



Посвящается офицерам, мичманам, старшинам и матросам СС «Алтай».

Спасатель «Алтай» И давно, и недавно...

Анатолий Храмов
Герой России,
акванавт-глубоководник

Силуэт подводной лодки на одной из фотографий, случайно выхваченной взглядом со страницы Интернета, показался до боли знакомым, и через мгновение нахлынувшие воспоминания заставили вернуться в те самые... Лейтенантские.

Сегодня уже, наверное, никого не удивить открытостью информации о советской и российской военной технике, обилием фотографий этой техники в интернете, любого качества. А ведь было время, когда за такие фото (найденные у моряков или, не дай Бог, у тебя), можно было огрести массу неприятностей по служебной линии, а по партийной — и строгач заработать. И приходилось тогда

дембельские альбомы подчиненных просматривать, изымать и уничтожать запрещенные снимки. К счастью, немало снимков все же сохранилось.

Силуэт подводной лодки на одной из фотографий, случайно выхваченной взглядом со страницы интернета, показался до боли знакомым, и через мгновение нахлынувшие воспоминания заставили вернуться в те самые... лейтенантские.

8 апреля 1982 года. Спасательное судно подводных лодок проекта 527 «Алтай» находилось в дежурстве, в составе спасательного отряда с 30-минутной готовностью выхода в море. Несмотря на ежедневную готовность к тревогам, протяжный сигнал колоколом и команда по корабельной трансляции «Боевая тревога. Корабль экстренно к бою и походу приготовить!» прозвучали неожиданно.

(По учебным тревогам проводилась отработка большинства спасательных мероприятий и действий экипажа по оказанию помощи подводной лодке или надводному кораблю.)

Вторая команда — «Корабль к оказанию помощи подводной лодке приготовить!» — уточняла перечень средств, устройств и имущества, которые должны были быть приготовлены экипажем во время перехода к месту аварии.

В первые месяцы моей службы на спасателе при каждом приготовлении корабля к выходу, будь то переход из Дровяного в Североморск или выход из Кольского залива в море, я с удивлением отмечал изменения в каждом члене экипажа корабля — едва заметный блеск глаз, какая-то особенная радость в голосе, в движениях, в исполнении своих служебных обязанностей... Даже личности, числившиеся у командиров подразделений как «разгильдяи по жизни», чудесным образом превращались в образцы воинской чести и доблести.

В ходе службы эти милые метаморфозы нашли простое объяснение. С отходом корабля от причала прекращались бесконечные проверки корабля офицерами ОУС, специалистами дивизиона, бригады, флота; ежедневные тренировки по специальности и по БЗЖ (безусловно, необходимые, но за 3 года срочной службы так опостылевшие личному составу), откладывались занятия по политической и специальной подготовке, политинформации, читки и конспектирование передовиц «Правды», материалов пленумов...

Только в море, только в реальной спасательной операции можно было вдохнуть такой необычайный аромат мужской дружбы, проверить самого себя, применить на деле свои профессиональные знания и навыки. Да, нам — спасателям, водолазам-профессионалам — часто приходилось трудно. Но сколько радости мы находили в этой трудной работе!

На переходе обстановка уточнилась: на атомной подводной лодке (с вашего позволения, не буду приводить проект и наименование) произошла авария главной энергетической установки, лодка всплыла в надводное положение, хода практически нет. Шторм, 7–8 баллов... Поставленная задача — взять на буксир, отбуксировать в базу.

В район нахождения ПЛ мы подошли в ночное время (заметьте, ночь — полярная) и...



едва не натолкнулись на нее, в буквальном смысле. Несмотря на присутствие в районе аварии нескольких наших кораблей (ТАКР «Киев» с кораблями охранения, БПК «Тимошенко»), точного нахождения лодки нам не сообщили, а на экранах РЛС ее просто не было видно (шторм, да и лодочка вся такая обтекаемая). Спасло чудо! Запустили с полубака несколько ракет «Свет», превращающих кратковременно ночь в день (есть такие на снабжении спасателей), и увидели ПЛ прямо по курсу судна на дистанции 150–200 м (если не меньше!).

Тем временем обстановка, как и положено при аварии, стала усугубляться — по связи нам сообщили, что штатное аварийное буксирное устройство аварийной лодки порвано и нам следует подать свой буксир и завести его на ПЛ.





Вероятно, уместно пояснить, что у каждой ПЛ есть буксирный гак, к которому присоединен штатный стальной буксир, утопленный в резиновое покрытие корпуса; буксир присоединен через тяжелую металлическую серьгу к капроновому канату-амортизатору (вставке, которая принимает на себя рывки при буксировке); к канату присоединен проводник, передаваемый на буксирное судно. Все это составляет аварийное буксирное устройство (АБУ). С помощью проводника капроновая часть штатного буксира ПЛ выбирается на борт спасателя и соединяется с буксиром судна. При натяжении буксирной линии штатный стальной буксирный канат выскакивает



из резинового покрытия — и ПЛ готова к буксировке. Но, видно, что-то пошло не так — то ли действительно имела место какая-то неисправность АБУ, то ли подводники были измотаны волнением в результате длительного нахождения лодки на поверхности штормящего моря, многочасовой борьбой за живучесть, недостаточной вентиляцией отсеков... Кто знает? Ясно было одно — взять ПЛ на буксир с помощью ее штатного АБУ не представлялось возможным.

Первое, что необходимо было сделать нам, — это подать на ПЛ капроновый линь, выстреливаемый с помощью линемета АЛ-1 — так, чтобы его смогли подобрать на лодке. Такое простое, казалось бы, действие в условиях сильного ветра и штормового волнения едва не стало невыполнимым. Несколько выпу-

Тогда о героизме никто не думал. Необходимо было выполнить поставленную задачу при максимальном обеспечении своей же безопасности... Вообще для нас подобные события были повседневной работой.

щенных линий, удачно упавших на ПЛ перед ограждением рубки, подняты не были, так как каждый раз корпус лодки уходил в набегающую волну, порой по самую рубку; подводник, вышедший на палубу, оказывался на гребне этой волны, а когда волна скатывалась с корпуса, он оказывался за бортом, порой жестко ударяясь о корпус лодки. Страховочный канат, закрепленный на поясе подводника и на направляющем тросе на легком корпусе лодки, предотвращал возможность быть ему унесенным в море, но каждый раз требовалось немало усилий, чтобы поднять его обратно на борт ПЛ. Один из выстреленных линий все-таки удалось положить почти «на головы» подводников, находящихся на ходовом мостике, — между поднятых выдвигаемых устройств — и они смогли выбрать на борт линь, а затем и присоединенный к нему капроновый проводник.

Просить измотанных подводников затем выполнить незнакомую и непривычную им работу было бы неправильно и рискованно.



Для выполнения последующих работ по заводке буксира командиром спасателя, Владимиром Соловьевым, было принято решение о высадке на аварийную лодку собственной аварийно-спасательной группы. В группе «добровольцев-комсомольцев», в том числе, оказались и моряки с менее, чем «100 днями до приказа», те самые «разгильдяи», которые в условиях, близких к боевым, оказались готовыми показать себя, какими они есть на деле – личностями, способными с проявлением настоящего героизма выполнить поставленную задачу, на первый взгляд невыполнимую.

Очень трудно рассказать людям, не бывавшим в штормовом море, что такое продольная и поперечная качка в реальности, насколько важна длина волны, как правильно должен располагаться корабль на такой волне, как тяжело управлять кораблем в таких условиях... А на практике один корабль – наш спасатель – был «привязан» тоненьким канатом к другому кораблю, и разрыв этого каната свел бы на нет всю ранее проделанную работу. Держаться как можно ближе к лодке следовало и для уменьшения веса буксирной линии, и для облегчения работы высаживаемой группы. В то же время неконтролируемое сближение и навал на лодку могли привести к совершенно непредсказуемым последствиям.

Сразу скажу, что расчет на командном пункте спасателя, механики, верхняя команда блестяще справились с управлением судна и катер с аварийно-спасательной группой

был спущен просто ювелирно. Также с невероятным профессионализмом, в течение всего времени работ группы на корпусе лодки, осуществлялось движение спасателя на минимально допустимой, в 100–200 метров, дистанции до ПЛ.

К сожалению, не могу привести здесь фамилии ребят, выполнявших работу на борту лодки. Чьи-то фамилии память не сохранила; из тех, кого помню, некоторые сегодня живут в других государствах, и их называть боязно... Как там у них будет после публикации, не знаю. Хорошо, впрочем, помню, как члены аварийно-спасательной группы высаживались с катера на ПЛ, как вдоволь накупались в ледяной воде... Но задачу выполнили.

Внутри рубки капроновый проводник подводники завели вокруг какого-то большого фундамента и снова передали спасателям на катер. Дальше, как говорится, дело техники – с борта спасателя один конец проводника потравливали, катер же тянул его другой конец к борту судна. К проводнику, подаваемому с борта спасателя, присоединили стальную буксирную брагу (короткий стальной канат с огонами на обоих концах), капроновый амортизатор и буксир, которые тем же проводником затащили на ПЛ. Как только брага протянулась вокруг того фундамента, перетравливание всей линии прекратили и огоны браги были соединены буксирной скобой. Лодка была подготовлена к буксировке. Потом катер был поднят на борт (так же спокой-



но и мастерски), и началась буксировка лодки.

Буксировка проходила непросто, так как центром крепления буксира практически была рубка ПЛ, лодку тянуло то влево, то вправо; приходилось менять курс, останавливаться, «подтягивать» ее в сторону, чтобы поменять направления движения... Из-за опасения порвать буксирный канат его вытравили за борт на большую, чем требуется в обычных условиях, длину. «Играя» в воде, он прекрасно гасил все рывки, которые возникали при таком плохо управляемом движении лодки. И справились... Через несколько дней, 12 апреля, ПЛ была доставлена в базу.

Перед отходом спасателя, когда ПЛ уже перехватили маленькие буксирчики, старший на борту лодки построил часть экипажа на палубе, попросил построить наш экипаж и в громкоговоритель сказал только два слова: «Спасибо, сынки!»

Удивительно, но тогда ни о каком героизме никто не думал, необходимо было выполнить поставленную задачу при максимальном обеспечении своей же безопасности... Вообще для нас подобные события были повседневной работой. В случае успеха мы могли поощрить матросов и старшин отпуском, очередным званием, грамотой. С офицеров, как правило, снимали ранее наложенное взыскание, обещали подменить на очередном дежурстве в спасательном отряде или предоставить отпуск летом. Руководство не баловало экипажи спасательных судов на-

градами, ссылаясь на то, что за спасание награды не дают. Слышали, правда, что кое-где орденосцы за эти работы все-таки появлялись... Но расстраиваться или грустить по этому поводу времени не было.

Зато с каждой успешно выполненной работой укреплялась вера в экипаж судна, в его профессионализм и слаженность, собранность и готовность исполнить долг настоящим образом, «не жалея живота своего».

Время, к сожалению, неумолимо. Мы уже давно не те молодые лейтенанты, но, слава Богу, остались эти немногие фото тех событий, чудом сделанные вопреки существовавшим тогда запретам, возвращающие в дни нашей молодости... И бесшабашности.

P.S. Выражаю благодарность своему другу, коллеге и сослуживцу, начальнику спасательной службы СС «Алтай» Панову Ивану Дмитриевичу за помощь в написании этого материала, а Павлу Шелепу — за сделанные тогда фотографии.

P.P.S. К сожалению, реформы, проводимые в годы перестройки, затронули и спасательную службу флота, и спасательное судно подводных лодок «Алтай». Несмотря на отличное техническое состояние, корабль был списан... В честь славной истории спасательного судна в 1993 году в «Алтай» был переименован океанский спасательный буксир проекта 1452 «Карабах».