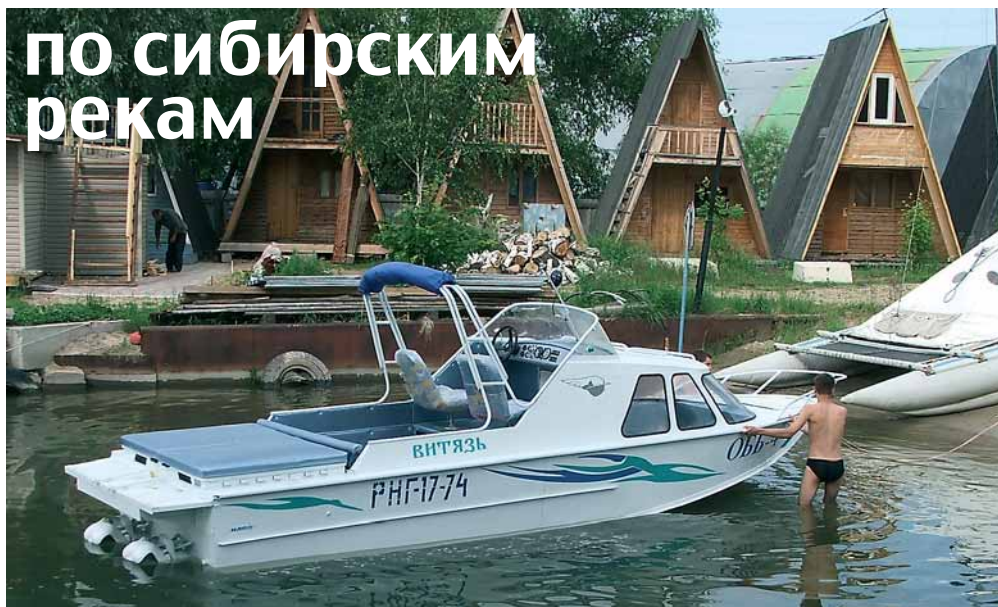


На “Витязе”

по сибирским рекам



Спуск на воду катера “Витязь” на водной базе Школы юнг

не прямыми курсами, а противолодочным зигзагом — т. е. галсами, периодически изменяя свой курс. А на лодках не было тогда ни счетно-решающих приборов, ни торпедных автоматов стрельбы, не говоря уже о современных боевых информационных универсальных системах. Поэтому приходилось решать боевую задачу буквально “на коленке” с помощью таблиц, логарифмической линейки, штурманских инструментов и, конечно же, перископных и акустических пеленгов (направлений) на цель. А ведь надо было, находясь под водой, определить курс, скорость и дистанцию до надводной цели, “угадать”, когда и на какой галс она ляжет к моменту встречи с нею торпед, как лодка сможет прорвать охранение, сблизиться с целью и лечь на боевой курс. А после атаки надо еще уйти от преследования — осуществить “послезалповое маневрирование”.

Перейдя к носовой аккумуляторной яме, рассказываю о послевоенной судьбе “Народовольца”. Служба его продолжалась. На нем в ходе непрерывного двухмесячного лежания на грунте испытывались новые системы регенерации воздуха. Затем он служил учебно-тренировочной станцией: в течение тридцати лет экипажи новых лодок тренировались на нем в борьбе за живучесть — тушили “пожары”, заделывали “пробоины”.

Демонстрирую фотографии конструкторов и рабочих, 75 лет назад создавших подводный корабль “Народоволец”, а совсем недавно превративших его в мемориал. Напоминаю, что из 68 балтийских подводных лодок, которые вступили в войну, погибли 47. Вечный покой и слава их героическим экипажам!

Уверен, что после нашей воображаемой экскурсии даже самые далекие от флотских дел читатели будут иначе представлять себе значение этой цифры 47, по-другому оценивать и подвиги подводников в годы войны, и трудную службу моряков наших дней.

А тем временем 75-летний “Народоволец” и сегодня продолжает свою незаметную, но важную службу. Он по-прежнему в строю. На сегодня его посетило уже больше 200 тыс. человек.

Предлагаемая вниманию читателей статья написана капитаном 1 ранга в отставке, в недавнем прошлом — командиром подводного корабля, ныне — экскурсоводом мемориала.



Как уже сообщалось в “Кия” № 197, из Новосибирска на запад отправился катер “Витязь” типа “Обь-4”. Этот 6000-километровый (по плану) испытательный переход до Волгограда с преодолением Уральских гор по суше был одновременно первым этапом межрегионального всесибирского проекта в честь 60-летия Победы. Наш корреспондент Владимир Бухарин побывал на недавнем заводском совещании, на котором подводились итоги плавания, и взял несколько интервью.

Вначале он обратился к организатору перехода, начальнику Новосибирской школы юнг и капитану “Витязя” **Анатолию Николаевичу Дмитриеву**:

— Какие задачи планировали вы решить в ходе этого похода?

— Целью было не только проверить катер в тяжелых условиях дальнего двухмесячного похода, но и показать его — продемонстрировать технические возможности “Витязя” потенциальным покупателям. За время следования по Оби, Иртышу, Тоболу и Туре наш экипаж посетил в общей сложности 25 городов и прибрежных сел. Нас всюду встречали очень радушно. Особенно теплый прием был оказан в селе Парабель Томской области, Ханты-Мансийске и поселке Сибирский Ханты-Мансийского автономного округа. Мы в торжественной обстановке передавали ветеранам Великой Отечественной войны подарки от новосибирских школьников. Нам вручались капсулы с землей, на которой установлены памятники воинам-сибирякам. Местная пресса, телевидение и радио освещали нашу юбилейную акцию.

В местах швартовки обычно собиралось

много народа. Со всех сторон сыпались вопросы: “Откуда и куда идете?”. И, конечно, люди интересовались самим катером: “Какие двигатели, какая скорость, какое топливо используете?” Мы старались удовлетворить любопытство — рассказывали о катере, раздавали проспекты и пресс-релизы, показывали каюту и моторный отсек. “Витязь” нравился рациональностью компоновки. С одобрением были отмечены два дизельных двигателя с водометами за транцем. Особенно запомнился нам один пожилой зритель, видимо, рыбак-таежник. Он придирчиво осмотрел, буквально ошупал судно и сказал: “Это лодка — для нас. Два мотора и водометы — это надежность. Да и с бензином здесь — хана, а вот с дизельным топливом полетче, его можно без хлопот приобрести на любой “бешэшке” (бункербаза — Прим. авт.)”.

— Каковы ваши основные впечатления от “Витязя”, пожелания по улучшению катера?

— Катер достаточно комфортабелен и действительно надежен. На нем свободно размещались семь-восемь человек. На просторах Оби мы выдержали неожиданно налетевший шторм, при котором встречались нам и пятибалльные волны. “Витязь” прекрасно держит курс, обладает хорошей маневренностью — радиус циркуляции равен примерно трем длинам корпуса, но при работе водометов “враздрай” он легко разворачивается на месте. Расход топлива оказался даже на 2,5 л/ч меньше, чем указано в паспорте. Как всегда бывает в длительных плаваниях новых судов, выявились и некоторые недоработки. Часть из них экипаж устранил своими силами, а на

остальные мы составили подробный перечень и передали его заводу.

Скажу несколько слов и о команде катера. Все члены экипажа имели большой опыт дальних плаваний, на шлюпках и мотолодках прошли тысячи километров. Каждый знал и четко выполнял свои обязанности. Такой сработавшийся экипаж — залог успеха любого плавания!

— Почему вы не дошли до Волгограда, как планировалось, а закончили этап в Тюмени?

— Обстоятельства были против нас. Небывалая длительная жара на Урале сделала реку Чусовую в верхнем течении абсолютно несудоходной. Она обмелела настолько, что по ее руслу ездили на велосипедах. В результате длина сухопутного «волока» увеличилась до 700 км. К этому добавилась и неблагоприятная карантинная обстановка в верховьях Камы. Поэтому организаторы акции приняли решение — продолжить ее с посадкой экипажа в Волгограде на железнодорожную дорогу. На Мамаевом кургане была организована торжественная церемония захоронения привезенных капсул с сибирской землей на братской могиле воинов-сибиряков — защитников Сталинграда.

Далее в разговор включился механик катера — главный инженер завода «Алмаз» **Владимир Петрович Небаев**.

— Мы прошли без сколько-нибудь существенных поломок и аварий 3000 км, что соответствует условиям нормальной потребительской эксплуатации в течение не менее двух сезонов. Водометные установки работали очень надежно. Хорошо зарекомендовали себя шумоглушащие матрасы, установленные на крышках моторного отсека, и сплошное полиуретановое покрытие изнутри корпуса судна. Разговоры во время работы двигателей можно было вести совершенно свободно, не повышая голоса. При эксплуатации «Витязя» выяснилось, что диаметры заливных горловин горючего и дренажных соединительных трубок между бензобаками малы, это затрудняло заправку. Выявилась необходимость иметь встроенный бак для питьевой воды. Были и другие менее существенные замечания. Все плавание я вел технический дневник, куда

заносил все замеченные недоработки.

Штурман «Витязя» **Лариса Адольфовна Дмитриева** в беседе с корреспондентом сказала:

— Я имею 14-летнюю практику штурмана дальних походов. Это мое хобби. Пройденный маршрут отличался навигационными сложностями. Порой плавание проходило в экстремальных условиях — штормы, туманы. Следует отметить, что Обь в среднем течении — разливаема на ширину до 2 км и изобилует многочисленными островами и протоками, вести катер в условиях плохой видимости оказалось очень непросто. Но наш маршрут был хорошо проработан и изучен, имелось все необходимое штурманское оборудование, поэтому «Витязь» ни разу не сбился с курса.

Директор завода «Алмаз» НАПО им. В. П. Чкалова **Валентин Иванович Томилов** подвел итоги похода:

— Для завода переход серийного катера явился серьезным испытательным мероприятием, позволившим всесторонне проверить качество работы и поведение судна в экстремальных условиях — во «внештатных» ситуациях.

Ранее мы на специальном производственном совещании заслушали доклад главного инженера и с благодарностью приняли замечания и пожелания членов экипажа по улучшению комфортности и конкурентоспособности «Витязя». В настоящее время администрация завода наметила пути повышения потребительских качеств «Оби-4» и уже ведутся работы в этом направлении.

Этот переход, проведенный совместно заводом-изготовителем и учреждением, занимающимся дополнительным образованием и воспитанием подрастающего поколения, — хороший пример взаимовыгодного

КОМАНДА КАТЕРА ПЕРЕД ПЛАВАНИЕМ



сотрудничества. Завод не может позволить себе послать семь-восемь своих работников в командировку на такой длительный срок для испытаний катера. А школа юнг и подобные ей организации не располагают подходящими судами, поэтому для них дальний водно-моторный поход — и спортивно-воспитательное мероприятие, и хорошая судовая практика. Так, трое матросов — курсанты Новосибирского командного речного училища имени С. И. Дежнева — получили зачеты по судовой практике. Завод «Алмаз» и в будущем намерен поддерживать такое сотрудничество.

Стоит отметить, что крупномасштабная акция «Сибирская Аллея Славы» еще не закончилась. Ведется обработка собранных материалов и подготовка общерегионального отчетного совещания с представителями всех регионов Сибири.

Что касается будущих планов, то воодушевленные успехом организаторы предполагают в ближайшем будущем совершить более сложный пробег на модернизированной модели «Оби-4», но уже в восточном направлении. Один из возможных маршрутов — по боевому пути новосибирских бронекатеров, действовавших в составе Краснознаменной Амурской флотилии (см. «Кия» № 196).



ЗАПРАВКА ГОРЮЧИМ В ПУТИ



ЭКИПАЖ ЗАДАЧУ ВЫПОЛНИЛ