

Подводните чудеса на Русия нямат край

Едва ли има някой, който да не знае за трагичната участ на руските подводници „Комсомолец” (1989 г.) и „Курск” (2000) г. Но дали всички знаят, че към числото на потъналите поради груби технически и човешки грешки атомоходи трябва да се добавят още десетина руски (съветски) атомни и дизелелектрически подводници, потънали в световния океан след 1960 г.? Отделно могат да се изброяват десетките случаи на аварии, пожари и даже загиване на подводници в съветските бази, за което доскоро не беше прието да се пише и знае. Причините за високата аварийност в съветския (руския) флот са много и различни, но по принцип те са свързани със създадената цялостна система в бившия СССР за създаване и поддържане в бойно състояние на подводните сили на страната с претенции за световно океанско влияние. Системата може да се характеризира като безумна даже само заради заложените мащаби и темпове на изграждане и използване на подводния си флот без съответната система за осигуряване на ремонти, поддръжка и модернизация на вече построените кораби, без стабилна система за осигуряване на службата и живота на екипажите на подводниците. Този извод е направен много отдавна от западните анализатори и се отнася не само до подводното корабостроене, но и до създаването на надводни бойни кораби и други видове оръжейни системи в СССР.

Но все пак задачата, която съм си поставил с написването на този материал не е толкова претенциозна да разгледа този въпрос изчерпателно и от всички страни, а да се разкрие една не съвсем радостна история, свързана с ремонтването на съветски подводници в България и протекла в близост до моя живот и служба.

През 70-те години на ХХ в. във военния кораборемонтен завод КРЗ „Флотски арсенал” във Варна започнаха ремонти на съветски бойни и спомагателни кораби. Най-често това бяха стражеви кораби от по-старите проекти 50 и 159, малки противолодъчни кораби, военни буксири, снабдителни и изследователски кораби и др. Първи през 1971 г. пристигна СКР „Волк” под командването на кап. III ранг Зверев. Постепенно броят на едновременно намиращите се кораби в КРЗ „Флотски арсенал” се увеличаваше, като достигна 20 и повече единици. Във връзка с организирането на ремонта и престоя на екипажите на корабите възникваха големи трудности и проблеми, които наложиха в края на 70-те и началото на 80-те години в КРЗ да се развърне щаб на дивизиона ремонтиращи се кораби, който беше подчинен на бригадата надводни кораби в Севастопол. Беше построена голяма казармена сграда, половината от която се използваше за щаб, жилищни, хранителни, складови и други помещения в интерес на съветските ремонтиращи се кораби, на някои от които се налагаше поради липса на резервни части и други организационни неуредици да престояват по 2-3, а понякога и повече години.

Между другото КРЗ вече отдавна беше усвоил ремонта на по-старите проекти съветски подводници 613 (Whisky) и 633 (Romeo). Затова не беше изненада, когато в през 80-те години в завода се появиха отначало една, а

след това и други подводници от 613 проект, които все още плаваха в състава на Черноморския флот. Първа дойде през 1985 г. подводницата с бордови номер 461 под командването на кап. 2 ранг С. Мингалъов. Общо за периода 1985 - 1994 г. в КРЗ „Флотски арсенал” преминаха ремонт 14 съветски (руски) подводници. Ремонтът на някои от тях се проточваше много, тъй като те пристигаха на границата на възможното за подводните съдове състояние: с ръжда и пробойни не само в лекия корпус, но и в такива места, които се считат за елементи на здравия корпус като въздухопроводи, газопроводи, различни захлопки и задбордни отвори. Съвсем естествено беше да се завърже познанство и дружба между офицерския, старшинския състав и даже между матросите на съветските и нашите подводници, особено за тези от тях, които също се намираха за ремонт в КРЗ. Аз имах щастието да бъда познат с много от офицерите, а с някои от тях и техните семейства близък семеен приятел. Тук е мястото да спомена някои имена: Рифат Шамсутдинов, Василий Крят, Валерий Работягин, Константин Пикин, Владимир Бабенко, Анатолий Бабенко, Анатолий Голубев, Олег Добровольский, Владимир Харченко, Сергей Попов и много други (на някои от тях вечна им памет). Тук няма да споменавам имена на други свои севастополски познати и приятели по линията на съвместните учебни и бойни дейности.

Понякога се организираха съвместни мероприятия като спортни състезания, отбелязване на празници и др. Естествено беше възникването на близки приятелства, особено когато се взе решение в квартал Аспарухово на Варна да бъдат предоставени квартири за живеене на офицерите от щаба на дивизиона заедно с техните семейства – жени и деца. На някои от нашите приятели дотолкова беше омръзнал казармения начин на живот, който водеха в КРЗ, че използваша всеки удобен случай да се разведрят – от използването на възможностите на нашите плажове и екскурзии – „на природе” до помощ в ремонтите на нашите жилища или земеделска работа в нашите „ранчо” от 600 или 800 кв. м.

Бяха отминали първите вълни на перестройката, когато на 6 декември 1988 г. за ремонт пристигна първата подводница от прочутия проект 641 (Foxtrot) – т.н. „работяги” на Студената война. Това са подводниците, 4 от които бяха изпратени от Хрушчов до Куба по време на кризата през 1962 г., а десетки други носеха многомесечна бойна служба в Атлантика, Тихия и даже в Индийския океан. По време на учението „Щит-82” през 1982 г. участие в дейностите взеха 3 съветски подводници, командир на едната от които беше капитан III ранг Борис Иванович Костин, който на финала на службата си е бил преместен от Тихоокеанския в Черноморския флот на СССР. По време на една от приятелските вечерни срещи той ни разказа нещо уникално и правено само веднъж в световната история: през 70-те години 3 подводници пр. 641, на една от които той е бил командир, са били развърнати в Индийския океан около островите Диего Гарсия, където САЩ строяха голяма военноморска и военновъздушна база. Уникалното се е състояло в това, че трите подводници са били там на бойна служба в течение на 30 месеца с прекъсване от 10 дни. Имаше много пикантни детайли в разказа му, но най-учудващото беше продължителността на

плаването и това, как личният състав на подводниците е издържал толкова време без никаква връзка с брега и близките си. Неговият разказ беше потвърден от другите двама командири, които са били запознати с проведения безпрецедентен поход чрез секретна министерска заповед за награждаване на участниците по този повод.

Подводницата носеше бордови номер 778 с командир кап. II ранг Съворотченко. Към това време аз вече бях преподавател във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” и връзките ми с заводските дела и подводничари се поддържаха най-вече чрез съпругата ми Янка, която е един от ветераните на този завод. Ремонтът на тази подводница продължи до 25.03.1994 г. (цели 5 години и 4 месеца), когато беше прекратен по решение на руското командване, въпреки че готовността на подводницата беше около 95 % и тя беше пред провеждане на швартови (т.е. на място) изпитания.

Междувременно на 09.08.1991 г. пристигна за ремонт още една пр. 641 с бордови номер 882 и командир кап. II ранг Рябов. Нейният ремонт продължи също до 25.03.1994 г., като нивото на изпълнените ремонтни работи беше само 15-20 %. Причините за голямата продължителност на ремонтите бяха не толкова от техническо естество, колкото от влиянието на настъпилите и в България и в Русия политически промени и остра икономическа криза.

Развитието на кризата с ремонта на подводниците и другите руски надводни кораби, намиращи се в КРЗ „Флотски арсенал” и КРЗ „Одесос” беше част от политическите и икономически преговори между България и Русия за уреждане на взаимните плащания или известен у нас като „руски дълг”, който доколкото знам не е разрешен напълно и до днес.

Все пак от Москва се взе самостоятелно решение за ремонтиращите се кораби в България, което включваше закриване на дивизиона ремонтиращи се кораби във Варна и пребазиране на корабите, които са на ход, в Севастопол. За тази цел през март-април 1994 г. всички материални средства и личен състав се натовариха на дошлия от Севастопол голям десантен кораб и се превозиха в главната база на руския Черноморски флот.

На практика в процеса на тази суетня се получи изоставяне или даже захвърляне от Русия на бойни кораби – 2 подводници пр. 641, както и 3 спомагателни кораба в КРЗ „Одесос”.

Очевидци ми разказваха, че най-интересен, но и тъжен момент в цялата история е станал на пирса, където са стояли подводниците. На 15 април 1994 г. командирите на подводниците са организирали тържествено спускане на военноморските флагове на Русия на командваните от тях кораби, а при слизането на екипажите от подводниците много от тях са целували за сбогом рубките и палубите на любимите си кораби, някои със сълзи в очите. Церемонията се е наблюдавала със съчувствие от работниците на пирса.

Двете подводници остават ошвартовани към пирса и ръководството на завода изпада в неудобното положение да поддържа ежедневното им състояние. За тази цел е договорено с командването на българските ВМС да се организира дежурство от бивши български подводничари –

механици. И така нашите колеги Борис Стоянов, Христо Господинов, Михаил Чавров и др. (които вече не са между нас) организират 24-часово дежурство и продължение на около 6 месеца поддържат двете подводници на вода и в безаварийно състояние.

В резултат на проведените с Русия преговори все пак се стига до някакво решение, а то е: подводниците и другите съдове се предоставят на България за сметка на част от дълга и за заплащане на извършените ремонтни работи, като има условие да не се въвеждат в строя, а да се продадат за скраб или да се използват за музейни или бизнес-цели. От ръководството на военно-ремонтните заводи „Терем” се взема решение за продажба за скраб, като парите от продажбата да се предоставят на завода. Операцията по буксирането на подводниците е организирана в края на 1994 г., като са заварени всичките им входни отвори (входни люкове) и подводниците без екипаж на борда една след друга са отведени в Босфора, а оттам – в режището на кораби, развърнато в залива Али ага, северно от Измир. Като отговорник и консултант по провеждането на операцията по нарязването им е назначен подводничарят инженер-механик Михаил Барбов, който прекарва в Турция около 1 месец.

В резултат на преговорите с руската фирма „Росвооружение” като епилог на тези ремонтно-транспортна история през октомври-ноември 1999 г. морският транспорт „Азов” извършва извозване на останалото техническо имущество от КРЗ „Флотски арсенал”.

21.11.2007 г.

О. р. капитан I ранг Николай ЙОРДАНОВ



На снимката: Тържествено събрание по случай 10 години от вдигането на българския военноморски флаг на подводна лодка № 81 „Победа”.

Събранието се провежда през м. октомври 1982 г. в салона на съветската плаваща база в КРЗ, съвместно с екипажа на съветската ремонтираща се подводница. Командирът Олег Добровольский поднася приветствие.

Първият до него е авторът, следващият – Геннадий Барышников, командир на БЧ-5 на съветската подводница.

Получена информация от сайта Руския подводен флот:

1. Подводную лодку „Б-41” списали в сентябре 1993 года приказом командующего ЧФ с формулировкой „Ввиду невозможности дальнейшего использования по прямому назначению боевых кораблей”. Однако реально лодка была списана еще в 1992 году, при нахождении её в ремонте на заводе „Флотский арсенал” в г. Варна (Болгария). Командование ЧФ пыталось подготовить подлодку (а так же однотипную ей подлодку „Б-326” („Б-116”) из ремонта к переходу в Севастополь под буксирами, но буксирные устройства оказались не в строю, винто-рулевые группы не проверены, аварийно-спасательным ими противопожарным имуществом не укомплектованы, личный состав не имел допусков к плаванию. В результате „Б-326”, отремонтированная на 96 процентов готовности, была продана Болгарии в счет долга России за её ремонт и стоянку в порту Варна, а „Б-41” - как металлолом.

2. Номера и командиры всех лодок, которые были на ремонте в КРЗ „Флотский Арсенал”:

461/пр.613, кап.2 р. С.А.Мингалев, 1982-83;

381/пр.613, кап.3 р. А.В.Петраченко – 1983-84;

903/пр.613, кап.2 р. О.Е.Добровольский – 1982-83;

171/пр.613, кап.3 р. Е.Б.Зданевич – 1984 – 85;

202/пр.613, кап.2 р. В.В.Суслов, - 1985;

457/пр.613, кап.2 р. А.М.Хорьков – 1984 – 86;

152/пр.613, кап.2 р. Вл.Бабенко – 1985 – 86;

133/пр.613, кап.2 р. Ан.Бабенко – 1985 – 86;

413/пр.613, кап.2 р. В.Ив.Тихоновский – 1986 -87;

778/пр. 641, (тактический номер „Б-326”), кап.2 р. А.С.Сыворотченко-1988 – 94;

217/пр.613, кап.3 р. А.Н.Терехин – 1988 – 89;

462/пр.613, кап.2 р. А.Ив.Головань – 1988 – 89;

428/пр.613, нет записи для командира – 1987;

882/пр. 641, (тактический номер „Б-41”), кап.2 р. Рябов – 1991 – 1994.



Подводна лодка пр. 641



Подводна лодка пр. 641Б (Модернизация на пр. 641 по специална програма, която я превръща в съвсем нов модерен кораб)