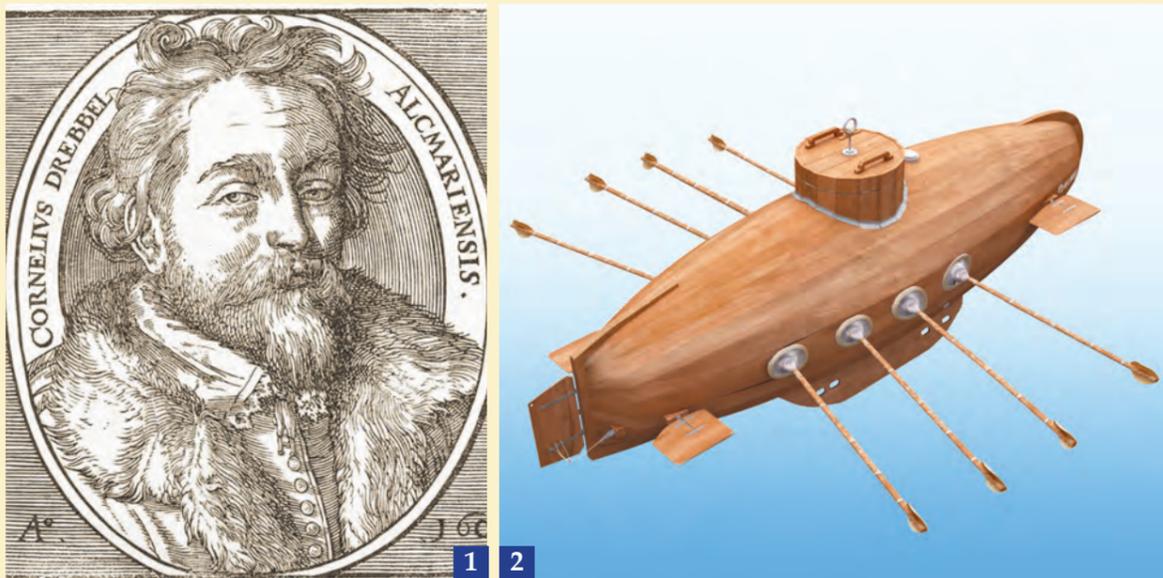
В 1578 году английский математик, а заодно, бывший стрелок Королевского флота и трактирщик Уильям Борн опубликовал книгу «Изобретения или устройства». В ней впервые он сформулировал основополагающие

1. Погружение Александра Македонского в водолазном колоколе. Средневековая индийская миниатюра;

2. Принцип устройства подводного судна У. Борна. Реконструкция по рисунку из книги «Inventions and devices». Лондон, 1578.

A - уровень воды; 1 - обшивка; 2 - кожаные мехи, заполняемые водой; 3 - подвижные переборки для заполнения и осушения мехов; 4 - впускные отверстия для воды; 5 - ворота для перемещения подвижных переборок; 6 - балласт.





1. Корнелиус ван Дреббель. Гравюра 17 в. с прижизненного портрета.
2. Подводная лодка К. ван Дреббеля. Современная графическая реконструкция.

принципы устройства судна с водонепроницаемым корпусом, способного погружаться путем заполнения водой балластных емкостей и всплывать благодаря их осушению, а также имеющего возможность постоянно подавать свежий воздух для дыхания.

В 1624 году живший в Лондоне голландский физик и механик Корнелиус ван Дреббель построил первую настоящую субмарину.

Она имела деревянный корпус, обтянутый для герметичности промасленной кожей. Для погружения подводной лодки были сделаны заполнявшиеся водой специальные мехи – прообразы современных балластных цистерн.

В движение со средней скоростью 3 узла (5,5 км/час) лодка приводилась гребцами с помощью весел, пропущенных через плотно завязанные кожаные рукава. Глубина погружения составляла 4-5 метров, измерялась с помощью специального ртутного барометра, продолжительность – несколько часов. Курс под водой определялся с помощью компаса. На подлодке даже имелась своеобразная система регенерации воздуха: для поглощения углекислого газа использовалась специально приготовленная жидкость, рецепт которой не сохранился. Вооружением подлодки являлась буксируемая или шестовая мина (водная петарда). Таким образом, Ван Дреббель первым в истории создал боевой самоходный погружающийся и всплывающий аппарат, оснащенный средствами регенерации воздуха и навигации, имеющий специальное оружие.

Французский монах-францисканец Марен Мерсенн в своих сочинениях «Технологические, физические, нравственные и математические проблемы» (1634) и «Физико-математические рассуждения» (1644) рекомендовал изготавливать корпус подводного судна из меди (цельнометаллическим) в форме рыбы, с заостренными оконечностями. Кроме того, Мерсенн предложил оборудовать подводные лодки иллюминаторами, а для наблюдения из-под воды применить камеру-обскуру (оптическую систему с зеркалами) - прообраз современного перископа. Он также рекомендовал использовать под водой компас и освещать внутреннее пространство лодки при помощи фосфоресцирующих предметов, позволявших экономить воздух. Использовать подводные лодки Мерсенн предлагал, главным образом, для ведения боевых действий, проделывая специальными сверлами отверстия в днищах вражеских судов.

В 1653 г. французский инженер де Сон построил в Роттердаме лодку «Гроза морей», которая приводилась в движение уже не веслами, а гребными колесами с поворотными лопастями.

Французский физик и механик Дени Папен в 1692 г. создал в Германии погружающееся судно, изготовленное из жести. Стенки корпуса были укреплены прочными железными прутьями. Снизу прикреплялся балласт, отделяемый от корпуса во время всплытия лодки. Передвижение под водой осуществлялось веслами. На поверхности сверху корпуса можно было установить складную мачту и поднять на ней парус.

Хотя аппарат Папена имел крайне неудобную для подводного плавания форму параллелепипеда, он стал первым в истории цельнометаллическим судном, оснащенным к тому же системой принудительной вентиляции с помощью изобретенного Папеном центрифужного насоса.

Первая в России подводная лодка была построена при Петре I.

В августе 1720 г. ее по приказу императора заложил в Петербурге на Галерном дворе крестьянин из подмосковного села Покровское Ефим Прокопьевич Никонов, работавший плотником на казенной верфи.

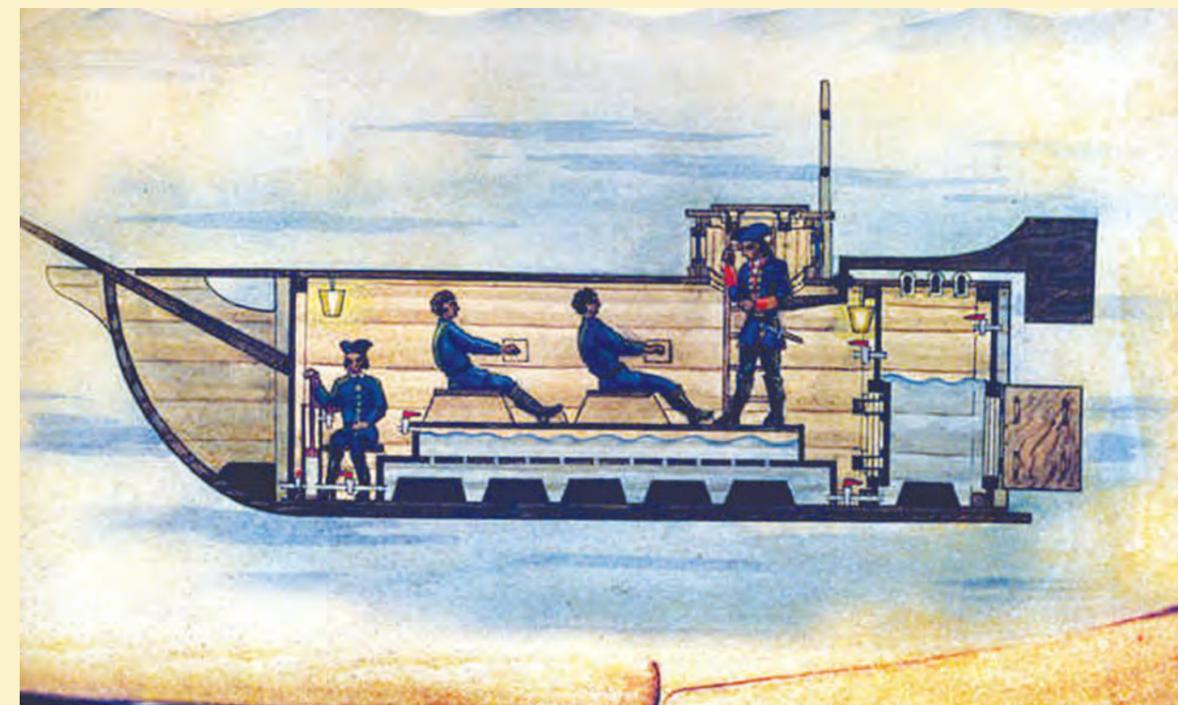
Его подлодка («потаенное судно») имела обшитый снаружи листами жести деревянный корпус. Для погружения имелась специальная цистерна, в которую принималась забортная вода. При всплытии она откачивалась с помощью поршневой помпы.

Осенью 1724 г. в присутствии Петра I и царской свиты лодка была спущена на воду, но при этом ударились о грунт и повредила днище. С большим трудом удалось поднять и спасти самого Никонова.

Работа по совершенствованию субмарины продолжилась.

Но после смерти Петра I в 1725 г. интерес к «потаенному» судну сошел на нет. К тому же последовавшие испытания подводной лодки закончились неудачно. В конце концов, работы были свернуты, а сам изобретатель был разжалован и в 1728 г. сослан в отдаленное Астраханское адмиралтейство.

Предполагаемое устройство первой русской подводной лодки «Потаенное судно» Ефима Никонова. Графическая реконструкция, Музей истории ВМФ, г. Москва.



ПЕРВЫЕ АТАКИ ИЗ ГЛУБИНЫ



Действующая полноразмерная модель подводной лодки «Черепаха».

Речной музей штата Коннектикут, Эссекс, США.

Первая, пусть и неудачная, попытка боевого применения подводной лодки была предпринята во время войны за независимость США против Великобритании. 7 сентября 1776 г. американский сержант-доброволец Эзра Ли на подводной лодке «Черепаха» попытался атаковать в Нью-Йоркской бухте британский линейный корабль «Игл».

Сконструировал и построил подводку американский изобретатель, школьный учитель Дэвид Бушнелл. «Черепаха» представляла собой крохотное суденышко, рассчитанное на одного человека. Она имела яйцеобразную форму и была сделана из бочарных дубовых досок, проконопаченных просмоленной пенькой. В верхней части корпуса находилась медная смотровая башенка с 5-ю круглыми застекленными иллюминаторами и входным люком. При полном погружении воздуха в подлодке хватало только на 30 минут. Поэтому

Бушнелл снабдил свой аппарат двумя вентиляционными трубами, выходящими на поверхность воды. Погружение и всплытие обеспечивалось с помощью ручного насоса, которым закачивалась или выкачивалась забортная вода. Для передвижения были предусмотрены два винта, которые также приводились в движение руками. Вооружением подлодки была 150-фунтовая

пороховая мина с часовым механизмом, которую нужно было прикрепить к вражескому кораблю с помощью специального бура. Из средств навигации - небольшой компас со светящимся циферблатом и манометрическая трубка для оценки глубины погружения.

Как говорилось выше, попытка подорвать «Игл» оказалась неудачной. Хотя «Черепахе» и удалось подобраться к кораблю и зайти ему под днище, Ли не смог просверлить его, чтобы закрепить мину: днище было покрыто металлическими листами. Активированное взрывное устройство пришлось бросить и уходить от британцев, которые заметили подозрительный объект возле своего корабля. В итоге бомба взорвалась на поверхности воды, не причинив ему вреда.

Первая в истории успешная атака подводной лодки на боевой корабль состоялась также в США во время Гражданской войны между Севером и Югом. 17 февраля 1864 года субмарина южан «Ханли» пустила на дно Чарльстонской бухты паровой артиллерийский корвет северян «Хаусатоник». С боевого задания «Ханли» домой так и не вернулась, став, таким образом, первой подводной лодкой, погибшей в сражении.

Эту подводную лодку в 1863 г. построил из старого парового котла инженер и изобретатель Хорас Лоусон Ханли.

Лодка имела два входных люка и два воздухозаборника. В носу и в корме размещались балластные цистерны, заполнявшиеся самотеком после открытия забортных клапанов и осушавшиеся ручными помпами.

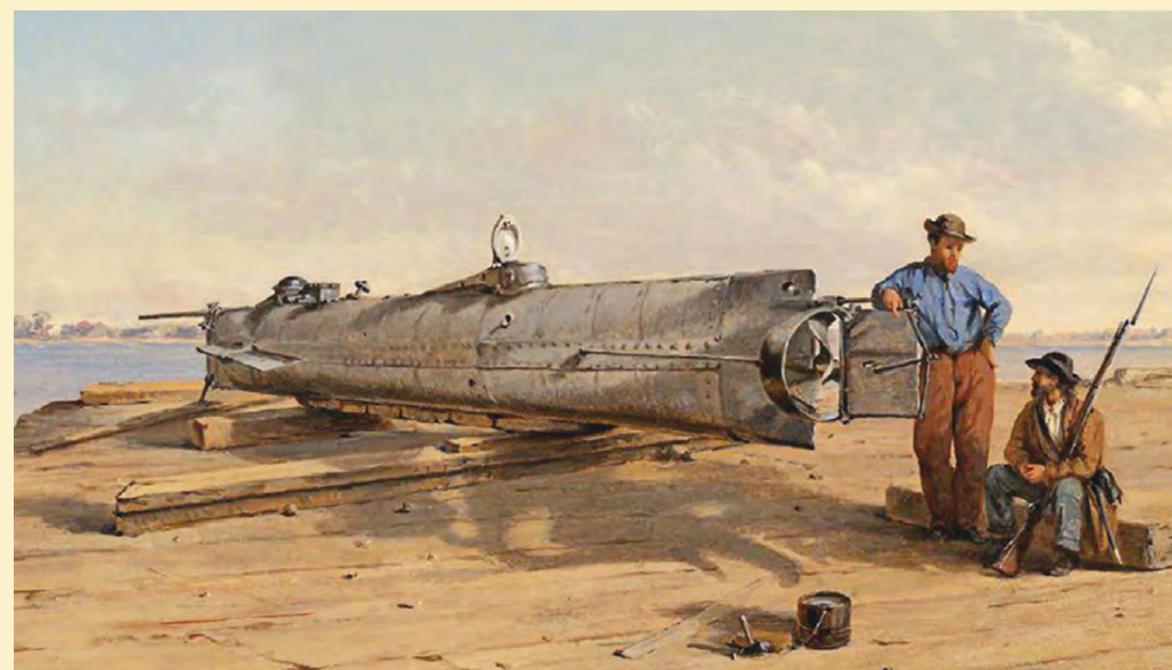
В движение лодку приводил вращаемый вручную длинный коленчатый вал, связанный с трехлопастным гребным винтом в корме. Максимальная скорость - 2,5 узла (4,63 км/час).

Литой съемный киль в случае аварийного всплытия можно было отсоединить. Запас сжатого воздуха позволял находиться под водой до двух с половиной часов.

Экипаж - командир, второй офицер и 7-8 гребцов.

Вооружение - 135-фунтовая шестовая пороховая мина. Именно эта мина своим взрывом разворотила корму «Хаусатоника», и тот быстро затонул.

Подводная лодка Х. Ханли на берегу, 1863 г. Худ. К.Г. Скерретт, 1902.



Устройство подводной лодки «Черепаха» Д. Бушнелла

- 1 - Винт для вертикального движения;
- 2 - Два шноркеля для вентиляции, при погружении автоматически закрывались;
- 3 - Мина с часовым механизмом, привязанная к острию бура, активировалась выдергиванием шнура крепления;
- 4 - Бур для просверливания днища корабля;
- 5 - Винт для движения по горизонтали;
- 6 - Руль (управлялся спиной или ногами);
- 7 - Приборная панель: компас и глубиномер;
- 8 - Помпа для закачивания балластной воды;
- 9 - Свинцовый балласт-балансир.



ИННОВАЦИИ РОБЕРТА ФУЛТОНА

Как уже говорилось выше, подводная лодка Ханли передвигалась в воде с помощью гребного винта. Однако она была отнюдь не первым подводным судном с таким двигателем. Приоритет в оснащении подлодок гребным винтом несомненно принадлежит выдающемуся американскому изобретателю, создателю первых пароходов Роберту Фултону.

В серии спроектированных им подводных лодок «Наутилус» он реализовал сразу несколько революционных идей, намного опередивших свое время и не потерявших своей актуальности и поныне.

«Наутилус» был оснащен гребным винтом, отдельными двигателями для надводного и подводного хода. На его борту имелся баллон со сжатым воздухом, позволявший находиться под водой в течение нескольких часов. А самое главное - он имел два корпуса: прочный металлический, в котором находился экипаж при погружении, и наружный деревянный, обеспечивавший мореходность на поверхности воды.

Водоизмещение «Наутилуса» составило более 2-х тонн. Сверху в носовой части имелась небольшая рубка с входным люком и тремя иллюминаторами. В трюме размещалась чугунная цистерна для приема воды при погружении. Подлодка имела небольшую верхнюю палубу, а перед рубкой находился вертикальный винт для управления по глубине.

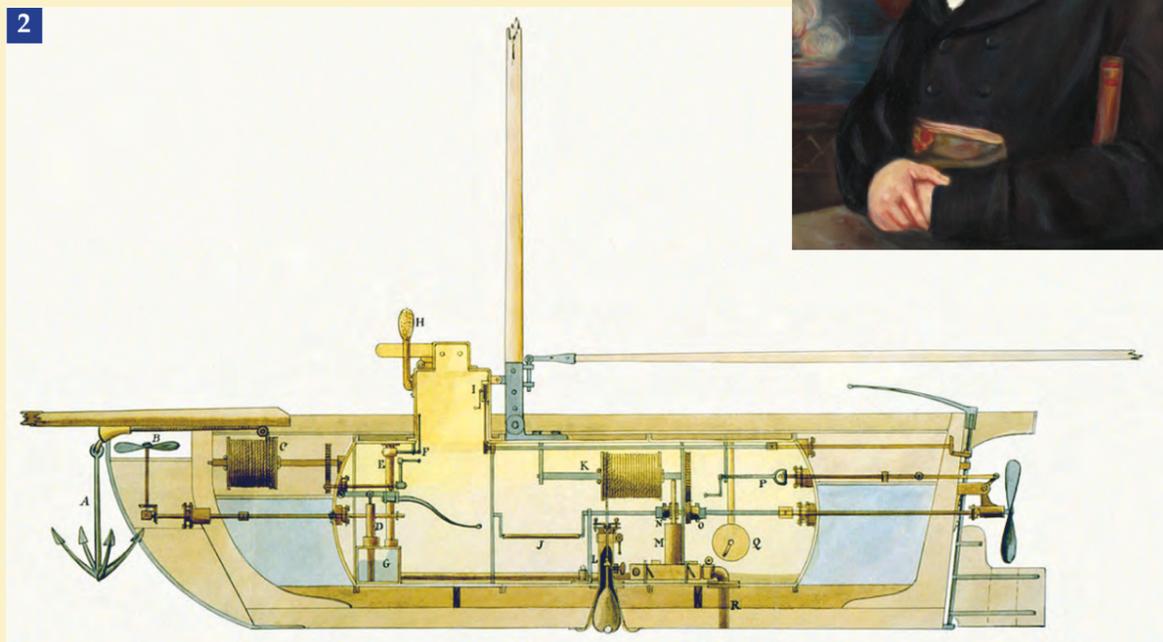
Подводный ход обеспечивался двухлопастным винтом диаметром полтора метра, вращаемый на валу вручную тремя матросами со скоростью до 240 оборотов в минуту. Чтобы при плавании под парусами винт не тормозил движение субмарины, вал был сконструирован таким образом, чтобы винт можно было поднимать над водой.

Складной парус, раскрывавшийся по типу перевернутого зонтика, был прикреплен к мачте, установленной на шарнире. Перед погружением парус складывали, мачту поворачивали и укладывали в



1

1. Портрет Роберта Фултона. Худ. Б. Уэст, 1809.
2. Чертеж подводной лодки Фултона «Наутилус».



2

специальный желоб на корпусе. Управлять парусом можно было изнутри лодки. Под водой лодка могла развивать скорость в 1 - 2 узла (1,85 - 3,7 км/час), над водой под парусом - 3 - 4 узла (5,5 - 7,4 км/час).

Позднее вместо вертикального винта Фултон впервые предложил использовать два горизонтальных руля, расположенных сзади корпуса, как и на современных подводных лодках.

Не менее значимым изобретением Фултона были якорные контактные мины («торпедо»), нашедшие практическое применение только спустя 50 лет.

А ЧТО ЖЕ В РОССИИ?

Прошло более ста лет со времен «потаенного судна» Ефима Никонова, прежде чем в Российской империи опять взялись за создание подводной лодки.

К этому времени в мировом подводном судостроении уже были принципиально решены основные проблемы подводного плавания. Так управляемое погружение и всплытие осуществлялось путем заполнения и осушения балластных цистерн, а также изменения дифферента (наклона на корму или нос судна). Маневрирование по глубине обеспечивалось вертикальными винтами или горизонтальными рулями.

Жизнеобеспечение экипажа под водой происходило с помощью вентиляционных труб с насосами и резервуаров сжатого воздуха. Простейшие двигатели (весла, гребки, водяные колеса) были вытеснены гребным винтом. Корпуса лодок стали выполняться цельнометаллическими. Появились и средства подводной навигации: компас, глубиномер, перископ. В качестве вооружения подлодки оснащались прикрепляемыми, буксируемыми, шестовыми, якорными и метательными минами.

Примерно по этим же направлениям работала целая плеяда русских изобретателей. Наиболее яркими ее представителями были К.А. Шильдер, О. Б. Герн, И.Ф. Александровский, С.К. Джевецкий.

В 1834 году известный русский фортификатор, изобретатель, генерал-адъютант Карл Андреевич Шильдер (1785–1854) построил на Александровском литей-

1. Карл Андреевич Шильдер. Литография Лукойна, 1856 г.

2. Макет подводной лодки К.А. Шильдера. Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ, Санкт-Петербург.



1



2

ном заводе подводный корабль с металлическим корпусом, с двумя высокими башенками с иллюминаторами. Носовая башня была оборудована вертикальной «оптической трубой» - прообразом современного перископа.

В кормовой башне располагалась вентиляционная труба. В движение лодка приводилась четырьмя гребцами с помощью двух пар бортовых гребков. Конструкция привода давала возможность изменять угол качания гребков, обеспечивая прямолинейное движение лодки, а также ее всплытие и погружение. Подлодка имела на вооружении электромину и две трехтрубные 4-дюймовые ракетные установки на каждом борту для пуска пороховых ракет, в том числе, из подводного положения.

Однако из-за крайне низкой скорости, почти нулевой мореходности лодки, а также ненадежности оружия дальше испытаний дело не пошло.

Тем не менее, генерал Шильдер вошел в историю как создатель первой металлической боевой субмарины, вооруженной подводной миной с электрическим запалом. Он впервые оснастил подводную лодку ракетным оружием и осуществил ракетный пуск из-под воды, а также первым попытался реально применить перископ для наблюдения за водной поверхностью.

Весомый вклад в дальнейшее развитие российского подводного судостроения внес военный инженер генерал-лейтенант Оттомар Борисович Герн.

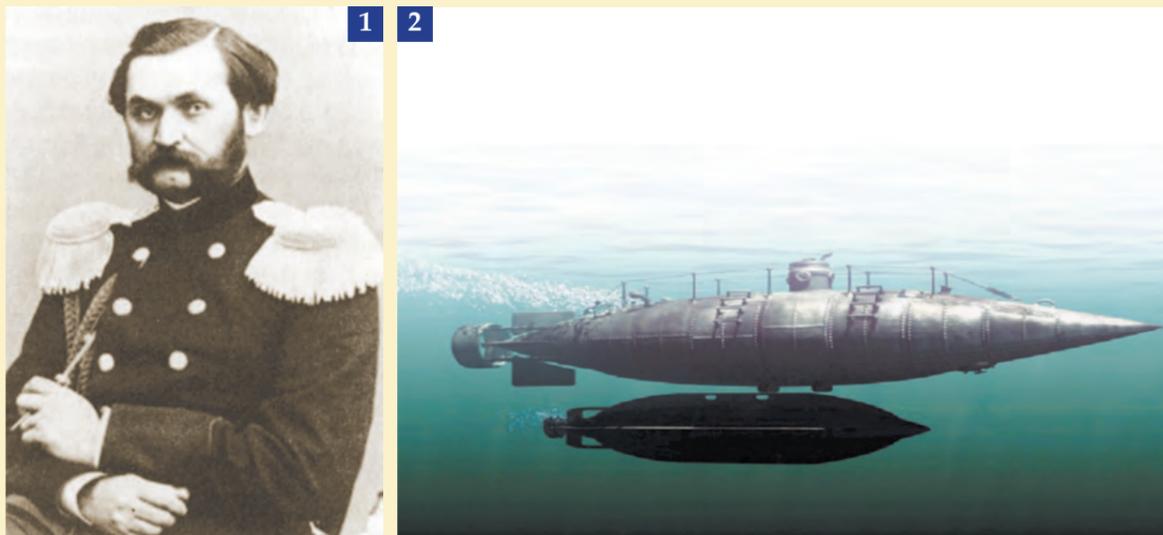
Наиболее интересным оказался проект его четвертой подводной лодки, построенной в 1867 году. Испытания ее проходили в течение 9 лет. За это время Герн внес в конструкцию большое количество усовершенствований. Но в 1876 году Военно-инженерное ведомство, не дождавшись практических результатов, распорядилось прекратить все работы.

Несмотря на то, что эта подлодка, как и все проекты О. Б. Герна «не дотягивала» до современных ему зарубежных конструкций, в отечественном подводном судостроении именно Герн первым создал цельнометаллический корпус подлодки веретенообразной формы и разделил его на водонепроницаемые отсеки, что повышало живучесть субмарины.

Он первым в России использовал на этой подводной лодке гребной винт, создал комплексную систему регенерации воздуха и попытался применить комбинированную силовую установку. Энергетическая установка - двухцилиндровая комбинированная машина - в надводном положении работала как паровая

1. *Оттомар Борисович Герн. Фото нач. 1870-х гг.*

2. *Подводная лодка конструкции О.Б. Герна с торпедой. Современная 3D-реконструкция*



машина, а при погружении в герметизированной топке сжигали обогащенные кислородом брикеты или скипидар. Пар и отработанные газы отводили за борт.

Лодка вооружалась специально разработанной в 1872 году О.Б. Герном самодвижущейся миной (торпедой) массой в 5 тонн, длиной 7 метров, диаметром в 1 метр, которая крепилась под корпусом судна. Стальная торпеда имела 100-килограммовую боевую часть с инерционным чувствительным взрывателем, гидростат, управляющий носовыми и кормовыми горизонтальными рулями, а также пневматический двигатель, обеспечивавший скорость движения в 12 узлов (22,2 км/ч).

Практически одновременно с О.Б. Герном свой проект подводной лодки предложил Иван Федорович Александровский (1817-1894), русский художник-акварелист, фотограф, автор ряда нововведений в процесс фотопечати, изобретатель стереоскопической фотокамеры.

Цельнометаллическая подводная лодка водоизмещением 352 тонны, заложена в 1863 г., стала первой в отечественном флоте подлодкой с механическим приводом. В надводном и подводном положениях она приводилась в движение двумя гребными винтами от двух пневматических двигателей с приводом на свой гребной винт.

Запас сжатого воздуха общим объемом 50 кубометров закачивался компрессором высокого давления с ручным приводом и хранился под давлением 60-100 атмосфер в 200 баллонах. Его, по расчетам Александровского, должно было хватить на 3 часа плавания со скоростью 6 узлов (около 11 км/час) т. е. на 18 миль (33,3 км). Впервые сжатый воздух использовался для продувания 11-тонной цистерны главного балласта при всплытии.

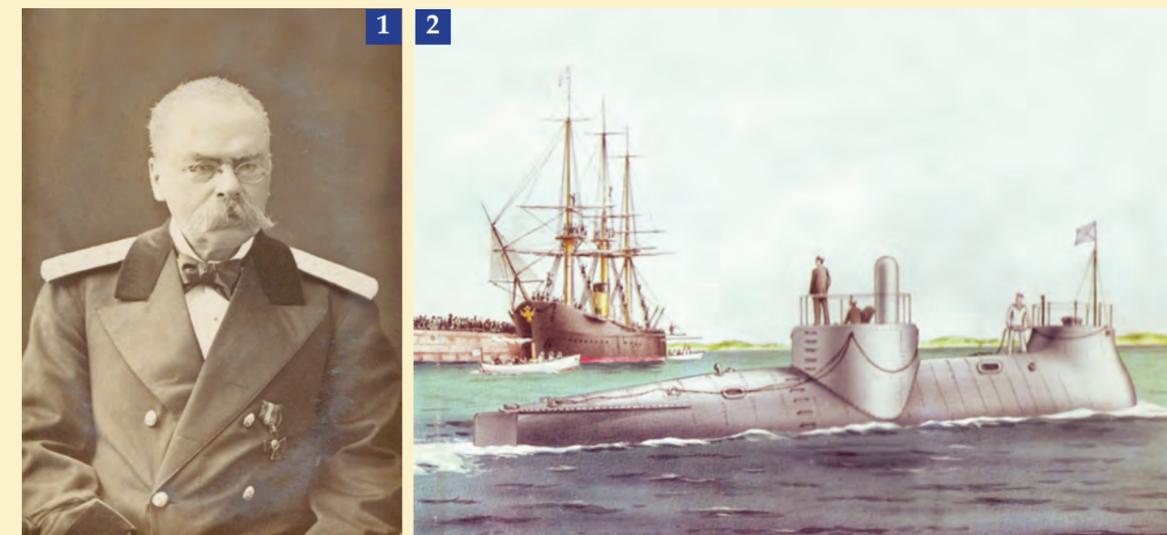
Вооружена лодка была двумя связанными между собой тросами плавучими минами, которые, всплывая, должны были охватывать киль корабля противника. Подрыв производился электровзрывателем от гальванической батареи после того, как подлодка отходила на безопасное удаление.

Испытания субмарины начались летом 1866 года в Кронштадте и продлились 6 лет из-за постоянно выявлявшихся недостатков.

Окончательно избавиться от них так и не удалось, несмотря на то, что в конструкцию лодки были внесены значительные изменения. Подводная скорость подлодки не превышала 1,5 узла (2.7 км/ч), а дальность плавания - 3 мили.

1. *Иван Федорович Александровский. Фото нач.1890-х гг.*

2. *Подводная лодка И. Ф. Александровского. Научно-исторический справочник «Русские подводные лодки. История создания и использования. 1834-1923 гг.» СПб., 1994.*



Помимо подлодки И.Ф. Александровский является автором других важных изобретений в области морской техники, в частности, торпеды, воздушного компрессора высокого давления, мягких судоподъемных понтонов и др.

В 1878 - 1881 годах польско-русский ученый, инженер, конструктор и изобретатель Степан Карлович (Стефан Казимир) Джевецкий (1843–1938) разработал целую серию боевых подводных аппаратов.

Первую одноместную подлодку он построил на собственные средства в 1877 году. Она приводилась в движение гребным винтом от ножного привода велосипедного типа.

Для дыхания и продувания водяного балласта из цистерны при всплытии в лодке имелся запас воздуха в баллоне.

Вооружение лодки – мины, прикреплявшиеся к днищу вражеского судна вручную через прорези в башенке-рубке, имевшие снаружи резиновые рукава с перчатками. Подрывались мины электровзрывателем по проводам после отхода на безопасную дистанцию.

Вторая подлодка Джевецкого была построена в 1879 году. Она была рассчитана на уже на 4 человека и имела передний и задний поворотные гребные винты с ножным педальным приводом. Они использовались как рули: задний - как горизонтальный, передний – как вертикальный. Глубина погружения составляла 12,5 м, скорость подводного хода – 2,5 узла.

Учтя все недостатки, выявленные на испытаниях второй подлодки, Джевецкий разработал третий вариант, по которому в 1879–1881 годах построили 50 подводных лодок, предназначавшихся для обороны приморских крепостей.

В отличие от предыдущего варианта данные суда имели один кормовой поворотный гребной винт. Для удержания глубины во время подводного хода использовался подвижный груз.

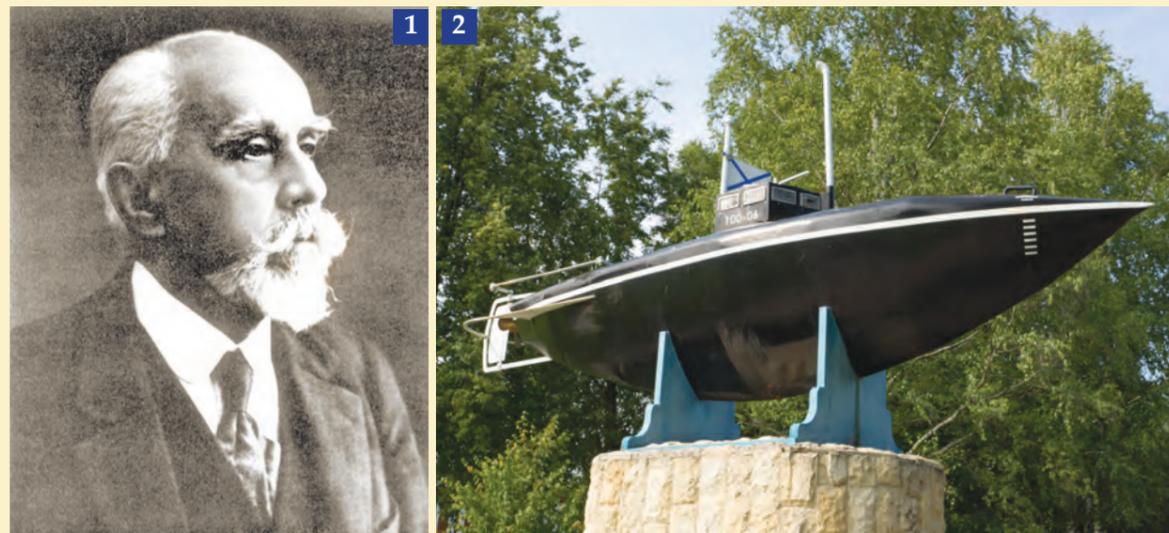
Регенерации воздуха производилась путем его прокачки через раствор едкого натрия.

Вооружение составляли две 50-фунтовые пироксилиновые мины, помещенные в надуваемые воздухом резиновые мешки с присосками, которые, всплывая, примыкали к неприятельскому кораблю.

Четвертый вариант подлодки Джевецкого был уже оснащен аккумуляторной батареей и электродвигателем, вращавшим гребной винт.

1. Степан Карлович Джевецкий. Фото 1930-х гг.

2. Памятник подводной лодке С.К. Джевецкого в Гатчине; представляет собой точную копию второй модели субмарины.



ПЕРВАЯ ПОДВОДНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Главной проблемой подводного судостроения в 19 веке являлось создание силовых установок, надежно обеспечивавших движение субмарин в подводном положении. Начиная с 40-х годов этого столетия, изобретатели использовали в качестве движителей своих субмарин преимущественно гребные винты.

Однако мускульный привод движителей обеспечивал очень низкую скорость и дальность плавания под водой, малые величины полезной нагрузки.

Поэтому следующей важнейшей проблемой стало создание надежного, мощного и удобного механического двигателя для подводного плавания.

Но для создания подходящей силовой установки понадобилось еще полвека.

Параллельно с решением этой задачи многочисленные изобретатели занимались поисками оружия, которым можно было атаковать корабли из-под воды. Созданные к этому разнообразные плавучие мины не могли превратить подлодки в полноценные ударные корабли, позволяя им совершать по сути дела лишь подводные диверсии.

Подлинной революцией в создании подводного оружия стало появление самодвижущейся мины с пневматическим двигателем, сконструированной в 1866 г. английским изобретателем Робертом Уайтхедом (1823–1905). Название «торпеда» она получила от электрических скатов - хрящевых рыб, способных убивать свою жертву мощным электрическим разрядом. С помощью такой торпеды, развивавшей скорость до 32 узлов, небольшие суда теперь могли успешно атаковать крупные корабли, не только неподвижные, но и находившиеся в движении. Таким образом, торпеда Уайтхеда сделала подводные лодки по-настоящему грозным средством морского боя. А созданные впоследствии на ее основе торпеды на протяжении почти ста лет являлись главным оружием подводных лодок, вплоть до появления первых баллистических и крылатых ракет.

1. Роберт Уайтхед;
2. Схема торпеды Уайтхеда;
3. Современная торпеда.



ВТОРАЯ ПОДВОДНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Конец 19-го – начало 20-го веков стали поворотным, революционным этапом в подводном судостроении. Появление к этому времени двигателей внутреннего сгорания, электрических моторов и аккумуляторов позволило принципиально решить главную проблему подводных лодок - создать относительно надежные и компактные двигатели для надводного и подводного хода.

К 1902 году в США и во Франции были созданы три разнотипные субмарины, на основе которых сформировался, в основном, облик подводных судов, принципиально не изменявшийся на протяжении более полувека. Они сочетали в себе небольшие габариты, относительную простоту устройства, скрытность действий и достаточно мощное вооружение.

Так французский инженер Альфред Максим Лобеф построил в 1899 году первую погружающуюся двухкорпусную подводную лодку «Нарвал». Корабль имел внутренний прочный корпус, способный выдерживать давление воды на глубине, и легкий внешний, имевший форму, наиболее пригодную для надводного плавания. Пространство между двумя корпусами служило балластными цистернами для погружения. Лодка имела 2 типа двигателей: паросиловую установку - для надводного хода и электромотор - для подводного. На малом ходу или на стоянке паросиловая установка использовалась для зарядки аккумуляторов, что кардинально повысило автономность подлодки. При этом дальность плавания «Нарвала» возросла более чем в десять раз по сравнению с предыдущими подводными лодками и достигла 624 миль при скорости надводного хода 8 узлов. Вооружение лодки составляли четыре поворотных решетчатых торпедных аппарата системы Джевецкого.

Подводная лодка «Фултон» американского инженера Джона Холланда, принятая на вооружение в 1900 г., была однокорпусной и оборудована для надводного хода бензиновым двигателем, позволявшим развивать скорость в 6 узлов. Электромотор, питающийся от аккумуляторных батарей, обеспечивал скорость подводного хода в 5 узлов.

В 1904 году подводная лодка «Фултон» проекта Holland-VIIR была куплена царским правительством России у фирмы Голланда и стала образцом для строительства подлодок серии «Сом».

В 1902 г. в США была спущена на воду однокорпусная подводная лодка «Протектор» конструкции инженера Саймона Лейка. Она имела силовую установку из 2-х бензиновых двигателей, соединенных с генератором, и 2-х электродвигателей, вращавших два гребных винта. Пространство над валами винтов отдавалось под установку одного из торпедных аппаратов. Горизонтальные рули, размещенные в носовой части корпуса, позволяли выполнять маневр по глубине, не меняя дифферент лодки, что значительно упрощало управление и удержание корабля в нужном положении.

В дальнейшем подобная схема органов управления стала стандартной для новых подводных лодок.

В мае 1904 года «Протектор» был куплен Российской Империей и через месяц принят в состав Военно-морского флота России под именем «Осетр».

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ В РОССИИ...

В 1901 г. группа русских конструкторов под руководством выдающегося инженера и ученого Ивана Григорьевича Бубнова (1872-1919) спроектировала и построила первую в России боевую подводную лодку «Дельфин». Она послужила прототипом для последующего развития отечественных подводных кораблей вплоть до 1917 г.

Балластные цистерны подлодки были размещены в концевых отсеках вне прочного корпуса. Это позволило лодкам русского типа погружаться на предельные для прочного корпуса глубины без риска попадания забортной воды внутрь прочного корпуса лодки при повреждении цистерн.

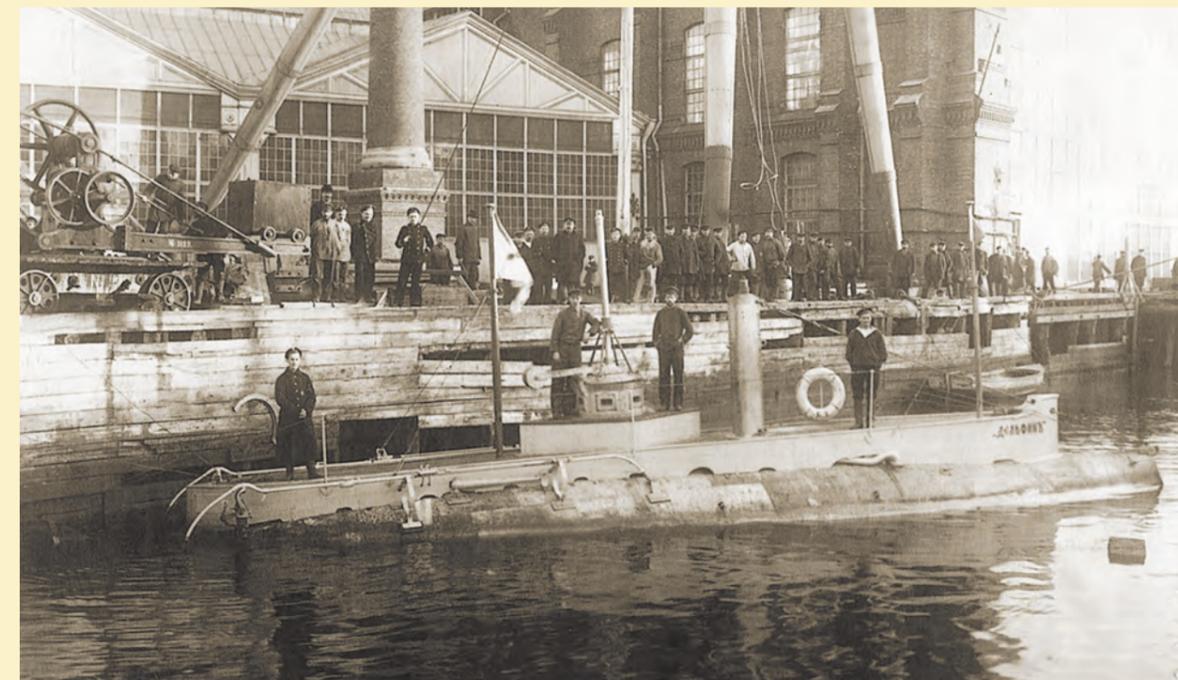
Силовая установка подлодки - бензиновый двигатель для надводного хода со скоростью и 9 узлов электромотор с аккумуляторными батареями - для подводного в 6 узлов. Вооружение - 2 торпедных аппарата Джевецкого, 2 торпеды образца 1898 года. Экипаж - 10-20 человек.

Успешные испытания «Дельфина» доказали возможность самостоятельной постройки подводных лодок на отечественных заводах. Поэтому в 1903 г. Морское министерство приняло программу строительства серии подводных лодок типа «Касатка» по проекту Бубнова и Беклемишева.

Впоследствии в результате прорыва в дизельном моторостроении на подводных лодках стали устанавливать двигатели на тяжелом дизельном топливе. Так в 1905 году в развитие проекта «Касатка» И.Г. Бубновым была спроектирована, а в 1908 году построена и спущена на воду первая в России дизель-электрическая подводная лодка «Минога».

В 1912-1915 гг. по проекту И.Г. Бубнова были построены серии из 24 дизель-электрических однокорпусных и безотсечных подводных лодок типа «Барс» и 6 схожих с ними типа «Морж», оснащенных мощным торпедным и пулеметно-артиллерийским вооружением, современными перископами, а также радиосвязью.

Подводная лодка «Дельфин» после модернизации у стенки Балтийского завода, 1904 г.





Корабельный инженер Иван Григорьевич Бубнов у стапеля с подводной лодкой «Акула», 1914 г.

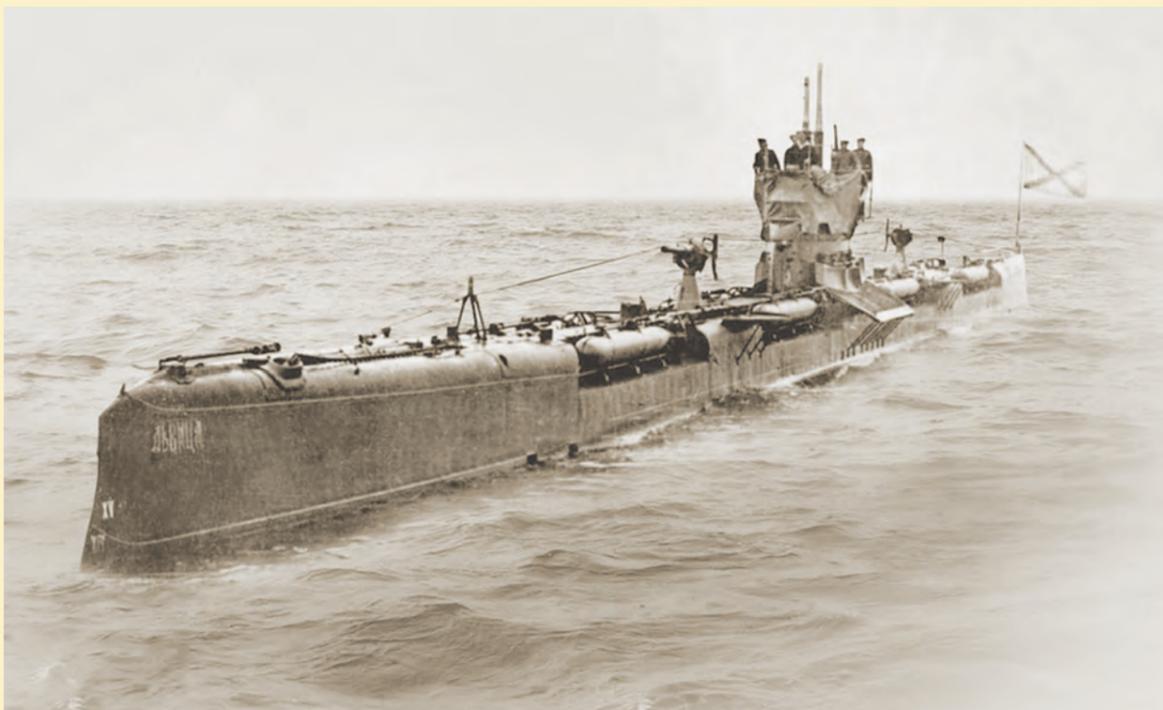
Эти подлодки прекрасно зарекомендовали себя в морских сражениях Первой мировой войны и послужили первоосновой подводных сил уже советского Военно-морского флота. Так лодки типа «Морж», действовавшие на Черном море, стали одними из самых результативных лодок Российского флота.

Итак, к началу и в ходе Первой мировой войны подводные лодки превратились в отдельный самостоятельный и весьма многочисленный класс боевых кораблей.

На протяжении последующих десятилетий внешний вид и внутренняя пла-

нировка подводных лодок, размещение вооружения оставались практически без изменений, росло лишь их водоизмещение, калибр и число устанавливаемых торпедных аппаратов. Непрерывное совершенствование конструкции и вооружения подлодок, появление новых средств разведки (совершенных перископов, шумопеленгаторов, сонаров) сделало их наряду с морской авиацией главной угрозой для надводных судов. Это полностью подтвердилось уже в годы Второй мировой войны, когда счет подводным лодкам, принимавшим участие в боевых действиях, велся даже не на сотни, на тысячи.

Подводная лодка «Львица» типа «Барс» в походе, 1915 г.



И ЗАТЕМ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

Революционные события 1917 года и последующая Гражданская война в России стали катастрофой для русского флота. В 1921 году по сравнению с 1917 годом в боевом составе Морских Сил РККА оставалось менее 6% подводных лодок от их численности в Российском императорском флоте.

Возрождение подводного флота началось в 1927 году, когда на Балтийском заводе в Ленинграде и Николаевском судостроительном заводе были заложены 6 подлодок типа Д «Декабрист» - первой серии советских больших торпедных дизель-электрических подводных лодок полностью отечественной разработки. Они имели двухкорпусную конструкцию, поперечные водонепроницаемые переборки, цистерну быстрого погружения и средства регенерации воздуха, до сих пор используемые в отечественном подводном кораблестроении. Аккумуляторная батарея размещалась в герметичной яме.

23 февраля 1930 г. строительство подлодок началось на берегах Волги на заводе «Красное Сормово» в Горьком, где была заложена подводная лодка Щ-304 из серии средних подводных лодок типа Щ «Щука». Серии подлодок Д и Щ, а также Л «Ленинец», были разработаны под руководством выдающегося ученого-кораблестроителя Бориса Михайловича Малинина (1889 – 1949).

Уже через десять с небольшим лет советский подводный флот представлял собой весьма грозную силу: к началу Великой Отечественной войны в составе Военно-Морского Флота СССР было 212 подводных лодок.

В зависимости от надводного водоизмещения они делились на четыре класса: малые подводные лодки (до 400 т), средние (от 500 до 850 т), большие (900 т и более) и минные заградители - подлодки специальной постройки, у которых главным оружием были мины.



1. Борис Михайлович Малинин, фото 1940-х гг.

2. Подводная лодка Д-2 «Народоволец».

Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ, Санкт-Петербург.





Подводная лодка М-32. Музейный комплекс УГМК,
г. Верхняя Пышма Свердловской области

Малые подводные лодки типа М «Малютка» были вооружены двумя торпедными аппаратами (запасных торпед не было) и одной 45-мм пушкой. Дальность плавания составляла 3000 миль, полная надводная скорость - 14 узлов, подводная - 8 узлов, автономность - 10 суток.

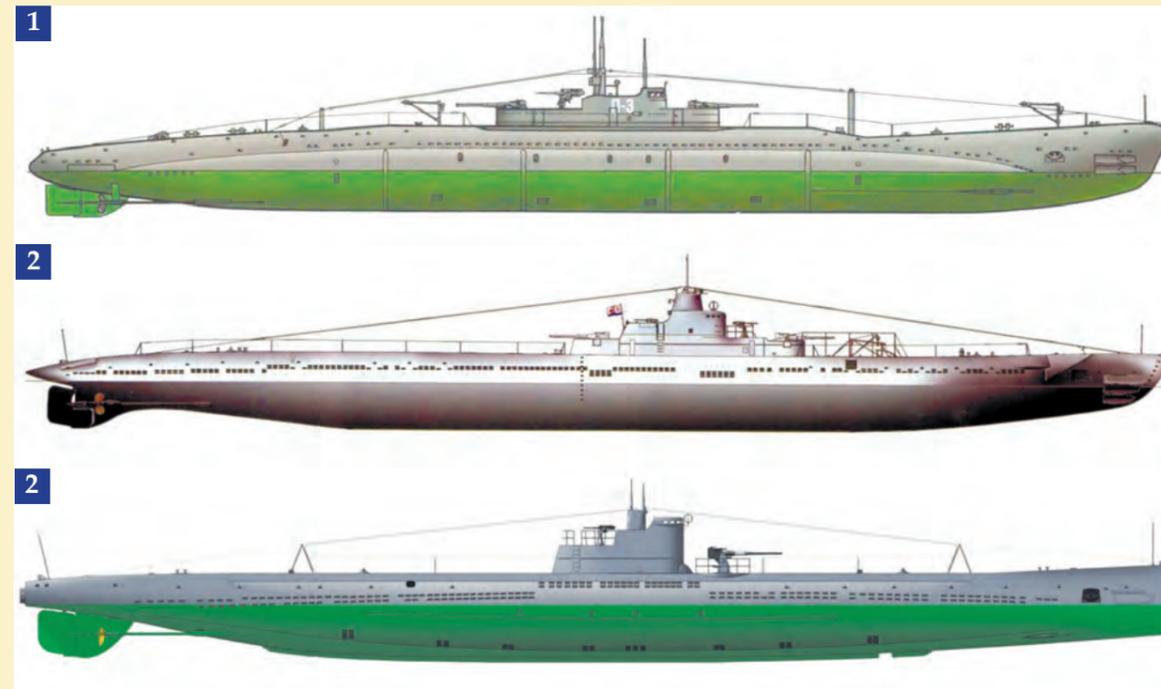
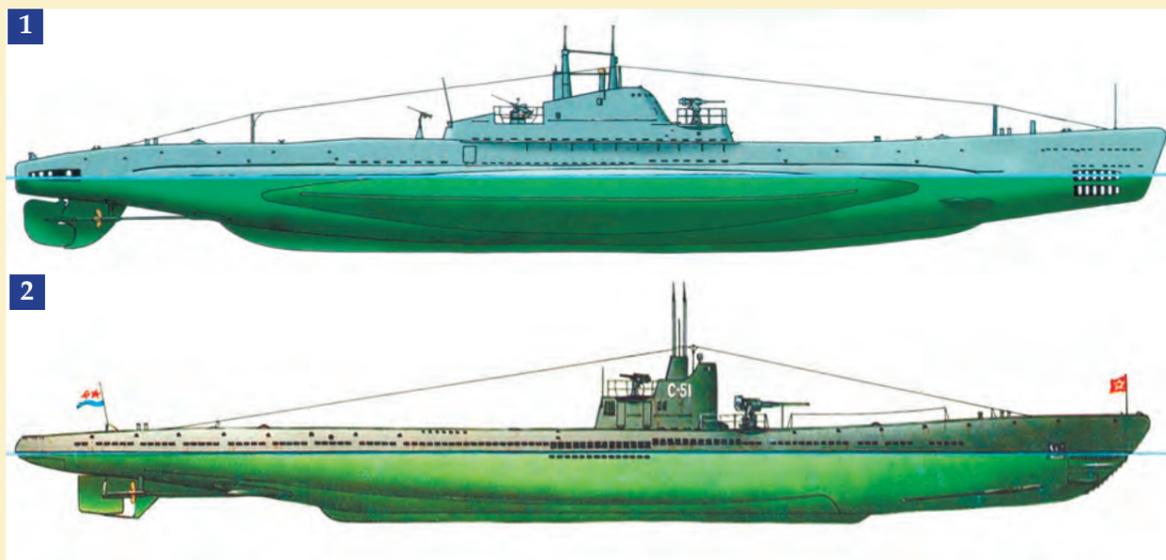
В классе средних подводных лодок самыми многочисленными были лодки типа Щ, вооруженные шестью торпедными аппаратами и двумя 45-мм пушками. При дальности плавания 5000 миль эти лодки могли действовать при любой волне, способны находиться в море до 20 суток, однако при этом были относительно тихоходными (надводная скорость 12 — 14 узлов, подводная - 8 узлов).

Более высокими боевыми качествами обладали средние подводные лодки типа С «Средняя» или «Сталинец». Они имели шесть торпедных аппаратов с общим запасом 12 торпед, а также, две пушки калибра 100 и 45 мм. При хороших мореходных качествах и большой дальности плавания (8000 миль) лодки имели автономность 30 суток и развивали в надводном положении скорость более 19 узлов.

В классе больших подводных лодок имелось три типа: К (их еще именовали крейсерскими подводными лодками), вышеупомянутые Д и П «Правда».

Подводные лодки К имели мощное торпедное вооружение (10 торпедных аппаратов с общим запасом 24 торпеды) и четыре пушки (две калибра 100 мм и две - 45 мм). Полная надводная скорость этих подводных лодок была 22 узла, подводная — 10 узлов. Дальность плавания составляла 15 000 миль, автоном-

1. Средняя подводная лодка типа «Щ»
2. Средняя подводная лодка С-51 типа «С»



1. Большая подводная лодка П-3 типа «П»
2. Большая подводная лодка типа «К»
3. Подводная лодка - минный заградитель типа «Л»

ность - 30 суток. Разнообразное вооружение, хорошие мореходные качества, большая надводная и подводная скорость позволили этим лодкам успешно действовать во время войны.

Подводные минные заградители типа Л могли принимать до 20 мин в две минные трубы, расположенные в кормовой части (по 10 мин в каждую трубу), имели шесть носовых торпедных аппаратов (общий запас - 12 торпед), дальность плавания 7000 миль и большую автономность более 30 суток. Артиллерийское вооружение - две пушки калибра 100 и 45 мм.

К сожалению, отечественные подводные лодки к началу войны не имели современных радиоэлектронных средств обнаружения (имевшиеся шумопеленгаторы «Марс» позволяли на слух определить направление на источник шума с точностью плюс-минус 2 градуса), торпедных автоматов стрельбы, устройств беспузырной стрельбы, стабилизаторов глубины, радиопеленгаторов, средств радиосвязи в подводном положении, амортизаторов приборов и механизмов, из-за чего отличались большой шумностью.

Всего за время Великой Отечественной войны советский военно-морской флот имел 267 подводных лодок, из которых 170 участвовали в боевых действиях. Из них в бою с противником погибла 81 подлодка, 8 были взорваны экипажами, еще 8 были выведены из состава флота по техническому состоянию.

Противник у нашего флота был более чем серьезный: подводные силы фашистской Германии насчитывали 1170 подводных лодок. Прекрасно обученными экипажами были укомплектованы 1150 лодок, из которых 863 участвовали в боевых действиях на Балтике, в Атлантике и северных морях.

И все же, прорываясь сквозь непроходимые минные поля и противолодочные заграждения в Балтийском и Черном морях, сквозь льды и штормы в Арктике, проявляя при этом невероятные мужество и отвагу, советские подводники потопили 463 судна и корабля противника общим водоизмещением около 1500000 тонн.



Подводная лодка Щ-421 под парусами. Худ. П.П. Павлинов, 1945 г.

Удивительный случай произошел в марте 1942 года в Баренцевом море.

21 марта этого года подводная лодка «Щ-421» под командованием капитан-лейтенанта Ф.А. Видяева вышла в свой шестой боевой поход. Ей было поручено охранение шедшего в Мурманск союзного конвоя RQ-13 и затем крейсирование на судоходных маршрутах противника.

Утром 8 апреля, на двадцатые сутки похода, недалеко Лаксе-фьорда, лодка подорвалась на антенной mine. Экипаж спас лодку от гибели и ей удалось всплыть в 5 милях от вражеского берега, однако взрыв полностью лишил ее хода. Ветром и приливным течением лодку начало сносить со скоростью 1,5 узла к мысу Нордкап, на котором находился немецкий наблюдательный пост. Сдаваться в плен советские подводники не собирались: все секретные документы были приготовлены к уничтожению, к взрыву были подготовлены артиллерийский погребок и одна из носовых торпед. На базу была отправлена радиограмма: «Подорвался на mine, хода не имею, погружаться не могу. Жду срочной помощи».

Чтобы замаскироваться и хоть как-то отойти от вражеского берега моряки снимали с дизелей и торпедных аппаратов брезентовые чехлы, скроили из них паруса и подняли их на перископах.

В течение ночи на парусах лодка успела пройти больше 9 миль, удаляясь от берега. Утром в течение нескольких часов, то поднимая, то снимая паруса, подводники маневрировали почти под носом у фашистов пока на помощь не подошла подлодка «К-22».

Из-за сильного ветра и волнения буксировать искалеченную лодку не удалось. А когда на горизонте появился немецкий корабль, а в небе самолет-разведчик, экипаж «Щ-421» перешел на «К-22» и торпедным залпом затопил свою лодку. На следующий день «К-22» вернулась на базу в Полярный.

После войны были найдены архивные документы, согласно которым 9 апреля 1942 года немцы трижды засекали «Щ-421», но принимали ее за поднимающий паруса норвежский траулер.

ТРЕТЬЯ ПОДВОДНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

В конце 40-х – в начале 50-х годов XX века началась почти полувековая «холодная война» между СССР и США. К этому времени у американцев был самый большой в мире флот, имевший свыше 100 единиц одних только авианосцев. Поэтому в первые же послевоенные годы Советское правительство поставило задачу ускоренного развития и обновления Военно-Морского Флота.

Непрерывно совершенствовались дизельные подлодки.

В 1950 году на горьковском судостроительном заводе «Красное Сормово» была спущена на воду первая подводная лодка проекта 613, с которого началось строительство подлодок второго поколения. Это была одна из лучших средних лодок своего времени: она могла находиться под водой до 10 дней, погружаться на глубину до 200 м, дальность хода составляла почти 9 тысяч километров. Впервые в мире их корпус стали покрывать резиной, за счет чего они стали самыми бесшумными. С этих лодок были совершены первые в мире пуски ракет, в том числе, подводные. До 70-х годов они составляли ядро советских подводных сил.

В начале 1980-х годов появилось уже третье поколение многоцелевых дизель-электрических подводных лодок проекта 877/636 «Палтус» / «Варшавянка», строительство которых продолжается в настоящее время. Эти подлодки являются самыми малозумными, за что получили на Западе прозвище «Черные дыры». Оснащенные мощным торпедным и ракетным оружием, они особенно наглядно показали свою эффективность и мощь, нанося с ювелирной точностью удары крылатыми ракетами «Калибр» по террористам ИГИЛ в Сирии. Одно лишь их пребывание в Средиземном море становилось источником постоянной «головной боли» у НАТОвских моряков.

Дизель-электрическая подводная лодка проекта 877ЭКМ «Палтус» Б-806 «Дмитров» на военно-морском параде в Санкт-Петербурге.



Однако подлинной революцией стало появление в 1950-е годах подводных лодок с ядерными энергетическими установками. Благодаря этому они получили практически неограниченную автономность плавания.

С тех пор, как атомный флот вышел в океан, развернувшаяся под водой гонка вооружений только набирала и набирала обороты. Не затихает она и доныне.

За это время сменилось четыре поколения атомных подлодок.

При строительстве атомоходов первого поколения (50-е - начало 60-х годов XX века) только формировались представления об их облике и возможностях. Формы корпуса этих подводных лодок, позаимствованные у их дизельных сестер, были «заточены», в основном, для надводного хода, атомные энергетические установки были несовершенны и небезопасны, срок работы реактора между перезарядками топлива не превышал пяти лет.

В сентябре 1954 года США вступила в строй первая в мире атомная подводная лодка (АПЛ) SSN-571 «Наутилус». И уже 3 августа 1958 года она впервые достигла подо льдом Северного полюса.

Тогда же в подводном кораблестроении определились два направления: создание атомных подводных ракетносцев для мощных дальнобойных ракет и многоцелевых атомных подводных лодок, способных выполнять комплексные боевые задачи не только по надводным и подводным целям, но и по объектам, расположенным на суше.

Некоторое время Советский Союз в этом плане отставал. Первый советский атомоход К-3 «Ленинский комсомол» проекта 627 был спущен на воду в 1957 году и вступил в строй в 1958 году.

17 июля 1962 г. К-3 прошла подо льдами Северный полюс.

В феврале - апреле 1960 года американская атомная подлодка «Тритон» совершила под водой кругосветное путешествие по маршруту великого Магеллана, пройдя 23723 морские мили.

Однако «чистого» рекорда не получилось: у побережья Уругвая субмарины пришлось подняться на поверхность, чтобы передать на борт американского крейсера «Мэкон» заболевшего члена экипажа.

Первая в мире атомная подводная лодка SSN-571 «Наутилус», 1958 г.



К-3 «Ленинский Комсомол». Худ. Д.В. Дудчик, 2006 г.

Свой и весьма достойный ответ наши подводники дали через несколько лет: со 2 февраля по 26 марта 1966 года советские атомные подводные лодки «К-116» и «К-133» совершили успешный поход, который стал первым в мире групповым кругосветным плаванием под водой. Выйдя из заполярной базы на Мурманском побережье, преодолев Баренцево и Северное моря, Северный Ледовитый, Атлантический и Тихий океаны, подлодки ошвартовались у причалов бухты Крашенинникова на Камчатке, пройдя весь путь без единого всплытия.

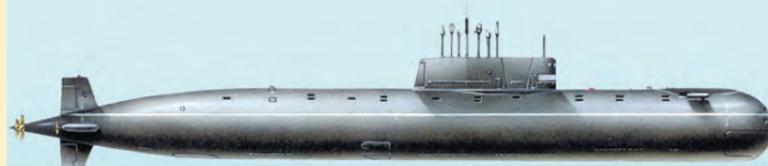
Период 60-х до середины 70-х годов ознаменовался массовым строительством советских и американских АПЛ второго поколения. Подводные лодки этого поколения окончательно стали подводными в полном смысле слова: их корпуса, уже каплевидной формы, были приспособлены именно для подводного хода, что привело к росту его скоростей до 25-30 узлов. Более совершенные и надежные ядерные реакторы имели вдвое больший срок службы на одном заряде топливом. За счет применения звукопоглощающих покрытий и тщательной амортизации работающих механизмов значительно снизилась шумность подлодок.

В начале 1980-х появились лодки третьего поколения. Они отличались значительно большим водоизмещением, более совершенным вооружением и лучшей обитаемостью.

Вооружались эти АПЛ не только торпедами, но и стратегическими баллистическими и крылатыми ракетами, способными поразить цель в любой точке земного шара. На них впервые установили оборудование для радиоэлектронной борьбы. В качестве материала корпуса применялись специальные стальные сплавы, а также титан, что позволило создать первые глубоководные подводные лодки.

В 70-х – 80-х годах прошлого века советские АПЛ установили несколько мировых рекордов, непревзойденных до наших дней.

АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ - РЕКОРДСМЕНЫ



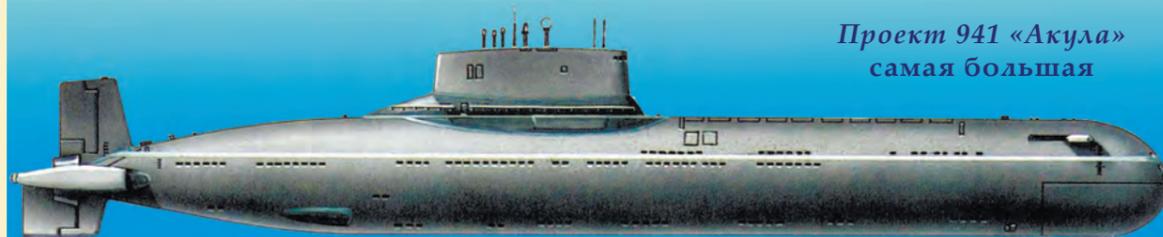
Проект 685 «Плавник»
самая глубоководная



Проект 661 «Анчар»
самая быстроходная



Проект 705 «Ли́ра»
самая маневренная



Проект 941 «Акула»
самая большая

В 1970 году первая в мире титановая атомная подводная лодка второго поколения К-169 проекта 661 «Анчар» на испытаниях достигла в подводном положении скорости 44 узла (около 82 км/ч). Это абсолютный рекорд скорости, занесенный в Книгу рекордов Гиннеса.

4 августа 1985 года атомная подводная лодка 3-го поколения К-278 «Комсомолец» проекта 685 «Плавник» установила мировой рекорд по глубине погружения - 1020 метров. При этом подлодка была не только способна находиться на этой глубине, но и производила с нее торпедные стрельбы.

Малогобаритные автоматизированные лодки проекта 705 «Ли́ра» с уменьшенным составом экипажа были способны догнать и поразить любую цель. Впервые в истории на подводной лодке была применена комплексная автоматизированная система управления. «Лиры» могли разогнаться до полного хода более 40 узлов всего за минуту, развернуться на полной скорости на 180 градусов всего за 42 секунды.

23 сентября 1980 года на воду была спущена первая из серии подводных лодок проекта 941 «Акула», ставших самыми большими субмаринами в мире.

Ее длина составляет 172 метра, наибольшая ширина - 23,3 метра. Подводное водоизмещение - 48000 тонн. Вооружена 20-ю трехступенчатыми ракетами с 10-ю разделяющимися головными частями индивидуального наведения с дальностью стрельбы более 8300 км.

К началу 1990-х годов в состав подводных сил ВМФ СССР входили 83 стратегических атомных подводных ракетноносца, 113 многоцелевых атомных и 254 дизель-электрических подводных лодок.

На судостроительных предприятиях СССР строилось еще 11 атомных подводных лодок с баллистическими ракетами, 18 многоцелевых атомных подводных лодок, семь дизельных подводных лодок.

КОЛЛАПС И ВОЗРОЖДЕНИЕ

Трагедией для советского Военно-Морского Флота обернулся распад СССР. Некогда могучий океанский флот великой державы был поделен между бывшими советскими республиками. Основная часть флота перешла к России, и на ее основе был создан Военно-Морской Флот Российской Федерации.

Однако вследствие политического курса тогдашнего российского руководства и разразившегося в стране экономического кризиса значительная часть флота была утрачена. Множество уникальных, боеспособных кораблей было пущено на слом либо за бесценок продано за границу.

В конце первого десятилетия XXI века началось возрождение и обновление российского подводного флота. Сегодня его основную силу составляют лодки проектов 667 «Кальмар», 667 БДРМ «Дельфин», 949А «Антей» и 971 «Щука-Б». В боевом составе флота появились подводные атомоходы 4-го поколения.

Это - оснащенные современнейшими ракетами «Булава-М» стратегические ракетноносцы проекта 955 «Борей», малозаметные с особым антигидроакустическим покрытием, сильно затрудняющим их обнаружение сонарами.

Многоцелевые атомные подводные лодки 4-го поколения представлены проектом 855 «Ясень». Быстроходные (31 узел под водой), они вооружены скоростными ракетно-торпедами. Имея на борту 8 вертикальных ракетных шахт на 32 ракеты, они способны комбинировать ракетное вооружение при выполнении широкого круга боевых задач - от борьбы с субмаринами и поражения стационарных наземных целей до уничтожения всех типов надводных кораблей противника крылатыми ракетами систем «Калибр» и «Оникс». В ближайшие годы на вооружении этих подлодок появятся гиперзвуковые ракеты.

Уже ведутся работы по созданию многоцелевой атомной подводной лодки пятого поколения проекта «Хаски». Эти субмарины будут выполнены из многослойных композитных материалов, что сделает их еще более малозаметными. Их конструкция будет универсальной, позволяющей использовать ее для создания как стратегических, так и ударных подводных крейсеров. Новейшая российская АПЛ будет вооружена, в первую очередь, гиперзвуковыми ракетами «Циркон», имеющими скорость в 5-6 выше скорости звука и способными гарантированно поражать цели на расстоянии до 1000 км, преодолевая любые

Атомный подводный ракетный крейсер стратегического назначения
4-го поколения К-551 «Владимир Мономах» проекта 955 Борей



существующие и перспективные системы противоракетной обороны. Кроме этого, «Хаски» могут быть носителем океанской атомной многоцелевой беспилотной системы «Статус-6».

Однако, несмотря на постоянный прогресс подводного судостроения, на совершенство и высочайшую надежность современных подводных кораблей, служба на подводных лодках по сей день остается одной из самых тяжелых и опасных. Трудно представить, как можно человеку неделями, а то и месяцами находиться под водой, в замкнутом тесном пространстве, не видя солнечного света, не ощущая привычных земных запахов.

Увы, при этом аварии и катастрофы на подлодках случались и случаются. Морская бездна не прощает ничего – ни технических сбоев, ни, тем более, ошибок или оплошности самих подводников.

С 15 декабря 1952 года по 29 апреля 2016 года на подводных лодках СССР и России произошло 114 аварий и катастроф, в результате которых погибли 922 моряка. 14 подлодок затонули, 13 из них – с экипажами. Еще одно дополнение к этой печальной статистике – из 13 экипажей затонувших подводных лодок спасти удалось только три. Причем далеко не в полном составе.

Некоторые из этих катастроф, как, например, авария на субмарине К-19 или гибель атомной подводной лодки К-141 «Курск» стали достоянием широкой общественности. О них написаны книги, сняты кинофильмы. Другие удостоились лишь коротеньких заметок в газетах и таких же сообщений по радио и ТВ.

Но большая часть из них долгое время оставалась неизвестной, скрываемая под грифом «совершенно секретно». Также неизвестными оставались трагическая судьба, высочайшее мужество и героизм подводников, погибших и выживших в этих катастрофах.

Об одном из таких неизвестных подвигов наш следующий рассказ.

*Выход атомной подводной лодки «Курск» в последний поход.
Худ. В. П. Яркин. 2001 г.*



ПОДВИГ ПОД ГРИФОМ «СЕКРЕТНО»

37 лет назад - 21 октября 1981 года в Японском море на подходе к проливу Босфор Восточный (Владивосток) погибла подводная лодка «С-178». В нее врезалось рефрижераторное судно, которое вел нетрезвый старпом, а трезвый капитан отдыхал... лежа. Получив смертельный удар, подлодка легла на грунт на глубине 32 метра с огромной пробоиной в шестом отсеке.

По большому счету, аварийную ситуацию создал оперативный дежурный бригады кораблей ОВРа Приморской флотилии, разрешив выход «Рефрижератора-13» из бухты, а его помощник, прибыв с ужина, не задумываясь, «дал добро» на вход «С-178» в бухту Золотой Рог, почему-то забыв передать на нее информацию о выходящем судне...

После рокового удара семь человек, находившиеся на мостике, включая командира ПЛ - капитана 3 ранга Валерия Маранго, оказались за бортом. Личный состав кормовых отсеков погиб практически сразу. В носовых - остались несколько офицеров и два десятка матросов. Командование принял старший помощник - капитан-лейтенант Сергей Кубынин.

Вместе с командиром БЧ-5 капитан-лейтенантом Валерием Зыбиным они приняли решение вывести уцелевшую часть экипажа через трубу торпедного аппарата. Однако людей в носовом торпедном отсеке оказалось гораздо больше штатного состава и спасательных комплектов ИДА-59 для выхода из затонувшей подлодки на всех не хватало... Тем временем командование ТОФ развернуло спасательную операцию, и появилась надежда, что спасатели смогут передать недостающие «идашки» на борт.

*Таран подводной лодки ТОФ С-178 рефрижератором «Р-13».
Залив Петра Великого, 21.10.1981. Худ. В. Лубянов, 2009 г.*



Ждать пришлось трое суток. Темнота, холод, отравленный воздух... Время тянулось убийственно долго. Силы подводников таяли, несмотря на то, что это были молодые крепкие ребята 19-20 лет. Кубынин был самым старшим – ему перевалило за 26 лет. Как старший по возрасту, званию и должности, он был просто обязан воодушевить подчиненных, вернуть им надежду на лучшее... Построив в кромешной тьме личный состав, Кубынин зачитал приказ о повышении всем званий и классности на одну ступень, не поленившись сделать соответствующую запись в военные билеты и закрепить ее при тусклом мерцающем свете аварийного фонаря корабельной печатью...

После этого каждому моряку был вручен знак «За дальний поход» (коробку с ними случайно обнаружили во втором отсеке). Настроение в полузатопленном отсеке резко поднялось, все мгновенно забыли о температуре и воспалении легких, которым на третьи сутки уже болели все поголовно.

Наконец, получив недостающие комплекты ИДА от спасателей, прибывших к месту трагедии на подлодке-спасателе «Ленок». Кубынин и Зыбин начали выпускать моряков на «Свет божий». Люди тройками заползали в торпедный аппарат, который затем задривался, заполнялся водой, после чего открывалась передняя крышка. А на выходе из аппарата, ребят поджидали водолазы, препровождавшие их в декомпрессионную камеру на борту лежащего на грунте по соседству «Ленка». Тех же, кто по той или иной причине, всплывал на поверхность, подвергали той же процедуре в барокамере надводного судна...

Самым последним, как и подобает командиру корабля, покинул «С-178» Сергей Кубынин. И сделать это одному человеку было невероятно сложно! Предстояло затопить первый отсек и, дождавшись, когда вода достигнет казенной части торпедного аппарата, нырнуть в него и проползти 7 метров железной трубы калибром 533 мм... Гул в воспаленном мозгу, работа на пределе человеческих сил и откровение на выходе из аппарата... вокруг никого! Как позднее выяснилось, спасатели даже предположить не могли, что последний оставшийся на борту сможет покинуть подлодку самостоятельно и... поставили на нем крест, свернув операцию! Кубынин выбрался на надстройку, решив добраться до рубки, а уж затем всплывать на поверхность. Не получилось - потерял сознание, и гидрокостюм вынес его на поверхность... Его чудом заметили среди волн со спасательного катера.

Сергей пришел в себя в барокамере на спасателе «Жигули». В вену правой руки была воткнута игла капельницы, но боли он не ощущал - находился в полной прострации. Врачи поставили ему семь диагнозов: отравление углекислотой, отравление кислородом, разрыв легкого, обширная гематома, пневмоторакс, двусторонняя пневмония, порванные барабанные перепонки... По-настоящему он пришел в себя, когда увидел в иллюминаторе барокамеры лица друзей и сослуживцев: они беззвучно что-то кричали, улыбались. Не испугавшись строгих медицинских генералов, ребята пробились-таки к барокамере...

Потом был госпиталь. В палату к Кубынину приходили матросы, офицеры, медсестры, совсем незнакомые люди; пожимали руку, благодарили за стойкость, за выдержку, за спасенных матросов, дарили цветы, несли виноград, дыни, арбузы, мандарины. Это в октябрьском-то Владивостоке! Палату, где лежал Кубынин, в госпитале прозвали «цитрусовой»...

Впервые в мире из затонувшей подлодки сумели выйти более 20 человек. Впервые в мире подводники переходили под водой из одной субмарины в другую, а подводник, получивший столько профзаболеваний, сумел остаться в живых.



*Подводная лодка ТОФ С-178 и лодка-спасатель БС-400 «Ленок» 21-23.10.1981.
Залив Петра Великого. Худ. В. Лубянов, 2009 г.*

Более 25 лет подробности той катастрофы держали в секрете. Особисты конфисковали вахтенный журнал, медицинские карты - все документы, которые могли бы рассказать о подвиге моряков.

У каждого члена экипажа взяли подписку о неразглашении. Всех матросов и старшин лодки досрочно уволили - «по болезни». А офицеров и мичманов перевели на берег подальше от кораблей. Иначе как кадровой расправой это не назовешь.

А что же Кубынин? Военный прокурор предложил ему «сдать» командира, иначе «сам разделишь с ним нары». Кубынин командира не «сдал», то есть не признал его виновным в катастрофе. Тем не менее командира осудили на 10 лет, а Кубынину дали понять, что на флоте ему больше делать нечего.

Однако все же нашлись адмиралы, которые вознамерились по справедливости воздать должное мужественному офицеру - пытались представить его к ордену. Но представление так и утонуло в сейфах управления кадров Военно-морского флота. Столичные кадровики намекнули «борцам за справедливость»: мол, какой еще орден, если половина экипажа лодки погибла...

И, похоже, уже никого не интересовало, что вторая половина была спасена благодаря прежде всего Кубынину.

В борьбу за справедливость включился бывший главком ВМФ, президент Союза моряков-подводников адмирал флота Владимир Чернавин. Писал письма в высокие инстанции и штабы, напоминал о подвиге старпома С-178, ходатайствовал о его награждении, вместе с другими адмиралами флота подписал наградной лист. Чернавину отвечали: «В личном деле офицера отсутствуют документы, связанные с аварией на подводной лодке, и характеризующий материал о поведении и действиях С. М. Кубынина в экстремальной обстановке...» Наградной лист на присвоение звания Героя России Кубынину так и остался под сукном у чиновников...



Капитан первого ранга Сергей Кубынин, в 1981 г. - старший помощник командира подводной лодки С-178.

Сергей Кубынин совершил в своей жизни, по меньшей мере, три подвига. Первый, офицерский, когда возглавил уцелевший экипаж на затонувшей подводной лодке; второй - гражданский, когда, спустя годы, сумел добиться, чтобы на Морском кладбище Владивостока был приведен в порядок заброшенный мемориал погибшим морякам «С-178». Наконец, третий, чисто человеческий подвиг - он взял на себя заботу об оставшихся в живых сослуживцах.

Сегодня им уже немало лет, и та передряга, со всеми ее медицинскими последствиями, ударила по организму самым сокрушительным образом. Бывшие матросы и старшины обращаются к нему как к своему пожизненному командиру, которому верили тогда,

у смертной черты, которому верят и сегодня, зная, что только он и никто другой спасет их от бездушия и произвола военкоматских и медицинских чиновников. И он спасает их, пишет письма в высокие инстанции, хлопочет, и... заставляет-таки государство делать то, что оно обязано делать без дополнительных званий к президенту и высшей справедливости.

Сегодня, особенно после трагедий атомных подводных лодок «Комсомолец» и «Курск», стало ясно: то, что совершили капитан-лейтенанты Сергей Кубынин и его механик Валерий Зыбин в октябре 1981 года, не удалось повторить никому. Разве что капитану 1 ранга Николаю Суворову, организовавшему выход своего экипажа из затопленного атомохода «К-429».

Наградной лист на звание Героя России, подписанный видными адмиралами нашего флота, включая бывшего Главкома ВМФ СССР адмирала флота Владимира Чернавина, так и остался под сукном у чиновников Наградного отдела...

Сегодня мало кто знает об этом подвиге... И, тем не менее, мы помним своих героев. Мы знаем Сергея Кубынина! Ныне наш Герой служит в МЧС, несет свои вахты в должности оперативного дежурного МЧС Юго-Западного округа Москвы. Он по-прежнему остается Спасателем в полном смысле этого слова!

ДВА СЛОВА В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Большое видится на расстоянии.

Прошла четверть века и стало ясно, что Россия в облике Советского Союза создала не просто подводный флот, а уникальную и величайшую подводно-техническую цивилизацию. **Нигде в мире ничего подобного не было и, наверное, не скоро будет** – ни по масштабам подводного флота, ни по уникальности инженерных решений, ни по жертвенному героизму самих подводников.

Страна совершила мощный прорыв в гидрокосмос, прорыв намного более технически сложный, чем все пробные – до сих пор пробные, экспериментальные - полеты в космос. Этот невидимый миру прорыв потребовал колоссальных средств и титанических уси-

лий как ученых, конструкторов, инженеров – с одной стороны, так и самих моряков-подводников – с другой. Были годы, когда тысячи наших людей жили в глубинах мирового океана, несли вахты, готовили обеды, писали письма, слушали канареек в «зонах отдыха», смотрели фильмы, занимались спортом, то есть вели полноценную жизнь – разве что без солнца.

Жизнь в глубинах мирового океана. Это была совершенно неожиданная Россия, потаенная страна, укрытая под арктическими льдами и под толстым покровом океана. Мы сумели найти сопряжение гидрокосмоса и космического пространства: так современные подводные лодки могут выводить на орбиту искусственные спутники земли или пользоваться космической радиосвязью, космическими средствами наблюдения, запустить баллистические ракеты из-под воды, вести ракетную стрельбу из точки северного Полюса и попадать «в колышек» на Камчатке, совершать походы под ледяным куполом Арктики и прорываться в узкие подводные каньоны, выпускать из-под воды самолеты, акванавтов, разнородную технику вплоть до обитаемых атомных мини-субмарин, наконец, огибать под водой земной шар... Сегодня «звездные войны» это прочитанная страница.

Да, мы сделали это! И вправе гордиться этим подвигом воистину планетарного масштаба. Фактически осуществилась древняя мечта русского народа о граде Китеже, который может уходить под воду и всплывать, всякий раз возрождаясь. Именно им, «градом Китежем», и был наш потаенный флот.

Народ, чьим трудом и на чьи средства была создана эта подводная цивилизация, имеет право об этом знать и этим гордиться.

Николай Черкашин, писатель, подводник, капитан первого ранга в отставке



С ноября 1993 года по октябрь 1995 года я проходил срочную службу в ВМФ. После обучения был направлен в город Заозерск-2 в 33-ю дивизию атомных подводных лодок. Б-527 (проект 671РТМ) – это моя подводная лодка. Служил в реакторном отсеке. Должность – машинист спецтрюмный. Ходили в море, погружались на глубину, выполняли учебные стрельбы. Пил забортную воду, когда посвящали в подводники. Все как у тех, кто служил на подлодке.

Еще ребенком мечтал о море. Думал, если пойду служить, то только во Флот. К слову сказать, я никогда не отличался хорошим поведением ни в школе, ни в училище. А вот после службы в ВМФ, по мнению преподавателей, изменился. Очень дисциплинирует военная служба.

Так получилось, что присягал я дважды. Сначала, на верность Родине, а потом, когда стал священником, то и на верность Церкви Христовой. И службу служат, как известно, тоже - военные и священники.

Спросят некоторые, было ли тяжело или страшно служить на подводной лодке... Отвечу, что нет. Наоборот, с радостью и легкостью. Молитва близких очень помогала. Скучал только... Есть еще одна большая польза от службы в ВМФ. Она помогает найти общий язык с военнослужащими, понимать их трудности и проблемы.

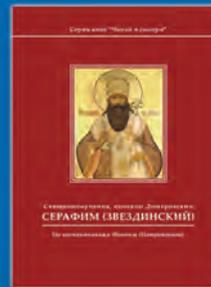
Протоиерей Димитрий Колупаев, настоятель Свято-Духовского храма деревни Дубровка



СЕРИЯ КНИГ «ЧИТАЙ И СМОТРИ»



Книга 1.
Аркадий Зюзин
«Непобежденный»



Книга 2.
«Священномученик
епископ Дмитровский
Серафим (Звездинский)»



Книга 3.
Аркадий Зюзин
«Первые в созвездии СУ»



Книга 4.
Аркадий Зюзин
«На защите Отечества»



Книга 5.
Лариса Черкашина
«Александр Пушкин.
Тайны древа»



Книга 6.
Аркадий Зюзин
«Притяжению земному вопреки»



Книга 7.
Ирина Пятилетова
«Странствия русского
пилигрима. Святая Земля»



Книга 8.
Ирина Соловей
«Архангельское, «что в бору»



Книга 9.
Николай Черкашин
«Легендарный Севастополь»



Книга 10.
Аркадий Зюзин,
Николай Черкашин
«Бросая вызов бездне»
Рекомендуем посмотреть!
Художественный фильм
«72 метра»
Режиссер В. Хотиненко

Читай и смотри интернет-версию: kino-slovo.ru

© Образовательный проект «Берега»
Авторы проекта Ирина Дядченко, Юлия Васечко
Литературный редактор Ирина Пятилетова
Корректор Мария Лобанова

Выражаем благодарность спонсорам за поддержку проекта
Москва - 2018

