

Андрей Васильевич Попов

Погружение или ... полет

18+

Андрей Васильевич Попов

Погружение или ... полет

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=66728766

SelfPub; 2021

Аннотация

Дальнейшие приключения единственной украинской подводной лодки "Запоріжжя" во время ходовых испытаний.

Андрей Попов

Погружение или ... полет

«20 июля 2012 года, подводная лодка Военно-Морских Сил Украины «Запорожье» в рамках ходовых испытаний совершила очередной выход в море. Во время пребывания в море экипаж подводной лодки вместе с представителями промышленности проверил работу узлов и механизмов с учетом выводов, сделанных во время пробного погружения 18 июля, сообщило 20 июля 2012 года пресс-служба Министерства обороны Украины. По словам временно исполняющего обязанности командующего Военно-Морских Сил Вооруженных Сил Украины вице-адмирала такого-то, совершенное ранее пробное погружение, в ходе которого выполнялись вывеска и кренование, считается одним из сложнейших этапов ходовых испытаний». Так звучал официальный текст пресс-центра ВМСУ. Сухо, по делу, без всяких там сантиментов.

В предыдущем рассказе я вкратце посвятил Вас в историю единственной подводной лодки ВМС Украины «Запоріжжя». Закончился тот рассказ на том, что лодку поставили в док на ремонт. Долго ли – коротко, но все когда-нибудь подходит к концу. Вот и ремонт стал приближаться к завершению. На лодке даже местами поменяли легкий корпус! Наскребли денег и купили полный набор в аккумуляторную

яму! Вроде бы все путем, но ... куда ж без него.

Ранее я упоминал, что с кадрами на лодке было прямо скажем не просто. А тут еще какое-то время тянулся ремонт, и это, понятное дело, ситуацию кардинально не изменило, а только еще более усугубило. И вот подписан приказ на проведение ходовых испытаний.

Испытания – дело не быстрое и не простое. Проводить их нужно вдумчиво и тщательно. Можно, например воздух подать куда-нибудь, или его перекрыть, можно топливо перекачать куда-нибудь или балласт. Опять же можно, стоя у стенки, бесконечно опускать и поднимать перископ, замеряя вольтаж и ампераж, при этом записывая все это в журнал. Много, чего можно вдумчиво делать при проведении ходовых испытаний. Кстати, а про ход-то забыли. Можно выйти в море недалеко от бухты, в сопровождении нескольких катеров. Можно плавать, пардон ходить, вперед-назад или даже поворачивать. Но все это касается лодки, находящейся на плаву! А лодка-то подводная! То есть испытания нужно проводить еще и под водой!

Вот тут-то и ага! Пока испытания проводились на плаву, их проводили офицеры имеющие практику надводного плавания, но они ни разу не только не испытывали лодку в подводном положении, они в нем, т.е. подводном положении ни разу не находились! А ведь подводные испытания – это вам не фунт изюма и дело тут вот в чем.

Пока лодка находится в ремонте, в ней постоянно изме-

няется центр тяжести. Ремонтники, они ж как, то насос заменяют один на другой, то сдвинут клапан, то поменяют материал трубопровода или легкого корпуса и так до бесконечности. То есть лодка из дока выходит совершенно другой, с точки зрения развесовки. И поэтому первое, что делают после ремонта – это вывеску и кренование. Как это происходит. Лодку погружают на определенную глубину и пытаются клапанами балластных цистерн как-бы подвесить, зафиксировать лодку, т.е. компенсировать наполнением балластных цистерн, изменившийся центр масс. Простым языком – это где-то принять воды, где-то наоборот откачать. В идеале, лодка должна зависнуть на обозначенной глубине без крена на какой-то из бортов и без дифферента, наклона простите, на нос или корму. Все эти манипуляции проводит боцман на своем рабочем месте, где куча кранов, которые он крутит, управляя этими самыми балластными цистернами. Конечно, можно попытаться поставить вентиля по старым меткам, но я уже говорил выше, что из это ничего не выйдет, так как центр масс лодки сместился неизвестно куда. Кажется чего там, нырнули себе и сиди, крути ручки, выправляя крен или дифферент, но тут еще одна напасть. Оказывается лодка, погруженная на глубину, не ведет себя статично. Она может самостоятельно менять свое положение. Может произвольно увеличиваться крен, может расти глубина погружения, т.е. лодка сама может начать тонуть в прямом смысле этого слова. А ведь есть показатели, за которые лодке ни-

как нельзя заходить. Например, максимальная глубина погружения 380 метров. После достижения этой глубины лодка просто не всплывет. Или максимальный дифферент при погружении 20 градусов, а если больше, то лодку можно не остановить и она может самостоятельно нырнуть на предельную глубину или удариться о дно, что приведет к катастрофе. Представляете себе квалификацию и ответственность человека, сидящего на управлении рулями и цистернами? Это как в первый раз сесть на совершенно новый, ни разу не летавший самолет, взлететь и не разбиться. Так и здесь, при погружении у боцмана есть очень небольшое время, какие-то минуты, чтобы поймать положение рулей и состояние балластных цистерн. То есть просто жуть. А тут вышеописанная ситуация с кадрами.

Уж не знаю, правда, это или нет, но вроде бы, российские моряки предлагали ВМСУшникам потренироваться совместно на российской лодке. В 2012 году два флота еще всю дружили и ходили на параде, в День флота, чуть ли не в одном строю! Но, то ли имперские амбиции новой морской державы, то ли ... в итоге украинские моряки вежливо отказались. Сами мол с усами.

И вот наступило 18 июля 2012 года. Город Севастополь готовился отпраздновать День Рыбака, а через неделю День Флота. Жители и гости в предвкушении военно-морского шоу и парада. У военных спина мокрая от тренировок. Понаехало разнокалиберного начальства несметное количество.

А тут ходовые! Ну, какой офицер не захочет выйти на ходовые, на единственной подводной лодке? А если офицер из Киева? Вы надеюсь, меня понимаете?

Короче, в назначенный час лодка выходит из бухты и идет в район банки Толстая. Ее догоняет катер командующего ВМСУ с сопровождающими его офицерами, швартуется к лодке и вся эта команда поднимается на борт. Все эти маневры отрабатывались при предыдущих ходовых испытаниях и были выполнены безукоризненно. Никто из «белоснежных» офицеров не упал за борт, и даже никто не застрял в рубочном люке! Ну, повезло прямо скажем, офицеры то штабные.

Я уже упоминал, что в лодке свободного места нет, от слова абсолютно. А тут человек шесть дополнительных мужиков, прямо скажем гренадерской комплекцией. Куда их? В центральный пост нельзя, просто там некуда. Гостей сгрузили в кают-компанию-госпиталь под присмотр доктора лодки. Но люди в предпраздничном настроении, а некоторые еще и в предвкушении! Лодка то на ходовых, а после их, "дай Бог", успешного окончания возможны новые звания и награды! В общем, гости запросили бокалы и стали дружно отмечать предстоящее испытание.

По приходу лодки в заданный район, командир, вытянув подбородок, запрашивает у командующего благословения на проведение испытаний и милостиво получает в ответ: «Ага, давай, действуй».

Тут же следует команда:

– Боцман, погружение на глубину 20 м с дифферентом на нос 10 градусов!

Боцман бодро крутит рукоятки, чего-то там шипит и булькает за обшивкой, при этом лодка, клюнув носом, начинает погружаться. Стрелка глубиномера, отсчитав положенное, как-то неуверенно остановилась и, подрожав на цифре 20, медленно двинулась к 30, причем лодка все больше клонилась на нос.

– Дифферент на нос, 12 градусов, – доложил вахтенный.

Командир вопросительно смотрел на боцмана, тот, ежась спиной и потея, судорожно накручивал рукоятки ... Ситуация не менялась.

– Дифферент на нос, 15 градусов.

– Продувай носовые, – нашелся старпом.

– Да уже продул, – огрызнулся боцман, продолжая колдовать над рукоятками.

– Дифферент на нос, 18 градусов.

– Да молчи ты уже, – шикнул на вахтенного командир, оглядываясь на кают-компанию. – Без тебя вижу.

– Если дифферент вырастет больше 20 градусов, выровнять лодку уже не получится! – не унимался вахтенный.

– Рули на погружение, полный назад! – скомандовал командир.

Лодка дернулась назад, но потом, видно подумав, продолжила неспешно сползать носом в глубину.

Одновременно с этим, в кают-компании, группа старших

офицеров продолжала гулять. Все, что было принесено гостями с собой, и заначка командира лодки ушло быстро, «как у суху зэмлю». Доктору пришлось поддерживать руководство армии и флота своим, госпитальным, НЗ.

– Ну че там у тебя? – в центральный пост протиснулся командующий.

– Работаем, товарищ адмирал, – командир утирал пот.

– Давай в темпе, а то у нас еще мероприятие у мэра, – командующий вернулся к столу.

Боцману каким-то мистическим образом удалось остановить погружение и даже подвсплыть, но дифферент лодки вырос так, что рули и винты лодки торчали над водой! Еще чуть-чуть и лодка булькнет носом в пучину, аки дельфин.

– Все, каюк. Двадцать пять градусов! – прошептал кто-то.

В кают-компаниии стаканы поехали по наклонившемуся столу, и жалобно тренькнув, пролили спирт на адмиральские брюки.

Сложилась, прямо скажем, драматическая ситуация. Я сейчас все объясню. Длина лодки 90 метров, глубина моря в районе испытаний, примерно 40 м. При увеличении дифферента на нос, даже если глубина погружения не будет увеличиваться, наступит момент, когда лодка удариться носом об дно! А про последствия этого удара я думаю рассказывать не нужно. Представляете себе состояние подводников?

– Командир, ты долго еще будешь нас испытывать? Время! – рывкнули в сторону центрального поста, отряхивая

брюки.

– Командир, что делать? – шепотом спросил боцман.

– Все делать! – прошипел командир. – Все продувай! Кормовые, носовые, среднюю, все! Рули горизонтально!

За обшивкой булькало и шипело. Лодку трясло, как в лихорадке.

– Давай, дуй! – рычал командир.

– Дую! – цедил сквозь сжатые зубы боцман, вцепившись в рукоятки вентиляей.

Вдруг, что-то металлически лязгнуло во внутренностях лодки, и она словно ее кто-то ударил в нос, дернулась назад на всплытие, выскочила из глубины, шлепнув об воду кормой, и как ни в чем не бывало, бодрым поплавком закачалась на поверхности. А на поверхности ее ждал рейдовый катер, катер командующего, солнце, чайки и все, что полагается в солнечный, летний и предпраздничный день.

– Командир, ну что, закончили? – офицеры встали из-за стола.

– Так точно, товарищ командующий. Разрешите доложить результаты испытаний!

– Некогда мне. Ты мне скажи, все хорошо?

– Так точно. Вывеску и кренование провели успешно. Вы лично могли наблюдать.

– Так и запишем. Командир, тебе и экипажу, прямо здесь, объявляю благодарность. И давай выгружай нас. К мэру пора.

– Служимо українському народові! – дружно рывкнул центральный пост.

Гостей проводили. При этом все, без потерь, пролезли в рубочный люк и не упали за борт. Что опять же хорошо, после таких испытаний то. Белоснежный катер, вспенив бурюнами воду, лихо умчал к городу.

– Гости отбыли! – доложил вахтенный.

Командир, шумно выдохнув, присел на банку в кают-компании.

– Боцман, старпом сюда. Док раздай-ка нам по пятьдесят. У тебя осталось что-нибудь?

Проглотив, как воду, огненную жидкость, сказал:

– Все, идем в базу. Дома разберемся, что почем.

Вот так закончился этот этап ходовых испытаний. Теперь экипаж, находящийся при испытании в носовой части лодки, с полным правом могли называть себя подводниками. Под водой они уж точно побывали. Что делать с частью экипажа, находящемуся в корме лодки? Вот ведь вопрос. Они побывали над водой, метров пять-семь ... наверное стали летчиками.

После этого лодка встала в завод, ее пришвартовали к стенке и все. Может еще пару раз она и выходила из завода, но погружений уже не было. На нее регулярно водили всевозможные комиссии, гостей из Киева, и других уважаемых людей. Даже мне удалось проникнуть на нее, со своими друзьями, в новогодние праздники. А потом, потом случились

известные события, которые навсегда похоронили перспективы этой лодки увидеть открытое море и погрузиться в глубину.