

Корабли разведки в системе боевой службы Военно-морского флота СССР.

Аннотация. В статье рассказывается о включении разведывательных кораблей в общую систему боевой службы Военно-морского флота Советского Союза.

Summary. The article describes the inclusion of scout ships in the general combat service of the Navy of the Soviet Union.

ИСТОРИЯ ВОЕННОЙ РАЗВЕДКИ

Шель Вячеслав Вячеславович – докторант Военной академии Генерального штаба ВС РФ, полковник, кандидат военных наук (Москва. E-mail: schell77@mail.ru).

КОРАБЛИ РАЗВЕДКИ В СИСТЕМЕ БОЕВОЙ СЛУЖБЫ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Исторический опыт развития и применения отечественных разведывательных кораблей (1960–1970 гг.)

Важным условием обеспечения высокой боевой готовности Военно-морского флота (ВМФ) СССР в начале 1960-х годов стала систематическая морская радиоэлектронная разведка (РЭР) сил вероятного противника. Она производилась с целью заблаговременного вскрытия возможной угрозы с океанских и морских направлений и выработки адекватных ответных мер¹.

Корабли разведки ещё до организации боевой службы в ВМФ, с конца 1950-х годов начали систематически, на постоянной основе совершать дальние походы в Атлантический и Тихий океаны. В 1960-е годы они были включены в общую систему боевой службы кораблей ВМФ. Разведывательные корабли (рзк) во взаимодействии с надводными кораблями, подводными лодками, частями наземной разведки или самостоятельно решали разведывательные задачи в тех океанских районах и морских зонах, где этого требовала обстановка.

В начале 1960-х годов на рзк в целях скрытия их деятельности в дальних походах менялись названия. Малый рзк «Кренометр» в походе 1960 года нёс имя «Вега», в 1962 году – «Шторм». Корабли «Рица», «Траверз» и «Лотлинь» могли носить названия соответственно «Мореход», «Шквал» и «Мираж». При подготовке к выходу в море на кораблях разрабатывались документы по легенде: судовые роли для личного состава, инструкции и другие документы прикрытия прямого предназначения судов. Экипажи рзк превращались по легенде в рыбаков, научных работников, преподавателей или курсантов мореходных училищ. Легендные документы тщательно изучались экипажами. Знания проверялись флагманскими специалистами на контрольном выходе. Выход рзк в море осуществлялся в ночное время. Непосредственно перед ним личный состав переодевался в гражданскую одежду. Документы личности, штатная документация и всё, что могло вызвать подозрение в принадлежности судна к ВМФ, сдавалось на берег.

Легендирование рзк предусматривало не только наличие на борту, например, соответствующего рыбацкого реквизита, но и умение экипажа им пользоваться. Рыбаки часто приезжали учить морских разведчиков работе с тралами, искренне полагая, что обучают молодёжь, приехавшую на практику по рыболовно-промысловому делу. Корабли разведки продолжали легендироваться до июля 1979 года, когда они получили бортовые номера и право выходить в море под военно-морским флагом как суда связи. Процессу легендирования уделялось повышенное внимание со стороны органов государственной безопасности. Вести открытые разговоры

о том, чем занимаются суда в море, о деятельности экипажей и разных служб обеспечения, о средствах наблюдения и разведки не рекомендовалось².

Наращивание сил морской РЭР обеспечивало значительное расширение районов деятельности рзк. Они направлялись в различные районы Мирового океана, где добывали информацию по деятельности военно-морских сил (ВМС) вероятного противника. С 1962 года рзк проекта «Океан» стали непрерывно вести разведку у восточного и западного побережий США с целью выявления деятельности авианосных ударных и противолодочных сил, атомных подводных лодок и особенностей испытания ракетного оружия американских ВМС. Для этого кораблям приходилось подходить к территориальным водам США на минимальное расстояние – 11–14 миль от побережья. У восточного побережья США американские патрульные силы сопровождали их до Большой Ньюфаундлендской банки, где передавали сопровождение канадским силам. Однако в районе банки переоборудованные траулеры присоединялись к большой группе однотипных советских рыболовных судов, и патрульные силы Канады, как правило, их теряли. Для рзк, действовавших в непосредственной близости от зон локальных войн и вооружённых конфликтов, вводились нормы, особенно когда зоны боевых действий враждующими сторонами не объявлялись.

Целесообразность нахождения рзк у восточного и западного побережий США была неоспоримо доказана. Командование ВМФ, прежде с большой осторожностью относившееся к дальним походам рзк, убедилось в их безусловной необходимости и пользе. В период разгоревшейся «холодной войны» выявление разведывательных признаков осложнения международной обстановки стало первоочередной задачей разведки для рзк. Так, в 1962 году, в период Карибского кризиса, у восточного побережья решали разведывательные задачи советские рзк «Теодолит», «Кренометр», «Гироскоп», «Траверз» и «Лотлинь».

В первой половине 1960-х годов состав и вооружение рзк в значительной мере обновились. В этот период были

переоборудованы и введены в состав ВМФ СССР следующие малые рзк: построенные в Японии 2 судна типа «Тунцелов» – «Измеритель» и «Протрактор»; достроенный после Великой Отечественной войны в Венгрии и послуживший уже в Черноморском и Северном морских пароходствах сухогруз, получивший наименование «Магнит»; спущенное на воду на Средненевском судостроительном заводе (ССЗ) спасательное судно проекта 532 «СС-51» («Зубатка», «Гидролог»)3. Кроме этого, на Николаевском «ССЗ им. 61 коммунара» на базе корпуса китобойного судна типа «Мирный» проекта 393А были построены 4 малых рзк – «Решительный» («Щука», «Вертикал»), «Скумбрия» («Вал»), «Касатка» («Лоцман») и «Белуга» («Бакан»)4. Вошли в состав ВМФ в 1966 году и 2 средних рзк, переоборудованных из морских буксиров-спасателей проекта 2030 шведской постройки – «Памир» («Кета», «Гидрограф») и «Арбан» («Чавыча», «Пеленг», «УТС-253»). Эти рзк имели следующие ТТХ: тунцеловы – водоизмещение 1050 т, скорость хода 14 узлов; сухогруз – водоизмещение 3340 т, скорость хода 11 узлов, дальность плавания 9500 миль; спасательное судно – водоизмещение 852 т, скорость хода 17,8 узла, дальность плавания 2560 миль, автономность 10 суток и экипаж 66 человек; китобои – водоизмещение 1278 т, скорость хода 17,2 узла, автономность 30 суток, дальность плавания 8700 миль и экипаж 79 человек; буксиры-спасатели – водоизмещение 2050 т, скорость хода 17 узлов, дальность плавания 15 тыс. миль, автономность 30 суток, экипаж 77 человек. Всё это подтверждает то, что командование ВМФ и разведки, с одной стороны, продолжало находиться в поиске проекта судна, которое по своим техническим и эксплуатационным характеристикам в максимальной степени отвечало бы всем требованиям, предъявлявшимся к рзк, а с другой – для быстрого наращивания их численности на флотах стремилось максимально охватить и переоборудовать в рзк все предоставленные для решения этой задачи суда.

Вместе с тем главный выбор был сделан в пользу рыболовных судов. Так, в 1965–1969 гг. в состав ВМФ были включены 9 малых рзк проекта 502, переоборудованных из средних рыболовных

морозильных траулеров типа «Маяк» постройки Киевского ССЗ «Ленинская кузница» и Ярославского ССЗ, —«Курс», «Анероид», «Курсограф», «Анадырь» («ГС-536», «Гирорулевой»), «ГС-242», «ГС-239», «Ладога», «Херсонес», «ГС-231». Эти корабли имели следующие ТТХ: водоизмещение 912 т, скорость хода 12 узлов, автономность 31 сутки, дальность плавания 8600 миль и экипаж 75 человек.

Однако по-прежнему слабым местом у большинства рзк оставалась невысокая скорость хода, что не позволяло им осуществлять длительное слежение за высокоманевренными объектами вероятного противника, а одновальная энергетическая установка не всегда обеспечивала необходимую живучесть корабля. Так, в 1961 году ударом океанской волны был проломлен борт малого рзк «Зонд». К счастью, трещина пришлась на расходную топливную цистерну, которую удалось вовремя перекрыть, тем самым ликвидировав аварию. В 1962 году у малого рзк «Лотлинь» в районе острова Сент-Килда отвалилась одна из лопастей винта, корабль потерял ход, его начало сносить в иностранные территориальные воды. Только своевременно оказанная советским рыболовным судном, дизель-электроходом «Обь» и спасательным судном «СС-30» помощь по буксировке рзк спасла положение. В 1963 году на малом рзк «Булак» в Северном море из-за сильной качки оторвался от фундамента опорный подшипник гребного вала. Возникла опасность, что вал разобьёт дейдвуд, — тогда неминуема катастрофа. Выдержка личного состава и умелое использование парусов помогли кораблю благополучно вернуться в базу. В 1964 году на малом рзк «Линза», находившемся на боевой службе в районе Бермудских островов, ударом волны оторвало гребной винт. Корабль потерял ход, а ураганный ветер и большая волна создали серьёзную угрозу жизни экипажа и корабля. Помощь оказал танкер «Пекин». На рзк пришлось отклепать оба якоря и подать якорь-цепи на танкер для буксировки. Только после этого танкер благополучно отбуксировал его на Чёрное море.

В 1967 году у восточного побережья США вышел из строя главный двигатель у малого рзк «Лотлинь». Подошедший на третьи сутки

на помощь буксир оттащил его в район промысла, где рзк ошвартовался к борту плавбазы «Даурия». За 7 суток механики, используя запасные части и принадлежности с рыболовных судов, произвели ремонт, позволивший рзк идти самостоятельно средним ходом. В апреле 1968 года в Бискайском заливе малый рзк «Гироскоп» попал в шторм. Вышел из строя главный двигатель, после чего корабль начало сносить к побережью Испании. Подошедший на выручку сухогруз «Маршал Говоров» отбуксировал его в Северное море, куда был направлен средний рзк «Харитон Лаптев». Общими усилиями механиков обоих кораблей разведки двигатель был отремонтирован.

Как правило, в подобных ситуациях из штаба флота поступали радиogramмы: «Начать уничтожение техники и документов», но экипажи рзк каждый раз сохраняли выдержку, спокойствие и выходили из почти критических ситуаций победителями. Кроме того, в Северной Атлантике не менее 2 раз в год бывает ураган с силой ветра 12 баллов и более. Поэтому отдельные рзк неоднократно с ним встречались. Но морские разведчики достойно и смело проходили его, решали поставленные задачи и возвращались в базу.

Несмотря ни на какие обстоятельства, рзк составляли основу манёвренных сил разведки флота, могли действовать на всю глубину океанских районов и морских зон, длительно находиться в них и эффективно решать поставленные командованием задачи. Поэтому с середины 1960-х годов в целях скорейшего наращивания численности рзк в ВМФ часть гидрографических судов, строившихся на польских верфях, достраивалась как корабли разведки по специальным проектам. В соответствии с разработанной документацией в заводских условиях они были переоборудованы в разведывательные корабли⁵. Так, в период 1965–1976 гг. в состав ВМФ вошли средние рзк: 12 проекта 861М – «Архипелаг», «Пелорус», «Кильдин», «Находка», «Лиман», «Селигер», «Ильмень», «Вега», «Экватор», «Юпитер», «Океан» и «Рыбачий»; 3 проекта 850М – «Харитон Лаптев», «Гавриил Сарычев» («Лосось») и «Семён

Челюскин». Корабли этих проектов имели следующие ТТХ: 861М – водоизмещение 1560 т, скорость хода 17,3 узла, автономность 35 суток, дальность плавания 9700 миль и экипаж 84 человека; 850М – водоизмещение 3240 т, скорость хода 16,5 узла, автономность 120 суток, дальность плавания 13 500 миль и экипаж 127 человек.

Поступление на флот средних рзк проекта 861М резко повысило возможности разведки ВМФ по слежению за корабельными соединениями вероятного противника на переходах морем. Для размещения экипажа и технических средств РЭР на рзк по эскизам производилось переоборудование служебных и жилых помещений. Несмотря на то, что эти преобразования корпуса корабля вели к изменению метацентрической высоты, а следовательно, могли негативно влиять на остойчивость, всё равно важнее было разместить необходимое количество боевых постов разведки, указанное в распоряжении на поход. Вооружённые техническими средствами разведки, эти корабли успешно решали задачи в сложнейших условиях, находясь в море по нескольку месяцев. После того как зимой 1979 года затонули 2 гражданских рыболовных траулера проекта «Океан», главнокомандующий ВМФ своим приказом запретил направлять на боевую службу в зимний период рзк этого проекта. Тогда командованием разведки было принято решение направлять на боевую службу в осенне–зимний период манёвренные корабли проекта 861М. Один рзк проекта 861М был также у ПНР – «Навигатор», деятельность которого, безусловно, координировалась с советскими рзк во время существования Организации Варшавского договора.

Обладавшие водоизмещением в несколько тысяч тонн средние рзк проекта 850М, кроме того, имели неограниченную мореходность, большую автономность, а также отличные бытовые условия для экипажа. Дальность плавания позволяла находиться им в любом районе Мирового океана. Теперь при несении боевой службы в зоне разведки своего флота такие корабли имели возможность без дозаправки вместо возвращения в свой пункт базирования уйти на другой флот – автономность и дальность плавания обеспечивали

решение такой задачи. Прекрасная кают-компания, вместительная столовая команды, каюты офицеров, кубрики, два пианино, сервизы, зелёные пуховые одеяла создавали уют на средних рзк проекта 850М, и они скорее напоминали небольшие лайнеры, чем военные корабли. Прибывший на эти корабли личный состав не сразу понял, куда попал, особенно после службы на рзк с непростыми бытовыми условиями – класса «Логгер» и проекта 391А. Сначала эти рзк назывались экспедиционными океанографическими судами (эос), с 1977 года – океанографическими исследовательскими судами (оис)б.

При вводе в состав ВМФ кораблей разведки имел значение территориальный принцип распределения их по флотам. Так, часть рзк на Балтийском флоте (БФ), переоборудовалась из финских шхун, шведских и немецких судов, на Тихоокеанском флоте (ТОФ) – из японских шхун и кораблей, построенных на Хабаровском ССЗ, на Черноморском флоте (ЧФ) – из судов венгерской постройки. Корабли польской постройки, как правило, сначала перегонялись перегонными командами на БФ в военно-морскую базу Балтийск, и только после сдачи курсовых задач и готовности их первых экипажей к межфлотскому переходу они осуществляли переход к назначенному постоянному месту дислокации на тот или иной флот.<...>

Полный вариант статьи читайте в бумажной версии «Военно-исторического журнала» и на сайте Научной электронной библиотеки <http://www.elibrary.ru>

ПРИМЕЧАНИЯ

1 Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-Морской Флот СССР 1945–1991. СПб.: Историческое морское общество, 1996. С. 262.

2 Плутув В.В. История создания и боевой путь соединения кораблей радиоэлектронной разведки Северного флота. Кн. 1. 1951–1986 гг. М.: АИР, 2015. С. 393–395.

3 В скобках указаны последующие названия кораблей и судов или их бортовые номера (здесь и далее по тексту статьи).

4 Черноморский флот. Разведывательные корабли. См. интернет-ресурс: www.kchf.ru.

5 Савич В.П. «Архипелаг». Страницы летописи. СПб.: Человек, 2015. С. 3.

6 Павлов А.С. Военные корабли России 2001 г. (с указанием бортовых номеров). Якутия, 2001. С. 23, 24.