

ВСПЛЫТЬ НА ПОЛЮСЕ!

Emerging at the
North Pole!



Идея достижения Северного полюса на подводной лодке насчитывает более трех столетий. Важная роль в ее развитии принадлежит и нашим соотечественникам.

В историю подводного мореплавания Россия внесла значительный вклад. Один из первых русских проектов "потаенного огненного судна" для ведения боевых действий был сделан во времена Петра I русским матросом-самоучкой Ефимом Никоновым в 1724 г. За рубежом первый такой корабль появился в 1773 году как изобретение американца Д. Бюжнеля.

С конца XVIII века проекты подводных лодок бесконечно совершенствовались, и уже к началу русско-японской войны в мире существовала развитая судостроительная промышленность по изготовлению подводных лодок. В России их строили Балтийский и Невский судостроительные заводы, в США – фирмы С. Лэйка и Д. Голланда, в Германии – фирма Круппа.

Появились и новые проекты использования подводных судов – для арктических экспедиций и достижения Северного полюса. В этих проектах было еще много фантастического, однако ведь и

многие идеи Жюль Верна, казавшиеся когда-то совершенно утопическими, в наши дни стали реальностью, обрели жизнь.

Наиболее реально для своего времени рассматривал вопрос о возможности арктического подводного мореплавания Дмитрий Иванович Менделеев, проявивший себя и инициатором полярных исследований, и выдающимся деятелем судостроения.

Будучи консультантом морского министерства, Д.И. Менделеев принимал деятельное участие в рассмотрении проектов подводных лодок, кораблей, в оборудовании опытного судостроительного бассейна. В этом бассейне испытывалась модель ледокола "Ермак".

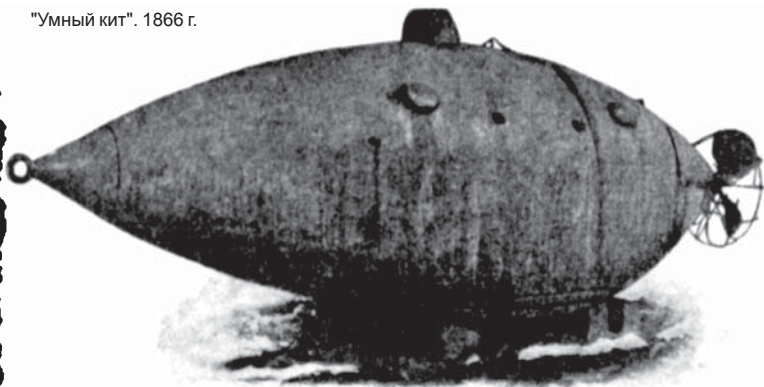
Менделеевым был разработан план высокоширотной научной экспедиции, намеченной им на 1901-1902 годы. В его архивах сохранились наброски специального арктического проекта подводного корабля.

Замысел ученого остался неосуществленным, но уже несколько лет спустя русские подводники практически доказали возможность плавания лодок подо льдом.

Приоритет ледового и подледного плавания подводных лодок принадлежит русским дальневосточным военным подводникам: в зиму 1905 года подводная лодка "Сом" из Владивостока впервые плавала во льдах, а в 1908 году подводная лодка "Кефаль" в опытном порядке прошла подо льдом 4 мили за 1 час 32 минуты.

В 1940 году журнал "Советская Арктика" опубликовал статью инженера А. Тарасова "В Арктику под водой". В ней описан проект

"Умный кит". 1866 г.



полярного подводного судна, специально предназначенного для изучения Северного морского пути.

Согласно проекту, в верхней части корпуса судна должны находиться лыжи-полозья для смягчения ударов при подъеме его к поверхности ледяного поля.

Чтобы экипаж лодки мог выйти на поверхность льда, были запроектированы специальные выдвижные устройства – конусы с системой автогенных горелок (автогенное пламя, как известно, не гаснет в воде).

В обычных условиях автогенные аппараты будут "утоплены" в корпусе и герметически закрыты стальными жалюзи. В случае необходимости судно может всплыть: гидравлические устройства выдвинут автогенные аппараты, и пламя проделает во льду полынью. В носовом отсеке подводного судна пред-

полагалось установить автоматически управляемый глубоководный батискаф, а по бортам – два водолазных люка со шлюзовыми камерами для выравнивания давления. Через симметрично расположенные обзорные иллюминаторы должны производиться

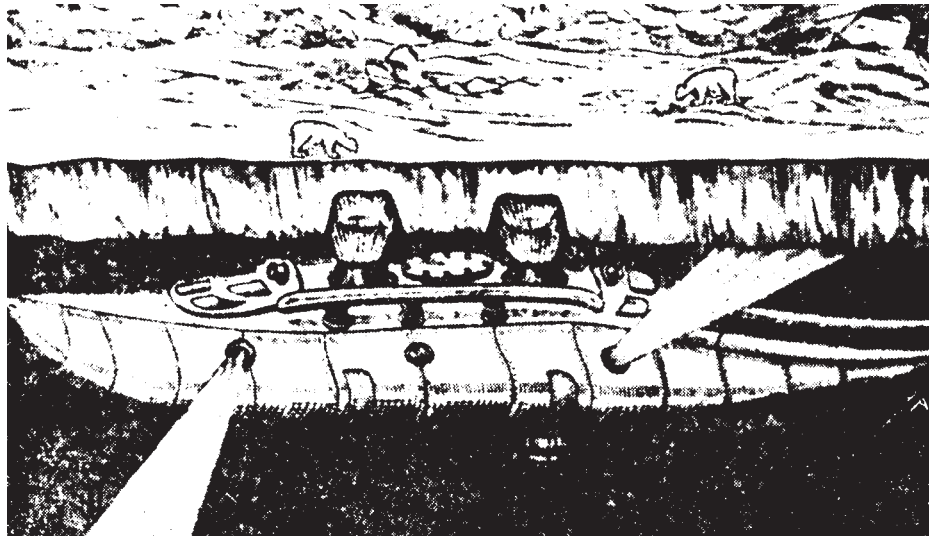


Джорж Уилкинс (1888-1958)

наблюдения за окружающей средой. Большой люк, оборудованный посреди палубы, будет вести в гидравлическую камеру, из которой в случае аварии смогут автоматически "выстреливаться" специальные эллиптические снаряды (А. Тарасов назвал их "подводными парашютами"), внутри которых разместятся люди, собаки, провизия, оборудование.

В надводном положении на чистой воде арктическое судно, согласно проекту, могло превращаться в скоростной глиссер: для этого в корпусе лодки предполагалось установить мощные выдвижные авиационные двигатели с трехлопастными воздушными винтами.

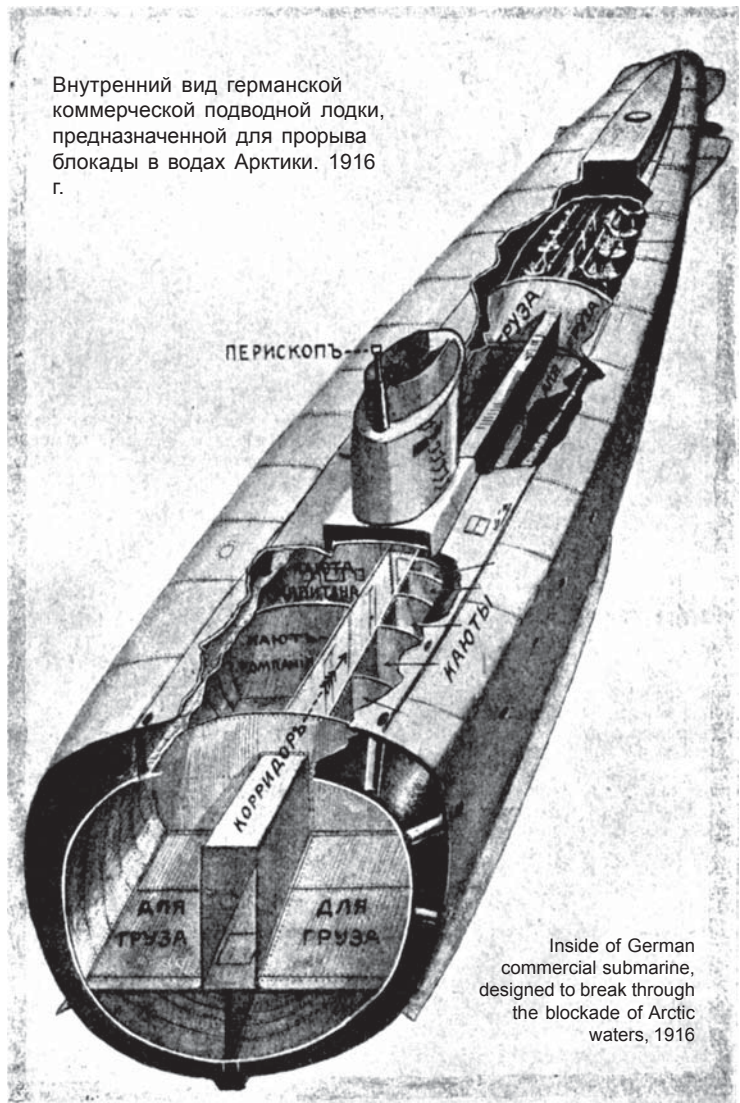
Первая арктическая экспедиция на подводной лодке была организована в 1931 году известным к тому времени полярным исследователем Губертом Уилкинсом, уроженцем Южной Австралии. В 1930 году Г. Уилкинс, утвердившись в идее подледного



Plan of a submarine by the engineer A. Tarasov, 1940

плавания к Северному полюсу, направился в США, где надеялся получить необходимую финансовую помощь для этой экспедиции. Здесь он познакомился с С. Лэйком и С. Дэнэнхоуером, возглавлявшими компанию по подъему затонувших подводных лодок.

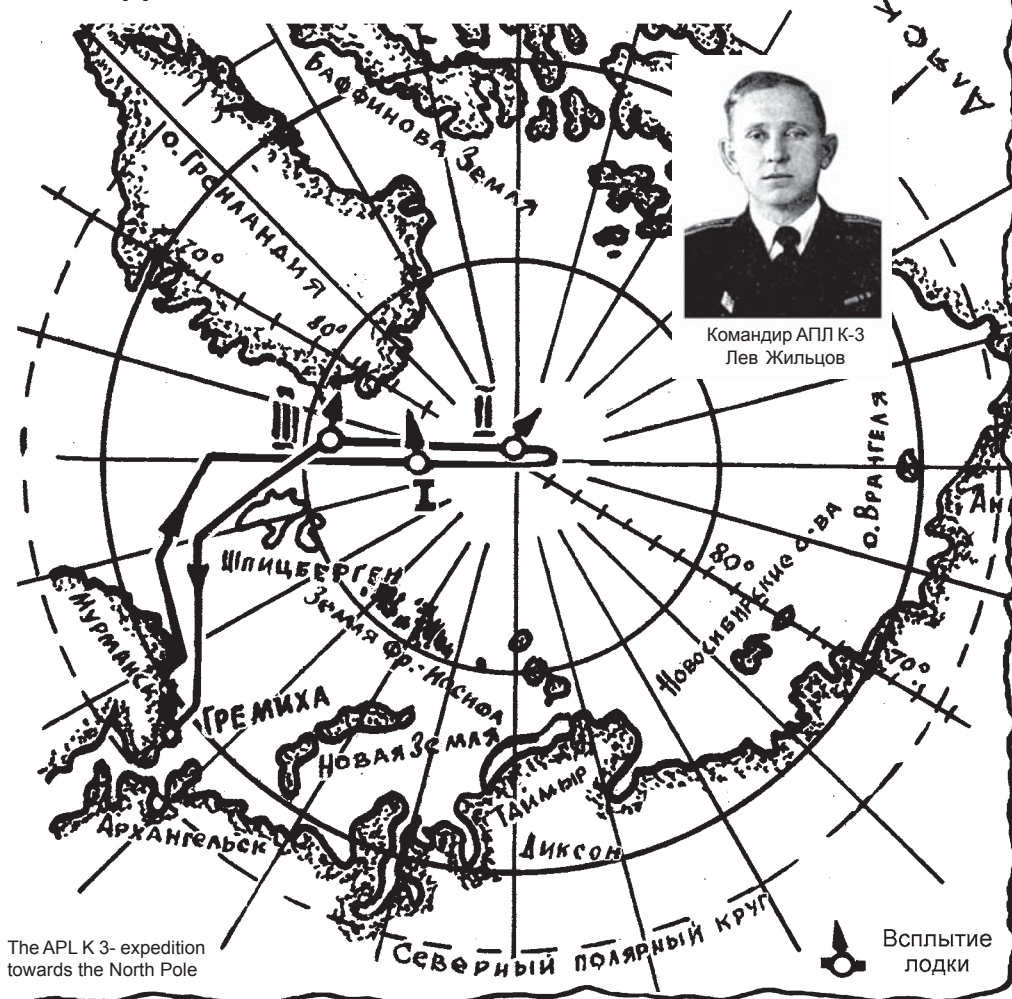
Поскольку средств на постройку специальной подводной лодки не хватало, компаньоны решили использовать для своей экспедиции уже готовую и арендовали у правительства США списанную подводную лодку конструкции того же С. Лэйка.



Внутренний вид германской коммерческой подводной лодки, предназначенной для прорыва блокады в водах Арктики. 1916 г.

Inside of German commercial submarine, designed to break through the blockade of Arctic waters, 1916

ПОХОД АПЛ К-3 НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС



The APL K 3- expedition towards the North Pole

Лодка получила наименование "Наутилус" (причем на церемонии вступления ее в научный флот присутствовал внук Жюль Верна), и командиром ее стал С. Дэнемхоуер. Лодка подверглась основательной переделке и дооборудованию.

5 августа 1931 года "Наутилус" отправился в свое первое и, как оказалось, последнее арктическое плавание. При переходе на Шпицберген его преследовали неудачи – периодически выходили из строя дизель-моторы.

22 августа дальнейшее плавание в надводном положении оказалось невозможным из-за льдов. Прозвучала команда: "Приготовиться к погружению". И тут выявилась трагикомическая деталь: подводная лодка оказалась совершенно не спо-

их использования для достижения полюса и трансарктических плаваний.

Умер Г. Уилкинс в декабре 1958 года, а 17 марта 1959 года атомная подводная лодка США "Скейт" всплыла на Северном полюсе, имея на борту урну с прахом этого полярного исследователя. В соответствии с завещанием, высказанным им незадолго до смерти при посещении "Скейта", прах Уилкинса был развеян по ветру среди дрейфующих льдов полюса.

Подлинная история подледных плаваний началась лишь в конце 50-х – начале 60-х годов нашего столетия с появлением атомных подводных кораблей.

В СССР строительство атомных подводных лодок началось в 50-х годах. В октябре 1961 года впервые подробно о советском подводном атомоходе рассказывалось в репортаже "Известий" журналистом В. Гольцовым.

В ноябре 1961 года на XXII съезде КПСС было сказано о том, что наши ракетные подводные лодки научились ходить подо льдами Арктики. В амери-

собной плавать под водой – у нее исчезли... рули глубины.

Несколько дней "Наутилус" дрейфовал у кромки ледяных полей, производил различные наблюдения и исследования. К 28 августа лодка достигла рекордной для того времени широты – 81 град 59', а затем пришлось возвращаться.

Губерт Уилкинс после экспедиции поселился в США. В 1937-1938 годах он принимал энергичное участие в поисках пропавшего советского самолета С.А. Леваневского, пытавшегося пролететь (после В.П. Чкалова и М.М. Громова) через полюс в Америку.

С появлением атомных подводных лодок Уилкинс стал горячим поклонником



АПЛ "Ленинский комсомол" (К-3) на Северном полюсе. 1962 г.



Американская АПЛ
"Наутилус"

канской и английской военной печати появлялись тогда скептические статьи, выражавшие сомнения в возможностях нашей страны иметь атомный подводный флот. Однако этим прогнозам не суждено было сбыться.

Летом 1962 года правительством СССР было дано задание атомоходу Краснознаменного Северного флота "Ленинский комсомол" (АПЛ К-3) специально пройти под Северным полюсом, хотя в околосредном районе и в Центральной Арктике атомоход плавал и до этого. Задание правительства было выполнено: атомоход дважды проходил подо льдами в точке полюса, находился в этом районе длительное время, всплывая, и моряки высаживались на лед, водрузив там флаг СССР. Руководителю похода контр-адмиралу А.И. Петелину, командиру лодки капитану второго ранга Л.М. Жильцову и инженеру-механику, командиру электромеханической боевой части капитану 2-го ранга (это звание ему было присвоено в походе) Р.А. Тимофееву было присвоено звание Героя Советского Союза, а весь экипаж награжден орде-

нами и медалями.

Немногим более года после плавания "Ленинского комсомола" в 1963 году к полюсу отправилась другая атомная подводная лодка – под командованием капитана 2-го ранга Ю.А. Сысоева. В походе участвовал командовавший в то время Краснознаменным Северным флотом адмирал В.А. Касатонов.

Подводный корабль всплыл точно в точке с географической широтой 90 градусов. На льду были установлены Государственный и Военно-морской флаги СССР. В программу плавания входили и научные вопросы. Участники подледного плавания были награждены государственными наградами, а командиру лодки Юрию Алексеевичу Сысоеву было присвоено звание Героя Советского Союза. Эти походы к Северному полюсу относятся к наиболее ярким страницам послевоенной истории советского подводного флота. А рядовые арктические ледовые плавания стали теперь будничным делом.

