



Подъем подводной лодки С-80

Воспоминания главного инженера ЭОН-10 контр-адмирала Ю.К. Сенатского

Материал подготовлен к публикации И.Н. Кочергиной

45 лет назад, летом 1969 года, впервые в мировой практике была успешно проведена уникальная экспедиция ЭОН-10, в результате которой за 34 дня с глубины 200 метров была поднята подводная лодка С-80 массой более 1000 тонн. Оригинальную методику подъема ракетной субмарины безводолазным способом в открытой части Баренцева моря разработал главный инженер ЭОН-10 Ю.К. Сенатский. В 2014 году контр-адмиралу Ю.К. Сенатскому исполнилось 90 лет (см. № 5, 2014), и спустя почти полвека он до мельчайших подробностей помнит все детали той экспедиции.

27 января 1961 года первая советская ракетная дизельная подлодка С-80 не вернулась из полигона боевой подготовки после выполнения учебного задания. По штату экипаж состоял из 56 человек (из них 10 офицеров), но фактически на борту находилось 68 подводников (15 офицеров, 16 старшин, 37 матросов). Командовал подводной лодкой капитан 3 ранга Ситарчик Анатолий Дмитриевич.

Катастрофа 27 января 1961 г. стала первой послевоенной потерей Северного флота. Организованный планомерный 7-месячный поиск пропавшей лодки силами до 40 единиц кораблей, судов,

самолетов и вертолетов оказался безуспешным, если не считать обнаружения на трале рыболовного траулера РТ-38 аварийно-сигнального буя пропавшей лодки.

Подводную лодку обнаружили лишь в августе 1968 года на глубине 200 метров. Для обследования ПЛ было произведено 10 спусков наблюдательной камеры НК-300 со спасательного судна «Алтай». В результате осмотра было установлено, что обнаруженная подводная лодка имеет бортовой номер 552 (значит, найдена именно С-80).

Решение о подъеме подводной лодки С-80 было принято на правительственном уровне в сентябре 1968 г. Был обозначен срок — 1969 год.

Проектированием подъема занялся 40 Институт аварийно-спасательного дела. Для выполнения работ в 1969 году была создана Экспедиция особого назначения центрального подчинения ВМФ (ЭОН-10).

Настойчивый семилетний поиск пропавшей подлодки и спешное решение о срочном ее подъеме объяснялись причинами почти стратегического порядка. Дело в том, что подводная лодка С-80 была построена по проекту 644, кораблестроительные элементы которого повторяли таковые у подводных лодок проекта 613. А лодок проекта 613 в ВМФ состояло более 100 единиц. Поэтому выяснение причин гибели лодки С-80 должно было снять сомнения в надежности однотипных подлодок.

Был еще нерастроченный профессиональный задор и, что самое главное, сговор с командиром ЭОН «показать, на что способны бывшие ученики 2-й ленинградской военно-морской спецшколы», в которую мы вместе с Сергеем Минченко поступили в 1940 году: он — в 10-й, а я — в 9-й классы. И с тех пор мы дружили.

Проект «Глубина», подготовленный 40 Институту, предполагал использование судоподъемным судном «Карпаты» (пр. 530) захватного устройства. Но в первом квартале 1969 г. ни «Карпат», ни захватного устройства у экспедиции еще не было. «Карпаты» достраивались на заводе им. 61 коммунара в г. Ни-



колаеве, а захватное устройство изготавливалось на заводе «Красное Сормово» в г. Горьком (Нижний Новгород).

Институт работал над своим проектом год. И решал проблему — в институтских масштабах — создания могучих сооружений, дорогих и тяжелых — клещи, которые они изобрели, весили каждый по двести с лишним тонн, два клеща — четыреста тонн. «Карпаты», которые должны были их использовать, способны поднимать всего восемьсот тонн, с перегрузкой — до тысячи. Плюс сама лодка — 1000 тонн. Плюс еще динамические рывки. Хотя я не публиковал широко, но считаю, что хотя этот проект и занял 2 тома, он технически очень несовершенен. Это институтская хватка. Дело в том, что после первого прочтения было

Главный инженер 10-й Экспедиции особого назначения капитан 1 ранга Ю. Сенатский с командиром 10-й ЭОН капитаном 1 ранга С. Минченко





ясно — а какими же силами поднимать все это хозяйство?

Для подъема С-80 на Северном флоте сформировали ЭОН-10. Экспедицию создали под этот проект, исходя из того, что партийно-государственные документы не допускали, что это можно не выполнить. При неуспехе назначили бы виновных. И сама жизнь начала бросать под колеса самые невероятные препятствия.

В первых числах мая в ЭОН пришло сообщение об итогах опытного учения на Черноморском флоте, на котором новое судоподъемное судно «Карпаты» буксировало на двух кормовых гинях весовой макет половины подлодки С-80. В ходе этой буксировки при волнении моря около трех баллов грузовые стропы разорвались под воздействием динамических

нагрузок (рывков на волнении). Стало ясно, что без надежных амортизаторов говорить о буксировке поднятой лодки даже на слабом волнении не приходится.

Сделанные в государственную науку и промышленность запросы о срочной разработке и изготовлении амортизаторов на усилии 400–500 т с рабочим ходом до 5 метров отовсюду получили схожие ответы: «В мире подобных изделий не существует. Создать их в короткие сроки невозможно».

Срок поставки на флот захватного устройства (в июне) сдвинулся на начало осени, когда минуют рабочие погоды.

Остановились на идее Ю.К. Сенатского, который предложил использовать имеющиеся на спасательных судах капроновые тросы, изготовив из них капроновые амортизаторы.

Начали искать выход из, казалось бы, безвыходного положения. И инженеры, и командир экспедиции прекрасно понимали, что перенос ее на следующий год не возможен, оставлять ЭОН без дела на год не будут.

Но не прошло и недели, как главный инженер выдал «на растерзание» идею, как обойтись без захватного устройства. Суть предложения сводится к следующему: С-80 лежит на грунте, имея в носу просвет высотой 300–350 мм и длиной 10–12 метров (от форштевня до горизонтальных рулей). Если в этот просвет, используя принцип детской скакалки, затащить мощный стальной строп со штоками ШУ-200 на концах, а потом по направляющим тросам, вплетенным в головки упомянутых штоков, спустить захваты ШУ-200, подвешенные на шахтные гини «Карпат», то можно попытаться приподнять носовую оконечность подлодки. И уж потом, при удаче, в образовавшийся большой клиновидный просвет протащить под корму С-80 второй подъемный строп тоже со штоками ШУ-200. И тогда лодка в наших руках!

Глубоководная рабочая камера РК-680



Наблюдательная камера НК-300



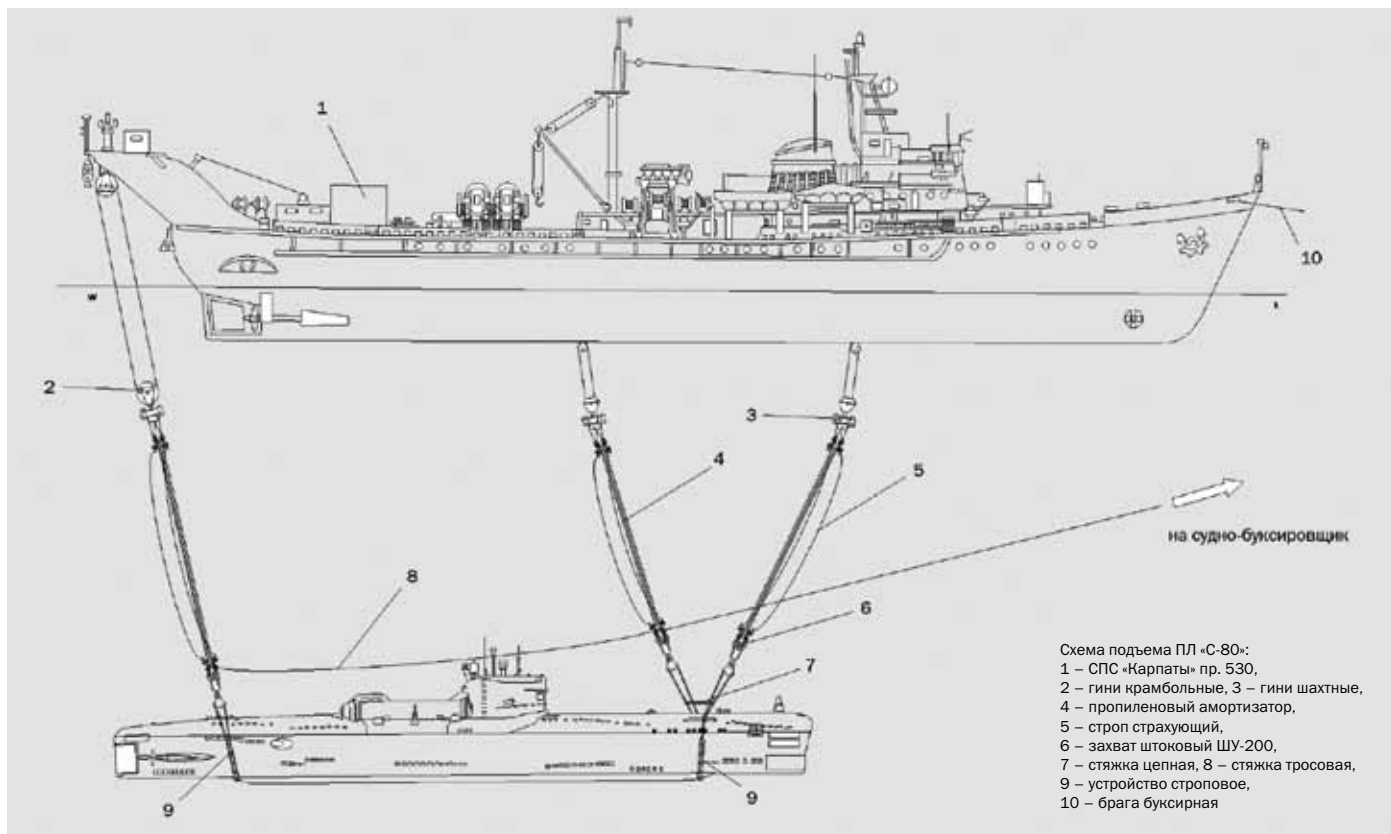


Схема подъема ПЛ «С-80»:
 1 – СПС «Карпаты» пр. 530,
 2 – гини крамбольные, 3 – гини шахтные,
 4 – пропиленовый амортизатор,
 5 – строп страховочный,
 6 – захват штоковый ШУ-200,
 7 – стяжка цепная, 8 – стяжка тросовая,
 9 – устройство строповое,
 10 – брага буксирная

По решению командования ЭОН инженерная служба экспедиции приступила к проектированию и технической подготовке резервных вариантов подъема ПЛ. Рассматривались следующие варианты подъема без использования захватного устройства:

1. «Глубина КС» – СПС «Карпаты» и «строповые полотенца».
2. «Глубина ПС» – нет СПС «Карпаты», а есть 4 стальных понтона (два по 400 и два по 80 тонн).

В проекте резервных вариантов подъема ПЛ планировалось вместо захватного устройства использовать при подъемных работах специально изготовленные подкильные строповые устройства (носовые, кормовые). Эти строповые устройства (подъемные полотенца) должны состоять из двух двойных стропов $d65$ мм со штоками ШУ-200 на концах.

Рассмотрели еще ряд предложений и идей, высказанных специалистами инженерной службы ЭОН, по использованию для амортизации корабельных механизмов и устройств, мощных противовесов и т.п.

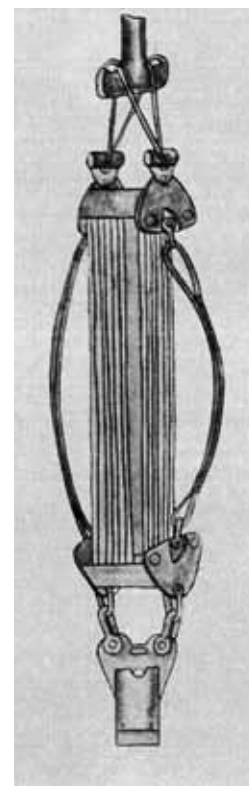
Остановились на идее Сенатского, который предложил использовать имеющиеся на спасательных судах капроновые тросы (предназначенные для буксировки аварийных кораблей), изготовив из них капроновые амортизаторы.

Изготовление амортизаторов было поручено аварийно-спасательной партии ЭОН, отдельные детали (серьги) были заказаны на 35-м морском заводе СФ. В июне они были готовы. К чести администрации завода, работа была сделана фантастически быстро. В успешном подъеме С-80 огромна их заслуга.

С прибытием СПС «Карпаты» на Северный флот амортизаторы доставили на борт судоподъемного судна, и в последующем они были успешно использованы при подъеме ПЛ С-80.

Подъем лодки планировался в два этапа: сначала – отрыв от грунта с помощью специальных захватов по безводолазной технологии и перевод на глубину около 50 м, затем – подъем на поверхность с глубины 50 м с помощью водолазов и судоподъемных понтонов.

Капроновый амортизатор

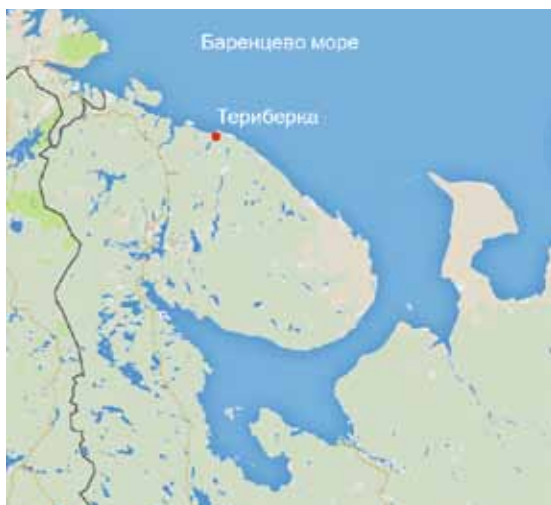




Ю.К. Сенатский с внуком Юрием и дочерью Верой. 2014 г.

Приступая к первому этапу подъемных работ, мы понимали, что это наиболее ответственный, сложный этап, от успешного выполнения которого будет зависеть общий успех подъемной операции.

В первых числах июня почти все подготовительные мероприятия, связанные с берегом, были закончены. В ожидании наступления благоприятной погоды суда ЭОН заканчивали последние приготовления. Командование Северным флотом дало принципиальное «добро» на выход для проведения подъемных работ по резервному варианту подъема «Глубина КС», и 9 июня экспедиция в полном составе вышла в район работ.



С прибытием на полигон суда приступили к заводке под корпус С-80 подъемных строповых устройств. Заводка осуществлялась следующим образом: спасательное судно СС-44 было установлено над лодкой вдоль ее оси на 4 рейдовые бочки. В носу СС-44 в обхват форштевня были закреплены два подъемных строповых устройства, оканчивающиеся серьгами без штоков ШУ-200. Направляющие тросы с концами, вплетенными в головки штоков, были намотаны на барабаны буксирных тросов на двух морских буксирах. Находясь в расчетных позициях, морские буксиры с помощью водолазных ботов подали направляющие тросы со штоками ШУ-200 на СС-44, где их соединили с серьгами подъемного устройства. После этого подъемное строповое устройство в сборе опускалось на грунт. Так же положено было на грунт и второе устройство.

Дальнейшие работы по заводке кормового подъемного устройства под корпус ПЛ были продолжены после прибытия в район работ СПС «Карпаты».

Второй этап подъемных работ проводился с использованием стальных судоподъемных понтонов (ССП) и с широким применением водолазного труда.

Буксировка ПЛ в подвешенном состоянии под СПС «Карпаты» со скоростью не более 2,5 узлов продолжалась полтора суток, и 12 июля лодка была положена на грунт на глубину 51 метр в бухте Завалишина губы Териберка.

24 июля произвели подъем кормовой оконечности п/л крамбольными гинями. Продули лаговые понтоны, и п/л всплыла на поверхность. На этом закончился подъем подводной лодки С-80.

Таким образом, п/л С-80 была поднята с глубины 200 метров в открытой части Баренцева моря за 34 рабочих дня. Подъемные работы в районе затопления ПЛ проводились с использованием глубоководной рабочей камеры РК-680 и наблюдательной камеры НК-300.

За весь период подъемных работ было совершено 67 спусков РК-680 с общим пребыванием под водой 172 часа и 20

Останки погибших подводников похоронили в братской могиле в поселке Оленья Губа. Спустя 50 лет после трагедии поставили новый памятник экипажу ПЛ С-80.



спусков НК-300 со временем пребывания под водой 67 часов.

Использование водолазного труда на этих глубинах практически не было возможно, водолазы работали на втором этапе в прибрежном районе. Водолазы совершили 54 спуска под воду, их рабочее время под водой составило 68 часов, а время декомпрессии — 175 часов.

Успех подъемных работ в открытом море был завоеван не только «везением» (как потом говорили некоторые специалисты АСС, да и руководители разных масштабов), а скорее всего умением и настойчивостью вместе с обоснованным риском и выдержанностью в сложных ситуациях.

В октябре 1969-го ЭОН-10 расформировали, суда ЭОН возвратились в свои флотские соединения, участники ее разъехались, вернувшись на прежние должности. Позднее, по указанию главнокомандующего ВМФ, ПЛ С-80 была взорвана и разделана на металлолом.

Спасателей отметили в приказе, некоторым даже вручили ценные подарки. Но наград не дали. Ни тем водолазам,

кто терял сознание на 200-метровой глубине, ни оставшемуся безымянным минеру-кавторангу, обезвредившему торпеды С-80, ни участникам «дезинфекции».

По инициате представителей Минсудпрома, участвовавших в создании ССС «Карпаты» и в подъемных работах, выполненная работа по подъему ПЛ С-80 дважды представлялась на соискание Государственной премии СССР «За разработку и внедрение метода подъема подлодок с глубин, недоступных для водолазов, и создание судна, обеспечивающего осуществление этого метода». В состав соавторов от ВМФ были включены Н.П. Чикер, С.В. Минченко и Ю.К. Сенатский. Но лауреатами госпремии СССР мы так и не стали, «сверху» в Комитет пришло указание оформить премию космонавтам.

А почти через 40 лет после гибели п/л «С-80» в 32 морских милях (около 59 км) к юго-востоку от места катастрофы лег на грунт атомный подводный ракетный крейсер К-141 («Курск»)...