



АЛЕКСАНДР БАРИНОВ
ЕЛЕНА КОЗЛОВА

ЛЮДИ И ЛЕДОКОЛЫ

МОСКВА
2019

УДК 629.561.5

Б 249

Баринов, А. Н., Козлова, Е. А.

Б 249 Люди и ледоколы / А. Н. Баринов, Е. А. Козлова. — М., 2019. — 416 с.
ISBN

Эта книга — воспоминания ветеранов, подготовленная к 60-й годовщине образования в нашей стране атомного ледокольного флота. Воспоминаниями поделились: С.Б. Шмидт — капитан а/л «Советский Союз», А.Н. Баринов — капитан а/л «Арктика», А.А. Сивков — капитан а/л «Вайгач». Свои рассказы и зарисовки о работе на атомном флоте представил главный врач а/л «Арктика» В.С. Петровский. Рассказал о своей 50-летней службе на флоте на а/л «Ленин», а потом на а/л «Советский Союз» главный механик И.А. Андрианов. Как происходило становление атомного ледокольного флота, поделился А.А. Адрианов, в разные годы работавший начальником КИПиА на а/л «Ленин», «Арктика», «Таймыр». Приведены воспоминания члена первого экипажа а/л «Ленин» В.П. Иванова, начальника морских операций Атомфлота В.Г. Арутюняна, главного специалиста Группы технического наблюдения за строительством УАЛ А.А. Ельчанинова. Один из разделов в книге отведен воспоминаниям В.Г. Кондратьева, написавшего «Ленининану» о его работе на а/л «Ленин». Здесь приведена только часть этих воспоминаний. В.М. Антипов представил свои стихи, посвященные атомному флоту.

В книге представлена коллекция значков, посвященная атомному ледокольному флоту, которую много лет собирает ветеран атомной отрасли В.В. Корниук. Скульптор, народный художник РФ Н.А. Селиванов рассказал, как создавалась серия бюстов — создателей атомного ледокольного флота и приведены их краткие биографические данные. Большой интерес представляет глава, в которой приведены выписки начального периода эксплуатации а/л «Ленин».

Сегодня, когда идет интенсивное освоение Арктики, строительство и ввод в эксплуатацию атомных ледоколов нового поколения, эта книга представляет большой интерес для специалистов и широкого круга читателей, интересующихся развитием атомного ледокольного флота в нашей стране.

УДК 629.561.5

ISBN

© Баринов А.Н., 2019

© Козлова Е.А., 2019

СОДЕРЖАНИЕ

Генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Кашка М.М. о книге Баринова Александра Николаевича и Козловой Елены Александровны	4
От авторов	6
Первые мили. История постройки, испытаний и эксплуатации атомного ледокола «Ленин». <i>А.Н. Баринов</i>	7
Иван Афанасьевич Андрианов: «Ледокол «Ленин» гремел на весь мир, и мы очень гордились, что попали на него». <i>И.А. Андрианов, Е.А. Козлова</i>	22
Виктор Павлович Иванов: «Моя трудовая гражданская жизнь началась на атомном ледоколе «Ленин». <i>В.П. Иванов, Е.А. Козлова</i>	30
Николай Александрович Селиванов, народный художник РФ: «Это же наше выдающееся достижение – создание атомного ледокола «Ленин». <i>Н.А. Селиванов, Е.А. Козлова</i>	38
История атомного ледокольного флота, отображённая в знаках, собранных в коллекции Корниюка Виктора Васильевича. <i>В.В. Корниук, Е.А. Козлова</i>	78
Станислав Борисович Шмидт: «Ледоколы наши — это чудо, величайшее достижение человеческого разума!» <i>С.Б. Шмидт, Е.А. Козлова</i>	127
Александр Александрович Сивков: «Самое сложное и трудное в работе ледокольника — это терпение». <i>А.А. Сивков, Е.А. Козлова</i>	156
Владимир Грачавич Арутюнян: «Управлять логистикой работы ледоколов и других судов — интереснейшая работа!» <i>В.Г. Арутюнян, Е.А. Козлова</i>	174
Анатолий Александрович Адрианов: «Мой принцип — найти причинно-следственные связи и устранить причину неисправности». <i>А.А. Адрианов, Е.А. Козлова</i>	178
Литературные зарисовки из моей службы на ледокольном флоте (2012 г.). <i>В.С. Петровский</i>	221
Александр Александрович Ельченинов: «Быть просто «человеком команды» — это здорово!» <i>А.А. Ельченинов</i>	241
Мои капитаны. <i>А.Н. Баринов</i>	255
Последний рейс «Арктики». <i>А.Н. Баринов</i>	271
Арктические мотивы. <i>В.М. Антипов</i>	297
Лениниана. Атомный ледокол «Ленин». <i>В.Г. Кондратьев (Предисловие А.Н. Баринов)</i>	314
Байка и немного морского юмора. <i>А.Н. Баринов</i>	410
Об авторах	413

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУП «АТОМФЛОТ» КАШКА М.М. О КНИГЕ БАРИНОВА АЛЕКСАНДРА НИКОЛАЕВИЧА И КОЗЛОВОЙ ЕЛЕНЫ АЛЕКСАНДРОВНЫ



Появление этой книги – событие особое. В юбилей атомного ледокольного флота состоялся творческий дебют нашего ветерана, капитана Александра Николаевича Баринова, человека, чья трудовая биография является примером для нового поколения моряков.

Все, кто знаком с Александром Николаевичем, знают его трепетное отношение к слову и умение так рассказать историю, что она на всю жизнь остается в памяти, а ты словно являешься участником этих событий. Не скрою, что Александр Николаевич долго не хотел работать над книгой. Но не из-за желания придать себе большей значимости. Будучи настоящим интеллигентом, капитан Баринов

стеснялся и сомневался в своих силах. Пожалуй, уговорами нам бы не удалось сделать ничего, и здесь стоит сказать о соавторе – Елене Александровне Козловой.

Елена Александровна регулярно издается с 2001 года. Для атомного ледокольного флота она человек не сторонний, а свой. Во время трудовой деятельности Елена Александровна неоднократно выезжала для оказания технической помощи на атомный ледокол «Ленин», была хорошо знакома с капитаном Борисом Макаровичем Соколовым.



Стоит особо отметить участие Елены Александровны в работах по улучшению радиационной обстановки на ледоколах. Наши суда она знает, что называется, изнутри. Елена Александровна проводила работы на Балтийском заводе при строительстве атомных ледоколов «Арктика», «Сибирь», «Россия». Эта технология затем была передана Балтийскому заводу, где ее успешно освоили. Елене Александровне знакома и база атомного ледокольного флота. Она неоднократно выезжала в Мурманск и проводила ряд обследований и работ на атомоходах, направленных на улучшение радиационной обстановки. Ею написан ряд очерков о создателях атомного ледокола «Ленин».

Елене Александровне и Александру Николаевичу было по силам сделать книгу, построенную на своих воспоминаниях и личном взгляде на историю. Но они оставили в стороне личные амбиции и обратились к людям, связавшим раз и навсегда свою жизнь с атомным ледокольным флотом. Авторами проделана большая работа по сбору материала. Каждое интервью бесценно, оно будто часть мозаики, без которой невозможно увидеть целую картину.

Люди и ледоколы. Арктика и человек. Герои книги – ветераны Росатомфлота. Именно их верность профессии, уважение к коллегам, предельная честность и порядочность сумели принести на ледоколы энергию, равную атомной.

Надеюсь, что после прочтения книги кто-то из молодежи выберет для себя профессию моряка атомного ледокольного флота, а значит, история будет продолжена новым поколением людей, влюбленных в атомоходы и Арктику.

*Генеральный директор
ФГУП «Атомфлот»*

М.М. Кашка

ОТ АВТОРОВ

Эта книга задумывалась как литературно-исторический сборник интервью и воспоминаний людей так или иначе связанных с атомным ледокольным флотом. Большая часть материала представлена впервые. Поводом для написания книги явилась 60-я годовщина образования в нашей стране атомного ледокольного флота. 3 декабря 1959 года был поднят флаг на атомном ледоколе «ЛЕНИН», и эта дата стала началом отсчёта создания отечественного атомного ледокольного флота.

Воспоминания ветеранов помогут читателю понять, как развивался отечественный атомный ледокольный флот, как осваивалась новая техника, и что же такое работа на атомном ледоколе.

В книге представлена уникальная коллекция значков, посвящённая атомному ледокольному флоту. Также рассказывается о том, как к 25-летию атомохода «Ленин» появилась галерея бюстов учёных, конструкторов, строителей и моряков, создавших и эксплуатировавших первый в мире атомный ледокол. Вашему вниманию представлена и поэтическая глава.

Обложку книги украсил рисунок тринадцатилетней Вероники Пономарёвой из города Пенза. По итогам конкурса детского рисунка «Лидеры Арктики» её работа удостоена специального приза генерального директора ФГУП «Атомфлот».

Благодарим всех, кто откликнулся на идею создания этого проекта, представил свои авторские материалы, фотографии, согласился дать интервью.

Отдельная благодарность руководству ФГУП «Атомфлот», поддержавшего и спонсировавшего издание данной книги.

Мы уверены, что на АТОМФЛОТЕ много талантливых людей, ветеранов и молодёжи, любящих свою работу, способных рассказать о ней. И выражаем надежду, что данное литературно-историческое издание будет иметь продолжение и новых авторов.

*Александр Баринов
Елена Козлова*

ПЕРВЫЕ МИЛИ. ИСТОРИЯ ПОСТРОЙКИ, ИСПЫТАНИЙ И ЭКСПЛУАТАЦИИ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА «ЛЕНИН»

А.Н. Баринов

Работая на атомном ледоколе «Ленин» в 2009–2014 годах, я имел возможность ознакомиться с некоторыми судовыми документами, которые доступны ограниченному кругу людей. Не потому, что они секретные, просто, мало кто имеет представление о их существовании и возможность ими пользоваться. Но эти книги, папки, журналы имеют свою историческую ценность.

К таким документам я отношу Судовые журналы, Машинные журналы, Книги приказов, Книгу учёта личного состава, которая велась все годы. Кстати, количество человек, работавших в разные годы в экипаже атомхода, превышает восемь тысяч. По правилам хранения Судовые журналы, которые ведутся ежедневно, после трёх лет хранения на ледоколе, должны передаваться в Архив. На ледоколе «Ленин» все до единого Судовые журналы находятся на борту. За 50 лет (1959–2009 гг.) их скопилось несколько сотен. Мне удалось их все просмотреть.

С одним из таких документов мне хотелось ознакомить всех читателей. К сожалению, я не смог, в своё время, сделать качественные копии, и это не даёт возможности показать его в оригинале. Очень жаль, потому, что все записи делались от руки, чернилами. А это своеобразный почерк того времени. Но подпись первого капитана Павла Акимовича Пономарёва можно будет увидеть отсканированной. Книга эта называется «История постройки, испытаний и эксплуатации атомного ледокола «Ленин». Изготовлена в типографии, отпечатаны только название и краткие характеристики атомного ледокола «Ленин» постройки Адмиралтейского завода. Остальные листы чистые. Это, своего рода, дневник. Записи в Книге велись с 1959 по 1965 год. Я старался оставить текст, знаки препинания, как в оригинале. Итак:



РСФСР
СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
ЛЕНИНГРАДСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО АДМИРАЛТЕЙСКОГО РАЙОНА
УПРАВЛЕНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

История постройки, испытаний и эксплуатации атомного ледокола «Ленин»

Ленинград
1959

Краткая характеристика а|л «Ленин» постройки Адмиралтейского завода

1. Длина наибольшая134,0 м
2. Длина по конструктивной ватерлинии (Т=10,5 м) 124,0 м
3. Ширина наибольшая27,6 м
4. Ширина по конструктивной ватерлинии26,8 м
5. Высота борта при миделе16,1 м
6. Водоизмещение объёмное без выступающих частей
при Т=10,5 м 18834 м³
7. Водоизмещение полное 15730 т
8. Осадка при полном водоизмещении ок. 9,00 м
9. Общая мощность ледокола (на фланцах редукторов
турбин) 44000 л.с.
10. Скорость полного хода18 узлов
11. Толщина условного льда, преодолеваемая непрерывным
ходом со скоростью 2 узла (ледокол «Ермак» способен фор-
сировать непрерывным ходом такой лёд толщиной 0,8 м) 2 м
12. Экипаж 157 чел.
13. Автономность плавания1 год
14. Заложен 24 августа 1956 г.
15. Спущен со стапеля на воду 5 декабря 1957 г.
16. Вышел на ходовые испытания 15 сентября 1959 г.



3 декабря 1959 г.

По окончании ходовых испытаний ледокол принят Государственной приёмной комиссией от Адмиралтейского завода для Министерства Морского флота в опытную эксплуатацию.

Внешний рейд порта Таллин.

Пройдено за время ходовых испытаний с 19.09 по 13.10 и с 26.11 по 03.12.59 г. 1951,3 мили.

Экипаж ледокола состоял:

- | | | |
|-----|----------------------------------|---------------------|
| 1. | Пономарёв Павел Акимович | капитан |
| 2. | Соколов Борис Макарович | дублер капитана |
| 3. | Шленов Георгий Васильевич | пом. по политчасти |
| 4. | Кашицкий Анатолий Матвеевич | старший штурман |
| 5. | Кочетков Владимир Константинович | второй штурман. |
| 6. | Перелыгин Геннадий Михайлович | третий штурман |
| 7. | Лобов Юрий Сергеевич | четвертый штурман |
| 8. | Петошин Владимир Николаевич | нач. радиостанции |
| 9. | Вайно Леопольд Эдуардович | радиооператор 1 кл. |
| 10. | Головин Виктор Анатольевич | радиооператор 1 кл. |
| 11. | Фролов Борис Дмитриевич | инспектор 1 части |
| 12. | Чуркин Александр Андреевич | бухгалтер |
| 13. | Голувенко Александр Афанасьевич | завпрод |
| 14. | Мишин Александр Иванович | боцман |
| 15. | Савенков Николай Игнатъевич | подшипкер |
| 16. | Тетерин Иван Александрович | ст.матрос-плотник |
| 17. | Мартынов Виктор Сергеевич | ст.матрос-водолаз |
| 18. | Нестеров Василий Павлович | матрос-водолаз |
| 19. | Казаков Петр Иванович | старший матрос |
| 20. | Карпуничев Диоген Иванович | -«- |
| 21. | Косарев Виталий Степанович | -«- |
| 22. | Вишняков Михаил Федорович | матрос 1 кл. |
| 23. | Каширин Игорь Борисович | -«- |
| 24. | Карпуничев Александр Иванович | -«- |
| 25. | Невашковский Василий Дмитриевич | -«- |
| 26. | Горбунов Евгений Яковлевич | матрос 2 кл. |
| 27. | Спичкин Виктор Иванович | -«- |
| 28. | Кутузов Василий Федорович | старший повар |
| 29. | Пахолов Гавриим Афанасьевич | повар |



30.	Конев Степан Александрович	-«-
31.	Сухоруков Николай Васильевич	-«-
32.	Шаповаленко Владимир Митрофанович	кок-пекарь
33.	Мишина Валентина Александровна	пекарь
34.	Котлова Надежда Васильевна	матрос-камбузник
35.	Смирнова Анемаиса Николаевна	буфетчица
36.	Андреева Анна Васильевна	-«-
37.	Морозова Нина Григорьевна	-«-
38.	Сычева Мария Михайловна	матрос-санитар
39.	Пелевина Ольга Федоровна	прачка
40.	Бекряева Анна Ивановна	матрос-уборщик
41.	Морозова Александра Ивановна	-«-
42.	Шелехова Евстолия Евгеньевна	-«-
43.	Валиулина Нина Васильевна	-«-
44.	Шуньгина Лидия Александровна	-«-
45.	Сузикова Антонина Павловна	-«-
46.	Клименко Валентина Захаровна	-«-
47.	Кондакова Августина Александровна	-«-
48.	Воронина Тамара Александровна	-«-
49.	Ермолаев Юрий Иванович	матрос 2 кл.
50.	Чупыра Александр Леонидович	третий штурман.

МАШИННАЯ КОМАНДА

51.	Следзюк Александр Калинович	гл. инженер-механик
52.	Неупокоев Андрей Васильевич	старший механик
53.	Ильин Константин Владимирович	дублер ст. механика
54.	Гаршин Георгий Владимирович	ст. вахтенный механик
55.	Гудимов Андрей Александрович	-«-
56.	Мочешников Иван Константинович	-«-
57.	Богданов Эдуард Алексеевич	дублер ст. вахт. механика
58.	Помазкин Михаил Павлович	второй вахт. механик
59.	Лукин Михаил Михайлович	-«-
60.	Орешкин Георгий Яковлевич	-«-
61.	Былинский Андрей Георгиевич	третий вахт. механик
62.	Шелков Николай Петрович	-«-
63.	Простосердов Евгений Сергеевич	-«-
64.	Захаров Борис Николаевич	трюмный механик
65.	Молчанов Николай Афанасьевич	трюмный машинист 1 кл.
66.	Ильин Владимир Иванович	-«-
67.	Нурмухамедов Ибрагим Касимович	-«-



68.	<i>Орлов Дмитрий Васильевич</i>	<i>старший моторист</i>
69.	<i>Николаев Михаил Николаевич</i>	<i>моторист 1 класса</i>
70.	<i>Фролов Виктор Степанович</i>	<i>-«-</i>
71.	<i>Кузин Виктор Александрович</i>	<i>токарь-кладовщик</i>
72.	<i>Юркин Сергей Васильевич</i>	<i>мастер-электрогазосварщик</i>
73.	<i>Каюк Владимир Никитич</i>	<i>старший машинист</i>
74.	<i>Котов Алексей Алексеевич</i>	<i>-«-</i>
75.	<i>Мухаметжанов Минир Абдульмянович</i>	<i>-«-</i>
76.	<i>Мантула Владимир Андреевич</i>	<i>-«-</i>
77.	<i>Анисимов Николай Александрович</i>	<i>-«-</i>
78.	<i>Копытов Виталий Александрович</i>	<i>-«-</i>
79.	<i>Дудник Николай Андреевич</i>	<i>-«-</i>
80.	<i>Черных Николай Александрович</i>	<i>-«-</i>
81.	<i>Евстропов Владимир Семенович</i>	<i>-«-</i>
82.	<i>Гундаров Владимир Афанасьевич</i>	<i>-«-</i>
83.	<i>Богданович Бронислав Михайлович</i>	<i>старший машинист</i>
84.	<i>Петров Николай Иванович</i>	<i>-«-</i>
85.	<i>Данилков Иван Игнатъевич</i>	<i>машинист 1 кл.</i>
86.	<i>Клименко Степан Григорьевич</i>	<i>-«-</i>
87.	<i>Беженцев Валентин Андреевич</i>	<i>-«-</i>
88.	<i>Волгин Василий Александрович</i>	<i>-«-</i>
89.	<i>Микитенко Леонид Ефимович</i>	<i>-«-</i>
90.	<i>Шолохов Евгений Филиппович</i>	<i>-«-</i>
91.	<i>Охременко Владимир Андреевич</i>	<i>-«-</i>
92.	<i>Канарейкин Лев Германович</i>	<i>-«-</i>
93.	<i>Шестак Дмитрий Владимирович</i>	<i>-«-</i>
94.	<i>Шеламов Сергей Николаевич</i>	<i>-«-</i>
95.	<i>Савченко Адик Иванович</i>	<i>-«-</i>
96.	<i>Лисенков Петр Павлович</i>	<i>-«-</i>
97.	<i>Семенов Евгений Павлович</i>	<i>-«-</i>
98.	<i>Копытов Михаил Сергеевич</i>	<i>машинист 2 кл.</i>
99.	<i>Соловьев Валерий Владимирович</i>	<i>-«-</i>
100.	<i>Дмитриев Николай Михайлович</i>	<i>-«-</i>
101.	<i>Комаров Валерий Иванович</i>	<i>-«-</i>
102.	<i>Пакленков Павел Иванович</i>	<i>-«-</i>
103.	<i>Головин Борис Яковлевич</i>	<i>-«-</i>
104.	<i>Густяхин Анатолий Анатольевич</i>	<i>-«-</i>
105.	<i>Ковальчук Георгий Игнатъевич</i>	<i>-«-</i>
106.	<i>Великанов Василий Иванович</i>	<i>-«-</i>
107.	<i>Творогов Владимир Андреевич</i>	<i>-«-</i>



**ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКАЯ
ГРУППА**

108. Черняк Соломон Адольфович	ст. электромеханик
109. Домахин Игорь Алексеевич	ст. вахт. эл/механик
110. Шестопапов Юрий Иванович	-«-
111. Грозин Вадим Владимирович	-«-
112. Кузнецов Евгений Александрович	второй вахтенный электромеханик
113. Ефимов Анатолий Михайлович	-«-
114. Новосельцев Георгий Федорович	-«-
115. Печников Виктор Константинович	третий вахтенный электромеханик
116. Чайка Всеволод Мстиславович	-«-
117. Рожнов Александр Александрович	-«-
118. Сушков Виталий Львович	старший электрик-слаботочник
119. Сметанин Леонид Михайлович	старший электрик
120. Бречалов Алексей Яковлевич	-«-
121. Постников Валентин Михайлович	-«-
122. Костюк Иван Степанович	-«-
123. Баталин Владимир Сергеевич	-«-
124. Антипенков Владимир Васильевич	-«-
125. Сорванов Валентин Федорович	-«-
126. Пушкин Алексей Алексеевич	старший электрик
127. Старшов Николай Николаевич	-«-
128. Попов Николай Васильевич	-«-
129. Пахомов Александр Иванович	-«-
130. Богаченко Станислав Владимирович	-«-
131. Савицкий Николай Николаевич	-«-
132. Скороходов Евгений Андреевич	-«-
133. Шехирев Виталий Андреевич	электрик 1 кл.
134. Бобров Геннадий Яковлевич	-«-
135. Федоров Геннадий Иванович	-«-
136. Волков Владимир Александрович	-«-
137. Кривошеин Константин Александрович	-«-
138. Малышев Альберт Михайлович	-«-
139. Кривцов Станислав Яковлевич	электрик 2 кл.
140. Примеров Виктор Николаевич	-«-
141. Перегудов Юрий Георгиевич	-«-
142. Данилов Александр Евграфович	-«-
143. Широкий Александр Павлович	-«-



ГРУППА Ц. О.

144. Гурко Николай Робертович	гл. инженер АПГУ
145. Каратеев Владимир Васильевич	нач. смены АПГУ
146. Дождиков Станислав Иванович	-«-
147. Тимошенко Ростислав Леонидович	-«-
148. Боровков Анатолий Иванович	дублер начальника смены АПГУ
149. Тихонов Василий Александрович	старший инженер-оператор
150. Демин Анатолий Алексеевич	-«-
151. Шубин Александр Поликарпович	-«-
152. Волков Виктор Александрович	-«-
153. Семин Михаил Яковлевич	-«-
154. Кузнецов Владимир Иванович	-«-
155. Мизгирев Виктор Александрович	-«-
156. Куочкин Николай Александрович	-«-
157. Левандовский Николай Владимирович	-«-
158. Селявко Алексей Иванович	-«-
159. Настюков Евгений Иванович	дублер старшего инженера-оператора
160. Соколов Вадим Ильич	-«-
161. Смирнов Виктор Михайлович	-«-
162. Степанов Юрий Кузьмич	-«-
163. Бедринов Евгений Петрович	-«-
164. Поройков Владимир Сергеевич	-«-
165. Истомин Игорь Арсеньевич	-«-
166. Анциферов Евгений Сергеевич	-«-
167. Янченко Валентин Тимофеевич	-«-
168. Зайцев Юрий Николаевич	-«-
169. Иванов Виктор Павлович	-«-
170. Хованский Ом Михайлович	-«-
171. Каминский Борис Станиславович	-«-
172. Редькин Вениамин Николаевич	-«-
173. Василец Александр Алексеевич	-«-
174. Гербер Артур Артурович	-«-
175. Зюганов Александр Николаевич	-«-
176. Сысоев Виталий Семенович	старший инженер-механик АПГУ
177. Коновалов Юрий Иванович	-«-
178. Зайцев Вячеслав Александрович	дублер ст. инженера- механика АПГУ
179. Бобров Владимир Александрович	мастер АПГУ
180. Серов Василий Александрович	-«-



- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 181. Сизьмин Анатолий Иванович | -«- |
| 182. Кузнецов Юрий Васильевич | нач. службы КИПиА |
| 183. Шавудин Александр Федорович | дублер начальника
службы КИПиА |
| 184. Изотов Юрий Владимирович | старший инженер
службы КИПиА |
| 185. Андреев Лев Григорьевич | -«- |
| 186. Медников Иван Павлович | -«- |
| 187. Соловьёв Виктор Михайлович | дублер ст. инженера
службы КИПиА |
| 188. Морозов Виктор Николаевич | -«- |
| 189. Аверьянов Владислав Викторович | -«- |
| 190. Холмский Сергей Павлович | мастер сл. КИПиА |
| 191. Внуков Петр Ильич | -«- |
| 192. Белов Виктор Андреевич | -«- |
| 193. Семенец Ростислав Леонтьевич | дублер ст. мастера
службы КИПиА |
| 194. Дроздов Михаил Александрович | -«- |
| 195. Лазарев Василий Степанович | старший мастер-электрик АПГУ |
| 196. Борzych Виктор Федорович | -«- |
| 197. Головинский Василий Петрович | мастер-электрик АПГУ |
| 198. Батюк Евгений Иванович | -«- |

СЛУЖБА «РБ»

- | | |
|--|---------------------------------|
| 199. Огородников Сергей Алексеевич | начальник сл. «РБ» |
| 200. Горбачев Владимир Васильевич | дублёр начальника службы РБ |
| 201. Коваленко Владимир Константинович | старший инженер-
радиофизик |
| 202. Соколов Александр Иванович | старший инженер-химик |
| 203. Ильин Юрий Иванович | инженер сл. РБ |
| 204. Никаноров Олег Сергеевич | -«- |
| 205. Никешичев Юрий Николаевич | -«- |
| 206. Шемякин Евгений Иванович | дублёр инженера службы РБ |
| 207. Смирнов Юрий Ильич | -«- |
| 208. Лесик Владимир Григорьевич | старший техник-дозиметрист |
| 209. Гуськов Владимир Вениаминович | -«- |
| 210. Фролов Геннадий Александрович | -«- |
| 211. Верещагин Виталий Дмитриевич | старший техник-
дезактиватор |
| 212. Копсе Анатолий Сергеевич | дезактиватор-кладовщик |



- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| 213. Грунчин Юрий Алексеевич | -«- |
| 214. Краснов Владимир Николаевич | машинист бытовых спецмашин |
| 215. Штром Александр Саввович | лаборант-химик |
| 216. Славнов Олег Михайлович | -«- |
| 217. Яцук Владимир Артемьевич | -«- |

Капитан:  (П. Пономарев)

7-го января 1960 г.

Ледокол поставлен в сухой док им. Велицинского в г. Кронштадте. Произведена очистка корпуса от оставшегося металла, пантонов и спускового устройства. Снимались все три гребных винта с отправкой на Балтийский завод для отжога лопастей и балансировки. 24-го февраля 1960 года ледокол выведен из дока.

С 24-го февраля по 15 апреля стоянка у рогатки в Кронштадтской гавани. Производились работы по Ц.О. и продолжалась внутренняя и наружная покраска ледокола. Маляров работало от 200 до 240 человек.

15-го апреля 1960 года

При подёме воды до – 24 см. ниже ординара, при осадке 9,3 м ледокол буксирами выведен на Б.Кронштадтский рейд, а дальше до Красногорского рейда через лед проводил на буксире ледокол «Капитан Воронин». Из-за малых глубин своими машинами не работали, чтобы не забить грязью ледовые ящики.

С 15-го апреля по 23-е апреля стоянка на Красногорском рейде. Производились работы по установке и заправке шести фильтров для подготовки питательной воды.

23-е апреля – 27-е апреля

Переход с Красногорского рейда до порта Таллин и проведение контрольных испытаний. При прохождении во льду Финского залива выявился недостаток работы ледовых ящиков – ящики забивало льдом и нарушалась нормальная работа циркуляционной системы охлаждения.

Красногорский рейд – Таллин. Всего пройдено 187 миль из них: во льду - 145 миль и на контрольных испытаниях 320 миль. На переход затрачено 4,4 суток.



По окончании контрольных испытаний с 29-го апреля 03 час 50 мин по 6-е мая 15 час 55 мин. Переход Таллин – Мурманск. Пройдено 2384 мили. На переход затрачено 7,5 суток.

Стоянка в порту Мурманск

С 6 мая по 29 мая при стоянке в Мурманске на швартовных бочках у базы к северу от п. Роста проводились работы водолазами по установке решеток на донных отверстиях ледовых ящиков для устранения попадания льда.

С 29 мая по 17 июня ледовые испытания и регулировка электродвижения в районе мыса Желания. Во время ледовых испытаний при ходе в сплошных льдах забивало ледовые ящики.

При обследовании телевизором левого борта оказалось, что лёд прилегает к борту от ватерлинии на глубину до 8 метров по длине всей средней части корпуса и закрывает решетки ледовых ящиков, поэтому нет поступления воды для охлаждения холодильников. Комиссией по испытаниям принято решение увеличить донные отверстия и поставить решетки.

Пройдено 3360 миль из них: во льду 208, по чистой воде 3152.

С 17 июня по 15-е июля стоянка на базе 92 в Мурманске. Производили дополнительное устройство донных ледовых ящиков с помощью водолазов.

Первая арктическая Навигация

Вышли из Мурманска 15-го июля.

Возвратились в Мурманск 24 октября.

Проведено во льдах 92 судна.

Пройдено за навигацию 10008 миль

Из них: во льду – 7327

по чистой воде – 2681

Затрачено на проводку 962 часа. Остальное время ушло на ледовые испытания. Аварий у проведенных судов не было.

В начале плавания забивало шугой холодильники и ледокол во льду работать не мог. По предложению личного состава и согласованию с представителями Адмиралтейского завода и ЦКБ-15 было сделано временное устройство системы рециркуляции, что дало положительные результаты и ледокол успешно работал во льдах по проводке судов в период арктической навигации. В предстоящую стоянку в доке ледовые ящики подлежат переделке.



За время стоянки в Мурманске и в доке (4 января 1961 г. – 2 апреля 1961 г) произведена смена лопасти, сломанной во время работы в тяжёлых льдах пролива Вилькицкого, сделано стационарное устройство системы рециркуляции, что обеспечило нормальную работу системы охлаждения главных конденсаторов.

Производились работы в ЦО.

Экспедиционное плавание

1961 год.

Выход 29 сентября

Приход 22 ноября

Капитан – Соколов Б.М.

Капитан-наставник – Кононович Г. О.

Главный механик – Следзюк А.К.

Экипаж – 232 человека

Пассажиры – 16 – строителей

13 – корреспондентов

18 – экспедиция

47 человек

Путь ледокола к месту высадки станции «СП-10»: Мурманск – пр. Карские Ворота – о.Русский – пр. Вилькицкого – пр. Санникова – м. Шелагский – паковая льдина в $\Psi_0 = 75^{\circ}30'N$; $\lambda_0 = 177^{\circ}07'O^{st}$

14 октября – 24 октября – организация станции «СП-10».

24 октября – 12 ноября расстановка радиовех и ДАРМСов по кромке пака. Путь: «СП-10» – $\Psi = 81^{\circ}00'N$ $\lambda = 120^{\circ}00'O^{st}$ - о. Малый Таймыр – пр. Матиссена – Диксон – м. Желания – Мурманск.

Пройдено: По чистой воде – 2482,4

Во льду – 5422,7

С проводкой – 324,5

Всего – 8228,6 мили

Проведено 4 судна.

За время стоянки в Мурманске и в доке (с 2 марта 1962 г по 8 апреля 1962 г) производились работы по подготовке ледокола к Арктической навигации.



Третья
Арктическая навигация
1962 г.

Выход – 5 июня

Приход – 5 ноября

Капитан – Соколов Б.М.

Главный механик – Следзюк А.К.

Экипаж – 230 человек

Пассажиров – 30 человек

Пройдено: по чистой воде – 2693,1

во льду – 7624,2

с проводкой – 6903,9

с буксировкой – 2438,0

Всего – 19659,2

Проведено 100 судов.

Прокладка канала в Ензаливе: с 12 июня по 15 июня – 72,5 мили.

26 июля – выход в пролив Вилькицкого.

22 октября – начали выводить суда из Диксона и Ензалива.

3 ноября – последние суда выведены на кромку.

За время стоянки на базе произведена перезарядка реакторов.

В доке ледокол стоял с 14 января 1963 г. По 5 апреля 1963 г.

27 мая ледокол посетил премьер-министр республики Куба Фидель Кастро Рус, Первый Заместитель Председателя Совета Министров СССР А.И. Микоян и сопровождающие их лица.

Четвёртая
Арктическая навигация
1963 г.

Выход - 19 июля

Приход – 17 ноября

Капитан – Соколов Б.М.

Главный механик – Мочешников И.К.

Команда – 219 человек

Пассажиров – 19 человек



*Пройдено: по чистой воде – 1790,3
во льду – 5082,3
с проводкой – 5429,3
с буксировкой – 1912,0*

Всего – 14213,9

Проведено 102 судна.

24 июля – выход к архипелагу Седова

31 июля – начало работы в припае на траверзе островов Ледяных

5 августа 16.00 – 8 августа 21.00 – проводка д/э «Цимлянскгэс» в припае на участке о. Правды – Таймырская полынья у м. Прончищева.

7 сентября – взломало припай в проливе Вилькицкого.

5 ноября – 8 ноября – вывод д/э «Днепрогэс» ледоколами «Ленин» и «Ленинград» от архипелага Седова.

12 ноября – 14 ноября – вывод ледоколом «Ленин» д/э «Индибирка» из пр. Лаврова на ЗФИ в район м. Желания.

За время стоянки в Мурманске и в доке (30 апреля 1964 г – 2 июня 1964 г) произведён полный демонтаж всех валолиний, опрессовка и осмотр пера руля, замена деформированных частей обшивки и набора, ремонт донной арматуры.

Была демонтирована наделка на форштевне, изготовленная перед навигацией 1963 г.

Пятая *Арктическая навигация* *1964 г.*

Выход – 22 июня

Приход – 13 ноября

Капитан – Кучиев Ю.С.

Главный механик – Следзюк А.К.

Команда – 223 человека

Пассажиры – 23 человека – иностранные журналисты.

Пройдено: по чистой воде – 1590,4

во льду – 7711,5

с проводкой – 4788,8

с буксировкой – 1553,4

Всего – 15644,3

Проведено 81 судно.



4 июля прорублен канал в припае Энзалива.
18 июля – 30 июля – проводка тх «Л.Леонидов» ледоколами «Ленин» и «Ленинград» в припае от о. Вардропер до о. Тыртов.
5 августа – 9 августа – проводка 1-го каравана от о. Тыртов до м. Челюскин.
15 сентября – у о. Голомянный сломана лопасть левого винта.
5-10 октября – у о Визе поставлена лопасть.
2 ноября – вывод последних судов на кромку.
4-9 ноября – работа на упор у о. Уединения

Шестая Арктическая навигация 1965 г.

Выход – 3 июля

Приход – 24 октября

Капитан – Соколов Б.М.

Главный механик – Следзюк А.К.

Мочешников И.К.

Пройдено: по чистой воде – 4355,5

во льду – 5927,2

с проводкой – 2237,2

с буксировкой – 1133,9

Всего – 14253,8

Проведено 78 судов.

5 – 10 июля – проводка 2-х караванов на трассе Карские ворота – о. Белый.

10 – 27 июля – переход о. Белый – ЗФИ – Диксон. На Земле Франца Иосифа за 30 часов работы сделав 373 удара, пробиты 7 мильный длины канал, по которому провели к месту выгрузки д/э «Лена».

27- 30 июля – проводка 1-го каравана к проливу Вилькицкого.

30 июля – 28 августа – стоянка с заливе Бирули и Диксоне.

С 4 сентября по 12 октября работали в Восточно-Сибирском море, обеспечивая проводку транспортных судов в Певек, Амбарчик, на Зелёный мыс, а затем вывод всех судов на запад.

В Восточно-Сибирском море поставлена ДАРМС, сняты выносные радиостанции с о. М.Ляховский, о. Пётр – Южный.



К сожалению, продолжение этой летописи более не последовало. За этими, вроде бы, скучными цифрами, перечислениями дат, миль скрыт огромный труд создателей ледокола и моряков эксплуатирующих эту новую, ещё малоизученную технику. Трудности возникли уже при первом плавании во льдах. Потребовалось время для понимания и исправления ситуации. С каждым годом, с каждой навигацией нарабатывался опыт. Ведь ледокол был сдан в «опытную эксплуатацию» и от этого опыта зависело быть или не быть атомному ледокольному флоту страны.



Спустя много лет, в середине девяностых, мне повезло пообщаться с Борисом Макаровичем Соколовым на одном мероприятии. Мы сидели за одним столом, и он делился своим опытом из морской практики. Кстати, кое-что из рассказанного я, став капитаном, использовал в своей работе. Борис Макарович весьма эмоционально рассказывал о случае ремонта оборудования первого контура в море. Он говорил, что было принято именно такое решение потому, что возвращение ледокола на базу в середине навигации могло поставить крест на дальнейшем развитии атомного ледокольного флота. Это был 1965 год, август месяц, стоянка ледокола в заливе Бирули и на Диксоне.

И ещё небольшое пояснение. В характеристике ледокола «Ленин» фигурирует численность экипажа в 157 человек. Фактически в первые годы экипаж в навигациях значительно превышал установленную норму. И это знают и понимают все моряки. Людям далёким от флота эта ситуация может показаться странной. Объяснение простое. Где можно подготовить специалистов для работе на атомоходе, только на атомоходе. Поэтому у многих технических штатных должностей появились дублёры, стажёры. Постепенно люди учатся, получают практический опыт, происходит естественный отбор, кто-то уходит, кто-то остаётся. С появлением достаточного количества подготовленных специалистов, экипаж со временем приходит к своей номинальной численности.

Мы немножечко окунулись в самое начало истории возникновения атомного ледокольного флота. Впереди Вас ждёт много интересного. Приятного чтения!

Баринов А.Н.

ИВАН АФАНАСЬЕВИЧ АНДРИАНОВ: «ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН» ГРЕМЕЛ НА ВЕСЬ МИР, И МЫ ОЧЕНЬ ГОРДИЛИСЬ, ЧТО ПОПАЛИ НА НЕГО»

И.А. Андрианов, Е.А. Козлова



Наша встреча с Иваном Афанасьевичем Андриановым состоялась в середине марта 2019 года. Он еще не уехал на дачу, где они все лето проводят с женой Ириной Борисовной, куда выезжают в апреле и живут до конца сентября, поэтому застать дома его было еще можно. И мне это удалось, как и удалось расспросить его о том, как и где он рос, что стало для него школой, которая подготовила его к жизни моряка, а именно воспитала его, и он стал одним из лучших главных механиков атомных ледоколов, прослужив большую часть из своих почти 50 лет службы на флоте на атомном ледоколе «Ленин», а потом и на атомном ледоколе «Советский Союз».

— *Все-таки 50 лет на флоте — это очень много, таких людей мало сейчас можно найти, Вы больше всех проработали. Поэтому хотелось, чтобы Вы рассказали о себе, начиная с рождения, а также как и почему Вы решили посвятить себя флоту?*

— Я родился 9 октября 1941 года в деревне Кленовая грива Костромской области Павинского района в семье колхозников. Уже началась Великая Отечественная война, и отец был призван на фронт, поэтому отца я не помню. Он не дождался меня, так как призван в конце августа, когда был второй набор в армию. Я его не видел и не знаю. С войны он не вернулся. Когда отец уходил на фронт, как мне рассказывал старший брат, его отец, наш дед, сказал ему: «Войюй как следует, за спины не прячься, суждено



встретиться, встретимся, а не суждено, значит, мы с тобой последний раз прощаемся». Вот с таким напутствием он и ушел, и последние слова деда исполнились. Отец был ранен, его хотели комиссовать, но он попросился обратно на фронт, а матери написал: «Ухожу обратно на передовую, посмотрелся на все, что они у нас натворили, не могу сидеть в тылу». И ушел. Потом в 1942 году пришла похоронка. Однако он остался жив и в конце войны получили от него письмо, что он в передовых частях на подступах к Берлину: «Если суждено живым остаться, то вернусь домой, а если не суждено, то это мое письмо последнее». Однажды, во время войны мама ездила к нему навстречу на станцию Ширяево в 100 км от дома, он сообщил, что будут проезжать мимо. Она туда пешком ходила. Такие морозы были в то время! Но она дошла, а поезд не остановился, прошел дальше без остановки.

Мама осталась одна с нами, четырьмя маленькими детьми. Двое, Коля и Нина, умерли очень рано, остались мы с братом Павлом, который был постарше меня на 10 лет. Мама работала в полеводческой бригаде, все время проводила на работе, поэтому воспитывал меня в основном Павел, держал в «ежовых рукавицах». Как только что-то сделаю не так, то сразу ремень. Потом школа. Начальную школу окончил в деревне, а с 5 класса ходил за 6 км в среднюю школу. И так ежедневно в течение всех лет до окончания 10 класса.

— *Как проходило Ваше детство?*

— Как у всех деревенских детей. Как только наступала посевная пора, нас мальчишек направляли на работу, это уже с первого класса на все лето. Поэтому прошел уже в школьные годы хорошее трудовое воспитание.

— *Чем Вам пришлось заниматься?*

— Косил, и вот до сих пор шрам на руке. Косу не так воткнул, сорвалась и шрам остался. Когда первый раз пришел на работу, дали мне лошадь, дали телегу: «Куда будут посылать, туда и будешь ездить». Возили сено на возу. Чтобы больше сена положить на телегу, его надо утрамбовать. Вот мы с братом этим и занимались. А у него характер был такой: если рот раскрыл, то лопатой так поддаст, что я даже падал. А потом, по мере того, как выросли, стали помогать взрослым. У нас много ребят-то в деревне было в ту пору. Осенью сеяли только одни пацаны, а взрослые другими делами занимались. Нам давали лошадей, бороны, и мы сеяли. В колхозе много лошадей было, около десяти. Нам за работу начисляли трудодни или как тогда говорили, ставили палочки. Вот так и жили мы втроем. Павел работал в колхозе, потом его отправили на автомобильные курсы и он стал водителем, когда колхоз получил первую машину «Газ», а через некоторое время стал трактористом.



— *Вы окончили школу, и как дальше сложилась Ваша жизнь?*

— Мой двоюродный брат служил на флоте. Раньше служили долго, по пять лет. Перед этим он окончил в Кронштадте военно-морскую школу и служил на Балтике. Когда он приехал домой, а я уже в 9 классе учился, меня спрашивает: «Куда собираешься после школы. Есть мечта какая-нибудь?» — «Какая мечта, когда я здесь, вижу только леса да поля». — «Ты езжай в Мурманск, я помогу тебе устроиться там». Да еще дядя Гриша был моряком, рядовым. Участвовал в десанте на Черном море. В семье моряки были, поэтому было с кого брать пример.

После школы в 1958 году я уехал в Мурманск, остановился у родственников, там жила моя двоюродная сестра. В это время в Мурманском морском пароходстве набирали группу рядового состава, группу турбинистов для второго экипажа на атомный ледокол «Ленин». Я хотел сразу войти в плавсостав, но мне не было еще 18 лет и меня отправили учиться в Ригу в мореходную школу, которая была для рядового состава. Я ее окончил в 1960 году, получив специальность машинист-турбинист, и всю нашу группу послали на «Ленин». Потом нас судьба разбросала кого куда.

— *Вы стали работать машинистом-турбинистом в машинном отделении?*

— Машинных отделений много было, меня поставили в кормовую электростанцию, где были и турбины, и дизели, и стоял резервный дизель. Меня направили сначала стажером, а ребята, которые там работали, еще раньше окончили ту же мореходную школу, что и я.

— *Кто там был, помните Вашу первую команду?*

— Капитаном был Пономарев Павел Акимович, а главным механиком был Александр Калинович Следзюк. С ним работал Иван Константинович Мочешников, который потом стал главным механиком, когда Следзюк ушел на пенсию. В эти же годы работали на «Ленине» и Александр Поликарпович Шубин, и Виктор Александрович Мизгирев, и Коротеев Владимир Васильевич. Я многих помню и с благодарностью вспоминаю как они нам помогали.

— *Вам не трудно было служить, особенно в первые годы?*

— У нас был очень дружный экипаж, поэтому, если что надо было делать, то всегда все вместе делали. А ледокол «Ленин» в то время гремел на весь мир, и мы все очень гордились, что попали на него. Были и срочные работы, как, например, перебирать механизмы резервного дизеля. Нам в такие дни даже обед приносили в машинное отделение, потому что некогда было уходить на перерыв, и надо было быстрее все сделать. Это же резервное питание и этот дизель должен быть всегда в рабочем состоянии. Мы все делали и никогда не отлынивали от работы. У нас был хороший механик Шелков Николай Петрович, и я у него многому научился.



– *Как Вы себя чувствовали во время походов? Как прошел Ваш первый рейс на «Ленине»?*

– Когда мы пошли в Арктику, то погода была хорошая, солнце сияет, чайки летают. Отработали, пошли обратно и попали в шторм. Из Карских ворот только вышли. Длина-то приличная у ледокола, а нас то вверх, то вниз бросает. Ладно бы там час, два, три часа, а то сутки. А я стоял на вахте с Виктором Рудольфовичем Гейцманом. Мой первый учитель. Я вниз спущусь, а меня все равно мутит. Поднялся наверх, а Виктор сходил, принес черного хлеба с солью и положил на стол, а я ему говорю: «Если я дойду до берега и жив буду, то больше на судно не вернусь, так тяжело!» – «Ничего, все пройдет». А бортовая качка продолжается. Через некоторое время он возвращается, смотрит, а куска хлеба нет. «А где хлеб?» – «Я съел». – «Как съел?» Тогда он меня по плечу похлопал и говорит: «Вот теперь ты никуда с флота не уйдешь». И с тех пор так никуда и не ушел.

– *А учиться Вы продолжили?*

– У нас был секретарь комсомольской организации Жданов Игорь, который однажды спросил меня: «А ты учиться дальше думаешь или нет?» – «Думаю, но с чего начинать, я думаю, что у меня голова не на том месте». – «Я тоже не семи пядей во лбу, я тоже учился в школе средне, но выучился, что ты будешь сидеть?» Я взял книги, стал готовиться. Тригонометрия мне трудно давалась, но постепенно и этот предмет освоил. Подготовился и в 1963 году я уже поступил в Макаровское морское училище на дневное отделение. В 1968 году окончил судомеханический факультет. У нас некоторые ребята на заочном учились на 3-м курсе, так я их перегнал всех. А вернулся я снова в Мурманское пароходство по распределению. Это не то, что сейчас, молодежь кончает учиться и не знает, куда ей дальше идти работать. У нас в училище была комиссия по распределению. Нас двое было из Мурманска: я и Комаров Валерий Иванович. Нас опять послали в Мурманск. В пароходстве я случайно встретился с Борисом Макаровичем Соколовым. «А ты что здесь делаешь?» – «Я приехал по распределению, окончил училище». Он пошел в кадры и меня направили в Северодвинск на «Ленин», который там стоял, производилась смена отсека. Вот я с тех пор на «Ленине» снова стал работать. Пришел как к себе домой. Все ребята знакомые и у меня проблем не было, чтобы вживаться в коллектив. А ледокол проходил модернизацию, и я все посмотрел своими глазами во время монтажа, что мне в дальнейшем очень пригодились.

– *Как Вам служилось? Вы четыре месяца плавали, четыре отдыхали?*

– Нет, когда как. Один рейс был 13 месяцев, но мы заходили в Мурманск продукты взять, одежду.



– *Почему не меняли? 13 месяцев это же очень долго!*

– Потому что, во-первых, не было смены. Во-вторых, уже притерлись один к одному и сложная ледовая обстановка была на Енисее, когда мы проводили суда. А другие наши ледоколы слабенькие были, что они могли? Даже с такой установкой ходили СП-10 высаживать полярников на льдину в восточном секторе Арктики. Прогремели, когда ДАРМСы доставили. А местные жители – медведи обнаглели так, что даже по трапу заходили к нам на палубу ледокола. А так ходили все по Северу от Берингова пролива. Ходили, когда навигация была. Когда зимнее время, то на Белом море работали, когда лед был тяжелый. Разрезали, потом ледоколы, которые послабей, проводили транспорты в Архангельск или в Кандалакшу.

– *Были опасные ситуации?*

– Ну если и было, то сами с ними и справлялись. Я считаю, что это были не ЧП, а просто сложные ситуации. Вот еще интересный случай. Капитаном был П.А. Пономарев. Сыграли тревогу, спустили шлюпки, а додумались – атомное судно, а сделали паруса на шлюпках и спустили. Кто-то хорошо под парусом ходил, а некоторые и не пробовали. Я так в училище научился. Погода была прекрасная, такая гладь, как зеркало. В Арктике так бывает. Мы были в море, стояли их дожидались. Такой легкий бриз. Они сели в шлюпки, а их относило все дальше и дальше. Паруса так и не поставили. Корабль уже далеко на горизонте, как вернуться? На веслах не смогут. Естественно спустили катер, и катер их привел. Что говорил потом Павел Акимович со старшинами шлюпок, не знаю. Но, думаю, им досталось по полной.

– *Сколько лет на «Ленине» проработали?*

– С шестидесятых до конца восьмидесятых годов. Очень много. Потом Б.М. Соколов в 1990 году ушел на пенсию, когда ледокол закончил свою работу, а меня послали старшим механиком на «Советский Союз». Борис Макарович все равно продолжал работать на «Ленине», начал музей организовывать. Он привык работать, а не сидеть, и очень много сделал для музея. Все боролись, чтобы ледокол не списали, все делали, старались все сохранить. А ушел я в 1990 году на «Советский Союз». Тогда там был Горшковский Анатолий Григорьевич. Первый год мы с ним и ходили. Я уже был в комсоставе. Потом пришел из отпуска Станислав Борисович Шмидт и дальше я плавал уже с ним.

– *Вы пришли на «Советский Союз» и кем Вы там были?*

– В один рейс я ходил старшим механиком, а потом был назначен главным механиком и проработал в этой должности до пенсии и больше нигде меня не выпускали до 2010 года. В 2006 ледокол встал на ремонт. Мы его ремонтировали, еще не знали, что с ним будет. Но когда поняли,



И.А. Андрианов и С.Б. Шмидт. Мурманск. 2008 г.

что ледокол не будет работать, в марте 2010 года я ушел на пенсию, а Шмидт ушел через 7 месяцев. Приехал домой и мне сразу позвонил: «Я больше работать не буду». Тоже на пенсию ушел. Потом ушел Сан Саныч Сивков, потом А.Н. Баринов. Все молодые капитаны ушли.

– *Как Вы проводили свободное время?*

– А какое свободное время? Его не было. Вот я отстоял вахту четыре часа, потом четыре часа бумаги всякие составляешь, спать 8 часов вполне хватает, даже телевизор посмотришь. Сейчас хорошо стало, в каждой каюте телевизор. Раньше было хуже, но устраивали концерты, спартакиады. Это все было. Энергию надо было куда-то девать.

– *А семью когда создали? В Мурманске или когда ездили к себе домой?*

– Здесь в Москве. Меня теща, дай ей Бог памяти, женила. Я с ней случайно познакомился. Мы летели с Тикси. У нас закончилась практика, я еще учился в макарровке. Приехали, ходили по Москве, в одной компании случайно познакомился с будущей тещей. Она на меня посмотрела и решила познакомить с дочерью. Я в это время оканчивал училище, потом работал



в Северодвинске, и с моей будущей женой мы переписывались. Я пару раз проезжал через Москву, когда домой ехал, заезжал к Ирине. И понял, что хорошо, когда знаешь, что тебя кто-то ждет. А то едешь в командировку, огоньки горят в домах, а прислониться-то некуда. То ли в гостинице, то ли на вокзале? Это угнетало, что как неприкаянный. А сейчас у меня двое детей: сыновья Дмитрий и Сергей. Один отслужил в пожарной части и сейчас уже на пенсии, дослужился до майора, а младший работает. Двое внуков — девочка и мальчик. Все живут отдельно. Внучка часто приходит. В основном здесь живет. Младший служит в Таманской дивизии.

— *Кого Вы еще вспоминаете по работе на ледоколах? Кто Вас больше поразил?*

— Да их много было и все хорошие. У меня плохих не было. Как стал командиром, плохих увольнял или ребята сами уходили, чувствовали, что не подходят. И так со временем экипаж подбирался и подбирался. А мне такой подход к людям дал в Рижской мореходной школе Юрий Александрович Чумаков. Он взял целую группу 25 человек, и мы поехали в колхоз на уборку урожая. Колхоз нас сплотил, и все, кто не подходил, отсеялись. Он нас вел до окончания школы. Потом приезжал к нам в Мурманск, привозил следующий выпуск. Хороший мужик, человек с большой буквы. Он с 14 лет пошел на флот. Когда мы приехали, он был уже вполне зрелым человеком и у него хорошие природные данные воспитателя. Вот это я от него взял. Если я с кем-то начинаю говорить, так вспоминаю его постоянно. О людях он никогда плохо не говорил. А когда работал на «Ленине», моими основными учителями были Гейцман Виктор Рудольфович, Каюк Владимир Никитич, Евстропов Владимир Семенович, Мантула Владимир Андреевич. Школу хорошую прошел. Самое главное, что они не нудили, не надоедали. Сказал: «Сделать! Сделал, приди, доложи и спроси, что делать дальше». И поскольку я воспитан был так, то это и брал за основу при работе с подчиненными рядового состава.

А комсостав был у нас А.К. Следзюк — это царь и Бог. Когда Александр Калинович ушел, главным стал И.К. Мочешников. Сейчас их уже нет. Много людей было хороших, если вспоминать. Было не только интересно, но и приятно работать. У нас было быстро, если что не так. Не наш человек, то собрание службы или ребята сами собираются и говорят, что работать не будем с тобой, уходи. Были случаи, когда собирали собрание, чтобы обсудить кого-то из провинившихся. Я приходил к ним. Они так чихвостили нарушителей трудовой дисциплины, что не поздоровится. Потом стали строить «Арктику», «Сибирь». Народ у нас был хороший, хорошо подготовленный и кадры стали забирать многих от нас и направлять на новые ледоколы. Кого-то не отдавали, но экипажи надо было



формировать. На автоматике еще не ездили. Человеческий фактор все равно присутствует.

На практику преддипломную меня послали на «Мурманск-сеть». Вот где работать тяжело! На вахте ночью и днем. Зимой только выйдем, суда небольшие, качает. Все равно люди ходят, работают! Как они выдерживают? Я побыл у них месяца четыре, так был рад, когда на берегу оказался. Истинные моряки – это рыбаки на малых судах, которые выходили на ловлю. А на больших – все нормально. Там легче качку переносить. Там и бытовые условия лучше, все предусмотрено.

– *К Вам жена приезжала в отпуск на ледокол?*

– Один раз приехала в Мурманск, племянница поводила её по городу, а мы в доке стояли. Я был такой замотанный, мне белый свет не мил. Все быстрее, быстрее, чтобы не ошибиться, мне досталось там. Что я мог ей показать? Мне и разговаривать с ней некогда было.

– *Вы на Полюс ходили? Сколько раз?*

– Раз шесть с «Союзом», когда осуществляли турпоездки. Там на «Союзе» у меня в кабинете карта была, где отмечено сколько и когда ходили. Сняли ее или нет?..

– *Все про Вас вспоминают и восхищаются Вашим мастерством. Трудовое воспитание в колхозе, оно многое дало. А Ваша мама, она так и жила в деревне?*

– Мама жила в деревне, а когда я уехал в Мурманск, переехала к брату в село. В 1963 году ее не стало. Я учился на первом курсе, осенью приходит командир роты и говорит: «Ваня едешь домой», – и показывает эту телеграмму. Коля Шмаков со мной поехал. Понял, что остался один, но обижаться не на что. Единственное, что в школьные годы летом в деревне все школьные учителя и их дети отдыхали, а мы на лошадях работали.

– *А Вы государственные награды имеете?*

– Я Ветеран атомной энергетики и промышленности, даже дважды. Один Знак получил здесь, ездил к Станиславу Борисовичу, а второй мне прислали из Мурманска. Имею звание Заслуженного работника морского транспорта, Заслуженного работника транспорта России, потом получил медаль «За трудовую доблесть». Так что наград хватает.

Прощаясь с Иваном Афанасьевичем, я подумала, что все же так мало у нас отмечают таких выдающихся людей. Сколько им сделано за эти 50 лет на атомном ледокольном флоте, сколько походов ледоколов им обеспечено!..

14 марта 2019 г.

ВИКТОР ПАВЛОВИЧ ИВАНОВ: «МОЯ ТРУДОВАЯ ГРАЖДАНСКАЯ ЖИЗНЬ НАЧАЛАСЬ НА АТОМНОМ ЛЕДОКОЛЕ «ЛЕНИН»

В.П. Иванов, Е.А. Козлова

Виктор Павлович Иванов — Лауреат Государственной премии СССР, награжден государственными и ведомственными наградами, один из членов первой команды атомного ледокола «Ленин». Именно поэтому свои встречи с членами экипажей Атомфлота я начала с него. Мне не впервой приезжать к Виктору Павловичу для записи его воспоминаний при выпуске очерков о ветеранах атомной отрасли, так как он чернобылец, много времени в 1986 году провел при ликвидации последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС. Под его руководством коллектив сотрудников НИКИМТ, в котором он работал с 1965 по 1997 годы начальником отдела контроля и автоматики, с использованием телевизионных систем обеспечивал работу техники, применяемой при монтаже «Укрытия», которое строилось над разрушенным 4-м блоком ЧАЭС. Эти системы позволили уменьшить облучение персонала и проводить наблюдение за выполнением работ дистанционно. Во всем, что было связано с такими поручениями Правительства страны как охрана государственной границы, разработка телевизионных систем по наблюдению в аэропорту Шереметьево, демонстрация знаменитой картины «Мона Лиза», применение телевизионных систем для охраны Алмазного фонда, телевизионное наблюдение за всеми наиболее важными процессами на объектах атомной энергетики и промышленности, принимали участие и сотрудники отделения контроля и автоматики НИКИМТ. Однако все это происходило после 1965 года, а до этого периода у Виктора Павловича была совсем другая работа и связана она была с морем, с атомным ледоколом «Ленин». Он был членом его первого экипажа и помнит все проблемы, которые были на ледоколе в первые годы эксплуатации.

Когда я приехала, Виктор Павлович листал газету «Страна Росатом» и возмущался: «В газете «Страна Росатом» (№36, 2018 г.) член Союза писателей Сергей Лесков разместил статью «Русский маршрут». Я поразился,



сколько можно наделать ошибок. Во-первых, у нас действительно с американцами соревнование было. Американцы строили торгово-пассажирское судно «Саванна» с атомным двигателем. Не ледокол, а торгово-пассажирский корабль. А автор этой статьи пишет: «Он (Риквер) руководил строительством атомного ледокола «Саванна». Дальше он пишет: «Ленин» сошел со стапелей через два месяца после посещения Никсоном и Риквером». Через два месяца после их посещения ледокола он в плавание вышел. А спустили ледокол на воду в 1957 году.

Это был первый надводный атомный корабль в мире. В США строилось дизель-атомное судно «Савана». Естественно, было соревнование, которое выиграли мы. Атомный ледокол «Ленин» проработал 25 лет, и позволил на его опыте построить целую серию ледоколов. А «Савана» после первых опытных выходов была поставлена на прикол.

На ледоколе я начал работать дублером старшего инженера-оператора, а закончил начальником службы контрольно-измерительных приборов и автоматики».

— *Давайте все-таки вернемся к началу, чтобы понять, каким таким счастливым образом вы оказались в составе экипажа на атомном ледоколе «Ленин»?*

— Я родился на Смоленщине 9 июля 1927 года в великой стране по имени Советский Союз. Сейчас мне 91 год и можно смело сказать — я конечно счастливчик. Все этапы моей сознательной жизни заканчивались весьма успешно. Моя семья с 1933 года проживает в Москве — это первое везение. В 1941 году мне исполнилось 14 лет, я в первый раз самостоятельно уехал в деревню на лето. Там и встретил начало войны. В июле 1941 года за мной и сестрой приехала мама и осталась с нами в деревне. Я уговорил маму в начале сентября уехать в Москву к началу учебного года. Немцы были за Днепром, это километров 150–200 от нас. В октябре 1941 года фашисты



Иванов В.П. 1960 г.



околожили наши войска под Вязьмой (наша деревня в 20 км от Вязьмы). Таким образом, я случайно избежал оккупации. Это вторая удача.

Наше поколение не мыслило жизни без службы в армии. И вот в 1943 году я узнал, что в Куйбышеве есть училище морских летчиков. Это было сказочное училище — и летчик, и морская форма! Мечта шестнадцатилетнего мальчишки. И я поехал в Куйбышев, но не прошел медкомиссию. В декабре 1944 года по приказу И.В. Сталина нас 17-летних ребят призвали в Советскую Армию. И мне опять повезло — я попал в элитную часть спецсвязи, в которой работал оператором на самой современной американской и советской аппаратуре. У меня была очень интересная работа и я не испытывал неудобств от длительной (в течение 7 лет) службы. Через некоторое время я стал радиомехаником, при этом много занимался рационализацией. Особенно интересная работа была по модернизации рулонного телетайпа американского производства.

После окончания срока службы в 1951 году я решил остаться в армии еще на два года и окончил 9 и 10 классы в вечерней школе рабочей молодежи. В мае 1953 года после демобилизации из армии я решил попытаться поступить в Московский механический институт. Теперь это знаменитый НИЯУ «МИФИ» и мне повезло — поступил!

— *А какой факультет вы окончили?*

— Факультет автоматики. Я автоматчик. В 1959 году после защиты диплома мне предложили работу на атомном ледоколе «Ленин». Тогда о нем писали как о каком-то чуде, на котором все работало автоматически. Много всего было приукрашено и мы захотели, конечно, туда попасть. Распределили нас на ледокол вдвоем с Омом Хавановым. Поехали в Мурманск, и 8 апреля 1959 года я был зачислен дублером старшего инженера-оператора. До нас уже был набран двойной экипаж. В основном все специалисты операторы и киповцы из Обнинска, где они на стенде учились управлять реакторной установкой. Этот экипаж центрального отсека предназначен для обслуживания атомных реакторов, в который мы и попали — я и Ом, еще Боря Каменский — физик из нашего института. Мы были зачислены дублерами старшего инженера-оператора реакторной установки третьего экипажа. В Мурманске оформились и поехали на ледокол в Ленинград.

Нас поселили в гостиницу «Нева». Мы каждый день ездили на Адмиралтейский завод, где ледокол достраивался и был почти готов. Проводились последние испытания перед загрузкой топлива. Когда эти испытания провели, можно было загружать топливо. А незадолго до этого американцы попросили разрешение у Швеции зайти к ним на атомной подводной лодке в какой-то их порт. Шведы им отказали: «Атомным кораблям в наши воды запрещаем заходить». И в газетах везде стали наш атомный ледокол «Ленин»



печатать. Мы же должны в Мурманск из Ленинграда мимо Швеции идти. Вначале предполагалось оттащить ледокол на буксире в Мурманск и там загрузить топливо. Но так как мы спешили обогнать «Саванну», решили загрузить топливо в Ленинграде.

— *Все-таки было решено загрузить реакторы в Ленинграде?*

— Да, так решили. Привезли топливо для реакторов. Выгрузили деревянные ящики, в которых лежали эти каналы. И нам дублерам поручили их ответственное хранение. Каждый канал имел свой номер и свое место в реакторе. Мы должны были выдавать нужные номера и следить, чтобы ничего не перепутали. Загружали каналы под нашим наблюдением. Произвели физпуск всех трех реакторов. Провели физические испытания: подъем на мощность, сброс аварийной защиты. Все работало.

Вот в эти дни в Ленинград вместе с вице-президентом США Никсоном для осмотра ледокола «Ленин» приехал и создатель американских атомных подводных лодок и авианосцев адмирал Хайман Риквер. Это 1959 год, апрель месяц. Ледокол стоял у стенки, а у нас как всегда перед ледоколом много всего наброшено. Перед нами достраивался самый большой в то время танкер «Пекин». Газеты в эти дни очень много писали о космонавтике, о «Пекине» и об атомном ледоколе «Ленин». Вот такие три события постоянно освещались в прессе. Перед ледоколом сделали ровную площадку, все очистили, засыпали и заасфальтировали. Вот так встречали иностранцев.

— *А чем работа реакторных установок отличается от работы реакторной установки на атомных станциях?*

— Чем атомная станция отличается от атомного ледокола? У них реактор запустили и он годами работает на одной и той же мощности, а у нас без конца надо менять мощность в зависимости от ледовой обстановки. Вот из-за этого и выходили из строя парогенераторы.

— *Когда вы вышли с завода?*

— Вскоре после посещения Никсона и Риквера мы вышли в Неву и постояли там некоторое время. В городе царил праздничное настроение. Все знали, что скоро будут провожать ледокол в плавание, и толпы людей приходили смотреть на него. Нас на катере подвозили и увозили. Публика на нас смотрела с восхищением. Этот ледокол был большим событием для страны. К тому же он атомный. Однако многие относились к нему осторожно. Ледокол постоял несколько дней, и мы пошли на Манолу. Это на границе с Финляндией. Была зима и шел снег. Мы испытывали упор винтов. Испытания провели и вышли на ходовые испытания в Финский залив. Все у нас работало отлично. Ушли на ходовые испытания в сентябре 1959 года, а 3 декабря 1959 года был подписан Акт приемки ледокола «Ленин» в эксплуатацию. Этот день теперь отмечают как День создания атомного

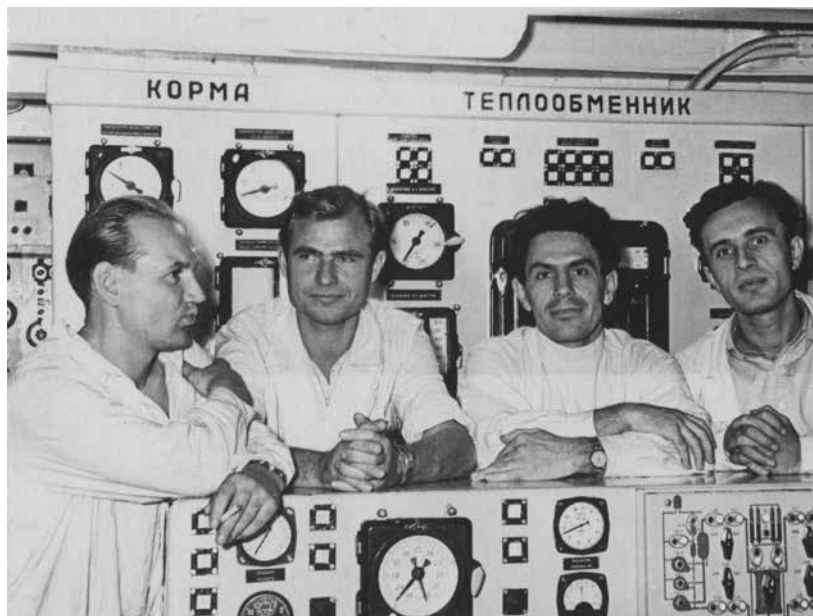


ледокольного флота в России. После 3 декабря мы пошли в Кронштадт и встали на рейде на зимовку. Реакторы выключили, стоим, гуляем. Хорошо нам было в Кронштадте. Как-то я хотел устроить встречу с местными жителями, принес запасы, а мне говорят: «Какой банкет? Мы уходим». Мы, никому ничего не говоря, пошли в Мурманск.

И как только мы вошли в шведские воды, первая же рыбацкая лодка нас увидела и сообщила на берег. Над нами тут же появился самолет, крейсера шведские с обеих сторон стали сопровождать. Капитан П.А. Пономарев сообщает в Москву, что над нами кружит самолет на очень низкой высоте и сопровождают военные корабли. Ему говорят: «Иди вперед, молча». Я потом читал, что какое-то соглашение есть, если корабль останавливается по какой-то неисправности, то его оттаскивают к берегу и расследуют, что случилось. Поэтому у нас была задача не останавливаться.

– *Вы шли своим ходом?*

– Да, из Кронштадта мы шли своим ходом. После приемки Государственной комиссии мы уже считались действующим ледоколом. А нам и не на чем больше идти. У нас был маленький котел для разводки: пускать насосы, освещение и т.д. И два дизеля, которые автоматически запускались и обеспечивали расхолаживание реакторов. Причем они стояли на самом верху. Если мы тонуть будем, то надо, чтобы они до последнего работали.



На атомном ледоколе «Ленин» во время ходовых испытаний. Иванов В.П. второй справа. 19.09.1959 г.



А если он на бок упадет? Правда у ледокола очень плоское дно. И так мы без приключений вышли из шведских вод. Нас встретили наши крейсера, и с ними мы пришли в Мурманск. Поход в Мурманск из Кронштадта начался 29 апреля, а пришли 6 мая 1960 года. После этого мы начали проводить ходовые испытания ледокола.

– *Ваши первые впечатления во время ходовых испытаний?*

– Когда при ходовых испытаниях вошли в лед, то увидели белых медведей, как они ныряют в воду, плывут впереди нас и потом выпрыгивают из воды. Даже капитан объявил по трансляции, чтобы все посмотрели, так это было занимательно.

Наше плавание сопровождало много журналистов, это же был первый выход атомного ледокола, и всем не терпелось написать об этом в свои газеты, но им пока запрещалось это делать до конца ходовых испытаний. Но однажды, когда все сидели в кают-компании, по радио было объявлено, что атомный ледокол «Ленин» успешно проходит испытания в Северном ледовитом океане. Все в недоумении. Как так, им же запрещено об этом писать? Но вскоре выяснилось, что так пошутил один из присутствующих, записал свое выступление на пленку и прокрутил его по внутренней трансляции ледокола. Вот такие у нас были небольшие развлечения во время похода.

– *Наверняка были и всевозможные неприятности? Вы их помните?*

– Вот самая большая неприятность. Дело в том, что мы вошли в лед, охлаждающая вода забирается в ледовые ящики с левого борта и с правого. С левого забирается и через конденсаторы направо сбрасываются. Но как только вошли в лед, эти отверстия, в которые входит вода, забились льдом. Вакуум падает и идет срабатывание аварийной защиты на двух реакторах. Что делать? Вызвали газорезчиков. Решили в дне прорезать эти заборные щели. Прорезали, вновь пошли на испытания. Оказывается, что ледокол весь в этой шуге, все отверстия забиты льдом. Я стоял рядом с конструктором этих охладителей. Кондиционеры были его конструкции, так же как и эти ящики. Я говорю: «У тебя пистолет-то есть?»

А спасло нас вот что. Придумали рециркуляцию. Теплую воду дали на вход, а шланги протянули по палубе, теплая вода поступала, и это было спасение. А то ледокол есть, а лед колоть не можем. Это была первая самая большая неприятность.

– *Кто проводил ходовые испытания?*

– У нас капитаном был Павел Акимович Пономарев. Он был уже в пожилом возрасте, но за заслуги его назначили первым капитаном первого атомного ледокола. Рядом с ним стояли еще капитаны-помощники, потому что там же без конца с кораблями была связь: кричат, что застряли. Им не



охота топливо жечь, вот и зовут нас на помощь. Мы возвращались, брали на буксир и тащили. Часто очень нас гоняли. Корабли за счет нас сэкономили топливо. Но сначала нас очень боялись, между прочим, а потом поняли, и все стало нормально.

— *Вас зачислили дублером оператора, а оператором реакторной установки вы работали?*

— 14 августа 1960 года я перешел в КИП. К этому времени я уже сдал экзамен на оператора. У меня даже есть удостоверение об окончании Макаровского морского училище. На ледоколе у нас были два ученых из Курчатовского института: Борис Георгиевич Пологих и Николай Сидорович Хлопкин, который и принимал у меня экзамен на оператора реакторной установки. Мне присвоили звание старшего инженера-оператора, но я не сидел за пультом ни разу. До сих пор помню как управлять реактором. До автоматизма дошло. В 1960 году, в августе я стал старшим инженером, а потом уже в 1962 году — начальником КИП. В 1963 году я поступил в очную аспирантуру МИФИ. До сих пор себя ругаю. Надо же было с ледокола в аспирантуру пойти? Но как только проел «северные» деньги, которые у меня были, написал на ледокол письмо и они меня в 1964 году в июне месяце снова приняли, но уже только на стажировку старшим инженером КИП, так как я учился в аспирантуре.

— *Аспирантуру бросили?*

— Ну конечно бросил. Снова пришел на ледокол. Капитаном уже был Борис Макарович Соколов. В это время в Мурманск приехали журналисты со всего мира, в том числе японцы и американцы. На Западе писали, что ледокол «Ленин» уже разрезали и тогда им решили наш ледокол показать. При этом сначала загрузили ледокол коньяком и водкой, и едой разной. Японцы по ледоколу бегали с дозиметрами и все время мерили фон. Им показали, где реакторы стоят. Они были довольны. Журналистов мы довели до Диксона. Это был специальный рейс, показать ледокол в работе. Между прочим, они потом написали о нас хорошие отзывы.

Но тут случилась маленькая неприятность. Начал подтекать один реактор. Уходила вода из первого контура. Следзюк принял решение отремонтировать реактор и организовал бригаду из добровольцев. Поскольку я из аспирантуры, то я «чистый» и мог работать в зоне. Пошли, посмотрели и видим на плите вода. Течет какой-то канал, а в заглушке есть никелевая прокладка. Когда мы разобрались, в чем дело, оказалось, что на этой никелевой прокладке была волосяная царапина. Как выяснилось, эту работу приняли без опрессовки. Нам пришлось хорошо повозиться, но все выполнили, поменяли прокладку, опрессовали и вышли на необходимую мощность.



— *Почему вы ушли с ледокола?*

— Получилось так. Я отработал год старшим инженером после аспирантуры. А потом меня кто-то сагитировал перейти в фирму, которая занималась монтажом исследовательских реакторов в Ливии и других странах. Я согласился и оформился на эту фирму. Мы должны были ехать в Гану, но не сложилось, и я поступил на работу в НИКИМТ 9 августа 1965 года на должность начальника отдела контроля и автоматики, где проработал до выхода на пенсию.

— *Вы вспоминаете этот период своей работы на ледоколе «Ленин»?*

— Я тогда не понимал, как мне крупно повезло и с каким удовольствием я буду вспоминать эти несколько лет, проведенных на атомном ледоколе «Ленин». Поэтому, где бы я ни работал, всегда отслеживал судьбу ледокола и по возможности участвовал в мероприятиях, связанных с юбилеями ледокола. И теперь, просматривая очередные выпуски ведомственной газеты «Страна Росатом», я в первую очередь изучаю материалы, посвященные атомному ледокольному флоту. Нам 60 лет! И я поздравляю с этой датой своих друзей!

На этом мы закончили и приступили к чаепитию, на которое нас пригласила его жена Галина Михайловна, услышав, что мы перешли к разговорам на другие темы.

21 января 2019 года, Москва.



НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ СЕЛИВАНОВ, НАРОДНЫЙ ХУДОЖНИК РФ : «ЭТО ЖЕ НАШЕ ВЫДАЮЩЕЕСЯ ДОСТИЖЕНИЕ – СОЗДАНИЕ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА «ЛЕНИН»

Н.А. Селиванов, Е.А. Козлова

Уже много лет в Музее на атомном ледоколе «Ленин» хранятся бюсты создателей атомного ледокольного флота, выполненные народным художником РФ Н.А. Селивановым и созданные им к 25-й годовщине спуска на воду этого атомохода. Как они создавались? По чьей иници-



ативе и почему бюсты именно этих людей? Чтобы узнать подробности создания этой серии бюстов, мы вместе с А.Н. Бариновым отправились за разъяснениями в мастерскую Н.А. Селиванова, автору многочисленных скульптурных работ, посвященных нашим выдающимся соотечественникам. Есенин и Блок, Циолковский и Королев, Шукшин и Бондарев, Кузнецов и Маринеску, Курчатов и Славский, и ещё целый ряд многочисленных работ украшают его мастерскую. Это все гипсовые работы, по которым были отлиты из бронзы или выполнены из мрамора скульптуры, установленные в виде памятников в различных городах нашей страны. Николай Александрович, несмотря на свой преклонный



возраст (89 лет), продолжает трудиться. Он с огромным удовольствием провел экскурсию по своей студии, а потом согласился вместе с нами вспомнить с чего же началось создание серии бюстов создателей атомного флота.

— *Итак, Николай Александрович, как же все началось?*

— Это же наше выдающееся достижение — создание атомного ледокола «Ленин»! Оно приравнивалось к таким достижениям наших ученых, как возведение первой атомной электростанции, запуску первого искусственного спутника Земли, полету первого человека в космос, т.е. к событиям, которые знаменовали собой высшие достижения отечественной науки и техники. Поэтому неудивительно, что к 25-летию атомного ледокола «Ленин» Министерством морского флота в 1982 году было принято решение об увековечивании создателей этого легендарного ледокола. Мне было поручено в начале 80-годов прошлого столетия создать галерею бюстов 16 выдающихся ученых, конструкторов, строителей и моряков — участников создания атомного ледокола «Ленин».

— *Как Вам удалось за столь небольшой период практически за три года выполнить такой серьезный по значимости и большой по объему заказ?*

— Я с удовольствием вспоминаю тот период своей работы, когда мне пришлось общаться с героями — моряками, учеными, строителями, которые построили и осваивали эксплуатацию атомного ледокола «Ленин». Именно героями! Для того чтобы жить на Севере, управлять первым в мире атомным ледоколом надо иметь мужественный и героический характер. В выполнении задуманной задачи мне помогло Мурманское морское пароходство, которое, естественно, с согласия Министерства морского флота профинансировало эти работы. Но для этого потребовалось тоже много времени. Первые выполненные работы убедили руководство министерства и был заключен договор на выполнение сначала 10 бюстов, а потом дополнили серию до 16 скульптур.

— *Каким образом подбирались кандидатуры для этих бюстов?*

— Список согласовывали с А.П. Александровым. Первоначально предполагалось в Мурманске сделать памятник создателям ледокола «Ленин». Я туда выезжал несколько раз с архитектором подбирать место для установки монумента. Я задумал делать памятник с бюстами тех, кто создавал этот ледокол. Была придумана интересная композиция. Ее утвердили в исполкоме Мурманска, нашли место в центре города, в сквере.

— *Как Вы изготавливали бюсты, по фотографиям?*

— Кого-то по фотографиям, кто-то ко мне приезжал позировать в мастерскую. Их специально командировали для этой цели.



— Но монумент не был выполнен, что же помешало?

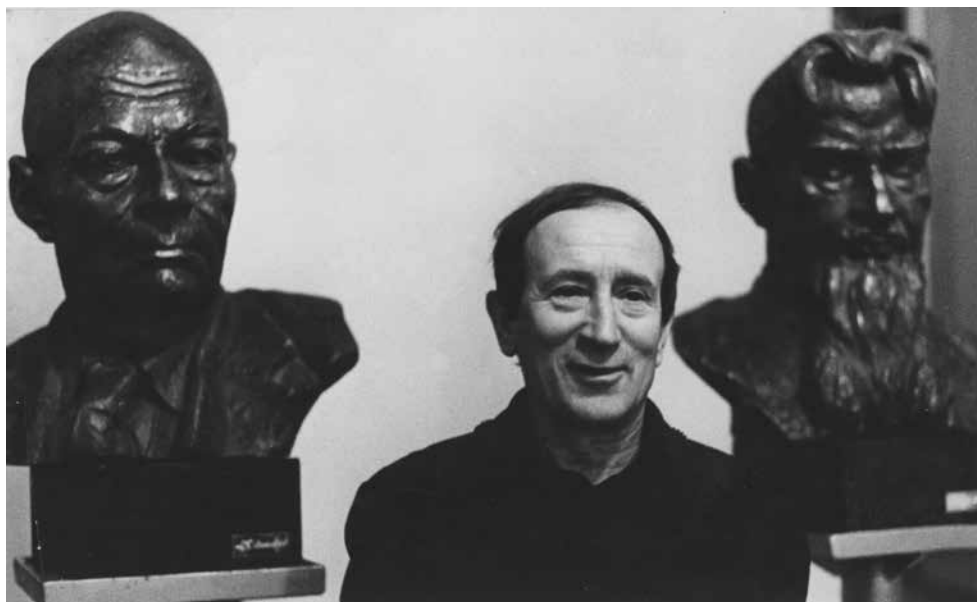
— Я уже сделал десять бюстов, и вдруг выходит решение Правительства (это было при Генеральном секретаре ЦК КПСС Л.И. Брежнев) о прекращении строительства и проектирования всех памятников, которые должны были делать в стране, из-за отсутствия средств. А я уже первого капитана ледокола П.А. Пономарева стал в мраморе делать. В гипсе было много бюстов. Что делать? У меня был друг физик-экспериментатор Лев Горлов, работающий в Курчатовском институте, параллельно занимающийся живописью. Во Дворце культуры института он организовал изостудию, которой и руководил. Вот тогда я и решил сделать там выставку уже выполненных мной бюстов для Мурманска. Они были выставлены во Дворце культуры Курчатовского института и очень всем понравились. Я помню, что на выставку приходил и Валерий Алексеевич Легасов. Все были очень довольны и захотели, чтобы эти бюсты были выставлены в Мурманске на юбилейной конференции, посвященной 25-летию атомного ледокола «Ленин». При этом были высказаны пожелания добавить еще несколько бюстов, чтобы получилась более полная галерея создателей атомного флота. Мурманск заключил со мною договор на 16 бюстов в бронзе. Они даже привезли 800 кг самой лучшей бронзы марки 555. Мне потом литейщики говорили, что она как вода лилась, и бюсты получились очень хорошие. Все было выполнено в срок, и в Мурманске, на юбилейной конференции, посвященной 25-летию ледокола «Ленин», была открыта выставка, которая проходила в первых числах декабря 1984 года.

Вот список работ, представленных на этой выставке:

Академик И.В. Курчатов, Президент АН СССР А.П. Александров, первый капитан атомного ледокола «Ленин» П.А. Пономарев, член-корреспондент АН СССР Герой Социалистического Труда Н.С. Хлопкин, лауреаты Ленинской премии Б.Г. Пологих, Н.М. Царев, В.И. Червяков; Герои Социалистического Труда И.И. Африкантов, Б.М. Соколов, В.И. Неганов, А.Е. Перевозчиков, Б.Е. Клопотов, А.М. Загю, А.К. Следзюк; лауреат Государственной премии СССР Л.Д. Данилов и А.Н. Стефанович.

— Вы присутствовали на открытии этой выставки?

— Я присутствовал и на открытии выставки, и на этой конференции, и с большим вниманием слушал выступления ее участников, рассказывающих о работе на этом ледоколе. Узнал очень много для себя интересного, особенно, когда слушал выступление А.П. Александрова, который рассказывал, что на атомный ледокол он приезжал со своим сыном, тогда еще 7-летним мальчиком Петей, как бы подчеркивая полную безопасность нахождения там работников и экипажа.



*Н.А. Селиванов на выставке, посвященной 25-летию атомного ледокола «Ленин».
Мурманск, 1984 г.*

— Бюстами как будто все были довольны, так как я тоже присутствовала там, как участник конференции, и видела впечатление окружающих от выставки.

— Да, это так, потому что потом все захотели эту выставку показать и в Москве. Выставка этих работ была открыта в Музее Морского флота на Сретенке в марте 1985 года. Ее открывал Президент АН СССР А.П. Александров и рассказывал присутствующим о безопасности атомного флота. Открытие выставки стало знаменательным событием, было много народа; устроили банкет. Анатолий Петрович, будучи уже 80-летним, поднялся без отдыха в банкетный зал на третий этаж. Я ему сказал, что это событие по обычаю надо бы отметить. Он с удовольствием согласился и произнес тост. Однако при этом был какой-то грустный. Оказывается, у него болела жена. Я рад, что его бюст у меня получился самым лучшим.

— А как вы работали над бюстом А.П. Александрова? Он же наверняка не приезжал к вам в мастерскую?

— Нет, не приезжал, но с помощью моих друзей я смог присутствовать на одном из собраний в Академии наук, которое он проводил и понаблюдал за ним. Впечатление было огромное.



Академик А.П. Александров и скульптор Н.А. Селиванов (крайний слева) на открытие выставки в Музее морского флота, посвященной 25-летию атомного ледокола «Ленин». Москва, 1985 г.

– Александрова Вы могли наблюдать и видеть по ТВ, и в прессе часто его портреты появлялись. А как Вам удалось сделать бюст Игоря Ивановича Африкантова? Он при жизни был практически закрытый для прессы, и его фотографию нельзя было найти ни в одной газете.

– Когда я делал бюст Игоря Ивановича Африкантова, многие приезжали смотреть и рассказывали о нем. Африкантов еще до войны пушку «сорокопятку» сделал. По окончании института его направили на оборонный завод и дали задание разработать противотанковую пушку. Пушку сделали, выпустили партию и стали испытывать на полигоне. Оказалось, что она пробивает танк насквозь. А нарком обороны Тимошенко возмутился: «Что это такое? Танк пробивает насквозь! Снаряд должен взрываться внутри танка», – и забраковал ее. О пушке забыли, а потом через какое-то время началась война, а у нас только противотанковые ружья были, а тут «тигры» пошли, их ружьями не возьмешь. Вспомнили про эту пушку и стали ее срочно изготавливать. Она щелкала эти танки, как орехи. И я, что интересно, будучи мальчишкой, лазил по этим подбитым танкам, на которых были дырки от этой «сорокопятки». Поверженные «тигры», «пантеры» стояли в Парке Горького, мы, мальчишки, радовались, и я не думал, что потом вылеплю бюст автора этой пушки. Представляете, какое стечение обстоятельств! А фотографию И.И. Африкантова для работы мне привез его сын.



— У меня сохранилась запись выступлений на открытии выставки в Москве, и вот что сказал об Африкантове академик А.П. Александров:

«Игорь Иванович был талантливым конструктором. Он был из тех, кому чужд стандартный подход к самой проблеме, не говоря уж о ее техническом воплощении. Это творческое горение помогало находить прогрессивные и передовые решения, позволившие создать и первую атомную паро-производящую установку для ледокола «Ленин», и другие конструкции, во многом опережающие зарубежные образцы. Был он очень дружелюбным человеком, с ним необычайно приятно работалось. И.И. Африкантов обладал даром аккумулировать общее стремление решить задачу на высоком уровне и умел сплотить для этой цели весь свой коллектив».

— А какое впечатление на Вас произвел Николай Сидорович Хлопкин? Когда было принято решение о строительстве мощного ледокола для Арктики, он возглавил группу специалистов Курчатовского института, которая занималась обеспечением научного руководства со стороны института, и был заместителем А.П. Александрова по морским атомным энергетическим установкам на флоте. Я знаю, что он ни один раз приезжал к Вам в мастерскую, и Вы с ним подружились.

— Николай Сидорович удивительный был человек! Он же прошел войну с февраля 1942 года и до Дня Победы. Воевал под Житомиром, участвовал в форсировании Вислы, Одера, Эльбы, сражался в боях под Берлином. Его роспись есть на стене поверженного рейхстага. Закончил войну в звании капитана, в должности начальника штаба стрелкового полка. После войны окончил МЭИ, был направлен в Лабораторию №2, директором которой был И.В. Курчатов, и вся его дальнейшая жизнь была связана с Курчатовским институтом. Рассказывал он и про свое участие в экспедиции атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс и показал мне уникальную фотографию — он на табуретке в валенках сидит на самой верхушке Земли. Его участие в этой экспедиции было необходимо на случай, если в реакторной установке появятся какие-либо неисправности. А в то время главной опасностью этой экспедиции было то, что в случае, если ледокол застрянет во льдах, в стране не было другого такого ледокола, который помог бы ему оттуда выбраться («Ленин» имел мощность 44 тыс. л.с.). Вот такая огромная была ответственность. Реактор не должен был подвести. И не подвел! За участие в этом походе и за работы по морским ядерным установкам ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Конечно, мне было очень интересно с ним беседовать, так как во время наших встреч он много мне об этом рассказывал. Окончание работы мы отметили привезенной им «Бехтеревкой».



— Они все были люди очень занятые, однако находили время, чтобы приехать к Вам для выполнения вашей работы. Например, Борис Георгиевич Пологих, он занимался расчетами для биологической защиты атомного ледокола «Ленин», а затем и для всех других транспортных ЯЭУ. Как Вам с ним работалось?

— Борис Георгиевич большей частью во время сеансов молчал. Я его спросил: «Вам не скучно, вы можете читать, ходить. Я должен только вас наблюдать периодически». Но он ответил: «Нет, нет, я не скучаю, я... читаю». Поразительный народ физики!

— У Вас очень хорошо получился бюст первого капитана атомного ледокола «Ленин» Павла Акимовича Пономарева. Перед нами бюст мужественного и очень волевого человека. Как Вам это удалось?

— Мне прислали из ММП много фотографий Павла Акимовича, я прочитал статьи о нем и его выступления. Меня поразили его слова на митинге, когда ледокол «Ленин» отправлялся в порт приписки Мурманск: «Я плавал на парусниках и паровых судах, но никогда не думал, что доведется когда-нибудь вести атомный корабль. Такова наша советская действительность. Она обгоняет даже мечту. Жизнь моя принадлежит морю, сердце — Родине, мечта — вот здесь, на мостике». Конечно, моя задача была все это отразить в его бюсте.

А Борис Макарович Соколов, капитан атомного ледокола «Ленин», какой был потрясающий человек! Высокий, широкоплечий, с копной густых седых волос, он много шутил и рассказывал всевозможные истории из жизни в Арктике. В 1961 году в возрасте 34 лет он сменил первого капитана ледокола «Ленин» П.А. Пономарева и потом всю свою жизнь был капитаном этого корабля. Я помню, что когда он приехал ко мне позировать, газета «Неделя» в эти дни выбрала его героем недели. Бориса Макаровича пригласили на открытие гостиницы «Москва», после того как ее расширили. Его позвали как почетного гостя и поручили перерезать ленточку. У него был постоянно свой бесплатный номер в этой гостинице, и я бывал там у него в гостях.

Приезжал и Александр Калинович Следзюк из Одессы, который много лет проработал главным инженером-механиком на ледоколе. На эту должность он был назначен лично А.П. Александровым, который проверял знания команды на обслуживание и управление АППУ. Александр Калинович показал блестящие знания. Он был творчески активным, эрудированным и интересным человеком, прекрасно знал английский язык. Плавая на ледоколе «Ленин», Александр Калинович окончил институт, защитил кандидатскую диссертацию, в которой обобщил опыт эксплуатации первого в мире атомного ледокола.



С капитаном ледокола «Ленин» Б.М. Соколовым в мастерской скульптора Н.А. Селиванова. Слева направо: Ю.М. Коваленко, Е.А. Козлова, Б.М. Соколов, С.С. Чуйченко, Н.А. Селиванов. 1984 г.

Приезжал такой старенький испытатель ледокола А.Н. Стефанович с женой. Я его неделю лепил. Все строительство и испытания атомного ледокола «Ленин» проводилось под непосредственным наблюдением группы специалистов Министерства морского флота, которой весь этот ответственный период руководил Арсений Николаевич. Он практически не покидал ледокол и во время всего периода его опытной эксплуатации, будучи руководителем группы наблюдения, принимал участие и в арктических навигациях.

А Александр Михайлович Загю, отдавший много сил на проектирование и строительство ледоколов нового поколения, имел очень интересную внешность и я ему сказал, что он похож на Шарля де Голля. «А как же, — сказал он, — у меня же русско-французско-грузинская кровь. Мой дед, француз Загю, строя военно-грузинскую дорогу, женился на грузинке, а затем отец женился на русской». Во время Великой Отечественной войны Александр Михайлович работал главным инженером Управления арктического флота и обеспечивал использования ледоколов на проводке караванов судов с военными грузами, боевых кораблей. Он много об этом рассказывал.

— А остальные бюсты выполнялись по фотографиям?

— Мне много фотографий прислали из архива ММП, а также с Адмиралтейского завода, из ЦКБ «Айсберг». Фотографии привозили и моряки из Министерства морского флота.

— Сколько времени у Вас ушло, чтобы выполнить эту уникальную работу?



— Я эту серию делал года два. Но до этого год на общественных началах провозился с памятником: то эскиз разрабатывали с архитектором Карибовым Георгием Павловичем, то место выбирали в Мурманске, куда я летал несколько раз на совещания по этим вопросам. Бюсты я делал постепенно, и когда «пролетел» этот большой заказ с памятником, я сделал уже 10 бюстов, а там нужно было еще шесть. Присылают в Союз художников заказ на 16 бюстов. Все были очень удивлены и недовольны, что одному скульптору 16 бюстов, но я сделал уже десять и им ничего не оставалось как поручить мне делать и остальные. Это же целое событие, когда поручается одному человеку сделать галерею бюстов. Не так-то просто получить такой заказ.

— *Об этой выставке было много отзывов в прессе. Она понравилась, ее приняли хорошо и искусствоведы, и ученые, и моряки. Было очень много записей в книге отзывов. После такой длительной работы у Вас сохранились отношения с моряками?*

— Конечно, из Мурманска у меня часто бывают гости. Кстати, в моей мастерской собирались московские чиновники из Минатома и Морского флота и между собой обсуждали вопрос, что делать с атомным ледоколом «Ленин», так как срок его эксплуатации подходил к концу: распилить его или сделать в нем музей. Решили сделать из него музей. Б.М. Соколов остался там директором, он захотел, чтобы Мурманское морское пароходство передало ему бюсты на ледокол, но ему не дали. Их поставили в Мурманском городском музее. Руководителям Министерства культуры тоже очень понравились эти бюсты и они заказали сделать для них копии. Я кого-то сделал в мраморе, кого-то — в кованной меди, кого-то — в бронзе. Потом, когда Борис Макарович сказал, что хочет иметь их в своем музее на ледоколе, я ему посоветовал обратиться в Министерство культуры и они ответили согласием. Все бюсты, которые я сделал для Министерства, были переданы ему для музея на сохранение или, как говорят, во временное пользование.

А Борис Макарович практически в каждый своей приезд в Москву заходил ко мне в мастерскую и мы с ним с большим удовольствием беседовали. 6 июня 2001 года Борис Макарович Соколов умер. Приезжала жена и сказала, что хочет сделать его бюст на могилу, но денег у нее нет. Я бы бесплатно поработал, но у нее даже на материалы денег не было.

— *После этого заказа Вам приходилось выполнять бюсты атомщиков?*

— У меня несколько работ И.В. Курчатова по заказу разных организаций и музеев. Один из его бюстов установлен на предприятии «Радон». В 1985 году предполагалось сделать серию бюстов создателей атомных станций. Я уже начал работать над бюстом Н.А. Доллежала, который приезжал ко мне в мастерскую, но произошла авария на ЧАЭС и эту



серию не стали делать. А бюст Николая Антоновича я закончил, и он стоит сегодня в институте НИКИЭТ, который носит его имя. По заказу Ленинградского ВНИПИЭТ в 1998 году я выполнил бюст министра Минсредмаша легендарного Ефима Павловича Славского к его 100-летию, который также отлит из бронзы и установлен в вестибюле этого института. В 2000 году я выполнил бюст Виктора Никитовича Михайлова, который был министром Минатома с 1992 по 1998 годы и установлен во ВНИИЯФ. После смерти А.П. Александрова было принято решение к 100-летию рождения поставить ему памятник в Курчатовском институте. Я с архитектором Н.А. Ковальчуком сделал бюст Анатолия Петровича в бронзе, который установлен во дворе Курчатовского института в 2003 году в день его столетия. Выполнена большая серия бюстов и героев черныбыльцев, в том числе В.А. Легасова, бюст которого установлен в РХТУ им. Д.И. Менделеева.

— *Но Вы и тему знаменитых моряков также продолжили?*

— После серии о создателях атомного ледокольного флота я перешел на военно-морской флот и к 300-летию Российского флота (к 1996 году) были выполнены четыре бюста выдающихся людей, сыгравших огромную роль в прославлении и развитии нашего Российского флота. В первую очередь я сделал бюст молодого адмирала Николая Кузнецова, командующего советским флотом. Он так подготовил флот к войне, что едва немцы начали бомбить Севастополь в 4 часа утра, моряки дали им достойный отпор. Затем я вылепил знаменитого моряка, Героя Советского Союза Александра Ивановича Маринеско, командира подводной лодки С-13, потопившей во время войны самый большой в мире фашистский военный транспорт, перевозивший на борту свыше пяти тысяч солдат и офицеров, в том числе 1300 подводников. Выполнил и бюст русского кораблестроителя Вячеслава Ивановича Юркевича, главного конструктора знаменитого лайнера «Нормандия», получивший за великолепные мореходные качества приз «Голубая лента Атлантики». Сделал я и бюст академика и адмирала флота Акселя Ивановича Берга, одного из первых командиров подводных лодок в России еще в царское время.

Как видите, морская тема меня не отпускает. Однако серия, посвященная создателям атомного ледокола «Ленин», считается одной из лучших в моих работах. Я горжусь, что мне было поручено запечатлеть этих выдающихся людей в бронзе и их бюсты находятся в Музее первого атомного ледокола».

* * *

Представляя в этой книге бюсты создателей атомного ледокольного флота, выполненные в бронзе Н.А. Селивановым, мы позволили себе напомнить кратко читателям этой книги и биографии этих великих людей.



Курчатов Игорь Васильевич

С первых дней войны до 1956 года имя Игоря Васильевича Курчатова если и попадало на страницы печати, то без упоминания дел, которым он отдавал все свои силы. А в то время бурная деятельность И.В. Курчатова достигла расцвета. По поручению Правительства он возглавил атомную



науку и технику Советского Союза. Никто из наших ученых не внес такого вклада, как Курчатов, в создание советского атомного оружия и атомных электростанций, в развитие атомной техники и науки об атомном ядре. Больше полувека человечество не знает большой катастрофической войны, и в этом тоже огромная заслуга академика И.В. Курчатова.

Родился И.В. Курчатов 12 января 1903 года в Симском заводе Уфимской губернии в семье лесничего. Отец его работал в лесничестве в качестве землемера, мать — сельская учительница. В 1909 году семья переехала в Симбирск, а оттуда в 1912 году в Симферополь, где Курчатов учился в гимназии, которую окончил в 1920 году с золотой медалью. В том же году поступил в Крымский университет на физико-математический факультет, четырехгодичный курс которого Курчатов окончил за три года, при этом все это время он подрабатывал или на землемерных работах, или в деревообделочной мастерской, или воспитателем в детском доме.

Курчатов Игорь Васильевич (1903–1960). *Выдающийся советский физик. Первый организатор и руководитель работ по атомной физике и технике в СССР. Академик АН СССР с 1943 года. Основатель в 1943 году и первый директор института атомной энергии (с 1960 года имени И.В. Курчатова). Трижды Герой Социалистического Труда (1949, 1951, 1954), лауреат Государственной премии (1942, 1949, 1951, 1954) и Ленинской премии (1957). (Бюст, бронза, 1981 г.)*

Осенью 1923 года Курчатов уезжает в Ленинград и поступает учиться в Политехнический институт на 3-й курс кораблестроительного факультета. Параллельно занимается научной работой в Магнитно-метеорологической обсерватории в Павловске. Уже к лету 1924 года, оставив институт, полно-



стью посвящает себя научной деятельности. Весной 1925 года И. В. Курчатов переходит на работу в Ленинградский физико-технический институт, который в 1920-е годы был центром физики в Советском Союзе. Первые же работы молодого ученого об электрических свойствах диэлектриков обратили на себя внимание. В 1928 году он стал заведующим лабораторией общей физики. В этот период им выполнены замечательные работы по сегнетоэлектричеству. Эти работы имели большое научное значение, и на их основе сегнетоэлектричество получило широкое применение в радиотехнике.

С 1932 года И. В. Курчатова назначают заведующим отделом ядерной физики в институте, в котором он проводит исследования в области нейтронной физики, ставшей основным занятием Курчатова. Вместе со своими сотрудниками он изучает искусственную радиоактивность. Под его руководством в 1939 году был введен в действие первый в СССР циклотрон (в Радиевом институте), а затем и в Ленинградском физико-техническом институте. Планы были обширные, но их осуществлению помешала война 1941 года.

Во время войны И. В. Курчатов — патриот своей Родины — отдавал все силы и богатый опыт делу укрепления обороны страны. Он провел большую работу вместе с А. П. Александровым по защите кораблей от магнитных мин, принимая личное участие в установке и испытаниях соответствующей аппаратуры на кораблях в боевых условиях. Успешное решение поставленной задачи было отмечено Правительством Государственной премией 1 степени.

В 1943 году Правительством было принято решение немедленно приступить к созданию ядерного оружия и руководство работами было поручено И. В. Курчатову. В этом же году он избран академиком. Курчатов, понимая сложность проблемы, к делу по строительству первого промышленного реактора привлекает лучших специалистов страны. 25 декабря 1946 года был осуществлен пуск первого ядерного экспериментального реактора (прототип будущих промышленных реакторов), а 8 июля 1948 года началась планомерная эксплуатация первого советского промышленного атомного реактора. Он положил начало атомной промышленности Советского Союза.

В эти годы американцы трубили на весь свет о «сверхмощной бомбе». Взрывы в 1945 году в Хиросиме и Нагасаки свидетельствовали, что их заявления не беспочвенны. Правительство страны нашло огромные средства, и Курчатов в 1943 году возглавил работы по атомному проекту, имеющему конечную цель — создание атомной бомбы. В 1949 году под его руководством прошли испытания первой советской атомной бомбы, а в 1953 году — первой в мире водородной бомбы. Как сказал академик Ж. И. Алферов: *«Игорь Васильевич Курчатов совершил настоящий подвиг в своей жизни — так*



же, как совершили его другие физики-ядерщики нашей страны, потому что в то время отнять монополию американцев означало на самом деле сохранить мир на нашей планете, лишить возможности возникновения третьей мировой горячей войны». Игорь Васильевич Курчатов после проведения испытаний водородной бомбы, осмыслив результаты испытаний, выступил инициатором запрета ядерного оружия и мирного использования атомной энергии.

Все, чем занимался И.В. Курчатов со своими соратниками, было сделано впервые. Также впервые была пущена в г. Обнинске Первая в мире атомная электрическая станция (27 июня 1954 года). По инициативе Курчатова начались работы по созданию атомных ледоколов, атомных подводных лодок. В 1956–1957 годах по его инициативе и при активном участии начато сооружение крупных атомных электростанций — Белоярской и Нововоронежской.

Скончался Игорь Васильевич Курчатов 7 февраля 1960 года, неожиданно остановилось сердце. Похоронен у Кремлевской стены.

Из воспоминаний Е.П. Славского: *«Для нас смерть его была трагедией. Для нашей страны чудовищной потерей. Перед всеми нами только начинала разворачиваться очень большая перспектива в атомной энергетике. При нем мы сделали атомную лодку... Сегодня весь подводный флот ходит на атомной энергии. Ходит уже больше 40 лет. Все, что было с чудовищным напряжением сделано, всем верховодил Игорь Васильевич Курчатов. Он отдал делу всю свою жизнь, всю свою кипучую энергию, все свое обаяние. Именно под его руководством в такой кратчайший срок было создано и противопоставлено нашим недругам наше ракетно-ядерное могущество. Нашей мощи, нашей силы боятся. Не дай бог, мы протянули бы еще три, максимум пять лет! Теперь официально известно, что не существовало бы никакого Советского Союза, никакого социалистического содружества. Да и мир бы был колониальным, в руках основных империалистических держав».*

Все силы И.В. Курчатова отданы Родине, ее могуществу и славе.

Имя И.В. Курчатова присвоено Институту атомной энергии, площади и улице в Москве, Белоярской атомной электростанции, поселку, горам в Антарктике и образованию на обратной стороне Луны. Каждые три года за выдающиеся работы в области ядерной физики Академия наук России присуждает медаль имени Курчатова.

Александров Анатолий Петрович

Анатолий Петрович Александров родился в г. Тараща Киевской губернии. Его отец был судьей по гражданским делам, мать умерла рано, и мальчик воспитывала бабушка, немка по национальности. Окончил Киевское реальное училище в 1919 году. Работал и электромонтером, и осветителем



в театре, и преподавателем физики и химии в школе.

После поступления в Киевский университет молодой студент начал в свободное время работать в Рентгеновском институте. Первые опубликованные работы были замечены директором Физико-технического института академиком А.Ф. Иоффе, который пригласил его на работу в Ленинград в крупнейший физический центр страны. В 1930 году Александров уехал в Ленинград, а университет окончил экстерном. Результаты его работ в довоенный период послужили основой для целого ряда новых направлений в науке о полимерах и стали основой его докторской диссертации, защищенной в 1941 году.

Еще в начале 1930-х годов А.П. Александров начал работы в интересах военно-морского флота. Тогда с его участием была разработана система СОМ-электродугового резак для прорезания подводной лодкой противолодочных сетей. Более крупной работой, выполненной в интересах флота, начатой в 1936 году, явилось создание системы защиты кораблей от магнитных мин. Уже во время войны системы размагничивания были внедрены на всех флотах, что спасло многие корабли и тысячи жизней моряков. В 1943 году Анатолий Петрович был избран член-корреспондентом АН СССР за работы в области физики полимеров.

В 1943 году в Москве под руководством И.В. Курчатова был начат атомный проект. В конце 1944 года И.В. Курчатов привлекает к этим работам А.П. Александрова, который начинает в рамках этого проекта заниматься вопросами термодиффузионного обогащения урана. Работы начались в Ленинграде и продолжились в Москве в Институте физических проблем,



Александров Анатолий Петрович (1903–1994). Физик-ядерщик, академик АН СССР (1943), директор Института атомной энергии им. И.В. Курчатова (1960–1988), Президент Академии наук СССР (1975–1986), трижды Герой Социалистического Труда (1954, 1960, 1973), лауреат Ленинской (1959) и Государственных (1942, 1949, 1951, 1953) премий. Выдающийся ученый и организатор науки, научный руководитель программ по развитию атомнопромышленного комплекса СССР. (Бюст, бронза, 1983)



директором которого А.П. Александров был назначен в 1946 году. Одновременно в 1948 году Анатолий Петрович был назначен заместителем директора Института атомной энергии, заместителем И.В. Курчатова.

В 1952 году по предложению А.П. Александрова, И.В. Курчатова и Н.А. Доллежала, поддержанному Заместителем Председателя СМ СССР В.А. Малышевым, вышло решение за подписью И.В. Сталина о развертывании работ по созданию атомных подводных лодок. А.П. Александров был назначен научным руководителем этой программы, причем в его компетенцию входили не только энергетическая установка, но и все системы корабля. Научный руководитель работ по созданию первой советской атомной подводной лодки «Ленинский комсомол» (1958 г.) А.П. Александров участвовал почти во всех выходах атомной подводной лодки в море на испытания, занимался ее опытной эксплуатацией и подготовкой к походу на Северный полюс Земли в 1962 году. После сдачи первой атомной подводной лодки ВМФ в 1958 году продолжал оставаться научным руководителем проектирования новых кораблей с атомными энергетическими установками, их строительства, эксплуатации и ремонта. Под научным руководством академика создавалась основная мощь отечественного флота Родины – атомные ракетные подводные крейсеры стратегического назначения, в том числе и тяжелые атомные подводные крейсеры «Тайфун», а также атомные корабли – крейсеры и авианосцы.

Важность Северного морского пути для СССР и большие трудности его освоения из-за тяжелых льдов побудили А.П. Александрова заняться проблемой атомных ледоколов. В 1959 году под его научным руководством построен первый атомный ледокол «Ленин». Этот первенец атомного гражданского флота и последующие ледоколы обеспечили круглогодичную навигацию в Западном секторе Северного морского пути.

В 1964 году под научным руководством А.П. Александрова была сооружена Нововоронежская атомная электростанция мощностью 440 МВт. Это положило начало широкому использованию атомной энергии в СССР, которое проходило под научным руководством Института атомной энергии, директором которого он стал в 1960 году. А.П. Александров становится научным руководителем работ по созданию реакторных установок различного типа и назначения, в том числе ВВР-400 и РБМК-1000, что позволило в 1972 году пустить первый реактор серии РБМК-1000 на Ленинградской АЭС, а в 1989 году сдать в эксплуатацию первый лихтеровоз «Севморпуть» с атомным двигателем.

А.П. Александров всегда присутствовал и лично руководил разбором всех сложных ситуаций, возникающих на атомных объектах. Особенно тяжело переживал Чернобыльскую катастрофу. Он активно участвовал в принятии решений по ликвидации последствий этой страшной аварии.



Авторитет Президента Академии наук СССР был огромен и в государственных структурах страны, и в научном сообществе, а самое главное среди работников атомного комплекса. Его имя присвоено ведущему институту атомной отрасли – Научно-исследовательскому технологическому институту в Сосновом Бору – детищу Анатолия Петровича и основной базе исследования и испытания ядерных энергетических установок всех поколений атомных подводных лодок. Всю свою душу, весь свой талант вложил А.П. Александров в создание атомного флота, в трудные минуты всегда был с моряками, за что они его горячо любили.

Анатолий Петрович Александров был яркой личностью в плеяде выдающихся деятелей науки и техники, внесших определяющий вклад в овладение атомной энергией в нашей стране. Через всю жизнь академик пронес неистребимую страсть к научному поиску, высокое чувство гражданского долга и ответственности перед страной, перед народом, которому он беззаветно служил. Он был удостоен многих высших наград СССР и других стран, Золотыми медалями им. М.В. Ломоносова, И.В. Курчатова, С.И. Вавилова. А.П. Александров был избран членом многих иностранных академий.

Умер Анатолий Петрович Александров в 1994 году, через 10 дней после тяжелой операции. Он не дожил всего несколько дней до своего 91-летия. Похоронен на Митинском кладбище Москвы, как он когда-то просил, рядом со своей женой Марианной Александровной.

В Москве на территории Курчатовского института был установлен памятник Анатолию Петровичу работы Н.А. Селиванова. В Москве в Институте ядерных реакторов в ознаменование 100-летия со дня рождения Анатолия Петровича в 2003 году силами сотрудников создан музей, посвященный А.П. Александрову.

Африкантов Игорь Иванович

Игорь Иванович Африкантов родился в селе Пушкарка Арзамасского уезда Нижегородской губернии в семье учителей. После учебы на кораблестроительном факультете Горьковского индустриального института, где получил специальность судостроитель-теплотехник, работал на оборонном предприятии в Сталинграде. Вернувшись в начале Великой Отечественной войны в Горький, трудился на Машиностроительном заводе № 92 мастером, начальником инструментального цеха, заместителем начальника ОКБ по производству. Игорь Иванович быстро продвинулся по служебной лестнице благодаря своим незаурядным способностям. В 1950-е годы начинает заниматься разработкой ядерных энергетических установок и становится известным конструктором в области атомного машиностроения. Ему при-



Африкантов Игорь Иванович (1916–1969). Выдающийся конструктор ядерных реакторов и оборудования атомной промышленности, доктор технических наук (1958), Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии (1953), лауреат Ленинской премии (1959). Один из руководителей создания океанского ракетно-ядерного флота СССР. (Бюст, бронза, 1983 г.)

надлежат основополагающие идеи в создании целого ряда конструкций ядерных реакторов и оборудования атомной техники.

Игорь Иванович Африкантов — основатель, начальник и главный конструктор Опытного конструкторского бюро машиностроения (ОКБМ), которое в настоящее время носит его имя. С конца 1951 года по 1969 год он — главный конструктор, а с 1954 года также и начальник ОКБМ. Африкантов — участник проектирования и создания ядерной техники для получения оружейного плутония и первой в мире атомной электростанции, которая была сооружена и вступила в строй в июне 1954 года, участник проектирования и строительства первой отечественной подводной лодки К-3, впоследствии получившей название «Ленинский комсомол» (1962).

Игорь Иванович — главный конструктор паро-производящих установок атомных ледоколов, атомных подводных лодок первого

и второго поколений, в том числе и атомных подводных крейсеров стратегического назначения. Ему принадлежат основополагающие идеи в создании целого ряда конструкций ядерных реакторов и оборудования атомной техники. Руководил разработкой, изготовлением и проектно-конструкторским сопровождением монтажа ЯППУ в отсеках ледоколов и подводных лодок. Осуществлял руководство авторским надзором за созданной техникой в период ее наладки и работы по прямому назначению на атомных ледоколах и подводных лодках в процессе ходовых испытаний.

Герой Социалистического Труда Игорь Иванович Африкантов награжден трижды орденом Ленина (1951, 1959, 1960), орденами Трудового Красного Знамени (1954), Красной Звезды (1945), «Знак Почета» (1944) и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»



Царев Николай Михайлович

Николай Михайлович Царев — инженер-машиностроитель, специалист в области ядерной энергетики и атомного машиностроения. Многие годы проработал заместителем главного конструктора ОКБ им. И.И. Африкантова. Участник создания ядерных паро-производящих установок для атомных ледоколов, атомных подводных лодок второго, третьего поколений и больших надводных кораблей военно-морского флота типа «Петр Великий». В 1964 году защитил кандидатскую диссертацию. За участие в работах по созданию атомного ледокола «Ленин» в 1960 году ему была присуждена Ленинская премия.

Николай Михайлович Царев внес существенный вклад в создание и развитие большого океанского ракетно-ядерного флота Советского Союза и в 1981 году был удостоен Государственной премии СССР. Награжден орденом Ленина (1961) и медалями.



Царев Николай Михайлович (1919–1986). Машиностроитель. Лауреат Ленинской премии (1960), Государственной премии (1981). (Бюст, бронза, 1982 г.)

Хлопкин Николай Сидорович

Николай Сидорович Хлопкин — директор Отделения транспортных реакторов, заместитель директора Института ядерных реакторов Российского научного центра «Курчатовский институт». Участник создания атомного ледокольного флота Советского Союза. Один из ученых физиков — непосредственных исполнителей крупнейшей в истории подводного кораблестроения программы создания отечественных подводных ракетносцев стратегического назначения.

Николай Сидорович родился 9 августа 1923 года в деревне Ильинки Пестушинского района Владимирской области. Родители работали на ткацкой фабрике «Труд». Окончив среднюю школу с похвальной грамотой, в 1940 году поступил в Московский энергетический институт на теплоэнергетический факультет. В феврале 1942 года был призван в армию, направлен



Хлопкин Николай Сидорович (1923–2012). Советский и российский учёный, доктор технических наук, специалист в области ядерной энергетики и теплофизики, член-корреспондент АН СССР, академик РАН (1992), заместитель научного руководителя Института атомной энергии имени И. В. Курчатова. Герой Социалистического Труда (1977), лауреат Ленинской премии (1960) и Государственной премии СССР (1985). (Бюст, бронза, 1982 г.)

в Тамбовское военно-пехотное училище и после его окончания в звании лейтенанта был направлен на Воронежский фронт. Здесь был тяжело ранен, лечился и вновь воевал. Прошел всю войну. Воевал под Житомиром, участвовал в форсировании Вислы, Одера, Эльбы, сражался в боях под Берлином. Его роспись есть на стене поверженного Рейхстага. Закончил войну в звании капитана, в должности помощника начальника штаба стрелкового полка, имея боевые награды – два ордена Красной Звезды, орден Отечественной войны II степени, медали.

После возвращения с фронта Николай Сидорович продолжил учебу в МЭИ, затем в числе лучших студентов переведен на новый физико-энергетический факультет МЭИ, который окончил в 1950 году. Параллельно с учебой практиковался в Лаборатории №2, директором которой был И. В. Курчатов, а с июля 1949 года был официально зачислен лаборантом в штат лаборатории, которая в

дальнейшем переросла в Институт атомной энергии имени И. В. Курчатова. Вся его дальнейшая жизнь уже навсегда связана с этим институтом.

Когда было принято решение о строительстве мощного ледокола для Арктики, Н. С. Хлопкин возглавил группу специалистов, которая занималась обеспечением научного руководства со стороны института. В 1960 году коллективу создателей ледокола «Ленин» была присуждена Ленинская премия, в числе лауреатов был и Н. С. Хлопкин.

В связи со значительным расширением работ по атомному флоту в апреле 1962 года А. П. Александров назначает Н. С. Хлопкина своим заместителем по морским атомным энергетическим установкам, при этом большая часть работ по научно-техническому сопровождению эксплуатации ЯЭУ на флоте



легла на плечи Николая Сидоровича. В 1970–1980 годы Хлопкин, принимая участие в разработке ЯЭУ для подводных крейсеров стратегического назначения, продолжал работать в области ЯЭУ для атомных ледоколов и судов морского флота.

В 1977 году Н.С. Хлопкин был включен в состав членов экспедиции атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс Земли. Многие годы стремилось человечество к покорению Северного полюса. На полюсе всплывали подводные лодки и отечественные и американские. Но ни на полюсе, ни вблизи него не было еще ни одного надводного судна, способного к свободному плаванию в околополюсных льдах. С вводом в 1975 году атомного ледокола «Арктика» мощностью 75 тыс. л. с. и водоизмещением 23 тыс. тонн, обладающего хорошей ледопроходимостью, появилась возможность осуществить вековую мечту человечества. Этот поход имел большое значение и для утверждения нашей страны в северном секторе Арктики. Николай Сидорович был приглашен на случай, если в реакторной установке появятся какие-либо неисправности, т.е. для оперативного решения вопросов по ядерной энергетике. Но за время похода никаких проблем не возникло. Ледокол «Арктика» блестяще справился со своей задачей. 9 августа 1977 года «Арктика» направилась к полюсу, а 17 августа 1977 года в 4.00 капитан корабля Ю.С. Кучиев скомандовал: «Стоп. Полюс».

Менее восьми суток понадобилось для достижения ледоколом в свободном плавании полюса из Мурманска, а от кромки чистой воды через льды достигли полюса за 3 суток. Фантастический результат! 23 августа Мурманск уже встречал своих героев, благополучно вернувшихся из этой экспедиции. А одной из главных опасностей этой экспедиции было то, что в случае, если бы ледокол застрял в этих льдах, в стране не было другого такого ледокола, который помог бы ему оттуда выбраться. («Ленин» имел мощность 44 тыс. л.с., а ледокол «Сибирь», имеющий такую же мощность как «Арктика», вступил в строй лишь в январе 1978 года.) За участие в этом походе, во время которого ЯЭУ продемонстрировала свои высокие качества, а также с учетом всей совокупности работ по морским ядерным установкам, Н.С. Хлопкину было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

С 1994 года, после смерти академика А.П. Александрова, Н.С. Хлопкин возглавлял все работы по морским ядерным энергетическим установкам в РНЦ «Курчатовский институт». За заслуги в создании и совершенствовании корабельных и судовых ЯЭУ награжден дважды орденом Ленина, орденом «Знак Почета», медалью «300 лет Российскому флоту» и др.

Научная школа Курчатовского института по морским ядерным энергетическим установкам, начало которой положили И.В. Курчатов и А.П. Александров более 50 лет назад, сохранилась во времена перестройки и



продолжает находиться в числе ведущих школ страны. В этом огромная заслуга и Николая Сидоровича Хлопкина.

Пологих Борис Георгиевич

Когда были приняты постановления Правительства о строительстве атомной подводной лодки (1952 г.) и атомного ледокола (1953 г.), в стране еще не было физиков, подготовленных к выполнению нейтронно-фи-



Пологих Борис Георгиевич (1928–2015). Физик, доктор технических наук, лауреат Ленинской премии (1960), основной разработчик биологической защиты реактора для атомного ледокола «Ленин». (Бюст, Бронза, 1984 г.)

зических расчетов активных зон и расчетов биологической защиты от ионизирующих излучений транспортных ЯЭУ. В институте атомной энергии только в начале 1950-х годов появились инженеры, окончившие спецфакультет МЭИ, где их готовили к решению таких вопросов. И тогда А.П. Александров, в связи со сложившейся ситуацией, все расчеты по биозащите для транспортных реакторов поручает группе молодых специалистов, в которую входил и Б.Г. Пологих. В 1953 году Б.Г. Пологих, уже на правах научного руководителя по решению этой проблемы, выполняет работы по разработке биологической защиты реакторной установки первого атомного ледокола. За успешное решение этой проблемы молодой ученый был удостоен звания лауреата Ленинской премии.

Борис Георгиевич Пологих родился в 1928 году в семье лесничего в городе Пошехонье-Володарск.

Его отец, Пологих Г.В. (1898 г.р.), родом из Перьми с детства мечтал стать моряком. Окончив мореходное училище в Архангельске, он перед учебным походом заболел тифом и был списан по состоянию здоровья с корабля на берег. Команда ушла в плавание, а юноша был вынужден искать себе другое занятие. Поступил в лесотехнический техникум, по окончании которого он по распределению был направлен в Ярославскую область, в г. Пошехонье-Володарск, в село Белое, где находилось лесничество. Там же



он познакомился со своей будущей женой, которая преподавала в местной школе. Отец был большой непоседа. Семья часто переезжала с места на место. Жили в селах на Урале, затем в Ульяновской области, где и застала их война. Отец был призван в армию, но по возрасту был направлен в стройбатальон, и всю войну участвовал в строительстве и восстановлении железных дорог.

Поскольку у отца в Москве были две сестры, то Бориса после успешного окончания школы в 1945 году отправили учиться в столицу. Он хорошо рисовал и мечтал поступить в архитектурный институт, но, к сожалению, студентам там не предоставляли общежитие. Тогда он решил поступить в тот вуз, где предоставляется жилье, и поступил в энергетический институт. В 1947 году в институте открыли спецфакультет. Ему, как студенту-отличнику, предложили подать заявление на этот факультет, объяснив, что придется заниматься новой техникой. На этом факультете он изучал теплофизику. Первую стажировку он проходил в Институте атомной энергии (в то время еще ЛИПАН). Там же он проходил и преддипломную практику и выполнял дипломную работу. Для дипломных работ выпускникам вновь организованного факультета ставились совершенно новые задачи, которыми раньше наши ученые не занимались. Так группа, в которую входил Б.Г. Пологих, рассчитывала атомные подводные лодки и надводные суда.

Борис Георгиевич Пологих окончил институт в 1951 году и был оставлен для работы в Институте атомной энергии. Через некоторое время он вместе с конструкторами начал заниматься расчетами для создания биологической защиты атомного ледокола. *«Не зря мы делали дипломную работу с учетом биологической защиты, мы поднаторели в этом вопросе, вот я и стал заниматься этим вопросом из-за отсутствия специалистов в этой области. Как начал тогда этими вопросами по биозащите заниматься, так до сих пор и занимаюсь, хотя и участвую в решении вопросов для транспортных установок и по теплофизике, — рассказывал Б.Г. Пологих. — Главное было не только рассчитать, но и найти способ, как поплотнее разместить эту защиту. Для проверки расчетов создавались стенды, на которых проверялась биологическая защита. Все делалось быстро, сроки были жесткие, и надо было в них укладываться. При этом надо было просчитывать и аварийные ситуации. На все ставились эксперименты. Проверка шла на малых мощностях, и экспериментаторы могли находиться ближе. Конструкции, они же не вечные, и надо знать пределы, до каких они могут работать. Надо знать и пределы допустимой активности. Все это надо было решать и решалось впервые».*

Когда ледокол «Ленин» был сдан в эксплуатацию, кто-нибудь из группы Н.С. Хлопкина, которая объединяла шесть научных руководителей по



разным проблемам, всегда был на ледоколе. Неоднократно выезжал на ледокол и Борис Георгиевич.

Когда был построен ледокол «Ленин», то определенному количеству ученых разрешили защитить диссертацию, без написания работы, по докладу. В их числе был и Б.Г. Пологих, которому в 1962 году присвоили ученую степень кандидата технических наук. В течение нескольких лет Борис Георгиевич возглавлял в институте сектор по радиационной безопасности атомных станций и транспортных атомных установок, не прекращая работать и в направлении биологической защиты транспортных реакторных установок. В 1979 году он защитил докторскую диссертацию, в которой были изложены положения физико-технической основы биологической защиты коммерческих транспортных реакторов. В начале 1980-х годов Б.Г. Пологих в связи с возросшим объемом работ по биологической защите транспортных установок вновь полностью переключился на эту проблему.

Когда произошла авария на ЧАЭС, Б.Г. Пологих с 16 мая по 5 июня 1986 года работал в составе Правительственной комиссии в Чернобыле, решая проблемы, связанные с ликвидацией последствий аварии. Институт был научным руководителем при разработке реактора, который эксплуатировался на ЧАЭС, и все ученые института считали своим долгом оказать помощь при расследовании этой аварии и участвовать в решении вопросов, связанных с ее ликвидацией. Приходилось выезжать на 4-й блок, летать над реактором, ходить в опасную зону под реактор и многое другое, что необходимо было делать в тот момент.

Борис Георгиевич Пологих продолжал до последних дней работать в РНЦ «Курчатовский институт» в должности главного научного сотрудника Института ядерных реакторов, решая насущные проблемы в области атомной энергетики также успешно, как, более 50 лет назад, решал задачи для атомного ледокола «Ленин».

Лауреат Ленинской премии Борис Георгиевич Пологих награжден орденами Октябрьской Революции (1976 г.), Трудового Красного Знамени (1970 г.), Знаком Почета (1959 г.) и орденом Мужества.

Неганов Василий Иванович

Василий Иванович Неганов родился 29 декабря 1899 года в селе Рожки Вятской губернии в многодетной крестьянской семье. Учился в сельской школе, затем в гимназии. Девятнадцатилетним юношей вступил добровольцем в Красную Армию и в течение трех лет сражался на фронтах гражданской войны. После войны работал школьным учителем, заведующим школой.



В 1931 году окончил Ленинградский кораблестроительный институт. Работал на Балтийском заводе главным конструктором конструкторского бюро. Балтийский завод строил наряду с различными судами и маленькие ледоколы мощностью от 7 до 10 тыс. л.с. Для того, чтобы проводить суда в Арктике, нужны были ледоколы повышенной мощности. В 1947 году было принято решение по разработке ледокола на 44 тыс. л.с. (проект 92) на угольном топливе. В связи с этим было создано Центральное конструкторское бюро ледокольных судов (ЦКБ-15, ныне ОАО ЦКБ «Айсберг») и В.И. Неганов был назначен главным конструктором и начальником этой организации. Проект 92 успешно разрабатывался и был доведен до так называемого технического проекта. Предполагалось, что строить ледокол по проекту 92 будет Адмиралтейский завод.



***Неганов Василий Иванович (1899–1978).** Судостроитель, доктор технических наук, лауреат Государственной премии (1942), Герой Социалистического Труда (1960). Главный конструктор атомного ледокола «Ленин» и других кораблей. (Бюст, бронза, 1984 г.)*

В 1953 году А.П. Александров, И.В. Курчатов и Н.А. Доллежалъ вышли с предложением в Правительство о строительстве атомного ледокола. В стране уже разрабатывались атомные подводные лодки и почему бы не проверить работу атомной установки на ледоколах вдали от населенных пунктов. Это с точки зрения безопасности имело большое значение, и было принято решение о строительстве атомного ледокола. Василий Иванович назначается главным конструктором по проектированию первого атомного ледокола. За основу был взят проект 92, только в нем котлы, которые работали на угле, заменили на ядерные энергетические установки. Стали разрабатывать атомную паро-производящую установку (АППУ), проект получил название «92 М», а построенный ледокол мощностью 44 тыс. л.с. в дальнейшем получил название «Ленин».

Василий Иванович Неганов был организатором проведения обширных натуральных ледокольных испытаний в бассейнах ЦНИИ имени Крылова, результаты которых учитывались при разработке проекта атомного ледокола,



способного преодолевать лед двухметровой толщины. За создание атомного ледокола «Ленин» Василий Иванович Неганов в 1960 году был удостоен звания Героя Социалистического Труда, а в дальнейшем за выдающиеся заслуги перед Родиной награжден многими орденами и медалями.

Клопотов Борис Евгеньевич

Процесс строительства атомного ледокола «Ленин» на Адмиралтейском заводе проходил в быстром темпе. Завод имел огромный опыт судостроения. На завод были направлены квалифицированные специалисты с



Клопотов Борис Евгеньевич (1905–1964). Кораблестроитель. Возглавлял ряд крупных судостроительных заводов. Под руководством Б.Е. Клопотова, директора Адмиралтейского судостроительного завода в Ленинграде, в СССР построен первый в мире атомный ледокол «Ленин». (Бюст, бронза, 1982 г.)

крупнейших заводов Ленинграда. Директор завода Б.Е. Клопотов и главный строитель ледокола «Ленин» В.И. Червяков использовали все возможное, чтобы выполнить работы в самые короткие сроки. На ледоколе трудились в порядке прохождения трудовой практики даже студенты Кораблестроительного института. От закладки ледокола на стапеле 24 августа 1956 года до спуска его на воду 5 декабря 1957 года прошло всего 15,4 месяца. 12 сентября 1959 года, выступая на митинге в Ленинграде перед выходом ледокола на ходовые испытания, Б.Н. Клопотов сказал: *«Перед личным составом корабля стоит задача стирать границы времени года. Из года в год увеличивать навигационный период, из года в год увеличивать транспортные проводки по Северному морскому пути, и когда-нибудь будет решена задача — проводки будут производиться в любое время года».* 14 сентября ледокол прощался с Ленинградом, а 3 декабря 1959 года он был принят

в опытную эксплуатацию. Зиму он провел в Кронштадте, где устранялись выявленные во время испытаний неполадки и выполнялись первые ремонтные работы. 6 мая 1960 года ледокол подошел к сооруженному для



него причалу у поселка Роста около Мурманска. Здесь началась морская жизнь первого в мире атомного ледокола «Ленин».

Б.Е. Клопотов до конца своей жизни оказывал экипажу ледокола «Ленин» неоценимую помощь в решении всех вопросов, связанных с его эксплуатацией.

Борис Евгеньевич Клопотов родился 23 декабря 1905 года в Петербурге в семье механика торгового флота. С 1920 года работал на морских судах мотористом, кочегаром, машинистом, механиком. В 1924 году окончил вечернее отделение судомеханического техникума. С 1927 года работал в Архангельске на заводе «Красная Кузница» сначала слесарем, а затем мастером цеха. В 1930 году по набору «профтысячи» командирован на учебу в Ленинградский кораблестроительный институт. После окончания трех курсов института с 1932 года работает на Дальнем Востоке начальником цеха, заместителем директора, директором на судостроительных заводах в Хабаровске и Владивостоке, директором судостроительного завода в Николаеве. В 1945 году переводится в Министерство судостроительной промышленности, в котором проработал начальником отдела до 1950 года. С 1951 по 1952 год — директор Севастопольского завода, откуда был переведен на должность директора Адмиралтейского завода в Ленинграде. Будучи грамотным специалистом и хорошим организатором, Борис Евгеньевич уделял большое внимание перевооружению предприятия, что позволило успешно построить первый в мире атомный ледокол «Ленин», крупнотоннажные танкеры «Ханой» и «София», рыбодобывательные базы типа «Андрей Захаров» и многие другие корабли и суда.

Б.Е. Клопотов был награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, двумя орденами «Знак Почета» и многими медалями.

В 1967 году был построен плавучий рыбодобывательный завод, который в честь Бориса Евгеньевича Клопотова, скончавшегося в 1964 году, назван «Кораблестроитель Клопотов».

Червяков Владимир Иванович

Владимир Иванович Червяков родился в г. Петербурге. С 1925 года работал слесарем Балтийского завода в Ленинграде. В 1929–1930 годах красноармеец 10-го Туркестанского стрелкового полка, а затем продолжил работу на Балтийском заводе. В 1932–1933 годах был вновь призван в армию и служил командиром взвода Ленинградского приграничного района. С 1933 по 1934 год был командирован в г. Владивосток, где работал мастером на судостроительном заводе.



Червяков Владимир Иванович (1907 г.р.). Кораблестроитель. Главный строитель атомного ледокола «Ленин», лауреат Ленинской премии (1960) и Государственной премии. (Бюст, бронза, 1982 г.)

С 1934 по 1941 год работал строителем на заводе им. Андре Марти в г. Ленинграде, параллельно учился в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта, который окончил в 1940 году. С начала Великой Отечественной войны был командиром взвода Ленинградского фронта. В 1942 году направлен на работу на Адмиралтейский завод, на котором занимал должности начальника монтажного цеха, главного строителя, начальника технологического бюро завода.

В 1954 году назначается главным строителем атомного ледокола «Ленин». За сдачу этого уникального корабля в 1960 году Владимиру Ивановичу было присуждена Ленинская премия.

Лауреат Ленинской премии Владимир Иванович Червяков за период своей трудовой деятельности был удостоен звания лауреата Государственной премии, награжден орденом

Трудового Красного Знамени, медалями «За оборону Ленинграда», «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 годах» и многими другими правительственными наградами.

Стефанович Арсений Николаевич

Все строительство, а затем и испытания ледокола «Ленин» производились под наблюдением группы специалистов Министерства морского флота. Эту группу в течение всего этого ответственного периода, начиная с разработки атомного ледокола «Ленин» до сдачи его в опытную эксплуатацию, возглавлял Арсений Николаевич Стефанович. Затем Арсений Николаевич был руководителем группы наблюдения за опытной эксплуатацией ледокола. Много приходилось принимать решений вместе с другими специалистами, но настойчивый и опытный специалист А.Н. Стефанович практически не покидал ледокол до тех пор, пока его эксплуатация не перестала называться опытной.



А.Н. Стефанович родился 19 апреля 1906 года в городе Луганске. С октября 1930 года работал в Центральном управлении Совторгфлота. По окончании Московского механического института им. Ломоносова (факультет судовых машинистов) в марте 1931 года был направлен инженером в Северное морское пароходство. Работал в разных должностях, плавал механиком на судах. В декабре 1932 года был переведен в Балтийское морское пароходство. Вначале работал инженером-теплотехником, а затем вторым механиком на ледоколе «Красин». Участвовал в пяти арктических экспедициях, а в 1934 году в экспедиции по перегонке ледокола на Дальний Восток для спасения «челюскинцев».

В феврале 1935 года А.Н. Стефанович назначен старшим наблюдающим за постройкой ледоколов в г. Николаеве. По окончании постройки ледокола «Л. Каганович» плавал на нем вторым механиком в Дальневосточном морском пароходстве до июня 1940 года. С этого времени был назначен заместителем главного инженера Судоремонтного завода Главсевморпути в Мурманске. В августе 1943 года призван на военную службу в ВМФ. После демобилизации в 1947 году работал главным инженером Балтийского пароходства, с ноября 1950 года был переведен на должность начальника механико-судовой службы Сахалинского пароходства.

В Мурманское морское пароходство Арсений Николаевич Стефанович переведен в сентябре 1956 года руководителем группы наблюдения за строительством атомного ледокола «Ленин». В 1960 и 1961 годах был руководителем опытной эксплуатации атомного ледокола «Ленин», участвовал в арктических навигациях. В 1964 году был переведен на работу в Государственный Комитет по судостроению.



Стефанович Арсений Николаевич (1906–1999), судостроитель, руководитель группы наблюдения за строительством атомного ледокола «Ленин», «Почетный полярник». (Бюст, бронза, 1983 г.)



Арсений Николаевич Стефанович награжден орденом Отечественной войны 1 степени, орденом Красной Звезды, орденом Трудового Красного Знамени, медалями и знаком «Почетный полярник».

Загю Александр Михайлович

Александр Михайлович Загю родился в 1906 году в г. Тбилиси в дворянской семье. Его мать, Варвара Тиграновна Загю, была высокообразованной женщиной, имела музыкальное образование. Отец, Михаил Михайлович Загю — кадровый военный, окончил Академию генерального штаба, имел звание генерал-лейтенанта, доктор военных наук, профессор.



Загю Александр Михайлович (1906–2000). Инженер–генерал Севморпути III ранга, лауреат премии Совета Министров СССР (1981). (Бюст, бронза, 1983 г.)

В 1918 году семья переехала в Москву, где А.М. Загю учился и в 1923 году окончил 3-ю опытно-показательную школу II ступени. После окончания школы поступил в Московский механический институт имени Ломоносова. Одновременно с учебой в институте работал в различных организациях в качестве слесаря, машиниста, чертежника, конструктора, техника и преподавал в техникуме. В 1931 году был направлен на работу в Северное морское пароходство в г. Архангельск инженером-теплотехником группы судов, включающих и ледокольные, на которых начинались экспедиционные плавания в Арктику.

В 1936 году Александр Михайлович был направлен в Москву в Главсевморпуть при Совете Министров СССР, где прошел путь от инженера до Главного инженера Управления Арктического флота и портов. Будучи заместителем председателя технического совета Главсевморпути, А.М.Загю руководил также технической эксплуатацией ледокольного арктического флота, работой портов, судоремонтных и судостроительных предприятий. Участвовал в организации строительства первых советских ледоколов, построенных в предвоенные годы и положивших начало созданию флота для освоения Северного морского пути.



Во время Великой Отечественной войны А.М. Загю обеспечивал использование ледоколов на проводке караванов судов с военными грузами, боевых кораблей и для регулярного проведения арктических навигаций. За успешное выполнение заданий правительства А.М. Загю в 1945 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Постановлением Совета Министров СССР ему было присвоено персональное звание инженер-генерал Севморпути III ранга.

После войны Александр Михайлович работал над восстановлением и модернизацией ледокольного флота и строительством плавучих средств для арктических портов, проводя многие месяцы на судоремонтных заводах Мурманска и Ленинграда. В последующие годы возглавлял работу по созданию технических заданий на проектирование и организацию строительства новых ледоколов и ледокольных судов, необходимых для дальнейшего освоения Северного морского пути.

В связи с объединением в 1953 году Министерств морского флота, Министерства речного флота и Главсевморпути и последующими реорганизациями А.М. Загю был назначен начальником отдела ледоколостроения, а впоследствии до выхода на пенсию начальником отдела ледокольного вспомогательного и технического флота Управления по заказам и наблюдению за строительством флота ММФ. В течение этих лет на заводах в СССР и за границей для ММФ были построены мощные дизель-электрические ледоколы «Москва», «Ермак», атомные ледоколы «Ленин» и «Арктика», серии ледокольных судов типа «Лена», «Обь», серии портовых ледоколов, специальных, вспомогательных и технических судов, в создании которых непосредственное участие принимал А.М. Загю как в начальной стадии их проектирования, так и при их строительстве и приемке.

За участие в создании первого атомного ледокола «Ленин» в 1960 году А.М. Загю был награжден орденом «Знак Почета». В 1976 году он был награжден вторым орденом «Знак Почета» за участие в создании атомного ледокола «Арктика».

В тесном взаимодействии с научно-исследовательскими и конструкторскими организациями Александр Михайлович участвовал в разработке и внедрении новых конструкторских решений и изобретений в ледоколостроении. По вопросам теории и практики ледокольного дела А.М. Загю были опубликованы статьи в научно-технических журналах, соответствующие статьи во 2-м и 3-м изданиях Большой Советской энциклопедии.

В 1981 году А.М. Загю была присуждена премия Совета Министров СССР за работу в области судостроения.



Александр Михайлович Загю вышел на пенсию только в 1989 году в 83-летнем возрасте, но и последующие годы он продолжал консультировать по многим вопросам ледоколостроения.

Умер А.М. Загю в 2000 году и похоронен в Москве.

Пономарев Павел Акимович

5 декабря 1957 года. Ровно 12 часов. Последний бой курантов и громогласное «Ура!» проносится шквалом над площадками стапелей Адмиралтейского завода. Первенец надводного атомостроения медленно



сползает по стапелю и входит в воду. Вот он звездный час советской науки, атомной энергетики, инженерной мысли! А чуть впереди – звездный час человека, которому судьба подарила эти прекрасные мгновения. Он будет первым капитаном первого атомного ледокола в мире. А когда после двух достроечных лет 3 апреля 1960 года атомный ледокол взял курс на порт приписки Мурманск капитан атомного ледокола «Ленин» П.А. Пономарев сказал: *«Я плавал на парусниках и паровых судах, но никогда не думал, что доведется когда-нибудь вести атомный корабль. Такова наша советская действительность. Она обгоняет даже мечту. Жизнь моя принадлежит морю, сердце – Родине, мечта – вот здесь, на мостике».*

Пономарев Павел Акимович (1896–1970). Первый капитан атомного ледокола «Ленин», активный участник освоения Северного морского пути. (Бюст, бронза, 1983 г.)

Мог ли об этом мечтать крестьянский мальчишка Павлик Пономарев из села Нименьга Онежского района Архангельской области? С 16 лет он плавал на частных парусниках, а зи-

мой учился в Кемской мореходной школе. В 1912 году впервые побывал на Мурмане, выгружал лес в тех местах, где раскинулся ныне город Мурманск. В 1915 году окончил Кемские мореходные классы и стал матросом ВМФ на Балтике и Севере. В 1919 году окончил Архангельское мореходное училище. С 1922 года штурман на ледоколе «Ермак» на Балтийском флоте.



В 1928 году П.А. Пономарев в должности старшего помощника капитана на ледоколе «Красин» за участие в операции по спасению экспедиции Нобиле и за мужество, проявленное при оказании помощи германскому пассажирскому судну «Монте Сервантес», был награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1932 году был назначен капитаном «Красина», а в 1934 году совершил на нем переход из Ленинграда через Атлантику и Панамский канал в Чукотское море для оказания помощи экспедиции О.Ю. Шмидта на пароходе «Челюскин». За этот рейс Павел Акимович был удостоен ордена Красной Звезды. С 1935 года Павел Акимович капитан транспортных судов на трассе Северного морского пути, в частности лесовоза «Узбекистан». Всю Великую Отечественную войну Павел Акимович провел на капитанском мостике — командир ледоколов «И. Сталин», «Л. Каганович». В сложных боевых и метеорологических условиях он проводил суда с боеприпасами советских войск. С 1951 года — капитан-наставник ледового плавания в Мурманском морском пароходстве, с 1953 года — старший наблюдающий за постройкой серии дизель-электрических ледоколов типа «Капитан Белоусов» в Финляндии.

И вот 1959 год! Год, к которому Павел Акимович может быть готовился всю жизнь. При его участии был создан первый в мире атомный ледокол «Ленин». Правительственная комиссия постановила: *«Атомный ледокол «Ленин» обладает высокими ходовыми качествами, которые в сочетании с хорошо управляемой и надежно работающей энергетической установкой обеспечивают ледоколу высокую маневренность, необходимую при выполнении ледокольных работ при проводке судов в Арктике»*. Будучи его первым капитаном, Пономарев участвовал в испытаниях ледокола и вывел его в первый рейс на трассу Северного морского пути. В проливе Вилькицкого с высоты капитанского мостика Павел Акимович увидел знакомый силуэт ледокола «Ермак», на котором он более 30 лет назад начинал крушить арктические льды. «Дедушка» ледокольного флота, из труб которого валил черный дым, в свои преклонные 60 лет еле-еле вел на буксире пароход «Кубань». Уникальная встреча в Арктике: первый в мире ледокол — детище адмирала С.О. Макарова и первый в мире атомоход. Троекратно мощными сигналами поприветствовали суда друг друга. «Ленин» взял под свою проводку караван и легко вывел его на чистую воду. Так эстафета поколений была передана непосредственно в Арктике.

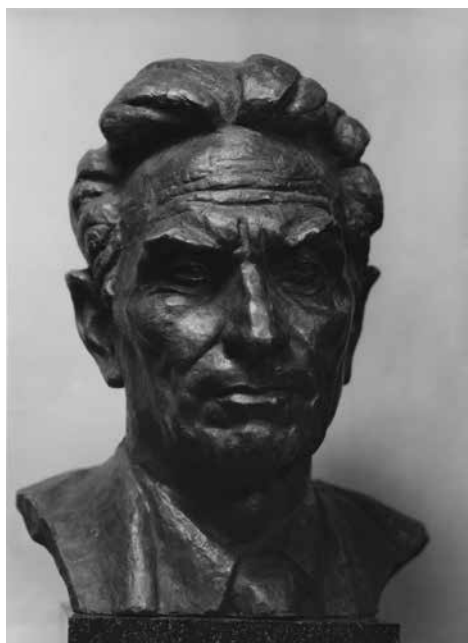
Недолго довелось проработать Павлу Акимовичу на атомоходе. В 1962 году он ушел на заслуженный отдых, а сменил его достойный преемник Борис Макарович Соколов, простоявший на капитанском мостике атомохода «Ленин» ровно 30 лет и вписавший не одну яркую страницу в освоение Северного морского пути.



Родина высоко оценила труд Павла Акимовича Пономарева, отдавшего морю 50 лет своей жизни, удостоив его трех орденов Ленина, орденов Трудового Красного Знамени, Отечественной войны II степени, Красной звезды, «Знака Почета».

И моряки-северяне чтут имя человека, посвятившего свою жизнь морю, освоению Арктики, развитию Севера. Именем П.А. Пономарева названы дизель-электроход ледового класса и улица в Мурманске. Дизель-электроход «Павел Пономарев», на котором 27 декабря 1971 года был поднят государственный флаг, тоже имеет в своей биографии притягательное слово «впервые». 1 мая 1978 года под проводкой ледокола «Капитан Сорокин» пришел в порт Дудинка, положив начало круглогодичной навигации в Арктике, и это достижение моряки посвятили легендарному человеку Арктики — Павлу Акимовичу Пономареву.

Следзюк Александр Калинович



Следзюк Александр Калинович (1919–1985). Герой Социалистического Труда (1963), кандидат технических наук, много лет проработавший главным инженер-механиком на ледоколе «Ленин» (1959–1966) и на ледоколе «Сибирь» (1978–1985). (Бюст, бронза, 1984 г.)

Должность Главного инженер-механика является ключевой на каждом корабле, особенно на атомном. Под его непосредственным руководством и при личном участии обеспечивается движение корабля, его маневренность, жизнедеятельность личного состава, снабжение всеми видами энергии. Когда Министерство морского флота назначило А.К. Следзюка на ледокол на должность главного механика, у него был большой опыт практической работы. Плавая на этом ледоколе, Александр Калинович окончил институт, защитил кандидатскую диссертацию, обобщив опыт эксплуатации первого в мире гражданского атомохода.

Александр Калинович Следзюк родился в Одессе в семье рабочего. В 1939 году окончил Одесский морской техникум по специальности судовой механик. С 1938 года работал в Черноморском пароходстве, где прошел путь от четвертого до старшего меха-



ника и начальника технического отдела пароходства. Во время Великой Отечественной войны участвовал в доставке войск, техники и боеприпасов фронту и в десантных операциях. С 1952 по 1958 годы работал первым помощником капитана на судах «Аргунь», «Грузия», «Адмирал Нахимов».

Когда набирали команду для атомного ледокола «Ленин», еще на стадии строительства, то для всех ведущих специалистов назначались дублеры, и Александр Калинович был приглашен дублером главного механика. Все специалисты проходили специальную подготовку на ядерной установке. Первоначально команда стажировалась на Первой атомной станции в Обнинске, а потом переходила на наземный стенд, созданный типа лодочного реактора, на котором сдавали экзамены по управлению реактором. А.К. Следзюк прошел весь этот курс и вместе с операторами сдал блестяще экзамены по управлению реактором, продемонстрировав при этом свои незаурядные способности. Будучи за рубежом и попав в госпиталь, он выучил английский язык и не только читал техническую литературу, но и прекрасно освоил разговорную речь. Он изучал все технические журналы по атомной тематике. Поэтому, когда ледокол «Ленин» покидал Ленинград, то в его команду на должность главного механика был назначен А.К. Следзюк, пройдя соответствующее собеседование с А.П. Александровым, который был во главе комиссии, проверяющей знания команды на обслуживание и управление АППУ. А.К. Следзюк показал блестящие знания. С момента выхода ледокола в море на испытания А.К. Следзюк главный инженер-механик атомного ледокола «Ленин». О его неординарных способностях вспоминает доктор технических наук Б.Г. Пологих: *«На начальной стадии эксплуатации ледокола «Ленин» были разные небольшие неприятности. Например, этот ледокол с паровыми турбинами нуждался в заборе большого количества забортной воды. Приемные ящики были спроектированы в днище ледокола. Но когда ледокол входит в лед, то он не колет его, а наезжает на льдину, а потом своей массой давит лед. Битый лед попадает в эти приемные ящики, забивая все проходы для воды. Надо было что-то делать. Александр Калинович на ледоколе создал конструкторское бюро и вдохновил всех механиков и операторов на рационализаторские предложения по поводу всех проблем, возникающих в ходе эксплуатации. Вот и в этом случае они внесли интересное предложение, ЦКБ «Айсберг» доработало систему рециркуляции путем подачи горячей воды в эти ящики, и вопрос был решен. Было много и других задач, которые благодаря активному вмешательству А.К. Следзюка успешно решались в ходе испытаний ледокола. Творческая активность этого человека была огромна»*. Благодаря команде, которая была полна энтузиазма решить все технические проблемы, возникающие на атомном ледоколе, навигация с трех месяцев увеличилась до пяти.



В 1960 году А.К. Следзюк заочно окончил Одесское высшее инженерное морское училище. В короткий срок Александр Калинович в совершенстве освоил эксплуатацию атомных энергетических установок, овладел знаниями в области ядерной физики. За комплекс достижений, связанных с улучшением эксплуатации ледокола «Ленин», А.К. Следзюку Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 августа 1963 года присвоено звание Героя Социалистического Труда.

С 1966 по 1978 год А.К. Следзюк в Ленинграде возглавлял специальную группу технического надзора ММП за проектированием и строительством атомных ледоколов «Арктика», «Сибирь» и «Россия». В 1970 году Александр Калинович с успехом защищает кандидатскую диссертацию. С 1978 по 1985 год работал главным инженер-механиком на атомном ледоколе «Сибирь».

Александр Калинович умер и похоронен в Одессе. Его именем назван танкер Мурманского морского пароходства.

Герой Социалистического Труда, А.К. Следзюк награжден двумя орденами Ленина, орденом Отечественной войны 1 степени, орденами «Знак Почета», Трудового Красного Знамени, десятью медалями.

Соколов Борис Макарович

В 1961 году перед экипажем атомного ледокола «Ленин» была поставлена одна из наиболее сложных в его биографии задач. Требовалось пробиться в район тяжелых льдов в Чукотское море, доставить на паковую льдину экспедицию, оказать содействие в постройке дрейфующей полярной станции «Северный полюс-10» и расставить вдоль кромки многолетних льдов 16 дрейфующих автоматических радиостанций. 25 октября все работы по строительству «СП-10» при участии экипажа были закончены. В условиях полярной ночи ледокол поднялся на восьмидесятую параллель и 12 ноября на восточных подходах к мысу Арктическому Новосибирских островов выставил самую северную радио-метеостанцию. Этот рейс атомохода «Ленин» под командованием капитана Б.М. Соколова показал, что ледокольный флот имеет реальную возможность приступить к расширению сроков арктической навигации. Та задача, которая ставилась при разработке и проектировании атомного ледокола стала воплощаться в жизнь благодаря отважному экипажу ледокола во главе с капитаном Борисом Макаровичем Соколовым.

Уроженец деревни Большая Каменка Кологривского района Костромской области, Борис Макарович Соколов окончил судоводительский факультет Высшего арктического морского училища в 1951 году. Его трудовая деятельность началась в 1951 году на ледоколах «Илья Муромец» и «А. Си-



биряков». В 1954 году его назначают старшим помощником капитана ледокола «А. Сибиряков». В 1958–1959 годах на дизель-электроходе «Обь» участвовал в Антарктической экспедиции. Приказом министра морского флота 4 ноября 1959 года он утвержден дублером капитана на атомоход «Ленин». Когда в 1961 году Б.М. Соколов стал капитаном атомохода, сменив на этом посту капитана П.А. Пономарева, ушедшего на заслуженный отдых, ему было всего 34 года.

С выходом атомохода «Ленин» на ледовую трассу Северного морского пути увеличились сроки навигации. Первые годы работы ледокола в Арктике были особенно ответственны, так как все — от капитана до матроса понимали ответственность за судьбу первенца атомного судостроения, сознавали, что от их усилий зависит не только будущее ледокола, но и дальнейшее использование атомной энергии на морском транспорте.

Очень серьезным шагом на пути к расширению сроков арктической навигации в сторону более раннего ее открытия, был рейс, вошедший в историю арктических плаваний как Первый ямальский экспериментальный. В феврале 1976 года экипаж атомного ледокола «Ленин» под командованием Б.М. Соколова успешно совершил сверххранную для арктических условий экспериментальную проводку дизель-электрохода «Павел Пономарев» к полуострову Ямал. Газовикам доставлено четыре тысячи тонн груза. Проводка проводилась при необычайно сложной ледовой и гидрометеорологической обстановке. Экипаж атомного ледокола «Ленин», возглавляемый Б.М. Соколовым, с честью справился с данной задачей. Успешное завершение экспериментального рейса доказало возможность регулярного снабжения газодобытчиков Ямала морским путем, группа моряков была удостоена высоких правительственных наград, а капитан Б.М. Соколов был награжден орденом Октябрьской Революции.



Соколов Борис Макарович (1927–2001). Капитан атомного ледокола «Ленин», Герой Социалистического Труда (1981), Почетный полярник. В 1961 году он сменил первого капитана ледокола «Ленин» П.А. Пономарева и потом всю жизнь был капитаном этого корабля. (Бюст, бронза, 1984 г.)



Капитан Б.М. Соколов разработал ряд совершенно новых приемов постановки транспортных судов к ледовому припаю, форсирования тяжелых ледовых перемычек в Арктике. Получил широкое применение в работе ледоколов предложенный им метод проводки транспортных судов вплотную за ледоколом в припайных льдах Енисейского залива и многое, многое другое. Бесценный опыт ледового капитана, высокий профессионализм, широкую эрудицию Б.М. Соколов успешно передавал молодому поколению. Атомный ледокол «Ленин» — это была кузница кадров для атомоходов. Здесь начинало свою трудовую биографию подавляющее большинство специалистов атомного ледокольного флота.

За выдающиеся успехи в деле освоения Арктики Б.М. Соколову 2 февраля 1981 года присвоено звание Героя Социалистического Труда.

За 30 лет эксплуатации атомного ледокола «Ленин» пройдено 654400 тысяч морских миль, из них во льдах 563600. Проведено 3741 транспортное судно.

За успешное выполнение заданий и подготовку кадров судоводителей для атомных ледоколов Б.М. Соколов награжден знаками «Почетный работник морского флота», «Почетный полярник», ему присвоено звание «Лучший капитан Министерства морского флота». В октябре 1996 года Б.М. Соколову присвоено звание «Почетный гражданин г. Мурманска». Благодаря его усилиям атомоход «Ленин» не был пущен на металлолом, а превращен в Музей освоения Арктики

Б.М. Соколов награжден орденами Ленина и Октябрьской Революции.

Скончался Борис Макарович Соколов в 2001 году в Мурманске. Похоронен на Серафимовском кладбище в Санкт-Петербурге. В доме, где он жил, открыта мемориальная доска, а в музее Мурманского морского пароходства находится бронзовый бюст Бориса Макаровича, выполненный Н.А. Селивановым в 1984 году к 25-летию прославленного атомного ледокола «Ленин».

Перевозчиков Андрей Егорович

Андрей Егорович Перевозчиков родился 17 октября 1908 года в селе Ертарка Тугульского уезда Екатеринбургской губернии в семье рабочего. Окончив Пермский рабфак и отслужив два года в Красной Армии, в 1933 году поступил в Ленинградский кораблестроительный институт. После окончания института с 1939 года работал в конструкторских бюро судостроительной промышленности города Ленинграда, посвятив всю жизнь проектированию и строительству кораблей различного назначения.

В 1955 году А.Е. Перевозчиков назначен руководителем ЦКБ-50, а с 1962 года — начальник-главный конструктор Ленинградского ЦКБ «Айс-



берг», где под его руководством создавались проекты новых, более мощных, атомных линейных ледоколов «Арктика» и «Сибирь».

Андрей Егорович Первозчиков за выдающиеся заслуги перед Родиной награжден многими орденами и медалями. В 1976 году за создание ледокола «Арктика» Андрею Егоровичу Первозчикову присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Скончался Андрей Егорович Первозчиков неожиданно в 1978 году, до последнего дня своей жизни работая над созданием проектов самых современных кораблей и судов, укрепляющих мощь отечественного флота.



Первозчиков Андрей Егорович (1908–1978). Кораблестроитель, Герой Социалистического Труда (1976). (Бюст, бронза, 1984 г.)

Данилов Леонид Григорьевич

В 1966 году, после шестилетней эксплуатации атомного ледокола «Ленин», было принято решение заменить трехреакторную атомную энергетическую установку двухреакторной, более мощной, совершенной и надежной. С новым атомным сердцем, с новейшей автоматикой ледокол обрел как бы вторую молодость. Все эти работы в 1966–1970 годах возглавлял Леонид Григорьевич Данилов. При этом был выполнен ряд уникальных работ, не имеющих аналогов в мировой практике. Разработанные и внедренные с его участием технические решения позволили атомоходу «Ленин» избежать судьбы американского атомного судна «Саванна», немецкого судна «Отто Ган» и японского судна «Муцу» и отметить в 1984 году 25-летие его успешной эксплуатации.

Леонид Григорьевич Данилов родился в деревне Погост-Наволочная Каргопольского района Архангельской области. В 1946 году окончил школу и поступил в Ленинградское высшее мореходное училище, по окончании которого в 1951 году был направлен в Мурманское морское пароходство, где работал на различных должностях: электромеханик парохода «Илья



*Данилов Леонид Григорьевич (1929–2007).
Лауреат Государственной премии (1977).
Руководитель атомной службы по эксплу-
атации атомных ледоколов при Мурман-
ском морском пароходстве. (Бюст, брон-
за, 1983 г.)*

Репин», инженер-конструктор, заместитель начальника Службы судового хозяйства. Обладая глубокой инженерной подготовкой, он занимался восстановлением оставшихся после Великой Отечественной войны судов «Ермак», «Литке», «Дежнев» и освоением новых дизель-электрических судов типа «Лена», «Днепрогэс», «Капитан Белоусов», «Москва».

Передача атомного ледокола «Ленин» Мурманскому морскому пароходству потребовала создания в его аппарате специальной атомной службы, которой были поручены вопросы технической эксплуатации и ремонта ледокола. Эту службу в ММП в 1962 году возглавил Л.Г. Данилов, который руководил в дальнейшем не только технической эксплуатацией ледокола «Ленин», но и новых атомных ледоколов «Арктика»,

«Сибирь», «Россия». Леонид Григорьевич участвовал в решении вопросов проектирования и строительства ледоколов второго и третьего поколения, береговых предприятий технического и технологического обслуживания атомного флота. В конце 1960-х годов для базирования атомных судов с его инициативным участием было обосновано строительство первого в СССР берегового предприятия для технического и технологического обслуживания атомных гражданских судов в Мурманске. Непосредственно принимал участие в решении широкого круга научно-технических проблем, связанных с созданием атомных ледоколов второго поколения типа «Арктика».

Леонид Григорьевич Данилов в 1970, 1974–1975, 1977–1978 годах возглавлял работу Государственных приемных комиссий трех атомных ледоколов. Летом 1977 года непосредственно руководил подготовкой атомного ледокола «Арктика» к походу на Северный полюс. В успешном осуществлении этого исторического рейса значительная доля его труда. Под его руководством экипажами атомоходов в 1974–1978 годах выполнен комплекс научно-исследовательских работ, обеспечивших круглогодичную эксплу-



атацию атомных ледоколов, что, в свою очередь, позволило осуществлять, начиная с 1978 года круглогодичное плавание в Западном секторе Арктики. За освоение круглогодичной навигации в Западном секторе Арктики, обеспеченной в первую очередь атомным ледоколом «Ленин» и за участие в создании ледоколов типа «Арктика» Л.Г. Данилов в группе специалистов был удостоен звания лауреата Государственной премии в 1977 году.

Приобретенный опыт эксплуатации атомных ледоколов позволил Л.Г. Данилову в 1982 году защитить кандидатскую диссертацию в институте атомной энергии им. И.В. Курчатова и получить степень кандидата технических наук. Он автор 45 научно-технических работ, 30 статей и докладов в научных журналах по вопросам опыта технической эксплуатации атомных установок ледоколов и нескольких изобретений. В январе 1986 года был переведен в Судоимпорт и направлен на 3 года в командировку в Финляндию. В 1989 году вновь вернулся в ММП, где работал старшим экспертом по оборудованию ЯЭУ специального технического управления по эксплуатации и ремонту атомного флота. В 1993 году вышел на пенсию и жил в Санкт-Петербурге.

За большой вклад в дело развития атомного судостроения Л.Г. Данилов награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, знаками «Почетный работник морского флота» и «Почетный полярник».

* * *

5 мая 2009 года атомный ледокол «Ленин» был ошвартован в центре города Мурманска у морского вокзала, в кратчайшие сроки став «визитной карточкой» Мурманской области и позиционируется в качестве корпоративного музея. Был учрежден фонд поддержки атомного ледокола, основная задача которого сохранить для будущих поколений судно, которое стало неотъемлемой частью истории Российского Севера, Кольского Заполярья и города-героя Мурманска. Работы скульптора Н.А. Селиванова, выполнившего уникальную серию бюстов создателей атомного флота, достойно пополняют экспозицию на борту атомного ледокола «Ленин».

Мы поблагодарили Николая Александровича за беседу, пожелали ему творческих успехов в деле увековечивания наших замечательных и выдающихся соотечественников и подарили ему на память цветную фотографию атомного ледокола «Ленин» в красивой рамке с автографом капитана.

Февраль 2019 г.

ИСТОРИЯ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА, ОТОБРАЖЁННАЯ В ЗНАКАХ, СОБРАННЫХ В КОЛЛЕКЦИИ КОРНИЮКА ВИКТОРА ВАСИЛЬЕВИЧА

В.В. Корниук, Е.А. Козлова

Виктор Васильевич Корниук — сотрудник АО «Концерн Росэнергоатом» и коллекционер знаков, отражающих развитие атомной отрасли. Его коллекция интересна тем, что объединяет «мирное» использование атомной энергии (знаки АЭС и ледоколов, предприятий атомной отрасли и организаций) и «военное» применение (знаки атомных подводных лодок и надводных кораблей, дивизий и флотилий подводных лодок, военно-морских учебных заведений). Сегодня коллекция насчитывает около 8000 знаков, из которых 570 посвящены атомным ледоколам, судам АТО и АТОМФЛОТУ.

Для нашей книги, посвященной 60-й годовщине создания атомного ледокольного флота, Виктор Васильевич предоставил нам фотографии знаков, посвященных развитию атомного ледокольного флота и ответил на наши вопросы.

— *Виктор Васильевич, что привело Вас на работу в атомную отрасль?*

— Когда в далеком 1969 году наша студенческая группа «Водоподготовка и водный режим ТЭС и АЭС» второго курса Одесского технологического института им. М.В. Ломоносова вернулась с практики с Нововоронежской АЭС, где мы участвовали в монтаже оборудования энергоблока № 2 и где состоялось первое знакомство с атомным реактором, нас в деканате ждало объявление о наборе студентов в группу по обучению специальности «Атомные электростанции и установки». Выбор мною был сделан без промедления и заявление о переводе написано. Будущая работа уже начинала нравиться. Еще свежи были в памяти особенности необычного производства, где на работе надо передеваться в белую одежду, где работает много инженеров, живущих в современном и зеленом городке атомщиков.



— *Как сложилась Ваша судьба после окончания института?*

— После окончания института начал трудовую деятельность на Нововоронежской АЭС в Научно-исследовательском отделе в должности инженера-физика.

— *Когда у Вас появилось желание коллекционировать знаки, посвященные атомной отрасли?*

— Мое увлечение коллекционированием знаков, посвященных атомной отрасли, началось со студенческих лет, одновременно с желанием работать в атомной энергетике. Основа будущей коллекции появились как раз в Нововоронеже, когда я там проходил практику, а потом был направлен туда в 1972 году на работу. Коллекция прирастала поначалу за счет нововоронежских значков, затем, по мере ввода в строй энергоблоков других станций: Кольской, Ленинградской, Курской... Начало сооружения советских проектов атомных энергоблоков ВВЭР за рубежом (ГДР, Венгрия, Финляндия) и заграничные командировки (Болгария и Чехословакия) дополнили коллекцию иностранными значками.

— *А что заставило Вас обратить внимание на сбор знаков, посвященных морской тематике?*

— На Военно-морской кафедре института, где проходил курс военной подготовки, мы изучали устройство ядерных транспортных установок и учились управлять ими. В 1970-х годах были по случаю приобретены, просто из любопытства, первые знаки будущей коллекции, посвященные атомному подводному флоту. Это были: знак «Вокруг света 1966», посвященный походу под водой вокруг земного шара группы атомных подводных лодок, и жетон «За дальний поход» с подвеской «Океан» (военно-морские учения в 1970 г., во время проведения которых погибла атомная подводная лодка К-8). После окончания института наступил длительный перерыв в пополнении «морской» части коллекции — море уже было далеко.

— *А когда начали собирать знаки, посвященные атомному ледокольному флоту?*

— Значки первых атомных ледоколов собирались в коллекцию медленно, в основном за счет киосков «Союзпечать», где они продавались, и трудно было представить, что где-то есть другие знаки. Перевод в Москву в 1988 г. на работу в Госатомэнергонадзор СССР позволил немного расширить границы коллекции. Здесь и произошел качественный и количественный скачок в формировании коллекции атомного ледокольного флота — в коллекции стали появляться серьезные знаки, посвященные спуску на воду, юбилейные знаки, знаки членов первых экипажей ледоколов.



– Как Вам удалось собрать такую обширную коллекцию по атомному ледокольному флоту, учитывая, что Вы работаете в Москве?

– Расширился круг знакомств не только в деловой сфере, но и в сфере увлечений. К пополнению коллекции привлекались все, кто имел отношение к ледокольному флоту. Бесконечно благодарен начальнику Управления Госатомнадзора России И.М. Плужникову, который не только поделился своими значками, но и рассказал историю некоторых из них, капитану атомного ледокола «Россия» Герою Социалистического Труда А.А. Ламехову и капитану атомного ледокола «Советский Союз» С.Б. Шмидту, капитану атомного ледокола «Вайгач» А.В. Скрыбину, которые не только подарили значки, но и поделились интересными фактами из истории ледокольного флота, капитану А.Н. Баринову, который внес свой вклад в пополнение коллекции. Большое им всем коллекционерское спасибо!

– Какая тематика Вашей коллекции?

– Из-за большого количества, значки разделены по темам: отечественные и зарубежные АЭС и предприятия атомной отрасли, атомные ледоколы и суда АТО, атомный подводный и надводный флот, высшие военно-морские учебные заведения, соединения атомных подводных лодок.

– Вы демонстрируете свою коллекцию, участвуете в выставках?

– По просьбе коллег демонстрирую, но в тематических выставках не участвовал. Первый раз выставлял всю свою коллекцию в помещении Кризисного центра Концерна по частям из-за большого количества значков, затем была демонстрация значков атомных электростанций на Нововоронежской, Кольской и Смоленской АЭС. И, наконец, в 2014 г., благодаря капитану Баринову А.Н., «ледокольные» значки целый год радовали глаз экскурсантам на атомном ледоколе «Ленин».



А.Н. Баринов и В.В. Корнюк у коллекции значков на атомном ледоколе «Ленин»



Коллекция значков в салоне капитана на атомном ледоколе «50 лет Победы»

— О чем Вы мечтаете, увлекаясь коллекционированием значков, посвященных атомной отрасли, в частности значков, посвященных атомному ледокольному флоту?

— Моя мечта? Как и у любого мальчишки: сходить на ледоколе на Северный полюс или хотя бы отправить туда коллекцию значков атомных ледоколов с очередной группой туристов.

Первая не сбылась, все-таки дорого, а вторая — да. В августе 2017 г. в честь 40-летия покорения Северного полюса атомным ледоколом «Арктика» состоялась экспедиция на Северный полюс на атомном ледоколе «50 лет Победы» с коллекцией моих значков, посвященных атомному ледокольному флоту, на борту (спасибо капитанам Баринову А.Н. и Лобусову Д.В.).

Осталась первая...

Елена Козлова



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН»

20 ноября 1953 г. Совет Министров СССР принял Постановление №2840-1203 о разработке мощного арктического ледокола с ядерной энергоустановкой, предназначенного для проводки транспортных судов в Северном Ледовитом океане.

Проектирование атомного ледокола, названного «Ленин», возлагалось на ЦКБ-15 (в настоящее время — ЦКБ «АЙСБЕРГ»), разработка проекта АППУ для ледокола поручалась ОКБ (в настоящее время — ОКБМ) завода №92 г. Горький (в настоящее время — Нижний Новгород), а производству этого завода — изготовление и поставка АППУ на Адмиралтейский завод в Ленинграде, где должен был строиться ледокол.

Для обеспечения достаточного запаса паропроизводительности в составе ледокольной энергоустановки было предусмотрено три реактора.

Для органов регулирования вместо погружных стрелней аварийной защиты, вводимых в активную зону напором насосов, были применены стержни, вводимые в активную зону под действием пружин. В биологической защите использовались малододефицитные материалы: сталь, вода, тяжелый бетон.

Первый ледокол с ЯЭУ был заложен 27 июля 1956 г. на верфи Адмиралтейского завода в Ленинграде. 5 декабря 1957 г. атомный ледокол был спущен со стапеля на воду. В 1958—1959 гг. на нем был выполнен основной объем работ по монтажу оборудования АППУ. К сентябрю 1959 г. были проведены заводские, швартовные и ходовые испытания. Постройка ледокола была завершена 12 сентября 1959 г. и 3 декабря 1959 г. состоялась передача атомохода Министерству морского флота СССР в опытную эксплуатацию. Портом приписки атомохода «Ленин» стал г. Мурманск.

Летом 1960 г. атомный ледокол «Ленин» начал первую навигацию по Северному морскому пути, осуществляя проводку судов на самых тяжелых участках. Многие годы атомный ледокол «Ленин» был самым мощным ледоколом в мире. В составе паро-производительной установки на ледоколе «Ленин» были использованы три одинаковых водо-водяных реактора ОК-150, максимальной тепловой мощностью 90 МВт. Реакторы атомного ледокола могли вырабатывать энергию без замены топлива в реакторе в течение трех лет. В 1961 г. с борта атомного ледокола была осуществлена высадка экспедиции, организовавшей дрейфующую станцию «Северный полюс-10». За шесть навигаций ледокол «Ленин» прошел во льдах более 62 000 миль. Атомная установка безотказно проработала около 26 000 часов.



К 1966 г. в конструкторских бюро был готов эскизный проект новой реакторной установки типа ОК-900. Окончание разработки проекта дало основание специалистам поднять вопрос о возможности замены ППУ ОК-150 на установку ОК-900.

Опыт эксплуатации ледокола убедил, что два реактора в любых условиях обеспечат ледоколу возможность выйти своим ходом из ледового плена, а уменьшение числа реакторов на судне существенно снижает стоимость ремонта и эксплуатационные расходы. Требовалось удалить реакторный отсек с парогенераторами и насосами, весом около 3500 т. С 12 декабря 1967 г. по май 1970 г. на ледоколе проходили работы по монтажу установки ОК-900. Модернизация атомного ледокола была проведена в короткие сроки — за 38 мес. 20 июня 1970 г. МВК приняла АППУ ОК-900 со всеми обслуживающими механизмами и системами и передала ледокол для эксплуатации Мурманскому морскому пароходству.

После модернизации атомоход «Ленин» вновь продолжил работу на трассе Северного морского пути.

С мая 1977 г. по июнь 1978 г. ледокол «Ленин» провел восьмью продленную навигацию, которая продолжалась 13 мес.

В декабре 1989 г. исполнилось 30 лет с начала эксплуатации атомного ледокола. ОК-900 проработала до вывода атомного ледокола «Ленин» из эксплуатации в 1989 г. За это время было пройдено 560 600 миль.

Несмотря на то, что системы и оборудование ППУ ОК-900 работали надежно и без отказа, начиная с 1984 г. атомный ледокол «Ленин» эксплуатировался только на трассе Мурманск—о. Диксон в наиболее благоприятных ледовых условиях. Это было вызвано ухудшившимся состоянием корпусных и внутрикорпусных конструкций судна. Проектный ресурс корпуса ледокола 25 лет был уже выработан.

В 1989 г. по совокупности показателей состояния корпусных и судовых конструкций было принято решение о прекращении эксплуатации этого ледокола.

По своей значимости создание атомного ледокола «Ленин» стоит в одном ряду с пуском первой атомной электростанции. С этого момента СССР, а затем Россия, становятся бесспорным лидером в атомном судостроении.

В настоящее время атомный ледокол-музей стоит у причала Мурманского морского вокзала.



Ледокольный флот



Атомные ледоколы СССР



Мурманское морское пароходство



Атомный ледокол «Ленин»



25 лет. Научно-практическая конференция

Ветеран атомного ледокола «Ленин»



30 лет атомному ледоколу «Ленин», ММП



30 лет атомному ледоколу «Ленин», ММП

40 лет атомному ледоколу «Ленин», ММП

40 лет атомному ледоколу «Ленин»



Почетный полярник

Почетному полярнику



48 лет атомному ледоколу «Ленин»



25 лет



45 лет



Памятные знаки с изображением атомного ледокола «Ленин»



Окончание ремонта на СРЗ «Звездочка»





11–17.04.2011, космическая неделя П.А. Пономарёв – первый Б.М. Соколов – капитан капитан



(латунь) (серебро с чернением и серебро)



30 лет первой навигации 1960–1990



21 мая День полярника



55 лет атомному ледоколу «Ленин»



Первый атомный ледокол



«Ленин» ледокол с ЯЭУ



55 лет атомному ледоколу «Ленин»



55 лет атомному ледоколу «Ленин»



ЛКИ



50 лет АркФ



Мурманск



РНЦ Ки Институт ядерных реакторов



Корфак ЛКИ 1964–1974



Ленинградское арктическое училище



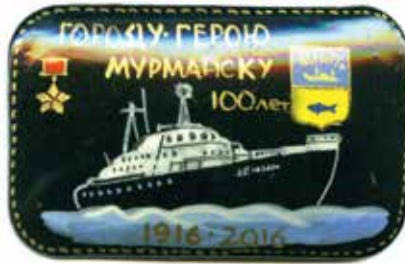
Мурманск — ворота Арктики



ЛКИ (варианты)

НКИ

РМУ им. Седова



Городу-герою Мурманск 100 лет

*60 лет атомному флоту.
«Ленин»*



55-я годовщина выхода в плавание





АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» (пр. 1052)

Второй атомный ледокол «Арктика» был заложен 3 июня 1971 г. в Ленинграде на Балтийском заводе и первым капитаном был назначен Юрий Сергеевич Кучиев. Атомоход «Арктика» был введен в эксплуатацию 25 апреля 1975 года.

После двух лет навигации на Северном морском пути было принято решение об организации похода «Арктики» к Северному полюсу. Специалисты Арктического и Антарктического научно-исследовательского института предложили и обосновали следующий маршрут: Новая Земля – Северная Земля – море Лаптевых – Северный полюс. Рейс планировался продолжительностью 29 суток.

9 августа 1977 г. под командой капитана Ю.С. Кучиева в 20.00 начался этот научно-практический экспериментальный рейс. В экспедиции приняли участие 207 чел., среди которых, помимо моряков, были ученые различных отраслей знаний и конструкторы.

17 августа 1977 г. в 4.00 атомный ледокол «Арктика» вышел в точку Северного географического полюса. Впервые в истории надводный корабль достиг такой точки, откуда нет пути на Север, а только на юг. Ледокол находился на полюсе 15 часов. 23 августа 1977 г. атомоход вернулся в порт приписки Мурманск.

За осуществление первого в истории плавания надводного корабля к полюсу атомный ледокол «Арктика» был награжден орденом «Октябрьской революции». За этот рейс все участники были отмечены государственными наградами. Капитан Кучиев Ю.С., главный инженер-механик Пашнин О.Г., старший мастер АППУ Асхадуллин Ф.Ф. были удостоены высокого звания Героя Социалистического Труда.

Осенью 1983 года в восточном секторе Арктики сложилась чрезвычайно сложная обстановка. Караваны судов под проводкой дизельных ледоколов были затёрты льдами. Срывался завоз снабжения и топлива в порт Певек. Ставился вопрос об эвакуации людей из населённых пунктов Чукотки. С приходом на помощь атомохода «Арктика», а затем атомных ледоколов «Ленин» и «Сибирь», несмотря на тяжёлые условия необходимые грузы были доставлены по назначению. Ледокол «Арктика» фактически сыграл решающую роль в спасательной операции. За эту работу капитану Ламехову Анатолию Алексеевичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда, а часть экипажа удостоена государственных наград. В 2008 году атомоход «Арктика» совершил свой последний рейс.

31 июля 2012 г. атомный ледокол «Арктика» был исключен из Регистрационной книги судов и готовится к утилизации.



Знаки, посвященные спуску на воду атомного ледокола «Арктика»



Знак первого экипажа



Ввод в эксплуатацию, 1975



Юбилейный знак «20 лет атомному ледоколу «Арктика»



Участник похода-77



Покорение Северного полюса, август 1977



Знаки, посвященные походу атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс», 1977 г.



Ошибка в дате 7-VIII



СССР «Арктика», 1977



Ордена «Октябрьской революции» атомный ледокол «Арктика»



10 лет похода на Северный полюс



25 лет похода на Северный полюс



30 лет похода на Северный полюс



Атомный ледокол «Арктика» на Северном полюсе



35 лет похода на Северный полюс



35 лет достижения Северного полюса



35 лет похода на Северный полюс



СП-1977



30 лет атомному ледоколу «Арктика»



Памятные знаки, посвященные атомному ледоколу «Арктика»



Памятные знаки, посвященные атомному ледоколу «Арктика»



20 лет

25 лет

*30 лет «Арктика»
1975–2005*

*Ледокол
«Арктика», 1971*



Арктика 1972–2008



Атомный ледокол «Арктика»



Атомный ледокол «Арктика»



Ю.С. Кучиев – капитан «Арктики»



Атомный ледокол «Арктика»



Атомный ледокол «Арктика»



Сохраним. Атомный ледокол «Арктика»



Атомный ледокол «Арктика» в керамическом исполнении





АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕОНИД БРЕЖНЕВ»

22.11.1982 г. атомный ледокол «Арктика» для увековечивания памяти Л.И. Брежнева был переименован в «Леонид Брежнев».

В постановлении ЦК КПСС и СМ СССР об увековечивании памяти Л.И. Брежнева была допущена описка, из-за которой имя Брежнева было присвоено не новому атомному ледоколу, а ордена Октябрьской революции атомному ледоколу «Арктика».

Спустя некоторое время в сентябре 1986 г. атомному ледоколу «Арктика» вернули его прославленное имя.



Атомный ледокол «Леонид Брежнев», 1974 г.



Спуск атомного ледокола «Леонид Брежнев», 1986 г.



Памятный знак «Леонид Брежнев»



Атомный ледокол «Леонид Брежнев», 1975–1985



Памятный знак «а/ледокол Л. Брежнев»



«Леонид Брежнев»



Ламехов А.А. — полярный капитан, участник «битвы во льдах» 1983 г.





АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «СИБИРЬ» (пр. 1052-2)

Атомный ледокол «Сибирь» является серийным ледоколом. Заложен на стапеле Балтийского завода в сентябре 1974 г. и спущен на воду 23 февраля 1976 г. Приемный акт сдачи ледокола «Сибирь» в эксплуатацию был подписан 28.12.1977 г., подъем флага состоялся 05.01.1978 г., судно вступило в состав Мурманского морского пароходства.

В 1978 г. атомный ледокол «Сибирь» под командованием первого капитана В.А. Кочеткова начал эксплуатацию на трассе Северного морского пути. Свою десятую навигацию атомоход начал проводкой судов и подготовкой к высокоширотной экспедиции в район Северного полюса. Перед экипажем ледокола под командованием капитана З.А. Вибаха и экспедиции под руководством А.Н. Чилингарова стояли две ответственные задачи: эвакуировать дрейфующую станцию СП-27 и организовать новую СП-29. Во время эвакуации СП-27 авиаразведка показала, что достичь Северный полюс можно за неделю. 25.05.1987 г. в 15.59 атомный ледокол «Сибирь» прибыл в географическую точку Северного полюса. Второй раз в истории арктического плавания надводное судно достигло Северного полюса.

19 июня 1987 г. ледокол «Сибирь» после 40 суток беспремерного рейса вернулся в порт приписки Мурманск.

С 1993 г. ледокол находился в режиме длительного хранения. В настоящее время ледокол выведен из эксплуатации.



Знаки, посвященные спуску на воду атомного ледокола «Сибирь»

Памятные знаки атомного ледокола «Сибирь»



Знаки, посвященные сдаче в эксплуатацию атомного ледокола «Сибирь»

1978–1988



Знак первого экипажа



Знак участника похода к Северному полюсу, 1987 г.



Поход к СП в 1987 г.



20 лет достижения СП, 2007



25 лет достижения СП, 2012



25 лет похода на Северный полюс



Ледокол «Сибирь»



Атомный ледокол «Сибирь»



«Разбуженная Арктика»



50 лет освоения СМП (керамика)



50 лет освоения СМП





АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «РОССИЯ» (пр. 10521)

20.08.1981 г. на Балтийском заводе был заложен третий усовершенствованный линейный ледокол «Россия». В конце 1983 г. он был спущен на воду, а 21.12.1985 г. — принят в эксплуатацию. В январе 1986 г. атомный ледокол «Россия» успешно прошел ледовые испытания и приступил к проводке судов на линии Мурманск—Дудинка. На ледоколе впервые было применено пневмо-омывающее устройство, подающее пузырьки воздуха вдоль бортов носовой части для повышения ледопроеходимости ледокола. В январе 1989 г. ледокол «Россия» участвовал в спасении дрейфующей станции «Северный полюс-28». 8 августа 1990 г. атомоход «Россия» под командованием Героя Социалистического Труда капитана А.А. Ламехова впервые в истории гражданского флота доставил на Северный полюс иностранных туристов из восьми стран. В настоящее время ледокол выведен из эксплуатации.



Закладка атомного ледокола «Россия»



Знаки первого экипажа



15 лет атомному ледоколу «Россия»



1985. 15 лет



Знаки, посвященные спуску на воду атомного ледокола «Россия», 1983 г.



«Россия» 1985



Знаки, посвященные сдаче атомного ледокола в эксплуатацию, 1985 г.



Поход к СП-28



Памятные знаки, посвященные сдаче атомного ледокола «Россия»



Памятные знаки



Первый поход к СП с туристами

Ледокол «Россия»

2010 высадка СП-38



Атомный ледокол «Россия»

Определение внешней границы континентального шельфа России

Ледокол «Россия»



30 лет спуска на воду

Русская Арктика

«Россия»





АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ»

В 1984 г. в г. Керчь в доке судостроительного завода «ЗАЛИВ» им. Б.Е. Бутомы состоялась торжественная закладка атомного лихтеровоза-контейнеровоза (АЛВ) «СЕВМОРПУТЬ». 20 февраля 1986 г. АЛВ был спущен на воду. 31 декабря 1988 г. после окончания ходовых испытаний АЛВ «СЕВМОРПУТЬ» был сдан Заказчику в эксплуатацию.

В качестве АППУ для АЛВ «СЕВМОРПУТЬ» была принята одно-реакторная установка КЛТ-40. Учитывая, что судно предназначено для неограниченного плавания и должно работать во всех широтах, включая тропические, с заходом в иностранные порты, АППУ КЛТ-40 была спроектирована с учетом требований международного кодекса безопасности ядерных установок торговых судов, разработанных Международной морской организацией (ИМО).

В январе-марте 1989 г. был осуществлен первый коммерческий рейс с 29500 т груза на борту, размещенного на 70 лихтерах, из порта Одесса в порт Владивосток по маршруту: Черное море – пролив Босфор и Дарданеллы – Гибралтарский пролив – мыс Доброй Надежды – Сингапур – Владивосток. Опыт эксплуатации АЛВ «СЕВМОРПУТЬ» в Арктике и на международных линиях Одесса – Вьетнам – Владивосток, Мурманск – Вьетнам – Владивосток, Владивосток – КНДР продемонстрировал возможность его использования в любом районе Мирового океана.

В связи с выработкой назначенного ресурса реакторной установки (свыше 100 тысяч часов) лихтеровоз в марте 2007 г. переведен в режим отстоя, а установка — в режим длительного хранения.

В декабре 2013 г. в ГК «Росатом» было принято решение о восстановлении атомного лихтеровоза «СЕВМОРПУТЬ». Полностью лихтеровоз был восстановлен к концу 2015 г. и в декабре 2015 г. успешно прошел ходовые испытания. Судно будет обеспечивать северный завоз, участвовать в освоении шельфа и разработке Павловского месторождения свинцово-цинковых руд на Новой Земле, а также работать по линии Минобороны.

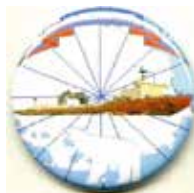
18 мая 2016 г. единственный в мире атомный лихтеровоз «СЕВМОРПУТЬ» успешно завершил свой первый переход из порта Мурманск к бухте Темп острова Котельный.



15 лет АЛВ



Судостроители XXVII съезду





50 лет ССЗ
«Залив»



1988 – сдача в
эксплуатацию



Знаки первого экипажа АЛВ «Севморпуть»



XIV парт.
конференция
завода ЗАЛИВ



Памятные знаки, посвященные транспортному
атомоходу «Севморпуть»

29 проф.
конференция
завода ЗАЛИВ



Мурманск – Певек



2015 год — завер-
шение ходовых
испытаний после
восстановления



30 лет АЛВ «Севморпуть»



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «СОВЕТСКИЙ СОЮЗ»

Атомный ледокол «Советский Союз», заложенный на стапеле Балтийского завода, был спущен на воду 31.11.1986 г. В 1989 г. после доводки и достройки на атомоходе был поднят флаг и «Советский Союз» был принят в эксплуатацию.

Ледокол восемь раз совершил международные круизы на Северный полюс с туристами.

В 2002 г. при стоянке у причала РТП «Атомфлот» силовая энергетическая установка атомного ледокола впервые в практике использовалась для обеспечения электроэнергией береговых объектов.

В настоящее время ледокол выведен из эксплуатации.



Знаки, посвященные спуску атомного ледокола на воду



Первый экипаж атомного ледокола «Советский Союз»



Памятный знак



Юбилейный знак «10 лет атомному ледоколу «Советский Союз»



NORTH POLE 1997



15 лет атомному ледоколу



Памятные знаки атомного ледокола «Советский Союз»



20 лет атомному ледоколу
«Советский Союз»

1990 «Советский Союз»



25 лет атомному ледоколу «Советский Союз»





АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ТАЙМЫР» (пр. 10580)

Атомный ледокол «Таймыр» является головным в серии из двух судов пр.10580, которая была построена в Финляндии на судовой верфи финского АО «Вяртсиля маринен» по заказу Советского Союза. Это ледокол с малой осадкой, предназначенный для проводки судов в устья сибирских рек. Назван в честь ледокольного парохода начала XX века «Таймыр». Силовая установка на основе реактора КЛТ-40М была установлена в Ленинграде. Обогащение топлива составляет 30–40% по урану-235. При нормальной эксплуатации перезарядка топлива производится каждые 3–4 года.

30.06.1989 г. ледокол «Таймыр» был сдан в эксплуатацию. В настоящее время обеспечивает безопасную проводку судов с грузами по проекту «ЯМАЛ СПГ», контракту с ГК «Норникель», для строительства арктической инфраструктуры МО РФ и выполнять работу на порт Сабетта.



06.04.1988 г. Знак, посвященный завершению сооружения в Финляндии



1989 г. Сдача в эксплуатацию



Знаки первого экипажа



Памятный знак атомный ледокол «Таймыр»

Памятные знаки, посвященные сдаче в эксплуатацию атомного ледокола советско-финской постройки «Таймыр»



15 лет



Атомный ледокол «Таймыр» – ледокольный пароход «Таймыр»



30 лет атомному ледоколу «Таймыр»





АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ВАЙГАЧ» (пр. 10580)

Атомный ледокол «Вайгач» сдан в эксплуатацию 25 июля 1990 г. Является однотипным с атомным ледоколом «Таймыр». Построен и спущен на воду на судостроительной верфи «Вяртсиля маринен» (Финляндия), после чего на Балтийском заводе на нем установлена реакторная установка. Атомный ледокол «Вайгач» оборудован атомной энергоустановкой типа КЛТ-40 с одним реактором. При нормальной эксплуатации перезарядка топлива производится каждые 3–4 года. Минимальная осадка ледокола составляет 8,5 м, минимально разрешенная глубина под килем для работы ледокола — 0,8 м.

В Арктике летом атомоход «Вайгач» работает по всей трассе Северного морского пути, вплоть до Берингова пролива. Зимой ледокол работает на морском участке Севморпути, сибирских реках, на Белом море или на Балтике, везде, где возникает необходимость.



Знак, посвященный спуску на воду, 1989 г.



Знаки первого экипажа атомного ледокола «Вайгач», 1990 г.



Памятный знак



1990 г.



«Вайгач» 1990



15 лет Вайгач



Атомный ледокол «Вайгач»



Галстучные заклочки (варианты)



Юбилейные знаки «15 лет атомному ледоколу «Вайгач»

20 лет, 1989–2009

25 лет



Атомный ледокол «Вайгач» — ледокольный пароход «Вайгач»

25 лет атомному ледоколу «Вайгач»



Атомный ледокол «Вайгач». Продление ресурса до 200 000 часов



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЯМАЛ»

В 1986 г. на Балтийском заводе начато строительство атомного ледокола «Октябрьская Революция». Передан Заказчику в 1992 г. и в этом же году переименован в «Ямал».

Ледокол «Ямал» по своим техническим данным и возможностям аналогичен атомоходам «Россия» и «Советский Союз». Он отвечает всем международным стандартам и требованиям, предъявляемым к судам подобного типа.

«Ямал» занимается обеспечением проводки судов на трассе Северного морского пути.

В 1994 г. «Ямал» помог вырваться из ледовых объятий Северного полюса самому мощному американскому ледоколу «ПОЛАР-СИ», застрявшему из-за поломки лопасти винта.

В мае 2006 г. принимал участие в спасении полярников с дрейфующей станции СП-34. Лыдина, на которой 10 месяцев дрейфовали полярники, попала в теплое течение и стала уходить на юг от Северного полюса.

13 августа 2006 г. самый молодой российский ледокол пошел в 39-й поход к Северному полюсу и доставил прах легендарного капитана атомного ледокола «Арктика» Ю.С. Кучиева, под руководством которого 17.08.1977 г. впервые в мировой истории надводное судно достигло географической точки Северного полюса.

В 2007 году атомный ледокол «Ямал» совершил свой 43-й рейс к Северному полюсу с туристами.



Знаки, посвященные спуску на воду атомного ледокола «Октябрьская революция»

Yamal



Сдаточный знак атомного ледокола «Ямал», 1992 г.



Атомный ледокол «Ямал». Круиз, 1992 г.



Знак первого экипажа, 1992 г.



10 лет атомному ледоколу «Ямал»



Ледокол «Ямал». 50 лет Атомфлоту



20 лет подъема флага



10 лет «Ямал»



Встреча тысячелетия



Операция по эвакуации СП-40



ВШЭ АРКТИКА-2013



Я был на Северном полюсе



Конференция на «Ямале»



25 лет ледоколу «Ямал»



«Ямал»

НИЭ «КАРА-зима-2015»



Ледокол «Ямал»



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ»

Атомный ледокол «50 лет Победы» (ранее «Урал») заложен 4 октября 1989 г. на стапеле Балтийского завода, спущен на воду 29 декабря 1993 г. Затем, в связи с отсутствием финансирования строительство атомного ледокола было приостановлено. Контракт на достройку был подписан в феврале 2003 г.

Акт готовности ледокола к физическому пуску атомных реакторов был подписан Государственной комиссией 28.10.2006. В ноябре 2006 г. состоялся физический пуск атомных реакторов и вывод их на энергетический уровень мощности. В феврале 2007 г. атомоход прошел ходовые испытания в Финском заливе. 23.03.2007 на новом атомном ледоколе бы поднят российский флаг.

На судне применена ложкаобразная форма носовой оконечности, доказавшая свою эффективность при опытной эксплуатации. Помимо основной задачи по проводке караванов в арктических морях, ледокол ориентирован на выполнение арктических круизов к Северному полюсу с посещением архипелага Земля Франца-Иосифа. 30 июля 2013 г. ледокол достиг Северного полюса в сотый раз¹⁾.

Впервые в истории арктической навигации совершил сверхпоздний рейс в декабре 2016 г. — январе 2017 г. В Чукотском море в районе Берингова пролива взял под проводку несколько судов.



Знак, посвященный спуску на воду атомного ледокола «Урал»

Знак, посвященный переименованию в «50 лет Победы»

Знак посвящен завершению строительства и пуску ядерных реакторов 05.11.2006

¹⁾ Общее количество походов атомных ледоколов к Северному полюсу, начиная с 1977 года.



Знак первого экипажа



Знак, посвященный сдаче атомного ледокола в эксплуатацию и подъему флага



Знаки, посвященные сдаче ледокола в эксплуатацию



Памятные знаки



Арктический круиз – 2009



Северный полюс-2010



Северный полюс-2010



Эстафета олимпийского огня



Олимпийский огонь на СП



Эстафета олимпийского огня





Эстафета олимпийского огня

Nuclear icebreaker

Арктический круиз 2013

Арктический круиз 2014



Арктический круиз 2015

Арктический круиз 2008

Партнерство в Арктике, 2016



СП 2017 40 лет



1977–2017. 40-летие похода атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс





10 лет атомному ледоколу
«50 лет Победы»

Атомный ледокол
«50 лет Победы»

«50 лет Победы»





АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» (пр. 22220 ЛК-60Я)

Ледокол заложен 5 ноября 2013 года.

Спуск на воду осуществлен 16 июня 2016 года.

Ввод в эксплуатацию запланирован на 12 июля 2022 года.

Первый ледокол пр. 222200. Длина ледокола составит 173,3 м, ширина — 34 м, осадка по конструктивной ватерлинии — 10,5 м, минимальная рабочая осадка — 8,55 м, водоизмещение — 33,54 тыс. тонн.

Является двухосадочным ледоколом: при глубокой осадке способен проламывать толстые океанские льды, при мелкой — работать в руслах рек, тем самым замещая сразу два ледокола: классов Арктика и Таймыр соответственно.



*Закладной знак
(в коллекции
отсутствует)*



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «СИБИРЬ» (пр. 22220 ЛК-60Я)

Ледокол заложен 25 мая 2015 года.

Спуск на воду осуществлен 22 сентября 2017 года.

Ввод в эксплуатацию запланирован на ноябрь 2020 года.

Второй ледокол пр. 222200. Является двухосадочным ледоколом: при глубокой осадке способен проламывать толстые океанские льды, при мелкой — работать в руслах рек, тем самым замещая собой сразу два ледокола: классов Арктика и Таймыр соответственно.



22.09.2017 Сибирь



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «Урал» (пр. 22220 ЛК-60Я)

Ледокол заложен 25 июля 2016 года.

Спуск на воду запланирован на май 2019 года.

Ввод в эксплуатацию запланирован на 12 июля 2022 года.

Третий ледокол пр. 22220. Является двухосадочным ледоколом: при глубокой осадке способен проламывать толстые океанские льды, при мелкой — работать в руслах рек, тем самым замещая собой сразу два ледокола: классов Арктика и Таймыр соответственно.

Заявленный ресурс ледоколов составляет 40 лет, ресурс 60 МВт реактора составляет 320 тысяч часов.



Закладной знак

«РОССИТА»

Многофункциональное судно-контейнеровоз «Россита» совершило свой первый рейс из итальянского порта Ла Специя в порт приписки Мурманск. Строительство судна осуществлялось в Италии компанией «Финкантиери». Судно способно развивать скорость до 12 узлов и в автономном плавании пройти не менее трёх тысяч миль. Контейнеровоз предназначен для работы в сложных арктических условиях.

Судно предназначено для транспортировки отработавшего ядерного топлива из поселка Гремиха, Губы Андреева, Губы Сайда, Северодвинска и других территорий, где располагаются предприятия по утилизации атомных подводных лодок.

«Россита» принята в эксплуатацию 15 июля 2011 г.

Экипаж «Росситы» состоит из 18 человек.



«Россита» 2011



*Судно-контейнеровоз
«Россита»*



Плавучая техническая база «ЛЕПСЕ»

Транспортное судно построено в 1934 г. в г. Николаев.

Переоборудовано на Адмиралтейском заводе в Ленинграде и в декабре 1961 г. принято ММП в эксплуатацию в качестве плавучей базы для обслуживания атомных ледоколов. «Лепсе» оборудовано специальным хранилищем ОЯТ, цистернами для временного хранения ЖРО и производственными помещениями для проведения технологических операций с реакторным оборудованием.

С 1963 по 1981 г. ПТБ «Лепсе» обеспечивала обслуживание ЯЭУ атомных ледоколов «Ленин», «Арктика» и «Сибирь»: выгрузка и хранение ОЯТ, загрузка свежих ТВС, прием и хранение радиоактивных отходов. С приходом в Мурманск ПТБ «Имандра» (1981 г.) «Лепсе» стало использоваться только для временного хранения ОЯТ, РАО и технологического оборудования.

В 1988 г. «Лепсе» выведено из эксплуатации, а в 1990 г. переведено в категорию «судно в отстое». Летом 1999 г. ПТБ прошла докование на СРЗ «Нерпа», где были проведены работы по подготовке к дальнейшему безопасному нахождению судна на плаву сроком не менее 10 лет.

14 сентября 2012 на буксире судно вышло в свой последний поход к предприятию утилизации.



25 лет ПТБ «Лепсе»

30 лет ПТБ
«Лепсе»

2018 выгрузка ОЯТ



Плавучая техническая база «ИМАНДРА»

Плавучая техническая база (ПТБ) «Имандра» построена на Балтийском заводе в 1981 г. по специальному проекту. Назначение: перезарядка ядерных реакторов, временное хранение и транспортировка отработавшего и свежего ядерного топлива, жидких и твердых радиоактивных отходов. Весь комплекс работ по обслуживанию ЯЭУ проводится у причала РТП «Атомфлот». В случае необходимости «Имандра» имеет возможность провести отдельные операции за пределами Кольского залива.

С 1981 по 2001 г. «Имандра» произвела 37 выгрузок ОТВС и 33 загрузки СТВС на гражданских судах с ЯЭУ. С ноября 1999 г. ПТБ «Имандра» выполняет работы по выгрузке ОТВС из реакторов АПЛ Северного флота, выведенных из эксплуатации.

Срок хранения ОЯТ на борту ПТБ «Имандра» — не менее 6 мес. Далее топливо перегружается в хранилище ПТБ «Лотта» для дальнейшей выдержки. Общий срок хранения ОЯТ в хранилищах ПТБ «Имандра» и «Лотта» до отправки на ПО «Маяк» составляет не менее трех лет.



Памятные знаки ПТБ «Имандра»



20 лет ПТБ «Имандра»

Выгрузка ядерного топлива с АПЛ (зак.803), переданной заводу «Нерпа», на ПТБ «Имандра» ММП в 1999 г.

Выгрузка ядерного топлива из АПРК «Курск» на ПТБ «Имандра»

«Имандра» — плавбаза Атомфлота



РТП «АТОМФЛОТ», ФГУП «АТОМФЛОТ», предприятие ГК РОСАТОМ «РОСАТОМФЛОТ»

Базой ремонта и обслуживания атомного ледокольного флота является береговая промышленная структура предприятия «Атомфлот». До реорганизации и перехода в систему Государственной корпорации «Росатом» оно входило в систему Министерства транспорта России и именовалось как ремонтно-технологическое предприятие, а затем получило статус ФГУП. Еще ранее, в момент создания в 1960 г., как достроечная база Адмиралтейского судостроительного завода, оно занималось обслуживанием первого атомного ледокола «Ленин». До 1988 г. предприятие являлось структурным подразделением Мурманского морского пароходства и называлось «База-92» (92 — это порядковый номер урана в периодической системе элементов).

В 2008 году ФГУП «Атомфлот» вошло в состав Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» на основании Указа Президента Российской Федерации «О мерах по созданию Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» (№ 369 от 20 марта 2008 года). С 28 августа 2008 г. ему переданы суда с ядерными энергетическими установками и суда атомного технологического обслуживания. Теперь на базе предприятия действует единый ледокольно-технологический комплекс гражданского атомного флота Российской Федерации.



РТП Атомфлот



*Росатомфлот
Представитель-
ство Атомфло-
та в Москве*



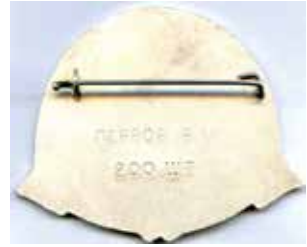
15 лет спецгруппы технадзора ММП



20 лет спецгруппы



Группа экспертов СССР – SUOMI



Надпись «Первов В.М. 200 шт.»



50 лет атомному ледольному флоту



55 лет атомному ледольному флоту

70 лет Победы. Атомфлот



За отличие в службе



ЗНАКИ С ИЗОБРАЖЕНИЕМ ЛЕДОКОЛОВ





Знаки, посвященные атомному ледокольному флоту, выпущенные в 2019 г.



Атомный ледокольный флот «50 лет Победы»

Атомный ледокольный флот «Арктика»

Атомный ледокольный флот «Россия»

Атомный ледокольный флот «Советский Союз»

Атомный ледокольный флот «Ямал»



Машфак ЛКИ из серии «Значки с изображением ледоколов»



Фрачник АЛВ «Севморпуть»



Атомный ледокол «Ямал»



Спуск атомного ледокола «Урал», 2019 г.

Июль 2019 г.

СТАНИСЛАВ БОРИСОВИЧ ШМИДТ: «ЛЕДОКОЛЫ НАШИ — ЭТО ЧУДО, ВЕЛИЧАЙШЕЕ ДОСТИЖЕНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО РАЗУМА!»

С.Б. Шмидт, Е.А. Козлова

К Станиславу Борисовичу Шмидту — капитану атомного ледокола «Советский Союз» в период с 1991 по 2010 год — мы с Александром Николаевичем Бариновым отправились в деревню Чёрное, которая расположена в нескольких километрах от Москвы рядом с городом Балашиха. Здесь Станислав Борисович родился, вырос и проживает сейчас, выстроив на месте родительского дома небольшой двухэтажный дом, в котором вместе с ним и его женой Ларисой Михайловной обитают совершенно покорившие нас животные — лабрадор по кличке Хлоя и кошки Тути и Фрути. Нас ждали и знали о цели нашего визита — вспомнить работу на флоте, которому Станислав Борисович посвятил практически всю жизнь. Мы расположились в одной из комнат этого гостеприимного дома, где на стенах и на полках висели или стояли всевозможные фотографии, грамоты, сувениры и предметы, говорящие о том, что здесь проживает капитан атомного ледокольного флота. Я включила диктофон и Станислав Борисович начал рассказ о своей жизни, о походах на ледоколах по



Капитаны атомного ледокольного флота А.Н. Баринов и С.Б. Шмидт



Северному морскому пути, о людях с кем его свела судьба и о многом другом, чем он хотел поделиться с нами, вспоминая прожитые годы, отданные атомным ледоколам.

* * *

— Я как преамбулу хочу сказать, что 25 августа 2018 года отпраздновал свое семидесятилетие. Первый тост, как правило, не говорит именинник, но по капитанской привычке я встал и предложил выпить за свою судьбу, которой я благодарен. Не все складывалось как мне бы хотелось, судьба сама правила. Я атеист, но в судьбу верю, и вижу её как широкую дорогу, в которой надо было еще разобраться, в какую сторону идти. Я благодарен судьбе за то, что оказался в морском училище и самое главное, за несметное количество замечательных людей, сопутствовавших мне все это время. Просто на удивление, как всё это складывалось. Где-то везло, наверное, да еще и наша, в какой-то мере суровая профессия, таких людей отбирает. А какие у меня были учителя замечательные — капитаны атомного ледокола «Арктика» **Василий Александрович Голохвастов** и **Юрий Сергеевич Кучиев**, **Анатолий Алексеевич Ламехов** и **Григорий Алексеевич Улитин**.

— *Ваша работа на ледокольном флоте началась именно на «Арктике»?*

— «Арктика» — это мой первый ледокол, моя первая любовь, как и у моих друзей — **Александра Николаевича Баринова** и **Александра Александровича Сивкова**. Молодая тройца бывших помощников капитана. Мы трое дружим до сих пор: Саша, я и Сан Саныч Сивков. Сивков пришел на «Арктику» в 1976 году, я — в 1977, а Саша — в 1978. Мы цеплялись за нее, не хотели уходить. А какие там работали люди! Часто говорят о капитанах, но порой забывают об остальной части экипажа, о механиках и других специалистах. Мне посчастливилось работать с замечательными людьми! Самый главный у меня и любимый из главных механиков, из первых 16 человек, которые после окончания училища были направлены на атомный ледокол «Ленин», — это **Виктор Александрович Мизгирев**. Его уже нет к сожалению. После окончания «макаровки» (Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова) его направили на курсы подготовки механиков для атомного флота. Тогда ледокол «Ленин» еще строился. А **Владимир Алексеевич Каратеев** — фигура такая интересная! Он рассказывал нам о становлении атомной промышленности. На «Советском Союзе» Владимир Алексеевич был старшим механиком ППУ. Каратеев начинал работать в Челябинске, потом трудился на Обнинской АЭС, а когда стали строить атомоход «Ленин», то перешел на него.

— *Вы живете сейчас там же, где родились и выросли?*

— Я родился и вырос здесь, в деревне Чёрное. Здесь же и учился. Рядом в военном городке была школа, но было только 4 класса, а дальше до



Капитан Шмидт Станислав Борисович

8-го класса я ездил учиться в город Железнодорожный. После 8-го класса поступил в техникум, тоже в г. Железнодорожный, дальше служба в армии два года и вуз. Типичная судьба советского человека.

– Вы окончили Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова. В Латвийское морское пароходство, куда Вас вначале распределили, Вы не попали из-за службы и последующей работы в советской армии, т.е. Вам не открыли визу. И как же Вас распределили?

– Мне пришлось перераспределяться. Когда получил направление в Ригу, я понимал, что без визы мне там делать нечего, так как весь флот Латвийского пароходства работал на заграничные рейсы. Я кинулся в училище к начальнику отдела кадров ветерану войны, полковнику Стрелкову. Объяснил ему, что у меня сумасшедшая проблема с распределением. Он изумился: «Какие у тебя могут быть проблемы? Я же помню, что твое фото все время было на доске отличников училища». Я объяснил. При мне он набирает Мурманск, его соединяют с заместителем начальника пароходства по кадрам: «Вот у меня хороший парень сидит, без визы. На ледокол вам кто-то нужен?» – «Если хороший парень, то только на ура». Вот так я оказался в Мурманске.



— *А какой факультет Вы окончили?*

— Судоводительский, конечно, капитанский. Мне на той же путевке написали: «Перераспределен в Мурманское пароходство». Приехал в Мурманск. Еще человек шесть было туда распределено. Это было то время, когда на летнюю навигацию дополнительно брали сезонников на транспортные суда. Очередь сумасшедшая к инспектору по приему на работу. И мы сидим, грустим, молодые, скромные. Неожиданно инспектор Петр Тимофеевич Плюснин вышел из кабинета и я его спрашиваю: «На ледокол никого не ждете?». Он поворачивается и говорит: «Ты Шмидт, наверное?» — «Да». — «Ребята, заходите». Все. Получил направление на «Арктику». Это был 1977 год — год похода «Арктики» к Северному полюсу. Молодняк на Полюс конечно не попал. Экипаж набирал капитан Юрий Сергеевич Кучиев. Это был ответственный рейс, ледокол впервые шел покорять Северный полюс, и не известно как все это сложится, поэтому брали только опытных моряков. Даже некоторые ушли в рейс с понижением в должности, например был старпомом, а в рейс ушел как помощник. Стаж у многих был наработан еще на «Ленине» или уже на «Арктике». А когда к одному борту к «Арктике» подошел катер с Тимофеем Борисовичем Гуженко — министром морского флота, руководителем экспедиции, с другого борта на рейдовом катере уходили мы с Сан Санычем Сивковым. Нас отправляли домой. У меня был первый отпуск, и я познакомился со своим сыном. Первый раз его увидел. А атомный ледокол «Арктика» ушел к Северному полюсу в историю.

— *Вы были женаты? А где жила Лариса Михайловна?*

— Здесь, в военном городке. Она дочь военного. У нее отец полковник, светлой памяти, и мама, вывезенная из блокадного Ленинграда по Дороге жизни и добровольцем ушедшая на фронт, потом всю войну прошагала со своей зениткой. А я здешний. У меня по маминой линии вся родня и мама из Чернигова, а отец имел петербургские корни, но он очень рано трагически погиб, мне не было и пяти лет. Мама себя полностью посвятила мне. Мы вдвоем так и жили.

— *Итак, Вы прибыли на «Арктику».*

— А на «Арктике» все было замечательно. Я был принят стажером 4-го помощника капитана. Существовала, да и сейчас существует так называемая линия подготовки кадров. У технических специалистов это совсем жестко и начинают они с самых низших должностей. Я противник этого.

— *Так Вас приняли стажером?*

— Стажером. Тогда атомных ледоколов было только два — «Ленин» и «Арктика», и я полтора года ждал штатной должности. Зимой на короткое время в штат переводили на стоянке, пока штатный 4-й штурман Владимир Репин в отпуске был. Только в сентябре 1978 года я получил штатную



должность 4-го штурмана. Дальше пошло значительно быстрее, уже через месяц меня назначили третьим штурманом, а дела сдал Александру Николаевичу Баринову.

— *Какое у Вас было настроение, когда Вы получили наконец-то должность?*

— Молодые были, глаза горели. Жалко, что это утратилось. Сейчас все поменялось. Хотя с возрастом плохое забывается, ярче становится то, что было запоминающимся раньше. Но мне запомнилось кое-что и отрицательное. Нас раз в пять лет посылали в «макаровку» на курсы повышения квалификации. Один раз подошел декан судоводительского факультета Баранов Ю.К. и говорит: «Можно встречу организовать с курсантами?» — «Можно, но только их палками не загонять на эту встречу». Я уже капитаном был. Он говорит: «Нет, нет, у меня зачет, как раз время до конца занятий остается». Ни одного вопроса у курсантов не было по работе ледокола, а только о зарплате и квартире. Это конечно немаловажный фактор, но тем не менее. А мы работали за идею, правда при хорошей заработной плате.

— *Уже знали, что зарплата хорошая?*

— Я узнал только тогда, когда понял, что визу так и не откроют. В 1976 году незадолго до окончания училища я от Сивкова А.А. и Ольшевского А.Н., которые были на атомных курсах в Питере, узнал, что оклад 4-го штурмана на атомном ледоколе 195 рублей. Это единственное, что мне было известно об атомном флоте.

Дальше все сложилось удачно. Не успели оглянуться, как проскочили штурманские должности. В это время проходила смена поколений, а кого-то и выгоняли за нарушение дисциплины. Когда же я стал 4-м помощником капитана — вот это было счастье! Потом вскоре стал третьим помощником, вторым. Я вспоминаю, как в проливе Вилькицкого встречали транспорт, на котором был пассажиром капитан атомного ледокола «Сибирь» Владимир Николаевич Красовский. Я его снимаю с «полководца», помощник его приводит на мостик, я второй старпом, он меня знает и спрашивает: «Ты с кем вахту стоишь? Кто тобой руководит и прочее?» — «Я стою вахту старпомом самостоятельно.» — «Как же быстро!» — «Четыре года». Для того времени очень быстро. Саша Сивков тоже как-то в пятилетку уложился.

— *У Вас диплом капитана дальнего плавания, неважно какой корабль или ледокол?*

— Да, диплом общий. Сейчас их поменяли, но я храню диплом капитана дальнего плавания кораблей любого класса. Однако имеются дополнительные требования для разных типов судов, например для управления танкером нужно было еще много других документов параллельно получить, а для атомного флота необходимо окончить специальные курсы при «макаровке». Подобная картина и у механиков.



Певек. Лето 1984 года. Старпом Шмидт на корме атомного ледокола «Леонид Брежнев» («Арктика») обговаривает ремонтные работы

– Когда Вы получили звание капитана дальнего плавания?

– На «Арктике» я работал вторым старпомом до конца 1984 года. В первых числах 1985 года в приказном порядке меня направили в Ленинград на строительство атомного ледокола «Россия» уже в должности первого старпома. Обычно было так, если старпомом строишь ледокол, то по выходу в первую смену у тебя повышается должность до дублера капитана и прочее. Однако у меня получилось не совсем так.

Осенью 1989 года зашел в службу мореплавания и сказал: «Есть желание перебраться на новый ледокол». – «Мы тебя отправили на «Россию», ты свое сделал и сделал хорошо. Переходи». Вот так я оказался на атомном ледоколе «Советский Союз» дублером капитана. Это был 1989 год. В мае месяце получил телеграмму: «Приезжай, сдавай капитанский техминимум и пойдешь подменять Горшковского Анатолия Григорьевича уже капитаном». Но, я заболел и полгода провалялся с пневмонией. Сначала здесь, в Купавне, в Центральном морском госпитале. Дочка там медсестрой работала. Потом в Москве в 1-й Градской больнице. После этого вернулся на «Советский Союз» дублером капитана.

Начались рейсы с туристами. Осенью 1991 года, придя из первого рейса, когда мы стояли на рейде, мне говорят: «Иди, сдавай техминимум и пой-



дешь капитаном». — «Мне надо медкомиссию пройти, меня после болезни выпустили только на один рейс». — «Поезжай в Ленинград, ледокол будет стоять и ждать». Так и было. Я несколько дней провел в Ленинграде, а 18 сентября 1991 года приказом по пароходству был назначен капитаном на «Советский Союз». Проработал на этом ледоколе до 2010 года — 19 лет, до пенсии. Любил иногда пошутить, что я капитан всего «Советского Союза». Работал на нем с огромным удовольствием. Очень хороший корабль. Технически самый удачный. Когда все стало «валиться» в стране, так и его загубили. Я понимаю, что тактические соображения были сильнее стратегических. Финансирования не хватало, грузопоток маленький, ледоколы не требовались, а ледоколам надо зарабатывать, хотя их строили не для этого. Когда пришло время продлевать ресурс установки, проводить цикл ремонтных работ, один реактор на «Союзе» был сделан, а второй нет. С 20 мая 2006 года ледокол перевели в отстой. Нам все обещали: «Вот-вот начнем, вот-вот начнем оживлять ледокол». И так до 2010 года, когда было принято решение, что его не будут ремонтировать. Так всегда бывает, чем больше стоишь, тем меньше шансов, что будут восстанавливать. Теперь его разбирают. С 3 сентября 2010 года я пенсионер.

— *У Вас полгода на ледоколе, полгода дома?*

— Нет, четыре месяца был цикл. Сначала, когда начинали, никакого цикла не было, как получится. У меня рекорд — 17 месяцев на «Арктике». Но это не все время в море, а ледокол и на ремонте стоял в Мурманске. Ну раза два я на пару дней прилетал домой. Последние 15 лет был четырехмесячный цикл. Четыре месяца работаешь, а четыре гуляешь. Все оплачивалось. Хватало отпусков и накопленных выходных. Заранее все планировалось. Конечно, это не поезд, могли быть подвижки небольшие, но тем не менее.

— *Кого Вы вспоминаете, как своих учителей?*

— Я в первую очередь называю **Василия Александровича Голохвастова**, **Юрия Сергеевича Кучиева** и **Анатолия Алексевиича Ламехова**. Как мне повезло, что пришлось под их командованием работать! Это люди другого сорта. С Василием Александровичем много поработал. Я считаю, что капитанству у него можно было даже больше поучиться, чем у Юрия Сергеевича Кучиева. Юрий Сергеевич великий гражданин, но в некоторых вопросах я с ним был не согласен. Последние годы бывало, что мы с ним спорили. Он это допускал. Глубочайше перед ним преклоняюсь. А мое становление капитаном — это Василий Александрович Голохвастов и Анатолий Алексевиич Ламехов. Все они мечтатели и настолько преданные этому делу люди, что слов не хватит, чтобы все это описать. Вот так. 14 лет дорога до капитана под руководством своих учителей, а потом 19 лет капитанство.



— *Есть ли у Вас клуб капитанов или объединяющая капитанов организация?*

— В Мурманске существовала Мурманская ассоциация капитанов из инициативных мужиков. Больше для пенсионеров, для тех, кто в Мурманске остался. Собирались один раз в неделю. Работающие, когда приходили, обеспечивали, чтобы холодильник был заполнен. Все по-хорошему. А организована эта ассоциация в основном для юридической помощи капитанам и кому-то на самом деле помогали. Вот повезло мне туда приходиться, пока мы стояли. Все начитанные, интеллектуальные мужики. Тогда на кораблях телевидения не было, все много читали, а потом и писали. Например, Селиверстов Леонид Степанович — капитан транспортник, две или три книги написал, после того как вышел на пенсию.

— *Когда Вы ходили первый раз на Северный полюс?*

— Ходил с туристами, когда был дублером капитана в 1991 году. Это была первая проба туристических рейсов. Я, честно говоря, внутренний противник этого, так как ледоколы не для этого построены. Но у меня свои взгляды.

— *Это Ваши первые походы?*

— На Полюс с «Союзом»? Да. Я к этому относился как к обычной работе. Задачи более сложные многим пришлось решать.

— *Вот «Арктика» в 1977 году покорила Северный полюс за две недели, а другие ледоколы так же шли? Или были проблемы?*

— Мне сложно говорить за всех. У меня где-то лежит листочек первого похода, когда я капитаном в 1997 году на Полюс с туристами ходил. Листочек, а на нем линия, дата старта, дата возврата, а в середине дата на Северном полюсе. Вот я каждый день смотрел, получается или нет? Хотя то, что прошел, еще не значит, что так будет на обратном пути, но тем не менее. Сомнения были, тяжело было идти, потому что надо было выдержать расписание. Если бы вопрос стоял, что надо дойти и вернуться обратно, то никаких сомнений не было бы, а надо выдержать это расписание, потому что предстоял уже следующий рейс. Если в 1991 году был заложен перерыв между этими двумя рейсами на пару или трое суток, то уже в следующем году день прихода, день отхода без разрыва на отдых. Во-первых, персоналу тяжело, так как надо почистить, убрать, продовольствие получить, скопившийся за рейс мусор сдать, а его набирается прилично, когда на борту двести с лишним человек. В этом сложность. По-моему, за все эти годы один только раз до Северного полюса не добрались. Это ледокол «Ямал». Причину не знаю. Я не разговаривал со Станиславом Румянцевым. Вообще это жестко, что взяли за основу график «Арктики», которая за 13 дней вернулась в 1977 году. Да еще погода была отличная. Если идти вслепую, то выдержать график очень сложно. Повезет, не повезет.



— *Какие наиболее интересные походы у Вас были?*

— В 2004 году мне пришлось участвовать в экспедиции, осуществляемой организацией «Всемирное бурение». Этот поход не афишировался. 14 стран финансируют кампанию по бурению на суше и на море по всему миру. У нас они все целились на хребты Ломоносова и Менделеева в море Лаптевых. Декларируется, что это все для исследований истории климата. Но звучат эти два хребта в спорах борьбы за шельф. В этой экспедиции участвовало норвежское буровое судно и шведский ледокол «Оден», а нас они нанимали как основную ударную силу. Я был убежден, что ничего не получится, но это в силу моего характера, я немного перестраховщик. Однако нет, пришли. Интересна была сама система работы. Мы впереди прокладываем дорогу, а у них два вертолета на борту, которые иногда летают, смотрят, но мне не говорят о ледовой обстановке. Выглядело это довольно странно. Как капитан поведет, так и будет. Но опыт есть и экипаж хороший.

— *А у вас на ледоколе вертолета разве нет?*

— О! Это было так давно. Вертолет в старое доброе время арендовался у Мурманского авиаотряда. Пароходство оплачивало 60 часов налета за вертолет гарантированных, независимо от того, летает он или не летает. Если больше летал, то доплачивались дополнительные часы полетов. Практически на всех ледоколах в советское время были вертолеты. Конечно это было очень удобно. Особенно, если бывал гидролог такой, как, светлой памяти, **Валерий Михайлович Лосев** (1935–1999). Но это человек, о котором



На ходовом мостике у стола гидролога Шмидт С.Б. и Лосев В.М.



просто говорить сложно. Мало того, что мы дружили, хотя он был старше всех, Валерий Михайлович опекал нас. Специалист он был блестящий. Все коллеги признавали его превосходство во всех вопросах. Это редко можно видеть. Удивительный мужик был. В памяти у всех остался.

— *Так у Вас не было вертолета, когда Вы шли?*

— Нет, своего не было. А те знали и молчали, хотя группа разведочная у них была нанята в Мурманске и среди них были лично знакомые два гидролога, но им было запрещено нам давать сведения о ледовой обстановке. Мне было это непонятно. Но, тем не менее, им удалось тогда забуриться, хотя там километровые глубины, а самое мелкое это на хребтах. Одну скважину они пробурили. Там надо было в грунт на 500 метров войти. Они три раза пытались. Два раза приходилось сниматься, лед вынуждал. Буровое судно должно находиться в одной точке с колебаниями не более 50 метров. Но удалось с третьей попытки. Когда все закончилось, завел их и на Северный полюс. Там было недалеко, всего 70 км. Как на прогулку сходили.

— *Какие маршруты у Вас были самые запоминающиеся?*

— Самый для меня сложный и тяжелый — это проводка танкера «Уйкку» в Певек в 1998 году. Это время полной разрухи нашей экономики. Не успели за время навигации на Чукотку доставить необходимое количество топлива. Уже рассматривался вопрос об эвакуации населения, а на трассе работал один единственный атомный ледокол «Советский Союз». Ноябрь месяц. Все заканчивалось, всех проводили как положено, как было раньше. Навигация заканчивалась в Восточном секторе, где льды тяжелые. Саша Баринов на «Арктике» тогда командовал. Они к нескольким точкам даже пробиться не смогли, чтобы доставить транспортные суда и выгрузить груз. А этот танкер «Уйкку» должен был доставить в Певек 15–16 тысяч тонн топлива. Я с удивлением получил команду в начале ноября, а проводку начал 12 ноября. Обычно к концу ноября никого в Восточной Арктике не было. Ну что ж, если в Певек, так в Певек.

Начало было тяжелое. Пошли мы с этим танкером. Сначала удачно вошли в Айонский массив. Это недалеко, уже на подходе в Чаускую губу к Певеку. Ну и там началась сумасшедшая битва. Очень тяжелый лед. На западе мы работаем круглый год уже с 1978–1979 года. В Западном секторе осуществляем плавание на Дудинку, на Норильский комбинат. Первая круглогодичная навигация была с 1978 на 1979 год. Не продленная, как раньше, а круглогодичная. Тоже сложилась благодаря Василию Александровичу Голохвастову и Валерию Михайловичу Лосеву. Если бы их не было в это время на «Арктике», то вопрос о круглогодичной навигации в Западном секторе Арктики долгое время не был бы решен. Убежден.



С большим трудом все-таки мы пробились в Певек. Хорошо, что танкер «Уйкку» был очень хорош в маневрировании. В Певек прошли, разгрузились и надо идти на Запад. Началась эпопея выхода. Там всегда устанавливается ледовый барьер вдоль побережья, а на глубинах порядка 20 метров к нему примыкает припай. И вот, выходя обратно, ледокол в этот барьер уткнулся и ни туда, ни сюда. Эти горы льда, только на поверхности высотой метров семь, нас не пускали. Пытались форсировать, чтобы найти «щель», чтобы вылезти за этот барьер, но нет, не получалось. И честно говоря, я забеспокоился, потому как знал, что с продовольствием погано. Как бы не пришлось зимовать вместе с этим танкером. Вроде бы считалось, что мы под эгидой МЧС, но они вышли один раз с нами на связь и все. Обещали, что губернатору и певекским властям поручено и они помогут. А у них там летает единственный МИ-8, и время-то темное, так как светлого времени только два часа в сутки, чтобы полетать и что-то увидеть. Потом передали, что вертолет летит на остров Айон и подлетит к нам. Но, пока их ждали, мы продолжали пробиваться. Теперешний капитан «Ямала» *Александр Юрьевич Лембрик*, в то время он был дублером капитана на «Союзе», нашел «щелочку», и мы с большим трудом прошли. А то было так: идешь на этот ледяной горб, машина работает на полный ход вперед, а ледокол как на санках скатывается обратно. Вот такие вещи были. Вышли, прошло немного времени и сломали лопасть левого винта. И мы со сломанной лопастью, потеряв треть мощности ледокола, всю эту трассу от Певека до выхода в Баренцево море промучились. Пришлось посчитать сколько у нас продовольствия. До 24 декабря хватало, но не по нашему обычному меню, а что есть. Но нам повезло, где-то 22 декабря в районе Диксона мы встретились с «Арктикой» и нам помогли с продуктами. Вот этот рейс в памяти остался, так как я единственный раз за все годы задумался — не зазимую ли во льдах? Вот тот самый рейс и был самый тяжелый.

А так, все походы были спокойными. Когда мы в училище учились на первом курсе, то куратором к нам был назначен зав. кафедрой, доктор наук, профессор *Михаил Михайлович Лесков*, бывший капитан. Однажды он пришел к нам первокурсникам, о чем-то рассказывал, а потом так задумался и говорит: «А вы знаете, вот я сейчас доктор наук, профессор, зав. кафедрой, а тоска зеленая. Самое хорошее время, когда я был капитаном!» Вот так и я могу сказать, что для меня это было самое хорошее время.

— Но к капитанам предъявлялись высокие требования. Они многое должны знать и уметь.

— Декан нам первокурсникам говорил, что капитаны — это представители страны, которые должны не только хорошо выглядеть, но и уметь держать рюмку, вилку, поддержать разговор. А мы смеялись, так как у нас



в общежитие было серое солдатское одеяло, железная миска, алюминиевая ложка в столовой и т.д. И вот учись как себя вести, как представлять страну. Но, потом все же пришлось учиться, так как у меня откуда оно могло быть? Мама работала санитаркой в госпитале, потом сестрой-хозяйкой. Вспоминаю свой первый приход на «Арктике» в кают-компанию. На столе накрахмаленная скатерть, супница фарфоровая, приборы мельхиоровые, тарелка суповая, тарелка пирожковая. А рядом сидит легенда ледокольного флота Александр Георгиевич Гамбургер и спокойно управляется вилкой и ножом. Я уже знал, что нож надо держать в правой, а вилку — в левой руке, но когда на второе подали антрекот с гречневой кашей, то понял, что без тренировки не получится. Это была суббота, по воскресеньям же всегда была на второе курица, а это вообще беда. Как оказалось, можно помочь руками, но я тогда не знал, а Гамбургер сидел рядом и ножом с вилкой спокойно разбирался с курицей. С неделю я полуголодным ходил, но научился. А когда с туристами стали ходить, то капитана с супругой и старших командиров каждый вечер приглашали на их обед. Официанты, которые к нам были прикомандированы, рассказали, какие есть на столах приборы, советовали как ими пользоваться: «Но, если предложат лобстеров, скажите, что вы их не едите». Вот так пришлось всему этому учиться. Но я даже доволен, потому что за годы стояния в Мурманске очень много людей прошли через ледокол, причем разного уровня. В книге посетителей есть король и королева Швеции, заместители министров иностранных дел скандинавов и другие высокопоставленные гости. Зачастую это был прием, а не экскурсия. Например, северный флот принимал, но начало, как правило, проходило на ледоколе «Советский Союз». Был у нас и адмирал, командующий военными силами НАТО в Атлантике, Министр энергетики США Робертсон, а его по протоколу сопровождал посол США в России г-н Коллинз. Приятное впечатление у меня осталось от реакции, которая была у посла. Он, видимо, предполагал, что моряки — пьянь и дрань, ничего не умеют. Ночевали они на ледоколе со своей охраной на борту. Как положено, все по программе. Утром я поприсутствовал на их завтраке и провожал. Сошли, сели в автобус, он тронулся. Мы уже попрощались. Вдруг автобус остановился, г-н Коллинз вышел из автобуса, подбежал ко мне руку жать и обнимать. Вот такое впечатление у него осталось. Конечно, моменты были запоминающие и интересные.

Я долго считал, что кинофильм «Начальник Чукотки» — это абсолютная выдумка, а мистер Свентсон — это просто образ. Но, в 1991 году в круизе был американец, один из его работников. Оказывается мистер Свентсон был первый, кто получил разрешение Ленина на торговлю с местным населением. Вот такая случайная встреча.



— *А с Вами кто-нибудь плавал из журналистов, чтобы рассказать о ледоколе и жизни на нем?*

— Да, был такой пассажир. Приехал я из отпуска, ледокол стоит в доке, заканчивается ремонт. Вдруг появляются молодая девушка и мужчина. Девушка представилась, что она сопровождающая из ленинградского отделения «Памяти». У меня сразу нехорошо становится, когда я слышу это. А мужчина — польский фоторепортер Кинжи Томаш. «Вот мы зимой приезжали, нам обещали, что помогут добраться до Чукотки. Он интересуется всем по Гулагу». — «А что вы сейчас приехали? Мы на ремонте и еще не известно, когда отправимся. Я советую разъехаться по домам и ждать телефонного звонка, когда отправимся в плавание. Я гарантировать могу только одно, что если я принял на борт и если не будет возможности вас куда-то пересадить, то я привезу в Мурманск, но будет это через четыре-пять месяцев. Устраивает?». Девушка отказалась, а поляк остался. Я приставил к нему провожатого на первый день, чтобы он ознакомился с ледоколом и чтобы ногу себе нигде не сломал. Пара дней прошло, я его пригласил и спрашиваю: «Ну как Вам на корабле?» — «Спасибо, все хорошо и очень неожиданно. Настолько открытые люди, замечательный сопровождающий». Проходит некоторое время, он спрашивает: «Капитан, интервью можно? И несколько снимков». — «Да, пожалуйста». Через пару дней у него день рождения, и я ему говорю: «В 14 часов ко мне». — «А что такое?» — «Вы брали интервью, и я тоже задам несколько вопросов». Приходит он и ошалел: коньяк, кофе, песня «Happy Birthdate to You». У него глаза такие расширенные и он уже стал не очень воинственный и больше молчал. Я его спросил: «Как в Польше относятся к нашей стране?» — «Пятьдесят на пятьдесят». — «Объясни, что это значит?» — «Объясню на примере своей семьи». Оказывается, родители его жены из Львова мелкие коммерсанты. Когда их присоединили к западной Украине, то маму и родителей репрессировали и выслали на Ангару. Мать после этого и все семейство по материнской линии обожает сибирские песни, обожает советский народ и ненавидит государство. Почему обожает народ? В 1942–1943 году, когда, в общем-то, гибли от голода, она что-то из вещей хотела продать на базаре. Неожиданно началась пурга, она постучала в первую попавшую избу, где жила женщина и двое детей, муж на фронте. Когда разговорились, хозяйка подняла подзор кровати, достала ведро картошки и отдала ей, а вещи не взяла. А отцовская часть совсем по-другому. Тоже мелкие коммерсанты. Когда вошли немцы, немецкий офицер ему ни за что, ни про что проломил голову и сделал инвалидом на всю жизнь, и для него советская армия — это освободительница. В семье разговоры о России запрещены, потому что до драки доходило. «Вот так и по всей стране». Когда нашелся вариант



пересадить его на другой ледокол, который шел в Бухту Провидения, я ему сказал: «Ты здесь на судне мог спокойно говорить и высказывать далеко не всем приятные вещи по поводу Гулага и прочее, но, когда будешь на берегу, будь осторожен, потому что разговор может перейти совсем на другую тему и тебя просто поколотят, это не исключено. Не думаю, что все, кто живет на севере, обиженные люди и т.д.». Как будто понял. Через некоторое время узнаю, что в поселке Ягодный его поколотили, сломали ключицу, руку, перебили всю аппаратуру и прочее. Это было в ресторане, где он сидел с местными журналистами и они между собой заспорили. Прошло некоторое время, он мне прислал письмо: «Капитан ты был прав, я теперь тоже многие вещи понимаю по-другому». Прислал два журнала, изданных в Польше. В одном несколько листов, посвященных пароходству и ледоколу, на польском языке, но понятно. В статье только восторг, ни одной черной строчки. А вторая статья о посещении Чукотки. Он с местными ходил на китовой промысел, вместе с ними китовое сало ел, приготовленное для него. В полном восторге.

— *С кем из друзей по ледоколу встречается?*

— Каждый год 25 апреля, в день подъема флага на «Арктике», мы семьями встречаемся у меня. Обязательно приезжают Сивковы и Бариновы.

— *Расскажите о членах экипажа, о которых мало пишут.*

— Даже о *Ламехове Анатолии Алексеевиче* мало написано. Вот два пункта о нем. Это абсолютно капитанская черта — гражданин. Кроме того, ему присуще честность и щепетильность, до мелочи, до копейки. Он фанат своего дела и мечтатель. Вот он был еще дублером капитана, я с ним стоял вахту, как младший помощник. После вахты заполнял журнал. Во время несения вахты мы пишем черновик, а на чистовую — потом. Это обычно занимало час после вахты. А каюта дублера капитана под мостиком. Иду через час, и вижу, что этот, уже начинавший сесть судоводитель, стоит, уткнувшись в иллюминатор, и смотрит вперед. Это после того как отстоял вахту 4 часа. Это одна из деталей — преданность делу.

Честность и щепетильность. Когда Анатолий Алексеевич был утвержден и направлен на строительство ледокола «Россия» капитаном, он меня дважды приглашал на должность первого старпома. Я категорически отказывался. Второй раз достаточно жестко сказал, что только под пистолетом. Сначала он сделал предложение Саше Сивкову, но он был в это время в районе Певека на «Арктике». Мы все любили «Арктику» и уходить не хотели. Ни Сивков, ни я, ни Баринов. Потом было предложено Ольшевскому Александру Николаевичу, но Красовский был капитаном на «Сибири» и не отпустил. Тогда начальник службы мореплавания Лопатин стукнул кулаком по столу и сказал: «Кто там свободный из старпомов?» — «Вот



Шмидт в отпуске». И я получаю телеграмму: «Свяжись с отделом кадров». Инспектор отдела кадров мне по телефону говорит: «Когда будешь 3 января выходить на работу, вещи собирай не на «Арктику» в Арктику, а в Ленинград на строительство «России». — «Не хочу, не пойду». — «Ну ты же должен явиться на работу. Приедешь, иди к Лопатину, разбирайся». Лопатин со мной разговаривал около часа, пытался убедить. Я трехлистковый рапорт положил на стол, почему меня нельзя туда назначать. Во-первых, я не имел опыта первого старпома, ремонта ни разу не проводил, а тут надо строительством заниматься. Достаточно серьезная должность. Ну и финансово тоже я проигрывал на том строительстве много, потому что в это время строителям полярные не платили. Так что терял прилично по сравнению с обычной работой. Но, это вторично. Кроме того, я в некоторых вопросах был не согласен с Анатолием Алексеевичем. Лопатин долго-долго говорил и потом сказал: «Ну что ты беспокоишься? Капитан Ламехов «Арктику» построил старпомом, какие еще могут быть вопросы?». — «Для чего капитан и для чего старпом? Капитан приходит и спрашивает: «Старпом, все готово? Поехали». — «Ну, ты последний довод против себя привел. Сомнений нет, все получится».

Я с беспокойством ехал в Ленинград. В первый день на Балтийский завод пришел, оказалось, что мне капитан уже хорошую комнатуху в общежитии приготовил. А когда представил меня командному составу, а было их уже человек десять, в том числе Мизгирев, то сказал следующее: «Вот приехал старпом, вполне опытный. Со всеми административными вопросами к нему, ко мне даже не показывайтесь. Во всех случаях он авторитет и решает все вопросы». А я думал, что он меня «потопчет» ногами, из-за этих отказов. Нет. Очень тактично встретил. И второе, хотя сейчас говорят, что это пафос. Мы были в море на «России» и вели небольшой пароходик на Землю Франца Иосифа. Там мелководье, плохо изучены глубины, плохой промер. Но, даже там, где изучено, нам идти нельзя, а припай, к сожалению, встал узкой полосой. Так вот, на это мелководье надо лезть. Я говорю: «Анатолий Алексеевич, ну нельзя же». Вот ответ советского гражданина: «Но кто же, если не мы?». И это не придумано. Вот это главное в его характеристике. И его отношение к строптивому старпому, который не хотел с ним работать. И прочее. Очень честный. До сих пор я ему позваниваю.

— *Вы плавали по четыре месяца. Не скучно было?*

— Основная масса людей, плавающих на ледоколе, посвятили свою жизнь морю. Но такого теплого внутреннего контакта как на «Арктике», где нас было 150 человек, больше нигде не было. Потеплее, повеселее было, и вот почему. Враг этому всему телевидение. На «Россию» в каждую каюту поставили телевизор и все разбежались. А на «Арктике» телевизора не было.



Енисейский залив, 1983 год. Слева-направо стоят: Доктор Петровский В.С., старший помощник Шмидт С.Б., старший помощник Куликов В.С.; сидят: помощник капитана по ПТЧ Грызлов И.И., 2-й помощник капитана Баринов А.Н.

Шесть раз в неделю кино, которое уже много раз посмотрится, но крутится, у всех свои места. Домино, самодеятельность, спартакиады – все было и проводилось. И был ответственный за это человек – помполит. Их позже сократили, а мнения капитанского никто и не спросил. А это был человек, который по обязанностям должен был этим заниматься. Очень здорово было, особенно в праздники, когда выходил помполит с аккордеоном. А когда телевизор в каждой каюте поставили, жизнь стала потихоньку меняться. Можно было четыре месяца проплавать и не увидеть человека ни разу. Разные вахты, разное время отдыха.

Фильм «Покровские ворота» – любимый фильм на «Арктике». Нас приучил к нему радист **Воротягин Владимир Алексеевич**. Он сам москвич, когда увидел этот фильм, то записал его на видеомангнитофон. Если бы не он, мы бы не смогли его так часто смотреть. Сейчас он под Рязанью живет. Мы его смотрели несчетное количество раз, как и «Белое солнце пустыни». Встречаясь, мы постоянно вспоминаем многие любимые фразы из этих фильмов.

– Если Вас кто не устраивал, Вы имели право его увольнять? Как Вы подбирали экипаж?



— Я пользовался правилом, что без согласия капитана принять на корабль никого нельзя. Капитан формирует экипаж, так же он может и списать с корабля. Это мировая практика. Дисциплина и порядок устанавливались и это всем нравилось. Если «белая ворона» залетала, то быстро, без вмешательства администрации, экипажем все приводилось в порядок. Я благодарен судьбе, что пришлось работать на «Арктике». А какие там были замечательные механики и никогда не было этого противодействия, как в поговорке спор между капитаном и главным механиком: «То, что для тебя подволок (потолок), для меня палуба». Это мне рассказал *Михаил Семенович Гурьян*. Рекомендацию в партию я ему писал. Он взрывной, глаза фиолетовыми становились, когда спорил. Однако он был порядочный и честнейший человек. Вот еще его анекдот. Механик с ребенком идет по палубе, открыта крышка люка машинного отделения, а внизу видно, что копошатся люди. Ребенок спрашивает: «Кто это?» — «Да это механики». — «А можно я им хлебушка покрошу?» Давно его не видел.

Огромное преклонение перед *Мизгиревым Виктором Александровичем*. Он был главным механиком на «России». Помощь оказывал несоизмеримую. Когда я пришел, он сразу ко мне подошел и сказал: «Если что, мы поможем в вопросах организационных». И очень мне помогал. А мой *Иван Афанасьевич Андрианов*. Очень скромный человек. Характер непростой, блестящий специалист. Окончил начальную мореходку для рядового состава в Риге, приехал в Мурманск, попал на «Ленин», потом макаровское училище. На «Ленине» главным механиком работал и потом долгие годы со мной. С удовольствием вспоминаю наше общение с ним. Лет 15 мы с ним проработали.

С *Соколовым Борисом Макаровичем* был хорошо знаком, но работать вместе не пришлось. Впечатление очень хорошее. Несколько раз встречался. Однажды у *Григория Алексеевича Улитина* на дне рождения собрались старики: Юрий Сергеевич Кучиев, Борис Макарович Соколов. Интересное было то время. Борис Макарович рассказывал о *Михаиле Сорокине* — легенде ледокольного флота. Он же помор и плавал на кораблях юнгой. Тогда практиковалось, кто первый на мачту из пацанов залезет, тех брали в море. Начинал с этого. Был матросом на норвежских судах, затем штурманом, потом стал капитаном. Началась первая мировая война, и он добровольцем ушел на фронт. В 1917 году на николаевском мосту группа рабочих и матросов хотели его расстрелять, потому что он вернулся с миноносца в форме с погонами. Однако нашелся один матрос, который сказал, что знает этого мичмана, что он нормальный мужик и надо сдать его в ревком. В ревкоме подсказали, что лучше снять погоны. А через несколько лет, когда



он командовал «Ермаком», тот рабочий, который командовал расстрелом, пришел к нему 4-м механиком.

Ламехов, когда я ушел на пенсию, как-то в телефонном разговоре сказал: «Ну что же вы все ушли? Ушел Баринов, ушел Сивков, ушел Шмидт. Мы же абсолютно не волновались, потому что знали вас. А теперь все незнакомые».

Я, когда был молодым, называл себя оптимистом. Когда стал постарше, то стал называть себя осторожным оптимистом. В последнее время называю себя только осторожным. Опять же, до 2020 года отложился выход новой «Арктики». С самого начала первые планы были на 2017–2018 годы. Сложности понятны, потому что специалистов нет, работать некому. Это все результат этих лет. «Лидер» проектируют. Его собираются строить на Дальнем востоке. Это осенью кто-то из вице-премьеров говорил о развитии Совгавани, и там будет строиться атомный ледокол «Лидер». У меня несколько осторожное отношение к этому плаванию по всему Северному морскому пути. Все уповают на потепление. Не знаю, есть и другие мнения.

– *Вы ходили на полярные станции?*

– Мне не пришлось, а ходила туда «Россия» с капитаном Ламеховым. Они ходили и снимали полярников. Саша Баринов занимался этим делом, Александр Михайлович Спирин, который строит «Арктику». Наш он, арктический.

У нас хорошие служебные отношения с *Вячеславом Владимировичем Рукшей*. Рукша у меня в строю стоял, когда я был старшиной и мы учились на первом курсе, поэтому отношения были хорошие. Любимое у него выражение, которое он у военных взял: «Ты пришел со мной подискутировать, так стой и слушай!» Когда он был первым заместителем министра транспорта, звал меня руководить администрацией Северного морского пути. Но я отказался. Нет, не мое это, к тому же я не экономист. Я два года ходил в сомнениях, пойти или нет. Подходил я им тогда: капитан ледокола, ордена имеет, жилье не требует, так как живет под Москвой. И правильно сделал, хвалю себя за то, что отказался.

– *Во время походов Вы встречали медведей. Из-за них никаких ЧП не было?*

– Конечно, встречали. Но на ледокол к нам они не забирались. На «Арктике» жил медведь, но я не застал. У них в 1976 году был последний медведь на борту, у Гамбургера. С ним водолазы частенько боролись. Медведь любил есть молочный суп, а потом ведро на голову надевал. Моя супруга на медведей насмотрелась в круизах 1997 года. Фирма туристическая иногда просит, чтобы капитаны брали кого-то из близких для спокойствия туристов. Она и на Северном полюсе дважды побывала.



Гамбургер А.Г. со своим питомцем



Кому игры, а кому не очень

– *А Вы считали сколько раз сходили на полюс?*

– *Всего шесть, а капитаном три.*

– *У Вас на ледоколе операторами гражданские ребята работали?*

– Абсолютно гражданские. Большая часть из «макаровки», часть из других вузов. Была должность главного физика. И то часть операторов в физики перебирается. Специалисты РБ, КИПовцы тоже. Сейчас говорят, что «макаровка» разваливается, что там такое, не знаю.

– *Кто же будет поставлять судоводителей роскошных, таких, которые были?*

– Раньше даже речи не было чтобы со средней мореходки нанять, даже приказ был № 200 назначать не выше 2-го помощника. Дошли до старпома. Володя Куликов, светлой памяти, со средней мореходки, много лет старпомом прослужил. Он нас всех научил управлять ледоколом. Его капитаном долгие годы не ставили. Потом проблематика началась, капитаном работал. КИПовцы порой приходили из гражданских вузов, служба РБ. У них тоже стали требовать морские дипломы. А чтобы иметь морской диплом, то во всех правилах написано: необходимо морское образование. Вот простой пример. Игорь Плужников окончил гражданский вуз, был оператором, потом старшим механиком отсека. Потребовался рабочий диплом, а морского образования нет. Среднюю мореходку хотел окончить, но ему возразили: «У вас высшее образование и в среднее заведение нельзя». И вот только в 1977 году после полюсного похода Ю.С. Кучиев обратился с этим к Тимофею Борисовичу Гуженко – министру морского флота, который распорядился, чтобы он окончил среднее мореходное училище. Все смеялись, так



как преподавать — пожалуйста, а учиться — нет. А из военных мало ребят приходило и это в основном технари. К сожалению, они немного другого класса по сравнению с нашими ребятами. У военных психология другая. Им главное выполнить боевую задачу, а остальное не существует, а у нас надо всё еще и сохранить, и надолго.

— *Вы не поменяли бы свою профессию, если бы такая случилась возможность?*

— Я моряком-то случайно стал, абсолютно случайно. Жили очень бедно. Когда окончил техникум, то получал 70 рублей. Из армии пришел и стал получать порядка 130 рублей, это близкая сумма к средней по стране. Один мой школьный товарищ прямо из армии ушел в военное училище, другой поступил в Институт стали и сплавов. Я подумал, что надо и мне получать высшее образование. Но, знал себя, что я достаточный лодырь. Мы в техникуме три курса учились практически по полувечерней схеме. Эксперимент проводился: три дня учились днем, а три дня работали и вечером учились. Я понял, что вечерне-заочное мне тяжеловато, надо учиться, чтобы был контроль, а куда поступать? Кто будет содержать и кормить? В армии со мной служил парень, который собирался в «макаровку». Я и не знал, что такое училище существует, где одевают в красивую матросскую форму и кормят. Он сразу уехал в училище в мае 1970 года, а я достал учебники, проштудировал их в течение зимы и поехал поступать в 1971 году. Все сдал: математику на 5, физику на 4, сочинение на 4 и поступил.

— *Вы жили в училище на всем готовом, но наверное еще Вам и стипендию платили?*

— У меня после второго курса первая практика проходила в Тикси. Я там 2,5 месяца матросом проработал. И к моему огромному удивлению заработал очень приличную сумму. Сначала нам выдали небольшой аванс, а при расчете получил 1600 рублей. У меня глаза на лоб. Мало того, в декабре при подведении итогов финансового года еще триста рублей из Тикси перевели и весной еще 60–70 рублей. Сумасшедшие деньги для того времени для курсанта, так как стипендия у обычных курсантов была 11 рублей и 13,80 у хорошистов. Я одно время даже 15 рублей получал как отличник.

— *Вы учились в Ленинграде, а семья была здесь?*

— За Лорой я бегал, когда мне было 16 лет. Потом нас жизнь развела, 8 лет не виделись, а вот в 1975 году случайно встретились. С Ларисой мы три дня встречались, потом через три месяца еще три дня. Когда Лариса приехала в Ленинград, мы подали заявление в ЗАГС и вот уже 44-й год вместе. Ни разу не поругались.

— *Что Вы, что Баринов, Вы не рано ушли из флота? Вы еще такие активные, энергичные, деятельные.*



– Меня подломило, что ледокол стоит – это первое. Во-вторых, если снова возвращаться в плавание, то с каждым годом рейсы сложнее и сложнее. Ситуация поменялась. Заметно сократились экипажи, а обязанности остались те же. Чисто физически стало сложнее, да и технически, кстати, тоже.

– *А работать рядом не хотели?*

– Здесь рядом негде, а там это уже не то. Вот Саша Баринов «просидел» на «Ленине», покомандовал музеем. Рукша к нам очень хорошо относится, и если бы было желание пересесть на действующий ледокол, то сдерживало, что кого-то пришлось бы подтолкнуть, стоило бы только заикнуться. Потом, изменилась технология. Супертанкеры большие пошли. В этом возрасте осваивать новое не хотелось.

3 сентября 2010 года меня проводили на пенсию. За столом сидели Андрей Смирнов, Кашка и Рукша, и я тогда им честно от себя пожелал успехов и за них поднял тост, что они ни разу за спиной ни одной гадости не сделали. 28 августа 2008 года мы должны были перейти в ГК «Росатом». За неделю до этого генеральный директор Мурманского пароходства собрал главных механиков атомных ледоколов и капитанов в Музее Мурманского пароходства и попрощался с нами. А 25 августа у меня день рождения, как



Лариса Михайловна и Станислав Борисович Шмидт



раз исполнилось 60 лет. Мне звонок: «В 16 часов, Станислав Борисович, в Музее ждем». Такое широкое празднование было, будь здоров, с Мурманским телевидением. Север правит что ли, или профессия отбирает, или чем дальше от Москвы, тем люди проще, чище.

Я благодарен судьбе за эту вереницу замечательных людей, с кем пришлось работать. Если я позволял себе выпить рюмочку, то только с тремя — с главным механиком *Иваном Афанасьевичем Андриановым*, навигатором *Сашей Финоженковым* (уже покойным ныне) и замечательным мужиком, матросом-плотником, *Иваном Дмитриевичем Михайловым*. Обычный питерский матрос-плотник, рассудительный и добропорядочный, его экипаж обожал. Он тоже уже ушел из жизни в прошлом году. Я к нему на 80-летие ездил, будучи, как и он, пенсионером. А начинал Иван Дмитриевич на Балтийском заводе, а когда «Арктику» построили, он ушел туда заниматься доделками. В итоге уволился с завода и устроился в пароходство. Вот тогда я с ним и познакомился, когда был помощником капитана. Настоящий золотой пролетариат по человеческим качествам. Потом оказались вместе на строительстве «России». После этого участвовал в строительстве атомного ледокола «Ямал». Вышел на этом ледоколе в море, а потом я его забрал обратно на «Советский Союз». Главное, что эти замечательные люди и меня не забывают. Какое я получаю удовольствие, когда даже «девочки» моего возраста, а то и старше, позвонят, поздравят, не забывают. Ребята тоже позванивают. Электромеханики были великие. Я с большим удовольствием всех их вспоминаю, в том числе очень интересного *Олега Георгиевича Габелка*, начальника службы РБ *Александра Ивановича Соколова*, воспоминания о котором самые замечательные. Он окончил Ленинградский технологический институт, стал химиком, но мечтал о море. Его отец, подводник, погиб. У него уже складывалась успешная карьера на берегу, но когда стали строить ледокол «Ленин», пошел туда в службу РБ. У Александра Ивановича была мечта — пересечь экватор, так он попросился на «Севморпуть» и мечта его исполнилась. Такие люди! Мощные! Интересные!

— А у нас в Антарктиду не ходили атомные ледоколы?

— Атомные нет. Там проблема с экватором и с жарой. Теоретически можно было «Вайгач» или «Таймыр» послать, потому что у них резервный дизель, который обеспечивает ход 4–5 узлов. Один раз вопрос поднимался, когда застрял во льдах «Михаил Сомов». Эта знаменитая эпопея, по мотивам которой снят безобразный кинофильм «Ледокол». Это примерно то, как один российский журналист в замечательном журнале «Вокруг света» написал о командировке на атомный ледокол «Арктика». Принимали его как человека, холили, лелеяли, а он написал, что капитан имеет право по-



садить провинившегося в цепной ящик, может чуть ли не расстрелять на месте, что все пьют «как сапожники». Я часто вспоминаю **Куликова Владимира Семёновича**, который был тогда капитаном на «Арктике». Через два месяца после выхода этой безобразной статьи он умер, разрыв аорты. Наш учитель, хотя мой ровесник, но плавать он начал раньше.

Я мало рассказал о **Григории Алексеевиче Улитине**, а ведь он долгие годы старпомом на «Арктике» работал, некоторое время на «Ленине» капитаном, потом опять на «Арктике», а затем на «России». Интереснейший мужик, интереснейший человек. Я все время говорил, что он сделал ошибку при выборе профессии. Прирожденный педагог. Он два года работал в школе, когда жена была больна. Вынужден был оставить пароходство и преподавал труд и географию. Потом вернулся обратно на ледокол помполитом. Кучиев забрал вторым старпомом на строительство «Арктики». Веселый такой, замечательный дядька, что для меня очень дорого. Уже не помню, на «Арктике» или на «России» он стоял, и как-то вечером пригласил в гости. Наш «Союз» стоял у причала. Разошлись, а около часа ночи звонок у меня и он говорит: «Борисыч, ты знаешь, что такое счастье?» — «Ну, как-то да». — «Счастье — это когда твои бывшие пацаны, ученики тебя носом аккуратно повозят по столу, и ты понимаешь, что они правы». Мы там частенько спорили о некоторых вещах. И вот такое признание дорогого стоит.

Однажды **Юрий Сергеевич Кучиев** на одной из встреч говорит: «Ребята, я должен перед вами извиниться». А он нас все время поругивал, что у нас слабая гражданская позиция. Он много времени потратил, пытаюсь пробиться к президенту, заботясь о судьбах моряков ледокольного флота, в частности, заботясь о социальных вопросах моряков-атомоходцев, но так и не удалось. Попал только к Примакову Евгению Максимовичу, но он уже был в Торгово-промышленной палате. Из администрации президента В.В. Путина дважды звонили: «В такие-то дни вы будете приняты, если у президента будет окно, он примет вас». Но нет, не случилось. Юрий Сергеевич потом говорил, что разочаровался во многом. «Я вас ругал, что вы не занимаетесь многими вопросами. Я ж теперь знаю, что вы даже к своему генеральному директору ММП попасть далеко не всегда можете». А с переходом ледоколов в ГК «Росатом» ситуация изменилась в лучшую сторону.

— Кого Вы еще вспоминаете, кто Вам запомнился?

— Самое яркое впечатление от многих встреч — это короткое знакомство с человеком, который пришел на экскурсию к нам на ледокол, с Героем России, полковником внешней разведки **Алексеем Михайловичем Козловым** (1934—2015). Это человек, которого обменяли на 11 разных разведчиков.



Последняя встреча с Ю.С. Кучиевым на борту атомного ледокола «Арктика», лето 2005 год. За столом вместе с Юрием Сергеевичем капитаны Сивков А.А., Шмидт С.Б. Баринов А.Н., Улитин Г.А.

Об этом можно уже спокойно говорить, о нем на нашем телевидении три раза передачи были очень интересные. Сначала 75 лет отмечали внешней разведке, и сюжет был больше, чем он рассказывал при встрече на ледоколе. Нам он рассказал о Филби, об армянской чете Варданыанов («летучая кавалерия»), о них рассказывал больше, чем о себе. Самая яркая встреча. Поразила его скромность и интеллигентность. Два года назад его не стало.

Второй человек – **Гай Ильич Северин** (1926–2008). Наше знакомство произошло в Белом доме во время десятиминутного перекура, при получении орденов. Знаете кто это? Нет? Вот мы тоже также отреагировали. Мы стояли группой северян, курили. К нам подошел высокого роста, импозантного вида мужчина со звездой Героя Социалистического Труда, две медали Государственной Премии, значки. «О, моряки, можно с вами постоять. Меня зовут Гай Северин. Фирма НПО «Звезда». Мы пожали плечами. «Ну, как же, катапульты, спасательная космическая авиационная техника. Генеральный конструктор». 10 минут разговаривали. Подошел к нам еще молодой мужчина в обычном гражданском костюме. «А это мой сын», – представил он молодого человека. Нас пригласили на награждение. Сначала вручали



Звезды за Чечню, потом объявляют: «Космонавт-испытатель за спасение космического аппарата и космонавта». Выходит его сын. Я до сих пор под впечатлением. Вот это семейственность!

Третий — это *Николай Иванович Рыжков* — бывший председатель Совмина СССР. В Мурманск он приезжал уже в роли депутата Государственной Думы. Сейчас он в Сенате. Его привел кто-то из наших мурманских депутатов. Вчетвером сидели за столом. Меня поразило, что в таком возрасте и такая ясная память. Называл номера заводов, цехов. Хотя с многими людьми пришлось встречаться, а вот эти трое особенно запомнились.

— *Вы считаете себя романтиком?*

— Конечно. Со старым романтиком Вы сидите, с мечтателем. **Ледоколы наши — это чудо, величайшее достижение человеческого разума!** Это так нравится. Ледокол для нас как живой. Если подняться в ходовую рубку, где, как правило, работа идет с левого борта, то можно увидеть, что угол покрашенной металлической панельной доски блестит от того, что не замечаешь, как гладишь эту панельную доску со словами: «Ну, миленький, вывози!».

Говорят, что кузница кадров «Ленин» и прочее. Но если посчитать тех, кто вышел капитанами с «Арктики», то конечно это гнездо, из которого вылетали будущие капитаны. *Спирин Александр Михайлович* из старпомов на «Арктике», потом я его к себе забрал. *Арутюнян Владимир Грачавич* тоже в первый рейс на «Арктике» капитаном пошел, но вырос он у меня на «Союзе». *Сергей Владимирович Киселев* капитан «Таймыра» — тоже с «Арктики», *Дмитрий Викторович Лобусов*, который атомным ледоколом «50 лет Победы» сейчас командует. Никого не забыл? *Саша Сивков, Куликов Владимир Семенович*. Это все было заложено в основном *Василием Александровичем Голохвастовым*. Можете себе представить, мужская компания, ледокол, сложная обстановка, из восьми лет, что я проработал под его началом, я ни разу не слышал, чтобы он повысил голос или что-то сказал грубое. Единственный раз я слышал как он сказал не очень цензурное слово, когда собрал судоводителей по поводу случайно оказавшего в наших рядах старшего помощника, который со всеми переругался. Так вот, речь Василия Александровича Голохвастова, но это ко всем относится, но, тем не менее, к нему в большей степени: «Если ты поднимаешь шум на мостике, если ты поднимаешь шум в караване, если ты поднимаешь шум в экипаже, значит тебе здесь нечего делать».

Один из столпов, кто строил ледокольный флот — *Игорь Алексеевич Домахин*. Он даже принимал участие в изменении конфигурации лопастей винтов, после чего стали реже находить повреждения лопастей на ледоколе. Очень честный, порядочный человек. Старший электромеханик. Часто



ворчал: «Работаете так, как будто не соображаете чем вы обладаете». Каждый болел за свое дело, а он особенно.

Был замечательный гидролог *Валерий Михайлович Лосев*. Однажды после одного из мероприятий никак не могли добудиться, но когда сказали: «Гидрологу Лосеву срочно к вертолету», он тут же проснулся, быстро под душ и стоит. Он очень любил Арктику и погиб в Арктике. У него было несколько аварийных посадок, но обходилось. О гибели вертолета сообщили по телевидению: «В районе Карских ворот потерпел катастрофу вертолет МИ-2». Мы были дома, здесь, и поняли, что кто-то из наших, с ледоколов. Вечером мне Саша Сивков звонит, что Валерий Михайлович погиб. Ему было 64 года. Он с 1935 года, погиб 8 марта в 1999 году. Был смонтирован фильм «Последний день Лосева». Смотреть тяжело, особенно кадры, когда выносили его тело из вертолета. Его любили все.

— *А к вам как часто приезжали ваши жены, если не считать, когда вы их брали с собой на Северный полюс по протоколу?*

В разговор вступила Лариса Михайловна и вот что она рассказала:

— Однажды Люся (жена А.Н. Барина) приехала в белых босоножках на каблуках, в летнем платье. Такая модная. Это было 24 июня 1982 года. У нее юбочка ажурная, я хорошо запомнила. А я одета в костюм джерси, в кожаную куртку. Ночевали в гостинице, так как накануне проводили ледокол «Арктику» в плавание. На следующий день у нас поезд в Москву. Встаем утром, все снегом замело, на улице все идут в зимнем пальто. Я давай наряжать ее. Кое-как добрались до вокзала. В прическах много снега. Сели в поезд. А билеты меняли, потому что переносили отход ледокола и купейные билеты уже доменялись до плацкартного вагона, причем у нас были уже верхние полки. Вошли в вагон, а он стоял где-то в тупике и холодный. Какие-то мужики напротив мрачные сидят, потом еще пришли такие же. Мы с Люсей с сомнением смотрим на них. Они достают банку литровую и говорят: «Девчонки будете?» — «А что это?» — «Спирт». Как потом рассказали, они приехали из города Иваново и налаживали аппаратуру на подводных лодках. Им выдали три банки спирта. Мы, конечно, отказались, но сказали, что очень замерзли. Так они притащили нам одеяла, чай горячий. Вот и такие бывали случаи, когда мы приезжали в Мурманск на встречу со своими будущими капитанами.

— *Вам приходилось встречаться с учеными из Курчатковского института?*

— Как-то я стою на вахте, ко мне подходит гражданский мужчина, я прошу предъявить документы. «Я *Хлопкин Николай Сидорович*». Мне это ничего не говорит. Кто-то из механиков подбегает и говорит: «**Это же ХЛОПКИН!!**» Прошли годы, мы потом встречались на юбилее «Арктики», потом он к нам неоднократно приезжал. Меня всегда умиляло, что он же



был уже член-корреспондент РАН, но всегда в одном и том же костюме, в котором я увидел его первый раз со звездой Героя Социалистического Труда. Скромность невероятная. Когда во время одного из посещений по случаю какого-то празднования мы предложили ему поужинать с нами, а мы принимали на «Союзе», было заметно, как он был тронут нашим вниманием, что его помнят.

– *У Вас редкая фамилия, она, наверное, Вас и вела к морю?*

– Когда отец служил в армии, а это происходило в то же время, когда была челюскинская эпопея, полковой писарь по ошибке дописал отцу букву «т» в красноармейскую книжку. Они с мамой поженились, отец служил еще, мама стала с фамилией Шмидт. Отец отслужил, ему дали прежнюю фамилию, и они стали с мамой с разными фамилиями. Когда я родился, то меня записали с фамилией отца без буквы «т» на конце. Чтобы не было разницы, то и мне записали букву «т», о чем печать стоит на свидетельстве о рождении. Так что фамилия наша вот так изменялась. Когда пришел на «Арктику», Юрий Сергеевич спросил: «Станислав, а известные Шмидты знакомые или родственники?» Я ответил, что только Остап Бендер.

Сын, изучая нашу родословную, нашел моего деда Шмида Николая Густавовича. В 1911 году он защитился в Петербурге, доктор медицины, был заведующим клиникой эпидемиологической в Питере. Потом работал во Владимире. Интересны еще некоторые моменты. Мамина сестра жила в Москве на улице Горького, где раньше был ресторан Баку, в этом здании. Я любил в Музей революции ходить, который был рядом. Как-то обратно возвращались, мне было лет семь-восемь. Тогда на развалах на улицах редко торговали книжками, а тут вот развал книжек, и я привязался к матери: «Давай купим книжку». Знаете, что купили, правда в мягкой обложке, зато дешево, «Историю и вопросы Северного морского пути». Ледоколы «Ермак», «Сибиряков». Так что все эти вещи мне знакомы были с детства, но никогда туда не тянуло. Я считал Диксон, Тикси – это громадные города, а когда первый раз их увидел, то удивился, какие они маленькие. Ведь о море я не знал ничего, абсолютно. Поэтому, когда мне не дали визу было больно и обидно, хотелось идти в дальнее плавание, да и финансы там другие. Там же валюту доплачивали. Заграница. Но к счастью сложилось, как сложилось.

Однако есть и плюс в том, что я на Балтику не попал. Я с одним однокурсником дружу, который живет в Риге. Он один из 20 человек, кто туда распределялся. Они там *неграждане*. У кого там нормально сложилось, то живут хорошо. Интересно, что тогда я его ругал, что он ушел на берег, а оказалось к счастью. Они много судов перевели под чужой флот, и пенсия им за работу на них не отчислялась. Теперь все наши капитаны там нищие.



Слава Богу, что у меня так сложилось. У меня пенсия 31,5 тысячи рублей, люди у нас за это работают. Конечно, хотелось бы больше, но я живу в своей стране, и с этих позиций подхожу. И когда говорят, что при Сталине шли деньги на войну, при Хрущеве тоже, если бы этого не было, то нас просто бы не существовало. Поэтому я говорил: «Молодому поколению не обязательно служить, но школу сержантов на полгода кончать не мешало бы. Научили бы подчиняться».

— *Когда Вы перечисляли знаменитых капитанов — Ваших учителей, да и Вы сами, ни одного нет человека из кругов высокого социального уровня. Наверное, в моряки идут только романтики?*

— Наверное, но еще и потому, кому и так жить хорошо, эта профессия не интересовала. Зачем ходить в море? Все по-разному.

— *Вы капитаном стали и вышли в плавание первый раз в 1991 году. Такой сложный период для нашей страны, как Вас коснулись эти события?*

— Осенью 1991 года вышел капитаном первый раз и вот эта заваруха — забастовочное движение по стране, и у нас тоже организуется забастовочный комитет на ледоколе.

— *С какой стати забастовочный комитет?*

— Низкая зарплата, это было по всей стране, требовали платить гораздо больше. Потом это мотивировалось слабой кадровой системой, что у нас людей нет, хотя тогда у нас было нормально. И вот встает машинист Миша Парфенов, моторист молодой парень и говорит: «Как жить? Будешь поддерживать забастовку, капитан «сгноит», не будешь поддерживать забастовку — главный механик». Пришлось с главным механиком обняться при всех и сказать, что у нас только политические разногласия, но насчет порядочности не сомневайтесь.

В это время **Вячеслав Владимирович Рукша** был техническим директором атомного флота. Он ушел в отпуск, в его отсутствие временно назначили другого. Вячеслав Владимирович пришел из отпуска, а его в кабинет не пустили. Через три дня Рукша стал генеральным директором всего пароходства и их оттуда мгновенно смыло. Вячеслав Владимирович позже был назначен первым заместителем министра транспорта и в министерском ранге часто бывал на ледоколе. Положено начальника встречать у трапа. Встречаешь, а он: «Борисыч, я пойду к ребятам поздороваюсь». И шел в мастерскую к электрикам, с кем он начинал. Даже сейчас он не забывает, что когда-то был рядовым моряком. Знаю его с курсантов. Я его первый раз по имени-то назвал в день, когда они со мной прощались, провожая меня на пенсию, и я от всей души пожелал ему успеха. Когда мне вручили второй Орден, он посадил в администрацию СМП Ушакова и распорядился: «Держать, караулить, а в 14 часов ко мне». Прихожу, а у него стол накрыт.



Секретарь зашла, сказала, что ждут два банкира, а он им: «45 минут меня не будет, а может и больше. Хотите, присоединяйтесь». Он отметил, поздравил и отправил на машине домой.

– *У Вас такая работа, что Вас должны были бы награждать и награждать неоднократно. Какие у Вас есть награды?*

– Орден Почета за спасательную операцию в сентябре 1995 года по поиску и спасению людей после катастрофы пограничного вертолета МИ-26 на острове Большевик архипелага Северная Земля. Удалось обнаружить и спасти 10 человек с ледника на острове Большевик. Орден «За морские заслуги». Скорее всего, свою роль для получения ордена послужил упоминавшийся рейс с танкером на Певек. Этот орден у меня № 2, а орден № 1 получил военный, адмирал Пологий, тоже Северный флот. Дальше, к моей радости, когда был последний раз в Мурманске, Станислав Вячеславович Румянцев получил такой же орден и Александр Михайлович Спирин. Прямо после вручения от Путина Спирин приезжал ко мне сюда отмечать. Есть медаль «300 лет Российскому флоту». Кроме того, имею ведомственное звание «Почетного полярника», ведомственную медаль Курчатова 2-й степени. Как-то меня дома в парадном мундире увидел старший внук, и все-таки я его сразил, когда он увидел меня с наградами.

Но главной наградой в своей жизни я считаю подарок судьбы, которая привела меня на атомный флот и благодаря которой передо мной прошла вереница великих и замечательных людей и быть рядом с ними.

* * *

Мы закончили беседовать, когда уже стало темнеть. Рядом на полу, облокотившись к моим ногам, спала эта огромная собака Хлоя. Нам уходить не хотелось из такого приятного и теплого дома. Но Александру Николаевичу надо на вечерний поезд в Нижний Новгород. Мы закрыли свои блокноты и тепло попрощались с хозяевами. Нас пригласили приезжать еще, что очень бы хотелось исполнить. Так редко сейчас можно встретишь такого человека, так влюбленного в свою профессию и до сих пор, несмотря на пенсионный возраст, переживающего за все, что происходит в его любимом Мурманске. Да, с романтиками надо почаще встречаться, тогда и жизнь кажется ярче.

*25 февраля 2019 года
Деревня Чёрное.*

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ СИВКОВ: «САМОЕ СЛОЖНОЕ И ТРУДНОЕ В РАБОТЕ ЛЕДОКОЛЬЩИКА – ЭТО ТЕРПЕНИЕ»

А.А. Сивков, Е.А. Козлова

25 апреля 2019 года в деревне Черное, что недалеко от Москвы, в гостях у Станислава Борисовича Шмидта собрались друзья Александр Николаевич Баринов, Александр Александрович Сивков, Валерий Станиславович Петровский, а повод их встречи — День поднятия флага на атомном ледоколе «Арктика». Этот День рождения ледокола друзья отмечают ежегодно уже много лет. Когда-то они приняли такое решение и вот теперь ежегодно ему следуют, хотя и живут друг от друга не близко: Александр Николаевич в Нижегородской губернии, Александр Александрович в Тверской, а Валерий Станиславович в Нижнем Новгороде.

Ледокол «Арктика» — это их молодость, начало их трудовой деятельности, становление профессионалами. Все это их сдружило на многие-многие годы.

Получив приглашение от Станислава Борисовича, я с огромным удовольствием приехала на эту встречу с тайным желанием хорошенько расспросить Александра Александровича Сивкова о его работе, что мне и удалось сделать, уединившись с ним на солнечной террасе этого гостеприимного дома. Нам никто не мешал, только Станислав Борисович иногда выходил покурить свою капитанскую трубку. Они даже вспомнили четверостишие, которое написал гидролог В.М. Лосев об этом:

*Ледокол во льду бежит
И как дизельный дымит.
Это курит папирасы
Станислав Борисыч Шмидт.*

Итак, я начала расспрашивать Александра Александровича и конечно мы начали наш разговор с этого события — Дня рождения «Арктики».



*Три капитана атомных ледоколов и доктор.
Слева направо стоят: Баринов А.Н. (атомный ледокол «Арктика»),
Сивков А.А. (атомный ледокол «Вайгач»), сидят Петровский В.С. (доктор
с атомного ледокола «Арктика»), Шmidt С.Б. (атомный ледокол
«Советский Союз»)*

– *Это День подъема флага на Арктике? Как часто вы собираетесь?*

– 25 апреля 1975 года – день подъема Государственного флага считается днем рождения ледокола. Последние лет пять собираемся ежегодно.

– *Вы помните этот день, где Вы тогда находились?*

– После ходовых испытаний на рейде Таллина. В 1975 году я еще учился в «макаровке», был курсантом. На государственном экзамене по английскому языку меня пытали о новом ядерном ледоколе. Я никак понять не мог, что от меня хотят. Через год в 1976 году я окончил училище и попал на «Арктику».

– *Вас туда распределили?*

– У кого были неплохие оценки, пароходство для работы выбирали сами. Я выбрал Мурманское морское пароходство. До этого на полугодовой практике был на транспортных судах Мурманского пароходства. Я и хотел на транспорта идти. О ледоколе даже и не думал. Но по прибытию в Мурманск сказали, что направляют работать на ледокол. Всё добровольно-принудительно. Отдел кадров принял такое решение. Я вначале возмущался: «Как это так без моего согласия на атомный ледокол?» – «Ну хорошо, нет вопросов. Не хочешь на атомоход «Арктика», тогда идешь на



дизельный ледокол «Капитан Мелихов», и зарплата у тебя будет не 195 рублей, а 145». — «А если я не захочу?» — «Давай через годик поговорим. Кто тебя будет держать?» Пришлось согласиться. Через три-четыре месяца посылают на курсы, чтобы занять должность официально. Для этого нужно было пройти обучение по программе, разработанной исключительно для специалистов, направляемых на работу на атомные ледоколы. Это по линии подготовки кадров (ЛПК). Уже были ледоколы «Ленин», «Арктика», строился «Сибирь», а кадры-то надо готовить. А нас четвёртых помощников капитана на «Арктике» было аж три человека. Кто-то потом на «Арктике» остался, кого-то на «Сибирь» перевели. Следом за мной на ледокол «Арктика» пришёл Шмидт.

— *Вы первый пришли из всех троих?*

— Да. Но когда посылали, то долго упирался: «Не хочу, не буду!». Потом после курсов вернулся в экипаж. Коллектив собрался такой, что мы до сих пор встречаемся. Расстаться никак не можем. В конечном итоге судьбу определила сама работа. Конечно, со временем понравилось, а больше люди, с которыми встретились. Судьба подарила нам общение с замечательными людьми разных профессий, в том числе судоводителей, механиков, а какой у нас был великолепный гидролог Валерий Михайлович Лосев! Все неординарные люди, весь коллектив, у каждого можно было учиться. И вот таких людей, у которых много положительных черт, с которых можно брать пример и чему-то у них научиться, столько набралось, что судьбу приходится благодарить, что она так распорядилась.

— *Наверно, начиная с Юрия Сергеевича Кучиева?*

— И первый капитан Юрий Сергеевич Кучиев, и Анатолий Алексеевич Ламехов, и Григорий Алексеевич Улитин, и Василий Александрович Голохвастов. А какие старпомы Быстров Юрий Александрович, Куликов Владимир Семенович и главные механики были великолепные. Старший электромеханик Габелок Олег Григорьевич, когда я стал капитаном на «Вайгаче», у меня начальником службы был. Это люди исключительные.

— *В основном все с «макаровки»?*

— Нет, не совсем. Основная масса с «макаровки»: судоводители, механики, электромеханики. Были и из других морских учебных заведений. Поскольку мы связаны с ядерной установкой были специалисты из МИФИ и других технических вузов. И у них даже своего рода были к нам претензии: «Вы моряки, вас готовили в морском училище, а мы береговые, не моряки и не требуйте с нас соблюдать морские правила». Даже бывали претензии, что относимся к ним не так. В конечном итоге отношение определялось, как знанием своей профессии, так и тем, какой ты человек. Трудно сказать, что лучше хороший человек или хороший специалист?



– *Хорошо, когда то и другое.*

– Хорошо, когда хороший человек и при этом специалист хороший. А если он специалист, но как человек никудышный, если он в экипаж какую-то смуту вносит, неуживчивый и т.д., то он не нужен. Но если выбирать из двух зол, то конечно нужен хороший специалист. В принципе жизнь все расставляет по местам.

– *А Вы на «Арктике» сколько проработали?*

– С 1976 по 1989 год.

– *В каких Вы были должностях?*

– С 4-го помощника капитана до дублера капитана. Дублером капитана я на «Арктике» не поработал, должен был идти на приёмку атомного ледокола «Советский Союз», а меня кадровики переиграли на мелкосидящий ледокол «Таймыр». Вначале на «Таймыре» дублером капитана ходил в рейсы, потом у Станислава Борисовича на «Советском Союзе» в рейс сходил, а потом уже с Шестопаловым Валерием Ивановичем на «Вайгаче» работал постоянно. А с декабря 1993 по 2008 год работал капитаном на «Вайгаче», пока не списали на берег.

– *В 2008 году Вы совсем ушли из флота?*

– На флоте в плавсоставе я проработал с 1976 по 2008 год, т.е. 32 года, а дальше меня перевели в управление Росатомфлота Главным штурманом



Александр Александрович Сивков на капитанском мостике атомного ледокола «Вайгач». 2004 г.



службы безопасности мореплавания. Поработал некоторое время на берегу, но береговая жизнь что-то мне не понравилась. Принципы работы совсем другие. На ледоколе экипаж работает, и у него есть единая цель, и практически никто не старается на кого-то спихнуть решение проблем, потому что вопросов в работе между службами немерено. К примеру, эксплуатацией палубных механизмов занимается палубная служба, а части этих же механизмов находятся в заведовании у механиков и у электриков. Если на пароходе решается все для ледокола и надо это сделать. На берегу, как показала жизнь, идея, что все мы вместе делаем одно общее дело, как-то теряется. Так мне это не понравилось, и в декабре 2010 года я написал заявление об уходе на пенсию. Медики потом удивлялись: «Мы тебя спасали, чтобы тебе легче было», а получилось как раз наоборот. На атомном ледоколе все значительно легче и проще. С одной стороны, работа тяжелая, но с другой стороны она по эмоциональности совсем другая. Но здоровье уходит, никуда не денешься, вот и списывают. На берегу говорят лучше. Но чем же лучше? На корабле доктор сидит в каюте, если что, он минимальную помощь всегда окажет. А на берегу я, если заболею, где окажусь? Это еще вопрос. Поэтому я и ушел.

— *Вот я смотрю на вас, вы такие активные, энергичные, веселые. Просто не верится, что работали капитанами на таких мощных судах, как атомные ледоколы. Мне казалось, что капитаны — это такие внешне суровые люди, например, как Борис Макарович Соколов.*

— Вы ошибаетесь, он тоже веселый был товарищ. Внешне он мог страху напустить. На то и щука в озере, чтобы карась не дремал. Дисциплина, порядок, без этого никуда не денешься. И наказывать приходилось. Но больше не наказывать, а наоборот поощрять следует, это самый главный принцип. А от наказания тоже никуда не денешься.

— *Как Вы наказывали?*

— По-разному, и премии лишал, и с судна списывал, и в отдел кадров отправлял.

— *Вы стали капитаном в 1993 году. В стране было трудное время. Как сказала на Вас перестройка в стране? Или Вы не почувствовали?*

— Но как не почувствовали? У нас в стране пенсии не платили, не говоря уж про зарплату. Но нам повезло. В Мурманском морском пароходстве ни разу не было задержки заработной платы. По крайней мере, у нас на атомном флоте. Да, хотелось бы больше, но, тем не менее, задержек не было, ни разу. Конечно, была масса всяких проблем, в том числе и семейных. Были и судовые проблемы — денег на ремонт не хватало. Не без этого. Но если сравнивать со страной, то атомный флот перенёс этот период очень даже неплохо.



– *Потом начались походы к Северному полюсу, Вы участвовали в этих рейсах? Ваш ледокол «Вайгач» был задействован?*

– Нет, ни я, ни «Вайгач» ни разу на Северном полюсе не были. Первый ходил к Полюсу атомный ледокол «Арктика» в 1977 году, я тогда в 1976 году только пришел, и нас молодежь не взяли, нас просто отправили на берег. Люди и дольше работали, но не всех взяли. За день до отхода в рейс «Арктики» на Северный полюс я покинул борт ледокола, а в первый день по приходу ледокола из этого знаменитого рейса, он еще на рейд становился, а я на катере уже ехал к нему. Все праздновали, а я ехал на работу. Все герои ордена, медали, значки получали, а мы ехали на работу.

– *Что на Ваш взгляд самое трудное в работе на ледоколе?*

– Самое сложное и трудное в работе ледокольника – это терпение. Работа на ледоколе очень однообразная. Каждый день одно и то же. Четыре часа через восемь: четыре часа вахта, восемь отдыхаешь, четыре вахта и т.д. Так все время: месяц, два, три. Первое время и по шесть месяцев было, и по году работали. Без отпуска, без выходных. И это прошли. А потом постепенно все наладилось, было уже четыре месяца через четыре. Четыре месяца в море, четыре на берегу дома. Очень удачный вариант. Работаешь, и семья не мешает тебе в работе, и ты семье. А приезжаешь, отдыхаешь, ты весь в семье, не надо ходить на работу.

– *Вы где родились?*

– Я из Карелии из города Сегежа. Там я родился 6 мая 1953 года, учился, после школы начал работать и поступил в Высшее инженерное морское училище имени Адмирала Макарова в Ленинграде.

– *А Вы еще в школе захотели стать моряком?*

– Когда я учился в школе, то на летние каникулы устраивался работать матросом в Министерство лесной промышленности в Беломорско-Сезонскую сплавную контору. У меня трудовая книжка начинается с записи, что я работал матросом второго разряда. А после школы официально устроился на работу на судах, которые таскали лес. Работал на таких небольших буксирчиках, где весь экипаж состоял из капитана-механика, механика-капитана и трех матросов. А дальше училище и после училища ММП.

– *Но в училище у Вас, конечно, была практика на судах? Где Вы ее проходили?*

– После второго курса в «макаровке» нас отправляли на практику по разным пароходствам. У меня было направление в Балтийское морское пароходство. Но я лично подсуетился, чтобы уйти не в Балтийское морское пароходство, так как считал, что за границу я еще увижу, вся жизнь впереди, а вот в Арктике не побываю. И я переделал свое направление в Якутское управление и практику проходил в Тикси, где работал на буксире.



Станислав Борисович там четыре года работал, а я отработал на буксирчике одну навигацию.

– *Сколько времени длилась Ваша практика?*

– Курсантам за время учебы в училище необходимо набрать не менее шести месяцев практики, иначе не получишь рабочий диплом, т.е. кроме образования нужна была и практика на судах. Это обязательно. А поскольку мы попали под программу, когда она перестраивалась со старой на новую, то у нас все практики проходили и по старой программе, и по новой. Мы набрали так называемого плавательного ценза сверх нормы. Первая практика на Белом море на учебном судне Архангельского мореходного училища, когда матросские документы получали, вторая – это буксир в Тиксинском управлении, а дальше большая практика, подготовка к штурманской работе в ММП на транспортном судне «Вася Коробко», на котором я шесть месяцев отработал уже после 4-го курса. В промежутках еще были походы на учебном судне «Профессор Рыбалтовский» и на других. Много было учебных судов для подготовки кадров транспортного флота и в «макаровке», и на Дальнем Востоке, и в Новороссийском училище, и у одеситов. На судах был экипаж, который постоянно работал и плюс курсанты. Учебные классы, тренировочные залы, стенды – все было для подготовки морских специалистов: судоводителей, электриков, механиков, радистов. Все это там было заложено. Но они и грузы перевозили, показывали как они грузятся, как крепятся.

– *Вы учились на судоводительском факультете?*

– Да, мы все трое окончили судоводительский, только в разные годы. Станислав Борисович у нас самый старший по возрасту. Но он сначала отслужил, потом паузу сделал, не стал сразу поступать. Поэтому я моложе, но раньше начал работать. С Александром Николаевичем у нас разница только в один год. Был у нас еще Женя Банников, но в зрелом возрасте он умер. Так бы тоже был в этой компании.

– *Кто для Вас был самый авторитетный из судоводителей? На кого Вы равнялись?*

– Из судоводителей? Это капитан Василий Александрович Голохвастов. А так, естественно, и Кучиев Ю.С., и Ламехов А.А., и Шестопалов В.И.

– *Почему вы все втроем Голохвастова в первую очередь вспоминаете как наставника?*

– Он для нас как живой пример. Мы для него были как дети, которые смотрят на своих родителей, потом попугайничают. Все так и в жизни. Смотри на своего капитана, научись у него всему хорошему. Если увидел что-то, что тебе не нравится, ну не бери. Вот и все. А ругаться, хаять, что у человека есть какой-то недостаток, не годится. Недостатки у всех есть.



Некоторые решения Голохвастова мне не нравились, но что делать? У меня одно мнение, а у него другое. Но он капитан! В морском «уставе» всего два пункта: капитан всегда прав — пункт первый, а пункт второй — если считаешь, что капитан неправ, смотри пункт первый. Вот и все. На флоте должно быть единоначалие. Мнение можно высказывать, но все равно решение принимает капитан. Как скажет, так оно и будет, а кто повлияет на его решение, то это другое дело. Если в спокойной обстановке решается, то это длительное совещание, а если некогда рассуждать и нужно немедленно принимать решение, вот тут капитан берет ответственность. В случае чего его первого и призовут к ответу, хотя может и не он виноват, но ты капитан. Как в песне поется: «Во всем виноват капитан».

— *Потом Вы разошлись на разные ледоколы, но дружбу сохранили?*

— Станислав Борисович ушел на «Россию», сначала старпомом, дублером, потом капитаном. Александр Николаевич так и остался на «Арктике» и стал капитаном. А я ушел вначале на «Таймыр» дублером капитана, потом плывал на «Вайгаче», где уже стал капитаном. Но мы так сроднились, что дружба наша сохранилась и до сегодняшнего времени.

— *Вы принимали участие в приемке ледокола?*

— Можно сказать, что принимал, так как был направлен на «Таймыр», который достраивался на Балтийском заводе в апреле 1989 года. Через полтора-два месяца он уходил, а следом — «Вайгач». Финны сделали их основную часть, а реакторный отсек делали на Балтийском заводе. Выпустили эти ледоколы с разницей в год: «Таймыр» в 1989, «Вайгач» в 1990 году. На ледоколе «Вайгач» подъем Государственного флага состоялся 6 марта и мы тоже этот день ежегодно отмечаем.

— *А с кем из команды «Вайгача» Вы поддерживаете связь?*

— Я часто общаюсь с главным механиком Казанцевым Евгением Яковлевичем. Буквально месяца два назад встречались, я ездил навещать его в Санкт-Петербург. Болеет. Конечно и с действующими капитанами ледокола периодически общаюсь.

— *Вот совсем недавно вышел фильм «Северный морской путь», как Вы его приняли?*

— Когда начал смотреть первую серию, показалось, что будет интересно, потом вторая — ничего не понял, 3—4 серия — вообще непонятно, о чем и что хотели сказать этим фильмом. Если это история Севморпути, то надо было историю и рассказывать. Если это репрессии, Гулаг, то о них и показывать. А так все смешалось, наполовину перепутано и передернуто. Получился фильм ни о чем. Нельзя так кидаться туда, сюда. Стоит задача показать историю освоения Арктики, так и надо было показывать и рассказывать, невзирая на принадлежность людей к партиям. Да, там были и Колчак, и



офицеры царские. Но они же были! Они открывали острова, наносили на карту, давали наименования. Потом пришла советская власть и все переименовали, потому что Колчак белый адмирал. А он, будучи лейтенантом, ходил в арктические экспедиции. То же самое «Таймыр» и «Вайгач» в их честь наши ледоколы названы, а это были экспедиционные суда, которые открывали Северный морской путь. Так и надо было по исторической хронике спокойно рассказать о Северном морском пути до наших дней. Что же получается, что мы ничего там и не сделали? Все следующее поколение базируется на старом поколении, на их ошибках, чтобы не повторять их. Мы свои ошибки делаем. А если о героях, то и надо о них рассказывать. Здесь автор всё время в кадре, а все остальное это как бы при нем. Автор должен оставаться в тени, только комментировать, но не в кадре же должен быть. В кадре должны быть события и люди. Так что фильм мне очень не понравился.

— *А как отразилось на работе флота развал Советского Союза?*

— Советский Союз развалили непонятно для чего. Начали делиться, кто какой национальности. Взять ту же «Арктику». Кто у нас только не работал кроме русских: и осетины, и грузины, и латыши, и литовцы, и украинцы и т.д. Как-то все повернули, развалили и ребята прекрасные вынуждены были уйти с флота, потому что мы стали другое государство. Хорошие специалисты вынуждены были бросить все и уехать к себе, потому что либо там он все терял, либо здесь его не могли оставить, так как он гражданин другого государства. Больно это все было. Пришлось расстаться с очень хорошими специалистами, которые там потом по специальности в большинстве случаев не находили работу.

— *Они не могли остаться?*

— Могли, но тогда они не могли получать ни льготы у себя на родине, ни пенсию в дальнейшем. А Прибалтика так резко вышла, что ребята вынуждены были уехать, не имея представления о своем дальнейшем трудоустройстве у себя на родине. Проблемы возникали у многих. Вот капитан, с которым я работал, Шестопалов Валерий Иванович. Он человек, который и на ледоколах работал, и на транспортах, и на ледокольно-транспортных пароходах. Универсал по роду деятельности. Он и грузы знал, он и за границу ходил, и в снабженческих рейсах в Арктике был. Если мы чисто ледокольное обеспечение, чисто узкое, то у него широчайший профиль. А я с ним работал вначале — он капитаном, я дублером, потом в итоге я капитаном стал, а он с женой решил к дочери в США уехать. Получил там вид на жительство, но жене климат не подошел, и они вернулись. Он продолжил работу в ММП, но на атомный флот путь закрыт. «У тебя же вид на жительство в штатах был, и с атомной тематикой теперь покончено». Тоже свои правила. Хорошие



или плохие, но они правила. Раньше ученые переписывались, обменивались своими достижениями, так их обвиняли в шпионаже. Но, как наука еще может двигаться без обмена информацией? Абсурд, но тем не менее. Мы же в одном мире живем. Должен же быть обмен, никак иначе. У нас же были наработки военные, а где они на гражданке применяются? Почему везде грифы секретности стоят, никто о них не знает. Уже давно все изобретено, а институты все изобретают, потому что закрытая информация.



На фото атомный ледокол «Вайгач» входит в порт Диксон через пролив Превен

– На атомном ледокольном флоте, вероятно, также обстоят дела?

– Конечно, и вот приведу пример. Приехали мы в училище на курсы повышения квалификации. Нам каждые 5 лет надо проходить такие курсы, где нас научат чему-то, примут экзамены и дадут «добро» на дальнейшую жизнь. На самом деле получалось наоборот, мы преподавателям рассказывали о новинках, которые появляются у нас на флоте. Так чему они нас могут научить, когда мы этим всю жизнь занимаемся, а они у нас теоретики. Теория и практика. А кто из них приходил и смотрел, как работает сейчас флот? Никто не занимается этим по большому счету. А нам говорят: «Что вы своим опытом не делитесь?» Вот тогда Василий Александрович Голохвастов и решил написать статью о методах буксировки в Арктике. Там очень все здорово поменялось и с судами, и с тоннажем. Он написал эту работу о том, как на таких ледоколах, как на других работают, и разослал копий восемь по ледоколам на рецензирование. «Вот, ребята, посмотрите». И вдруг поднимается шум. «Это же гриф надо ставить!» Это еще при Советской власти, я на «Арктике» тогда работал. Стали искать все экземпляры. Все стали думать, какой гриф присвоить. Поставили ДСП. А что там? Хотя, с точки зрения освоения, это есть тот самый опыт, без которого нельзя соваться никуда. В результате все так и исчезло. Человеку сразу отбили охоту делиться опытом. С одной стороны критикуют: «Что вы не пишете?», а с другой – нельзя по разным установкам. Принцип один и тот же. Вот вопросы технологии производства – это да, а остальное-то, зачем секретить? До абсурда доходило.



— *Вы не могли бы вспомнить ваши маршруты, какие были опасные или интересные? Где или когда было особенно трудно?*

— Самое трудное на ледокольном флоте, **самое тяжелое — это ежедневно делать одну и ту же работу.** Вот это самое тяжелое. Когда что-то неординарное, оно запоминается. Да, это трудно, но это интересно, потому что эта работа другая. К примеру, снимали у Амдермы научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов», который на мель сел. Там целый процесс по заводке буксиров, стальных тросов и т.д. на расстоянии. Ближе подойти по осадке не можем. Начальство сверху давит: «Давайте быстрее». У меня дублер капитана Афанасьев Юрий Владимирович все время ходил с укором, он не брился и говорил: «Смотри на мою бороду, сколько мы здесь сидим?». А я говорю: «Юра, ты хочешь, чтобы люди руки себе побили? Волна идет, штормит. Катер сейчас спустим, так катер загубим. Оно железо, потом починим, а люди? Руки пообломают. Зачем этот «подвиг»? Ну, сидит на мели дизель-электроход и сидит. Все равно пока он не отгрузится, не стянем. У него 1200 тонн дефицит осадки. Ни один трос не выдержит, он 1200 тонн никак не потянет, на 100–150 тоннах разорвется. Как его сдернуть? Все равно пока погода не успокоится, пока груз не снимут с него — бесполезно, ничего не сделаем».

— *Почему груз не снимали?*

— Шторм, как его разгрузить? Буксиры не выходили из порта Амдерма, их не выпускали. Руками не перекинешь. С капитаном Колошиным связались: «Балласт взяли дополнительно, чтобы дальше не загнало?» — «Взяли. Корабль плотно сидит». Потом выгрузить груз, выкинуть балласт, он всплывет. Держим, чтобы не уволокло куда-нибудь. Он будет работать машиной, мы будем тянуть, и он соскочит. «Нет, давай быстрее, давай быстрее», — продолжают давить сверху. «Ну чего быстрее-то?». Завели, немного штормило. Туча этих веревок, долго мучились тросы заводить на расстояние 800 метров. Стальные тросы. Троса нет на барабане. Тогда усы вязали буксирные. Все это удлиняли, тащили. «Давайте потянем». — «Не выйдет». — «Ну, давайте попробуем. Вот там 15 см прилива есть». — «Не хватит все равно этого». Потянули, даже машину не включали, якорями потянули, и трос раз и оборвался, и вся работа насмарку. Это все надо было вытащить назад и заводить все заново. К тому времени погода уже улучшилась. У него отгрузка идет. Те же самые баржи, на которые выгружали, подходили к нам, им передавали трос и спокойно этот трос на понтонах вытаскивали, потом отрезали и он уходил, уходил, уходил. Мы эту операцию по повторной заводке сделали в пять раз быстрее, чем первоначально мучились. Спешка нужна когда? Вот именно. Такая эпопея была.



Еще один пример – танкер «Санкт-Петербург». У него был первый рейс и шел он под погрузку газового конденсата в Обскую губу. Только у нас, если двигатель в одну сторону крутится, то ледокол идет вперед, если в другую сторону крутится, то ледокол идет назад. А у танкера вал крутится в одну сторону, а ход судна вперед или назад зависит от поворота лопастей, это сложный механизм. У него случился контакт винта со льдом, оборвались тяги, и одна лопасть встала в противоход. Встала и заклинилась. Все на передний ход стоят, а одна на задний. Что делать? В море ничего не сделаешь с ней. А танкер у нас под гарантией завода-изготовителя. Новый пароход совсем. «С пароходом-то что делать? Мы во льду». – «Буксируйте его» – «Куда буксировать? В Мурманск назад на ремонт?» – «Нет, под погрузку? Потому что процесс запущен, деньги идут». – «Ну, хорошо». Взяли его посредине Карского моря на буксир, протащили через лед в Обскую губу. Там уже льда не было, и по воде притащили к мысу Каменный, где сейчас терминал стоит. Поставили его на якорь, сами отскочили в сторону. Пришли речные танкеры и к нему швартовались. Загрузился танкер этим грузом. Дальше мы опять к нему подходим, заводим буксир, снимаем его с якоря и тащим из Обской губы дальше через лед. Так мы по чистой воде и через лед потащили танкер в Мурманск. Во льдах нам проще это сделать. Это наша работа через лёд тащить. А вот выход на чистую воду, а там шторм. Самое главное не то, что качает, а не разорвать бы буксирную линию. Начинаем считать какая у нас должна быть буксирная линия. Получается, что у нас нет такого троса, чтобы он не оборвался. Теоретически считаем, что надо утяжелять буксирную линию. Так что мы придумали: включить в буксирную линию дополнительно к буксирному тросу и якорную цепь танкера. На танкере отклепали якорь. Это же целая эпопея! Танкер полный газового конденсата. Все приготовили, все заводим и... оплошность, не подумали, что трос, который выскакивает из буксирной лебедки не проходит через проушину. А мы уже связались. Надо срочно обрезать и сварщик режет. Кино, вино и домино! Об этом и говорить нельзя, но это было. Выходим в море. Рассчитали, с какой скоростью идти, пока есть возможность. Нам из штаба рекомендуют: «Идите со скоростью 6 узлов». А у нас погода позволяет, и мы идем 14 узлов. Потом начинает море штормить, и сбавляем, чтобы буксирный трос не порвать. Входим в Кольский залив, а нам военные говорят, что вам нет разрешения на вход. Вот, начинается! «А что вы не сказали, пока мы в Кольский залив не вошли. Мне теперь ничего не сделать. Я развернуться в Кольском заливе с буксиром не смогу. Я атомное судно с ядерной энергетической установкой и у меня сзади танкер без хода с 15 тысячами тонн груза огнеопасного. Вы чего думаете? Делайте, что хотите, созванивайтесь с начальством, но я иду в Мурманск вперед». А уже все



на связи, лоцманы ждут, буксиры ждут. Проходит некоторое время и нам говорят: «Вам добро». Тоже предлагал проташить на рейд, без всяких буксиров, как на мысе Каменный, мы же его ставили на рейде. Нам говорят: «Нет, отдавайте буксир». На ходу подтянули танкер к себе в кормовой вырез, зафиксировались друг к другу швартовыми концами, разобрали скобу крепления между буксирным тросом и якорной цепью, еще и волна с моря идет. Короче говоря, развязались! И слава Богу. Буксиры поставили танкер на якорь, потом в док, где его починили. А когда мы пришли к причалу, спасибо нам конечно сказали, даже финансово поблагодарили.

В жизни всякое бывало. Вот Валерия Михайловича Лосева вспоминаю. Он рассказывал, что видел в море чудовище. Говорят, что не может быть. Но я-то Лосеву верю. Он своими глазами видел. В газете «Водный транспорт» на последней странице печатали всякие интересные вещи. Там была картинка с изображением штук 6 этих чудовищ морских. Ламехов посмотрел на эти вещи и газету положили на стол Лосеву. Валерий Михайлович сказал, что он видел это и нарисовал рисунок один в один. Этого животного наблюдали с такого-то корабля. Всего неизвестного в море еще масса.

— *Станислав Борисович рассказывал, что еще во многих местах нет промеров.*

— Именно так. Идешь на атомном ледоколе, а промеров нет. Ты идешь на свой страх и риск. Белое пятно на карте. Здесь 200 метров, а здесь уже 15, а дальше название банки «Садко», названной в честь ледокольного парохода, который там «сел». А остальное-то голое пятно. В части промеров и глубин, если смотреть на карту, то это 1936 год. Все это продукция гидрографов того времени, тех первооткрывателей, которые «ничего не делали», которых ругали в том самом фильме «Северный морской путь», в том числе Шмидта, Папанина. Как у них язык повернулся ругать этих людей? Конечно делали ошибки. Не ошибается тот, кто ничего не делает. Они же были первыми. А мы, сколько железа переломали в свое время на таскании на буксирах и т.д. Но потом все приходит с опытом, все это передается и уже наши товарищи, которые дальше будут ходить нашими маршрутами, не наделают уже наших ошибок.

— *А атомный ледокол ни разу нигде не сел на мель, чтобы его вытаскивали другие?*

— Никто не вытаскивал. Я, по крайней мере, такого случая не знаю, чтобы ледокол приходилось снимать, а грунта касались, например атомный ледокол «Ленин». Есть такая банка «Атомоход». Они просто проскочили, ударились, там небольшой пик торчал.

— *А как ледокол сошел? Ударился и проскочил мимо?*

— Насколько я знаю, проскочил. А так мы же никогда не ходим с минимальной осадкой. Всегда есть, что откачать и всплыть. С одной стороны



мы глубже сидим в воде, но в случае чего у нас всегда есть что выкачать из балласта. Кто у нас еще касался? «Ямал» у нас касался на Земле Франса Иосифа. Ходим же вслепую. Вдруг неожиданно на этом месте пик. Особенно там, где дно ребристое и горы. Иногда попадаешь на пик этой горы. Разброс глубин огромный. Приходится работать первооткрывателями аномальных глубин.

– *А как ведут себя в море ледоколы при встрече?*

– Если есть возможность, ледоколы при встрече всегда старались пришвартоваться друг к другу. Всегда накрывался чай, кофе и что-то там покрепче, и шла душевная беседа, в том числе и по обмеру глубин, информация по гидрологической обстановке, кто, где, что нашел. Если опасности для мореплавания обнаруживали, то радиосвязь использовали, то есть обмен информацией всегда был между ледокольщиками. Это считалось неприличным, если у тебя имелась возможность обменяться новыми сведениями, а ты не рассказал при встрече. Обязательно надо встретиться, обязательно поделиться.

Но потом, когда начали делить Союз, все изменилось. Если санитарную авиацию вызываешь, то первый вопрос: «А кто платить будет?» Это же абсурд! Речь идет о спасении жизни человека, а первый вопрос о



Ледоколы «Вайгач» и Таймыр» в порту Дудинка



деньгах! Давайте сначала будем спасать жизнь, а потом разбираться, кто будет платить? Куда деньги должны пойти? Моряки к этому приучены. Нас, по крайней мере, так учили. А нам вдруг сверху начинают говорить, не давайте информацию, не помогайте и т.д. Разве можно так? Не принято товарища бросать в беде. Не должна коммерция быть главной в этом деле. Груз спасать – да, за деньги, но людей-то, какие деньги? Вначале жизнь, а потом разбирайся. В советские времена по таким делам и вопросов не было. Бывает трудно осуществить – нет транспорта, нет вертолета, нет самолета, еще чего-то такого нет. А тут нет желания. Оно может и есть, но как-то все наоборот.

Вот еще случай. Приходим в Дудинку. Подозрение на гепатит. Даем информацию, что у нас есть подозрение на гепатит. Надо оказать помощь. Что вы думаете? Приходит комиссия, естественно первые с санэпидемстанции, не врачи, а из СЭС. «У вас же гепатит, вам всем надо делать прививки и т.д.». Проходит час. Звоню доктору: «Определились, что у нашего больного?» Ответ: «Вопрос решается, кто будет платить за прививки?» – «Так, стоп, а больной-то где?» – «Он у нас». – «Можно встречный вопрос? Вы от какого гепатита будете ставить прививку, от А, Б, С. и т.д. или у вас комплексная прививка есть? Вы сначала определитесь с анализами, какой гепатит, а потом уж будем прививку делать. А чтобы не разносить эту инфекцию, так нет вопросов, у нас карантин. Кроме вас ни ваши с берега к нам не придут, ни у вас никто не появится. Мы вывешиваем флаг карантинный, и никто никуда не выйдет. Когда определитесь, тогда и решайте вопросы по прививке». В конечном итоге увезли человека, и оказалось, что совсем не гепатит. Просто какое-то расстройство поджелудочное, но не заразное. Почти два часа разбирались, кто будет платить, и никто ничего не делал. Вот такие вещи приходилось разбирать.

– *Долго строят ледоколы сегодня. Почему?*

– Вот «50 лет Победы» долго строился. Это все перестройка. Откуда название появилось? Хотели к 50-летию Победы спустить, ну и что, и 50 прошло, и 60, а вышел он когда? Порушили все это хозяйство и такие проблемы появились! На Мурманском судоремонтном заводе станок был единственный, который мог валы ледокольные точить. Проточки до микрон делали. Продали цех каким-то частным лицам. Не знаю, как сейчас ремонт производится. Это все результат наших перестроек, необдуманности. Рынок все вынесет. Это не рынок, а базар. Все должно быть в любом случае плановым. Задача та же самая – преемственность. Она везде. Нельзя рушить. Ломать всегда проще, строить тяжело. Можно заменить оборудование на новое, новые технологии, конечно, надо вводить, но вы сначала сделайте, а потом ломайте.



– *Как Вы считаете, является ли должность капитана опасной?*

– Капитанская должность все время с сюрпризами. Начинается обычно, когда ты из точки А в точку Б должен провести пароход определенными путями. Главная задача какая? Естественно транспортникам, чем быстрее, тем лучше. Но у нас задача не как быстрее, а как безопаснее, чтобы ледокол пришел без поломок. Потому что, если он пришел поломанный, то убытков будет больше, чем прибыли, что он проскочил за меньшее время, т.е. удачно. А если неудачно? Вот и вся задача, чтобы было безопасно и ответственность за это в конечном итоге лежит на капитане. А так вся техника развивается. Мы тоже критически ко многим вещам относились, однако, они живут. Тот же винт регулируемого шага (ВРШ). Считали, что они ломаются, а они работают. На Арктике одних лопастей сколько переломали! Счёту нет. В море меняли, двое-трое суток замена лопасти. Но на «Вайгаче» ни одной лопасти за всю жизнь не было сломано. Ни одной! И не только от того, что судоводители старались, чтобы не ломать лопасть, но и судостроение продвинулось. И материал другой, и геометрия другая. Это опыт.

– *А бывают комические случаи, которые вас ставили в тупик?*

– У меня был случай. Ко мне среди ночи пришел машинист и попросил оформить свадьбу с местной жительницей, которую мы перевозили, она была на ледоколе. Красавица, и ему надо срочно на ней жениться.

– *Вы имеете право расписать?*

– Нет, я имею право удостоверить смерть и рождение, то, что нельзя предотвратить. А насчет свадьбы, извините: «У нас есть правила, подайте заявление, дождетесь месяц положенный и тогда». Я грешным делом подумал, что можно было пошутить, напечатать бумагу, поставить какой-нибудь штамп, да еще и в паспорт поставить, испортить его. Но удержался. А машинист ушел обиженный, что не расписал его.

– *На ледоколе сухой закон. Он соблюдается?*

– В общем, да, но если у человека в море возникли проблемы, то, как снимать у народа стресс? Да, пусть они стол накроют, дружно своей компанией посидят, по рюмке выпьют, посмеются, песни попоют и потом выйдут на работу. Единственное условие – в нетрезвом виде на вахте ты не должен стоять. Мы на «Арктике» сами старались в море чей-либо день рождения отмечать вместе, выпускали плакаты с дружескими шаржами, стихами, поздравлениями, пожеланиями и, конечно, накрытым столом. Если ты хочешь выпить лишнего, то договорись с товарищем, чтобы они тебя подменили на это время, конечно с начальником службы, если они согласятся, а ты потом за них отработаешь. Какие вопросы? Самое главное, чтобы ты на вахте должен безусловно исполнять свои обязанности.



— *У вас есть контроль?*

— У нас контроля не было. Был самоконтроль. У нас не было тестов, чтобы определить. А потом все друг друга видят. Я процедуру по определению алкоголя, как того требует трудовое законодательство, провести не смогу и права такого нет. Только по внешним признакам мы это проверяем: покраснение кожных покровов, запах, невнятная речь и т.д. А так как живешь всю дорогу с человеком и видишь, может он исполнять свои обязанности или нет. Если не может, то долой с вахты с вытекающими отсюда последствиями и как минимум выговор. Это как минимум.

Или морская болезнь — качка. Болеют все и моряки тоже. В большинстве все болеют, только по-разному. Один вообще в лежку, встать не может. У него желудок весь вываливается, другой наоборот есть начинает, а что в голове творится — это опять же очень смутно. Сам чувствуешь себя плохо. Плохо, думаешь, что не пойду на вахту, а кто пароход поведет? А если шторм и он опрокинется или врежется куда-нибудь. Подумаешь, а кто кроме меня? Кто-то должен это делать? Я сам нанимался на эту работу. Поэтому не думаешь о себе, своих проблемах и вперед, работать.



Атомный ледокол «Вайгач» в штормовом море

— *Что значит преемственность?*

— Преемственность — это в первую очередь передача опыта. Мы давно не работаем, но мы постоянно интересуемся, как обстоят дела на ледокольном флоте. Перед вами был разговор с Александр Михайловичем Спириным, с которым вместе начинали работать на «Арктике» и который сейчас в



должности капитана на приемке нового атомного ледокола «Арктика», строящегося на Балтийском заводе, и который мы все ждем с нетерпением. Вот она – преемственность поколений. И опять же, какой бы ледокол не построили, если на нем нет людей, которые занимаются эксплуатацией, если нет опыта, ничего не выйдет. Также как и мы работаем на опыте, который был до нас накоплен. То, чему мы научились у своих учителей, мы старались передать следующим, и все это люди носители информации.

Опыт – это самое главное. Основная идея – во всем должна быть преемственность, вот и все.

* * *

Мы закончили. Пора было присоединиться к друзьям, которые уже заглядывали на нашу террасу, где мы так хорошо беседовали. Но стол накрыт, и пора приступить отмечать этот замечательный праздник, что мы с удовольствием и сделали. Надо ли говорить, что вспоминали, конечно, об «Арктике», о его первом капитане, о походах и обо всем, что волнует сегодня каждого из друзей. Доктор Валера (Валерий Станиславович) вспомнил своё, написанное более 30 лет назад, стихотворение:

*Как жаль, что в Арктике нет роз,
Тюльпанов нет и нет мимоз.
И почты нет, чтоб их доставить
Тебе, чтоб с праздником поздравить.
И вот придется мне опять
Подушку крепко обнимать
Или гулять по вертолётке,
Пригубив пару рюмок водки,
Чтоб не пробрал меня мороз.
Как жаль, что в Арктике нет роз!*

Вот такие они – «моряки ледокольного флота».

Разъехались уже под вечер. Сивковы остались на ночёвку. Я им позавидовала.

*25 апреля 2019 г., д. Черное,
Московская область*



ВЛАДИМИР ГРАЧАВИЧ АРУТЮНЯН: «УПРАВЛЯТЬ ЛОГИСТИКОЙ РАБОТЫ ЛЕДОКОЛОВ И ДРУГИХ СУДОВ – ИНТЕРЕСНЕЙШАЯ РАБОТА!»

В.Г. Арутюнян, Е.А. Козлова

– *Когда и где Вы родились? Как Вы стали моряком?*

– Я родился 25 ноября 1962 г. в крохотном курортном городке Железноводске Ставропольского края, где вокруг только санатории и горы. Родители обычных рабочих специальностей: мама работала кастеляншей, отец — снабженцем на заводе. Наблюдая за «кипучей» жизнью в родном городе, у меня сложилась четкая цель — получить высшее образование.



В юности мечтал стать военным летчиком. По окончании школы рванул в город Харьков для поступления в летное военное училище. Сдав успешно три экзамена, мне достаточно было получить четвертку за последний четвертый экзамен (письменное сочинение) и я проходил по конкурсу. Но в итоговом экзаменационном листе напротив моей фамилии стояла тройка! Набралшись храбрости, подал на апелляцию. Ознакомившись со своей работой и наличием ошибок в присутствии комиссии в составе четырех преподавателей, я понял, что

даже в военное училище нужен «блат». Указанные ошибки были только в пунктуации и сделаны чужой рукой. Почему утверждаю этот факт, да потому что списал я это сочинение, занявшее первое место на краевом конкурсе.



Крик души, отчаяние и перспектива службы в армии. Год в ПТУ ради отсрочки от армии.

Вторая попытка поступить в военное училище. Два экзамена на пятерки и на медкомиссии поставлен диагноз: рубцы на барабанных перепонках! Не прошел во второй раз. Кстати, на всех следующих медкомиссиях никто никогда не обнаруживал эти злосчастные рубцы.

Перед армией приехал в гости к брату в Мурманск. Мудрый брат спровоцировал меня поступить в морское училище. Сдав 2 экзамена, поступил на судоводительский факультет в Мурманское высшее инженерное морское училище им. Ленинского комсомола. По окончании попал по распределению вначале на плавбазу, а затем на транспортный рефрижератор, где проработал 7 лет, дослужившись до должности старпома.

— *Что особенно запомнилось за эти годы службы?*

— На второй год работы волею судеб стал непосредственным участником спасательной операции экипажа подводной лодки «Комсомолец», затонувшей недалеко от острова Медвежий в Норвежском море. На борт нашего судна подняли 30 живых и 16 погибших моряков. В течение нескольких часов скончались еще трое. Жуткая трагедия. Первая седина. Супруга после этого настаивала о переходе на берег. Пережил, но рубец остался.

— *Как сложилась Ваша жизнь в 90-е годы?*

— Но в 1990-х и эту компанию настигла рука развала. В 1995 году был принят в Мурманское морское пароходство на должность стажера четвертого помощника капитана. Карьеру начал сызнова. Первое судно в ММП — атомный ледокол «Советский Союз», где старпомом был Спириин Александр Михайлович, а капитаном Шмидт Станислав Борисович. Через полгода получил должность четвертого помощника капитана.

— *И Ваши впечатления о работе на ледоколе?*

— Первые впечатления от плавания во льдах помню до сих пор: ты едешь на бульдозере по бездорожью! Трясет и вокруг нет воды, один лед! В дальнейшем эти первые впечатления ушли на задний план, появился вкус к профессии ледокольника, а также чувство уважения к ледоколу и людям, работающим в этих нелегких условиях.

— *Кто Вам помогал в освоение морской профессии судоводителя атомных ледоколов?*

— С точки зрения профессиональной подготовки не могу не вспомнить моих старших товарищей капитанов: **Смирнова Андрея Алексеевича, Банникова Евгения Ивановича, Спирина Александра Михайловича.** Добрым словом хочу обязательно вспомнить не только капитанов, но и тех, кто волею судеб был со мной в одном экипаже: **главного инженера-механика Ивана Афанасьевича Андрианова, старшего инженера-механика Дубко Алек-**



сандра, главного инженера-механика Кондратьева Владимира Георгиевича, боцмана Скорба Антона Францевича, начальника рации Бобылева Алексея Ивановича.

Конечно, мой наставник в этой профессии — капитан **Шмидт Станислав Борисович**. Капитан и Гражданин! Мне очень повезло работать под командованием такого наставника! Многие жизненные позиции сформировались именно с помощью этого человека.

— *Атомный ледокол «Советский Союз» неоднократно ходил к Северному полюсу, Вам приходилось участвовать в этих походах? Ваши впечатления?*

— На Северном полюсе был семь раз: шесть в круизах и однажды в составе международной экспедиции совместно со шведским ледоколом «Оден». Круизы — суэта, неудобства из-за переселения из кают. Единственный интерес — общение с людьми из других стран. Ну и конечно, какой ледокольник не мечтал отметить на Северном Полюсе!

— *Приходилось ли Вам участвовать в ледовой разведке на вертолете?*

— В ледовой разведке на вертолете не участвовал. Однажды пытался управлять вертолетом МИ-8 (были очень дружественные отношения с командиром вертолета) и понял, насколько эта громадина послушна человеку, но и настолько опасна при полетах надо льдом.

— *Как Вы проводили время во время отдыха от вахты на ледоколе?*

— Отдых после вахты — это, конечно же, баня и волейбол! Хвала за это тем, кто проектировал ледоколы! К сожалению, в начале 2000-х появились телевизоры, и люди прилипли к экранам взамен общения.

— *Кем и где Вы работали и кем работаете сейчас? Решением каких вопросов занимаетесь? Что наиболее сложное в Вашей деятельности?*

— С 2006 по 2010 работал капитаном на атомном ледоколе «Арктика» (сменщиком был у Баринова А.Н.) и на атомоходе «Вайгач». В 2010 году **Рукша В.В.** пригласил на берег. Приглашение было неожиданным и тонко преподнесённое. Выходил в очередной рейс на ледоколе «Вайгач» и при отдаче последнего швартова раздался звонок. Два месяца внутренней борьбы и с приходом из рейса дал согласие. Причина — цель достигнута, стал капитаном и начал пропадать вкус новизны. Это характер.

Полтора года притирался к береговой жизни и в 2012 году был назначен начальником Штаба морских операций, кем до сих пор и являюсь. Вот здесь драйв! Работа начальника ШМО очень многогранна. Управлять логистикой работы ледоколов и других судов безусловно интереснейшая работа. Одна из главных задач — не потерять авторитет у капитанов ледоколов и судов.

— *Какие награды Вами получены и за какую работу?*

— Имею государственную награду медаль «За спасение утопающих», ведомственное Звание «Почетного полярника» (Минтранс), ведомствен-



Август 2007 года. 30-летний юбилей похода к Северному полюсу. Кают-компания атомохода «Арктика». На фото ветераны флота, ММП и участники рейса: Сорокин Ю.В., Черепанов А.А., Александрович А.А., Сеницын А.И., Сивков А.А., Шмидт С.Б., ..., Михайлов И.Д., Севостьянов Ю.Н., Беляев В.А., Анисько Б.Ф., Гришин Л.И., Спиринов А.М., Купоросов Б.Н., Ташев Э.С., Разумовский Л.А., ..., Арутюнян В.Г., Домахин И.А.

ный знак «За заслуги в развитии атомного ледокольного флота» (ГК «Росатом»), ведомственную медаль «За заслуги в укреплении международной безопасности» (Совет Безопасности РФ), ведомственную памятную медаль «150 лет службе военных сообщений ВС РФ» (Минобороны), юбилейный нагрудный знак «В память 200-летия Управления водяными и сухопутными сообщениями» (Минтранс), ведомственную памятную медаль.

Май 2019 года, Мурманск

АНАТОЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ АДРИАНОВ: «МОЙ ПРИНЦИП – НАЙТИ ПРИЧИННО- СЛЕДСТВЕННЫЕ СВЯЗИ И УСТРАНИТЬ ПРИЧИНУ НЕИСПРАВНОСТИ»

А.А. Адрианов, Е.А. Козлова

Анатолий Александрович Адрианов, кандидат физико-математических наук, лауреат Государственной премии, Почетный полярник, ветеран атомной энергетики и промышленности, Ветеран Труда, Почетный работник транспорта РФ проработал на атомном флоте с 1963 по 2016 год. Он автор трех изобретений и десятка рацпредложений по вопросам устройства и эксплуатации оборудования атомных ледоколов. За свою трудовую деятельность Анатолий Александрович был награжден орденом Октябрьской революции, орденом Дружбы и несколькими медалями за трудовые достижения, в том числе медалями ВДНХ. Именно поэтому его воспоминания о том как происходило становление и развитие атомного флота, где он был непосредственный участником, представляет большой интерес. Наши беседы с Анатолием Александровичем проходили в основном по телефону или мы переписывались по электронной почте. Начали мы с ним беседу конечно с его рождения.

– *Вы родились в годы войны, в 1941 году?*

– Мое появление на свет Божий спустя ровно месяц с начала войны в деревне Ежевица Ельнинского района Смоленской области является свидетельством того, что советский народ свято верил в мирный договор, заключенный с фашисткой Германией. Иначе не объяснить, как отец, Александр Александрович, преподаватель горного института в городе Днепропетровск отправляет молодую супругу, Дарью Алексеевну, с трехлетней дочкой рожать второго ребенка к маме в глубинку Смоленской губернии.

Итак, 22 июля 1941 года, под грохот еще отдаленных канонад я вступил на жизненный путь. Канонады стремительно приближались, и



в сентябре немец оккупировал нашу деревушку. Началась жизнь на выживание. Как выжили, не представляю. Я был слаб, до 6 месяцев голова болталась на плечах, питание – хлебный мякиш вперемешку с отрубями, завернутый в тряпицу. Но это еще цветочки! Стало совсем плохо, когда немец получил по зубам под Москвой. Надо отметить, что Ельня находилась на стратегическом направлении для обхода Москвы с юга, и после провала под Москвой на западном направлении они надолго окопались у нас, на юго-западном направлении.



Анатолий Александрович Адрианов

Поздней осенью жителей деревни выселили в открытое поле. Старики, женщины и дети вырыли траншеи, на дно уложили ракушечные ветки, которые хоть как-то защищали от грунтовых вод. Приготовились к постепенному вымиранию. Но с наступлением морозов немец проявил «гуманность» и разрешил поселиться в погребе. Недавно по ТВ показали погреб-музей, в котором, как и мы, бедствовала семья Ю.А. Гагарина в деревне Клушено Гжатского района. Это несколько севернее Ельнинского района. Наш погреб сохранился, как отпечаток в детской памяти, в виде небольшого бугорка недалеко от избы.

Можно предположить, что нам было не холодно. Как в норе там разместились дед с бабушкой, нас трое, старшая сестра мамы с двумя детьми, сноха тоже с двумя ребяташками. На каждого приходилось не более квадратного метра. Первое мое слово было «амолеты», что значит самолеты. При виде их, из рассказов мамы, со словами «амалеты, амалоты» я быстро полз к дому и прятался под заваленкой.

По окончании войны мама начала поиски отца. Он нашелся в городе Сталиногорске Тульской области, в котором во время войны и после добывал уголек для страны. Нас провожала вся деревня. Запомнилось большое количество вареных куриных яиц. Поезд уносил нас со станции Коробец железной дороги Смоленск–Мичурин на Восток в тревожную неизвестность.



Неизвестность не заставила себя ждать. Отец встретил нас с большой радостью и с огромным житейским «багажом». Он не воевал, а как специалист-горняк был направлен на работу в Сталиногорск, где добывали уголь. Но как тут же выяснилось, он уже имел новую семью, в которой было трое детей и жена на сносях четвертым. Слезы раскаяния. Отец считал, что в ельнинской мясорубке мы не могли выжить. А мы выжили, а он просто предал нас. Развод, алименты и безотцовщина. Нам выделили комнату в бараке, в углу которой тихо умирала незнакомая женщина. Мама устроилась на работу, сестра ходила в школу, а я был предоставлен сам себе и улице. Вскоре женщина ушла в мир иной, и жить стало поспокойней.

Прошел год, в семье появился отчим, с которым связано возвращение на Украину. Он работал в шахте, но заочно учился в пединституте, по окончании которого был назначен учителем истории в сельскую школу, которая находилась в селе Большой Орчик, Зачепиловского района Харьковской области. Поселились в школе, в каком-то кабинете, в углу которого стоял скелет человека в полный рост. Везет с подселенцами!

— *Да, детство у Вас было тяжелое, а как проходили школьные годы?*

— В 1948 году поступил в первый класс школы, в которой мы жили. Я сам пошел и записался, так как мама была в районной больнице по поводу пополнения в семье. Родила сына и нас стало пятеро. Пришлось сменить место жительства и перебраться на постой в близлежащее село Малый Орчик, расположенное на реке Орель, притоке Днепра. Природа прекрасная: чистая река, полная рыбы и раков, лиственный лес... Хозяйка дома имела двух детей, дочь и сына, которые были почти нашими ровесниками.

Большую часть свободного времени я с сыном хозяйки проводил на реке, добывая рыбу и раков. Раков в основном вытаскивали из нор, а рыбу как только не добывали! Вначале зимы, когда лед тонкий и прозрачный, скользишь в валенках по льду с дубиной на плече (дубина — это корень деревца на тонком стволе). Обнаружив рыбину, ударяешь по льду над ней, и вытаскиваешь оглушенного свежечка! С утолщением льда, когда он теряет прозрачность и обретает прочность, переходим на подледный лов, который заключается в следующем. В местах богатых водорослями и ряской вырубам небольшую полынью, опускаем в растительность сучковатую жердь и вращаем ее, наматывая растительность вместе с рыбой, в которой она коротала время или охотилась. По весне, в половодье низинки заполняются водой и рыбкой. Пригревает солнышко, вода уходит, а рыбка остается. Гурьбой заходим в эти лужицы и топчемся, взбивая муть, пока обитатели не всплывают к поверхности, жадно хватая воздух. Вот тут ее и подхватывай...



Да, крестьянская жизнь многому научила: ловить рыбу, добывать сладкие корешки молодого тростника, собирать колоски и морковку в кромешной тьме на колхозных угодьях после сбора урожая, добывать сусликов на шкурки. Учила и оставляла глубокие следы от воздействия воды, ветра, холода на кожу рук в виде, так называемых цыпок. И все это до восьмилетнего возраста!

Глубокой осенью 1949 года отчима направили на работу в город Новомосковск Днепропетровской области преподавать историю в вечерней школе. Так мы вплотную приблизились к городу, в котором до войны счастливо проживала моя семья. Меня определили в среднюю школу №8, которая была единственной из десяти, где преподавание велось на русском языке. В сельской школе Большого Орчика я был круглым отличником, а в городской школе сразу же стал двоечником. Так были оценены мои старания по освоению русского языка. Дамоклов меч в лице родного языка повис над моей успеваемостью. Я отлично знал все правила грамматики, а при написании умудрялся наделать столько ошибок, что хватало в лучшем случае на тройку.

Но нет худа без добра. Семья жила в скромном достатке, поэтому после семи лет обучения в школе решил поступать в индустриальный техникум в Днепропетровске. И дамоклов меч настиг меня: первый экзамен — диктант по русскому языку. К тому времени я уже сносно справлялся с грамматикой в рамках школьной программы, но вступительный диктант в техникум включал такой набор трудных иностранных словечек с двойными согласными, будто был составлен для отбора интеллектуалов в гуманитарное образовательное учреждение. И я, конечно, успешно написал этот диктант на два бала. Эта двойка оказалась судьбоносной: я вернулся в новую школу №11, образованную делением переполненной школы №8. Школа отличалась большими светлыми классами, имелся спортзал и удобства внутри школы.

Но проблемы по русскому языку не оставили меня. 8-й класс, первое сочинение «Образ Онегина...» и двойка за количество ошибок. До десятого выпускного класса мне удалось совместить знание грамматики с грамотным писанием и получить 5 баллов в аттестат. А получил удар там, где никто не ожидал: 4 балла по тригонометрии, которая входила составной частью в контрольную работу по математике. В результате — серебряная медаль и неоценимый багаж, полученный в школе. В пятидесятые годы прошлого столетия у нас была лучшая образовательная система, которую позаимствовали у нас американцы, финны, а мы, как обезьяны, скатились на ЕГЭ?! Многоходовые задачи по арифметике, физики развивали логическое мышление, сочинения по литературе учили излагать свои мысли, моноло-



ги, стихотворения развивали память. До сих пор помню письмо Татьяны к Онегину и многое другое. Творческие кружки, олимпиады и спартакиады способствовали всеобщему развитию, ориентации в социальной жизни.

Я активно участвовал во всех проявлениях советского воспитания подрастающего поколения. И все это пригодилось в дальнейшей жизни. Хор так хор, и в Финляндии на подмостках Дома Русско-финской дружбы пришлось ублажать дипломатов своим приличным голосом. А как яростно в лучах прожектора звучал В. Маяковский в моем исполнении: «Которые здесь временные...». В Мурманске на ТВ не ударил в грязь лицом в составе команды КВН от атомного ледокола «Ленин» против медицинского цвета города.

— *А спортом Вы занимались в школьные годы?*

— Занимался и уже в 12 лет был принят в секцию по волейболу. Спортзал был в синагоге, но мы от рождения были ярыми атеистами, поэтому религиозные предрассудки не мешали нам укреплять здоровье, мышцы, мастерство. Наследственность, тяготы детства не наградили меня ростом, так как, как говорится, метр пятьдесят с кепкой. Но это мне не помешало с восьмого класса играть за школу в волейбол, а в десятом и позже — за сборную города Новомосковск. В университете играл за сборную по баскетболу. Спорт был рядом всю активную жизнь. С баскетболом пришлось расстаться пораньше (тяжелый спорт для 65 лет), а в волейбол играл на равных с молодежью вплоть до ухода с флота в 74 года.

Как потом выяснилось, еще одно важнейшее приобретение я унес из стен школы. В 9-м классе, отмечая 1 Мая, я познакомился с белокурой девочкой из параллельного класса. Школьная дружба переросла в более теплые и тесные отношения, и вот уже 55 лет делим радости и трудности семейной жизни.

— *Окончив школу с серебряной медалью, Вы могли выбирать любой институт?*

— Серебряная медаль как раз с 1958 года не давала преимущества при поступлении в вуз, поэтому при поступлении в Днепропетровский университет пришлось на общих основаниях сдавать пять экзаменов. Набрал 23 балла при 17 проходных, без проблем поступил на физико-математический факультет. Учился ниже своих возможностей и только на последнем семестре получал повышенную стипендию. Но это не помешало моим преподавателям, особенно руководителю дипломной работы, рассмотреть во мне какие-то позитивные ростки для научной деятельности. Велико было их желание оставить меня в аспирантуре, но это не совпадало с моими намерениями. Перспектива долгие годы прожить в комнате студенческого общежития не внушала оптимизма для научной работы. Поэтому из мно-



жества распределений, от Мурманска до Душанбе, я выбрал неведомое мне Мурманское морское пароходство, атомный ледокол «Ленин». На всю жизнь запомнились слова заведующего кафедрой, доктора технических наук Коломийцева: «Пятый и последний раз предлагаю остаться в аспирантуре». Не остался тогда, а через пять лет под меня там же сделали место в заочной аспирантуре.

Правда были и другие немаловажные причины отказаться от аспирантуры. Стипендия в университете была, пожалуй, ниже уровня выживания, даже повышенная. Немало ребят подрабатывали, разгружая товарные вагоны. У меня был другой, рискованный источник пополнения необходимого прожиточного минимума. Еще школьником я неплохо играл в бильярд. И если раньше это были игры спортивного характера, то, будучи студентом, игры стали «под интерес». В основном выигрывал. Но эти игры носили эпизодический характер: бильярдных залов мало, очереди большие, поэтому не так часто удавалось кое-что заработать. Хуже обстояли дела с широко распространенной среди студентов игрой в преферанс. Колода карт, лист бумаги, карандаш и, желательно, не менее трех участников, дверь комнаты в общежитии на ключ и условия для поединка готовы. Случалось, что игры заканчивались плачевно, когда «подпольные» преферансные посиделки становились достоянием администрации общежития. Поэтому предполагаемая комната аспиранта в общежитии могла стать комнатой частых преферансных ристалищ.

– *Вы защитили диплом и отправились в Мурманск, несмотря на такое интересное предложение продолжить научную деятельность?*

– Да, решение принято. В конце июля 1963 года упаковал жалкий скарб, включая демисезонное пальто, в чемодан средних размеров, высушил слезы любимой девушки горячими поцелуями, двумя перегонами скорыми поездами Днепропетровск—Москва, Москва—Мурманск, я прибыл в неведомый для меня мир морской жизни, с которым, как оказалось, я связал свою судьбу на всю оставшуюся, многолетнюю трудовую жизнь.

Мурманск встретил меня 25 градусной жарой при влажности в 95%, только не хватало веничка! Годом раньше, в мае погодная аномалия преподнесла жителям Заполярья неприятный сюрприз. Мурманск посетил Генеральный секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрушев. Яркое солнышко ослепило разум первого человека страны, и полярная надбавка стала расти не 20% в год, а только 10%! Ему бы приехать в 30 градусный мороз при влажности 98%! Но пароходство находилось рядом с вокзалом, поэтому потеть пришлось недолго. В кадрах сразу же заставили подписать договор на пять лет вместо трех существующих для молодых специалистов, очевидно с учетом полярного коэффициента.



Плавабаза «Лепсе»

Атомный ледокол «Ленин» находился в Арктике, и меня решили использовать в караване атомных судов, находящихся на Базе-92. Начальник каравана атомных судов Чухманенко Михаил Иванович встретил тепло с извинениями, что в его караване свободных инженерных должностей нет и предложил должность старшего мастера службы контрольно-измерительных приборов и дозиметрии (КИПид)

с окладом на плавучей базе (п/б) «Лепсе» в 190 рублей, с дополнительным полярным коэффициентом в 40% и бесплатным питанием — это были сумасшедшие деньги: 266 рублей в месяц!!! Кстати, я и не претендовал на инженерную должность, так как необходимо было хотя бы познать круг своих новых обязанностей. Да и оклад инженера был таким же, как у старшего мастера.

— *Когда и зачем была создана База-92?*

— Создавая атомный ледокол «Ленин», наука и проектанты были уверены в исключительной надежности своего детища, поэтому вопросы ремонта, хранения радиоактивных отходов практически не рассматривались. Однако практика внесла существенные коррективы: потребовалась ремонтная база, хранилище жидких и твердых радиоактивных отходов. Пришлось в срочном порядке решать данные вопросы. На берегу Кольского залива, севернее поселка Роста и ремонтного завода военных судов (СРЗ-35) соорудили деревянные причалы, административное здание со столовой для береговых рабочих и служащих. Проволочное ограждение с маленькой проходной, в которой роль секьюрити выполняли обычные русские бабы, охраняло базу только со стороны подъезда транспорта (вот были времена, когда вопросы безопасности были на втором месте!). Ремонт оборудования осуществляли многочисленные командированные от поставщиков оборудования. Для их размещения в поселке Роста, поближе к базе, были построены двухэтажные домики.

— *А что собой представлял караван атомных судов в эти годы?*

— В августе 1963 года в составе каравана было три единицы вертикального плавания во время приливов и отливов. Главной в караване была п/б «Лепсе», которая обеспечивала перезарядку и хранение отработанных



ных твэл, хранение твердых и жидких радиоактивных отходов. Под базу был переоборудован сухогруз с трудной судьбой. Начал строиться в 1934 году в Николаеве, в 1936 году строительство было заморожено, перед войной достроен в Херсоне, в 1941 году зачислен в Черноморский флот, а в 1942 году, после повреждения, затоплен в районе Поти, для создания волнолома. В 1945 году он был поднят и переоборудован под казарму. В конце пятидесятых прибыл в Ленинград для модернизации. Разрезан, удлинен, взят во второй корпус для образования кафердам (обеспечение радиационной безопасности при разрушении основного корпуса). На фок-мачте соорудили «воронье гнездо» для наблюдения за перегрузкой твэл. Для защиты от радиационного излучения «гнездо» имело мощную защиту и, соответственно, огромный вес, расположенный на большой высоте. Это привело к тому, что при бортовой качке судно стремительно валилось на борт и медленно, медленно возвращалось в вертикальное положение. Ощущение не для слабонервных! Приступил к работе как плавбаза в 1962 году.

Основной емкостью для приема радиоактивных вод была несамоходная баржа ПСН 328 (плавсредство наливное).

Кладбище твердых радиоактивных отходов располагалось на пароходе «Николай Бауман», который в 1962 году был списан в утилизацию. В 1964 году, заполненный под ватерлинию, затоплен в Баренцевом море вблизи Новой земли. Столь быстрое заполнение свидетельствует об огромном количестве твердых отходов, возникающих при большом объеме ремонтных работ.

– *И как началась Ваша работа на плавучей базе «Лепсе»?*

– На плавбазу «Лепсе» прибыл шестого августа. Коллективом службы КИПиД был хорошо принят. Начальник службы радиационной безопасности (СРБ) Вадим Анатольевич, в состав которой входила служба КИПиД, как-то сразу положил на меня глаз с прицелом на то, чтобы оставить меня на плавбазе. Его желание понятно. В СРБ, кроме него, не было ни одного специалиста с высшим образованием. До прихода атомного ледокола «Ленин» было не менее трех месяцев, поэтому включился в работу по полной программе. Оборудование и системы были несложными, но надежными. Быстро освоил круг своих обязанностей, познакомился со всем экипажем и завоевал авторитет мастера на все руки: ремонт телевизоров, переделка радиол, помощь в учебе и др.

В сентябре сходили в квадрат в Баренцевом море для слива активной воды из цистерн ПСН-328, буксируемой на длинном капроновом трассе. Меня назначили ответственным за операцию слива и, придя в квадрат, пересадили на баржу. Море штормило, баржу качало и подбрасывало.



Особенно неприятными были моменты, когда за задранный на волне нос баржи рывком дергал буксирный трос. Было такое впечатление, что баржа идет не по воде, а по мостовой, выложенной огромными валунами. Чтобы поспать и не быть сброшенным с кровати, приходилось брать матрац, идти в баню, находящуюся в корме, и расположиться в ямке, образованной закругленным бортом корпуса и лавкой. Так как процесс слива вод сопровождался постоянным изменением курса, то привыкнуть к разному проявлению качки было невозможно. Так прошло мое морское крещение. Врожденные морские качества оказались на высоте. Они оченьгодились во время второго рейса.

В ноябре, сразу после праздников, из Арктики, хромой на все четыре ноги, пришел атомоход «Ленин». Так поздно Арктику еще никто не закрывал. Начальники переговоровили, и я остался на «Лепсе». Готовились к рейсу в декабре, с заходом на военные базы для сдачи отработанного топлива, очень грязных твердых отходов и с последующим выходом в квадрат Баренцева моря для выполнения технологических операций.

– *Какие проблемы Вы решали? Что запомнилось из этих походов?*

– После выхода из Кольского залива оплавился упорный подшипник, попала вода в систему смазки. Стармех, многое выдавший в своей жизни (был в числе экипажей, интернированных немцами в первые секунды войны), заверил капитана, что замену сегментов подшипника выполним своими силами, и помощь, тем более SOS, преждевременны. Но когда достали сегменты из ЗИПа, энтузиазма несколько поубавилось: из семи сегментов толщина баббитовой наплавки на четырех была в хорошем плюсе. Опустили якорь и начали дрейфовать вдоль Терского берега. Хорошо, что ветер работал параллельно берегу. Но качка вывела из строя почти весь экипаж. Остался дед, начальник СРБ, я и еще пара мотористов. На притирочной плите мы содрали лишние миллиметры, собрали подшипник и дали ход. К сожалению, нервы у капитана сдали несколько раньше и он, не поставив деда в известность, все же запросил помощь, что стало предметом подколов в наш адрес (SOS в Кольском заливе ?!).

На этом наши приключения в этом рейсе не закончились. В декабре на судне с такими ходовыми качествами, как наша плавбаза, выходить в северо-восточную часть Баренцева моря – это безумие. Дело в том, что с выходом, в силу всяких обстоятельств, несколько затянули, а подготовить плавбазу к новому ремонту ледокола было необходимо, поэтому и шли на такой риск. Опасность заключалась в том, что брызги воды незамерзающего Баренцева моря при низких температурах воздуха (декабрь, однако!) и соответственно корпуса судна превращаются в лед, создавая ледовый панцирь, толщина которого постоянно увеличивается. К нашему «вороньему



гнезду» прибавить обледенение и вопрос занять вертикальное положение после крена становится проблематичным. Кто не укачался в усмерть (а я из них, с хорошими морскими качествами), вооружившись лопатами, ломами (как у В. Высоцкого про старый дом), обвязавшись веревкой, прикрепленной к натянутому тросу, скалывали лед с палуб и механизмов. Это был, пожалуй, самый опасный и трудный рейс в моей морской жизни.

Декабрь продолжал подносить новые сюрпризы. Как полагается, начались разборки полетов, наказание невиновных, награждение непричастных. Не буду вдаваться в подробности, которые иногда скатывались на

уровень склок, а отмечу только конечный результат, благодаря которому моя жизнь стала на нужные рельсы и пошла в нужном направлении.

Капитана по состоянию здоровья (довольно плохой слух) исключили из плавсостава. Старшего механика по совокупности факторов (возраст, неуставные разногласия с капитаном, дружественные отношения с Бахусом) отправили на пенсию. Ему было тогда только 55 лет. Мне казалось, что он очень стар, а спустя полвека я ушел на пенсию в 75 лет. Больше всего пострадал начальник СРБ. По молодости он принял дела у своего не совсем здорового предшественника без проверки материальной части службы, с учетом того, что после отпуска возврата предшественника не будет. А он вернулся и начал все проверять до последних мелочей. Конечно много нестыковок. В результате Вадим Анатольевич пополнил службу РБ атомного ледокола «Ленин» с понижением до инженера.

Пожалуй, повезло только мне. Меня протестировал главный инженер-механик атомохода «Ленин», Герой Социалистического Труда, знаменитый Александр Калинович Следзюк и предложил должность инженера-оператора. Так благополучно в 1964 году закончилась моя лепсежанская одиссея, которая вряд ли бы привела меня к тем результатам, которых я



Обледенение



*Александр Калинович
Следзюк*

достиг на атомных ледоколах. Уже в том же году сдал экзамены на старшего инженера-оператора и был допущен к управлению реактором. В навигацию 1965 года отработал за пультом управления 3-го реактора. Под моим руководством проходил стажировку будущей руководитель группы наблюдения за проектированием и строительством атомных ледоколов Коваленко Владимир Константинович. Работа управленца, пусть даже атомным реактором, пришлась мне не по душе. Тем более что ярко давали о себе знать качества и образование, необходимые в службе контрольно-измерительных приборов и автоматики (КИПиА). И в марте 1965 года я принял предложение переквалифицироваться из старшего инженера-оператора в старшего инженера службы КИПиА. Проработал в этой

должности весь период модернизации атомного ледокола «Ленин» и первую навигацию 1970 года, после чего был назначен начальником службы КИПиА атомохода «Ленин» с дальнейшим направлением в ноябре 1971 года в этой должности на приемку нового атомного ледокола «Арктика» в Ленинград. До 1985 года я был начальником службы КИПиА на «Арктике», но годом ранее был подключен к проектированию мелкосидящего ледокола «Таймыр». С сентября 1985 года по март 1989 года в Финляндии, на верфи «Вяртсиля» осуществлял приемку двух ледоколов («Таймыр», «Вайгач») на верфи «Валмет» — пяти судов проекта СА15 (продолжение серии «морковок» типа «Норильск»). С 1989 года до 2016 год возглавлял службу КИПиА на атомоходе «Таймыр».

— *А когда Вы поступили в аспирантуру, пусть заочную, каким образом это случилось?*

— И опять случай. Из Северодвинска, где находился на модернизации ледокола «Ленин», добирался домой на Новый 1968 год, и в скором поезде Москва—Днепропетровск в буфете повстречал своего руководителя по дипломной работе Коджеспирова Федора Федоровича. Исключительной души и судьбы человек: греческий мальчик, завезенный в 1930-е годы в числе других детей, спасаемых от фашизма, обрел вторую родину, на благо которой трудился с полной отдачей сил. Он возвращался с какого-то симпозиума и зашел купить бутерброд (спиртного не употреблял). Пригласил в СВ (тогда наша наука ездила в СВ, а не ходила с протянутой рукой), поговорили. Я молодой, в форменном костюме (тогда мы не стеснялись



носить форменную одежду и гордились ею), самодостаточный. Но Федор Федорович рассмотрел, что мне не хватает научной нагрузки, занятия творческим трудом, о чем и спросил. В результате разговора я получил тему диссертации, предложение в заочную аспирантуру. Защитился, обогнав по времени своих сокурсников, которые остались при кафедре. Но только тема диссертации далека от моей повседневной работы. Но то, что я ее сделал — это закономерно. Занятие наукой обогатило общий кругозор, воспитало стремление докопаться до истины, что очень важно в нашей ответственной работе. Можно сказать, что полученная мною степень кандидата физико-математических наук мне пригодилась, когда я стал по совместительству работать доцентом кафедры «Судовые энергетические ядерные установки» ФГОУ «ГМА им. Адм. С.О. Макарова», готовить кадры для атомного флота.

— Назовите самые значительные, по Вашему мнению, события в истории атомного флота. Насколько они совпали с Вашей собственной деятельностью?

— Конечно, самое значительное событие, это рождение первенца атомного флота. Не будь его, не было бы и других событий. Второе, важнейшее событие, принятие решения о модернизации атомной установки ледокола «Ленин». Это не только второе рождение, но и открытие дороги для других атомных собратьев. С конца семидесятых и до кончины СССР — плановое наращивание мощности атомного флота. Суровая зима 1978 года однозначно показала, что круглогодичная навигация по Енисею возможна только при наличии атомного мелкосидящего ледокола, и через 10 лет такой ледокол покинул верфь Вяртсиля (правда, пока еще без атомной установки, которая была установлена на Балтийском заводе). Годы с 1970 по 1990 — это годы интенсивного судоходства по СМП. Иной раз, до 1975 года (до выхода «Арктики»), «Ленин» совместно с дизельными ледоколами водил караваны, насчитывающие более 60 судов.

— Расскажите подробнее о модернизации атомной установки на ледоколе «Ленин», которая проходила в Северодвинске, так как в литературе мало внимания до сих пор уделяли этому важному периоду не только в жизни атомного ледокола «Ленин», но и всего атомного флота.

— Это длинная история. Я принимал активное участие в подготовке отсека к утоплению, присутствовал при этом уникальном событии: был руководителем аварийной партии по борьбе с возможной течью в помещении среднего ГЭД. Могу об этом рассказать более подробно.

Итак, Северодвинск, Ягры, судоремонтный завод «Звездочка» — закономерный этап в жизни первенца атомного ледокольного флота. Ядерная энергетическая установка первого поколения ОК-150, применяемая на атомном ледоколе «Ленин» до 1966 года, имела много недостатков, которые постоянно проявлялись, в связи с чем большую часть времени ледокол на-



ходился в ремонте. Корпус реактора имел входной днищевой патрубком, что повышало вероятность осушения активной зоны при течи. Ремонт арматуры на трубопроводах, расположенных ниже верхнего уровня активной зоны, требовал заморозки трубопровода для создания ледяной пробки. Облицовка силового корпуса нержавеющей сталью была выполнена «рубашкой», а не наплавкой, что привело к потере герметичности облицовки и корпуса. Разветвленная система первого контура с многочисленной арматурой имела высокую вероятность появления негерметичности при давлении в контуре 180 кгс/см^2 . Горизонтального исполнения ГЦН (главный циркуляционный насос) и АЦН (аварийный циркуляционный насос) с системой подачи воды на гидropодшипники имели низкую надежность, что приводило к отказам в работе насосов. Применение высокотемпературной топливной композиции с плохими механическими свойствами (разбухание, растрескивание) способствовали быстрой разгерметизации оболочек тепловыделяющих элементов и, как следствие, высокой активности воды первого контура.

Перечень недостатков можно было бы продолжить: тот реактор был первенцем, в нем воплотилось развитие конструкторской мысли и технология тех первых «атомных» лет. Но самым серьезным просчетом ученых и конструкторов явилось то, что ни у кого тогда не возникало сомнений в правильности принятых решений. Поэтому конструктивно ЯЭУ была собрана так, что вопросы ремонта не рассматривались вообще. Однако парогенераторы из аустенитной нержавеющей стали, установленные на десятилетия, потеряли герметичность через три тысячи часов работы в полях радиационного излучения из-за хлорной межкристаллической коррозии. Их замена требовала большого объема работ, проводимых в помещениях с мощным радиационным излучением.

Ремонт оборудования первого контура связан с дренажом активных вод в больших объемах, на что не была рассчитана система хранения контурных вод, и отсутствовало технологическое обеспечение их выдачи. В аварийном порядке решались эти технологические вопросы не самым лучшим образом. Можно сказать, что первый атомный конь хромал на все четыре ноги. Поэтому порой до 9 месяцев в году ледокол находился в ремонтах, когда тысячная армия представителей промышленных предприятий пыталась вдохнуть жизнь в несовершенное тело первенца. С выходом в рейс ремонт не заканчивался. Порой экипажу приходилось решать задачи, далеко выходящие за его эксплуатационные обязанности. Сложные длительные ремонты без предварительно разработанных технологий, при отсутствии соответствующего спецоборудования и оснастки явились причинами крупных аварий, которые ускорили путь ледокола к причалу ремонтного завода «Звездочка».



1965 год — применение «доморощенной» технологии при ремонте ГЦН со вскрытием первого контура привело к оплавлению активной зоны второго реактора с разрушением технологических каналов; ледокол в навигацию этого года отработал на 50% мощности, так как и на третьем реакторе из-за течи ПГ в работе осталась только одна петля (двухпетлевая схема теплоносителя первого контура). В начале следующего года нарушение технологии при проведении сварочных работ в помещении аппаратной привело к крупному пожару и разрушению кабельных трас. Ценой невероятных усилий была восстановлена работоспособность второго реактора, ликвидированы последствия пожара, заменен ПГ на третьем реакторе. Летом 1966 года после таких испытаний экипаж готовился к навигации, но при вводе установки в работу была обнаружена течь первого реактора: потеряла герметичность «рубашка» из нержавеющей стали, которая защищала от коррозии силовой корпус реактора со стороны первого контура. Таким образом, многочисленные недостатки установки первого поколения, которые проявлялись в отказах в работе оборудования с усилением частоты и глубины отказов со временем, ребром поставили вопрос о ее модернизации.

Многие «доброжелатели» с удовольствием потирали руки, надеясь на закат атомной экспансии в ледокольном деле. Чего греха таить? Многие чиновники от ММФ большой и малой руки были заинтересованы в строительстве дизельного ледокольного флота, которое сулило постоянные командировки по строительству и ремонту ледоколов в Финляндию (за-граница!). Справедливости ради, необходимо отметить, что в те времена Арктику обеспечивали исключительно ледоколы финской постройки: десятитысячники типа «Капитан Воронин» и более мощные, в 20 тысяч л.с., типа «Москва». Последние, уступая по мощности в два раза, по эффективности при работе в летний период практически не уступали, а с учетом затрат на ремонты — с экономической точки зрения были предпочтительней. Но «Ленин» работал на перспективу, а за это требовалась дополнительная плата.

Вопрос модернизации решался трудно и долго. Большую роль в положительном решении данного вопроса сыграл главный инженер по атомным установкам Данилов Л. Г. при активной поддержке научного руководства по эксплуатации ледокола во главе с Президентом АН СССР Александровым А.П. Положительным моментом в решение данного вопроса явился и тот факт, что к этому времени был создан реактор второго поколения ОК-900, в котором были исключены недостатки реакторов первого поколения.

Существенным был переход к применению новых материалов: титан вытеснил нержавеющую сталь в трубчатке ПГ; бор, имеющий хорошие свойства как поглотитель тепловых нейтронов, но механически нестойкий



из-за выделения в нем большого количества тепла (n_0, α -реакция), заменен на гадолиний и европий, которые рассеивают поглощенную энергию за счет испускания γ -квантов. Было исключено применение материалов, способных сильно активировать контур за счет наведенной активности (например, в подшипниках ГЦН был кобальт-60, который после активации являлся мощным источником γ -квантов). Установка спроектирована таким образом, что была обеспечена возможность ремонта любого оборудования с применением специального инструмента.

– *Каким образом удалили с ледокола оборудование центрального отсека, вес которого был почти пять тысяч тонн?*

– Конец 1966 года и 1967 год ушли на подготовку и проведение уникальной операции по демонтажу центрального отсека. Необходимо было в средней части ледокола по высоте всех палуб и мостиков, включая силовой корпус днища, организовать неширокий зазор между контуром центрального отсека и остальными конструкциями ледокола, т.е., выделить колодец, пока что заполненный этаким «сундучком» весом до пяти тысяч тонн, наполненным оборудованием центрального отсека. Вся эта махина весом со среднее судно удерживалась в колодце на четырех продольных полосах шириной в 1,5 метра каждая. Уникальность операции заключалась в том, чтобы одновременно, направленными взрывами разрезать эти полосы. Этого еще никто не делал! Не выполнение этого условия привело бы к перекосу и заклиниванию тяжелого «сундучка» в колодце. Работу выполняли специалисты высокого класса, доктора в прямом и переносном смысле этого слова. Операция прошла успешно: после взрыва ледокол облегченно подпрыгнул на два метра выше ватерлинии. И после этого стало понятно, сколь велико было нервное напряжения у всех участников операции: от докторов наук до матроса все веселились как дети.

С огромным колодцем по центру ледокола, в котором плескалась щепка от направляющих салазок для скольжения «сундучка», лишенный атомного сердца, на буксире, пока что еще не атомный ледокол, «Ленин» прибыл в родной город, чтобы начать путь к новой жизни. Восстановлено днище в доке, и вновь на буксире, осторожно вдоль Терского берега, по волнам неспокойного, особенно в это время года, Баренцева моря в конце 1967 года ледокол прибыл в г. Северодвинск, чтобы получить новое атомное сердце, более мощное и более надежное. Можно сказать, что ледокол пришел за своей второй жизнью, которая должна быть более продуктивной и открыть широкий путь атомной энергии на арктических просторах.

Северодвинск, бывший Молотовск, встретил экипаж жестокими морозами, жгучими ветрами. Не просто складывались отношения экипажа с пропускным режимом судоремонтного завода. В Мурманске территорию,



где базировался ледокол, отделяла небольшая деревянная проходная с широко демократичными правилами прохода. Да и как могло быть иначе, если для большей части экипажа ледокол был родным домом в прямом смысле этого слова. Поэтому вечером, после посещения ресторана пройти проходную навеселе, прихватив с собой бутылочку любимого Рислинга, не составляло никакого труда. На заводе от борта ледокола, на котором теперь находился, хотя и много сокращенный, весь экипаж, до городских просторов требовалось преодолеть три проходных. И на каждой из них член экипажа являлся объектом пристального обследования на предмет внутреннего и внешнего наличия алкоголя. Запаха от кружки пива было достаточно, чтобы стать предметом обсуждения администраций ледокола и завода. А бутылочка Рислинга ценой в 1 руб. 60 копеек, при этом изъятая на проходной, обрела стоимость 13-й зарплаты, которой лишился член экипажа за нарушение пропускного режима.

Не простыми были и условия проживания на ледоколе. Огромный объем сварочных работ с тщательной обработкой швов, рихтовкой палуб кувалдами являлись источником постоянного шума большой интенсивности (для таких работ на Балтийском заводе имеется бригада, состоящая из глухонемых). Постоянное недосыпание, непростые производственные отношения с исполнителями работ, отрыв от дома являлись для членов экипажа, особенно в первые месяцы, большой нервной нагрузкой. Со временем жизнь немного наладилась: завод предоставил спортзал, организовывал совместные дни отдыха на своей базе. Вообще сложилось впечатление, что жители Северодвинска, города двух заводов, — это большая семья. Понравилось как они встречают Новый год: казалось, что после традиционного новогоднего тоста все жители высыпают на улицы и центральную площадь. Весну украшают токовища разноцветных турухтанов. Такие красивые петухи больше нигде не встречались. Летом в дюнах, на прибрежном мелководье в солнечную погоду можно убедиться в том, что город расположен на южном берегу Белого моря.

— *Какие трудности были при выполнении этой уникальной работы?*

— Трудности, которые встречались по работе можно описать сном старшего механика центрального отсека: «Пригласили принимать прокладку трубопровода. Иду вдоль трубы, и вдруг она переходит в кабель, на котором смонтирован сильфонный клапан. На вопрос строителю, что это такое? — получаю ответ, что все сделано согласно чертежу».

Всем было трудно. Мы были молоды, а нам снились совсем не те сны. У главного проектанта модернизации ЦКБ «Айсберг» не было времени для выпуска качественной документации, чертежи изобиловали ошибками. Завод работал, что называется, с листа и ошибки проектанта воплощал в



металл. Свою лепту вносили и многочисленные контрагенты, поставщики систем и оборудования. Личный состав был крайним в этой цепочке: атомная установка требовала высокого качества изготовления и тем более не допускала функциональных ошибок в системах. Приходилось идти на компромисс. Завод сделал работу, строителю необходимо закрыть документ, получить подпись заказчика, чтобы невинный рабочий класс мог получить заработанные деньги. Личному составу приходилось принимать работу с условием переделок и устранения замечаний. Конечно, это удорожало стоимость работ, но по-другому, очевидно, и нельзя. Так, помню, было и на НПО «Красной заря», которая изготавливала для ледокола мнемосхемы (МС) на пленочных электролюминофорах. Хочу отметить, что это было прогрессивное направление в представлении информации, которое, к сожалению, в дальнейшем не получило продолжения в разработках НПО «Аврора». На мнемосхеме при открытии клапана или запуске насоса подключались участки трубопроводов, которые функционально завязаны в данной схеме. Теперь все проще: от клапана к клапану или насосу в металле проложена дорожка, окрашенная в соответствующий цвет. Так вот о практике. На «носу» 7-е Ноября 1969 года. По плану МС должна быть сдана заказчику и отправлена на «Звездочку». Надо сказать, что МС – красавица, икона, но закралась ошибка на стадии ее проектирования. НПО «КЗ» выполнила работу согласно документации, но заказчику необходим продукт, соответствующий проекту, а не ошибочной документации. Ругались долго, дело дошло до парткома завода. Получив партийное слово секретаря, что МС будет переделана, а народу необходимо заплатить, приемный акт был подписан. МС переделана и вовремя отправлена на заказ.

Можно привести не один десяток примеров решения спорных вопросов, не это главное. Главное то, что в кратчайший срок был выполнен огромный объем работ, как на «Звездочке», так и на многих заводах-поставщиках оборудования. Сейчас трудно себе представить, что за два с небольшим года можно изготовить уникальное оборудование, порой весом в десятки тонн, доставить его за тысячи километров и состыковать в единый комплекс атомной установки. Но на календаре был не далек день рождения вождя, имя которого носит ледокол, страна на подъеме, трудовой энтузиазм еще не исчерпан, партийный контроль на высоте.

– *Какие в основном предприятия участвовали в выполнении этих работ?*

– На берегах Волги «Баррикада» в Волгограде кует мощный, многотонный корпус реактора и гидрокамеры для ЦНПК. В Куйбышеве инженерная мысль решает проблему индикации погружения поглотителей нейтронов в активную зону реактора. В Горьком хозяин реактора решает проблему приводов аварийной защиты и приводов компенсирующих групп поглотителей



нейтронов, изготавливает мощные, уникальные насосы первого контура, крышку реактора и пр. На берегах Невы «Экономайзер» испытывает новые турбопитательные насосы. «Красный пролетарий» изготавливает сильфонную арматуру. Котловой участок Балтийского завода осваивает изготовление парогенераторов с трубчаткой из титана. Системами контроля и автоматики занимаются «Аврора» и «Красная Заря». П/я 7141 разработал и внедрил многоканальную (1024 канала) систему централизованного контроля «Полюс», которая была удостоена Государственной премии. Москва поставила систему управления и защиты реактора и сотни дифференциально-трансформаторных датчиков (зав. «Манометр»). Подмосковная Электросталь осваивает новую матрицу тепловыделяющих элементов, колдует над их геометрией, чтобы повысить надежность и мощность активной зоны реактора. География поставщиков датчиков охватывает всю европейскую часть Союза: преобразователи электрических параметров – Прибалтика, термометры сопротивления – Ужгород и т.д. Специальную сталь и специальные трубы поставляют Украина, Урал, Азовсталь.

Практически все оборудование принималось членами экипажа на предприятиях поставщиков, однако это не исключало массу вопросов при его монтаже, стыковках в системах. Например, на п/я 7141 умудрились монтажный комплект (подключение внешнего монтажа к устройствам системы) развернуть на 180°. Поэтому на «Звездочке» присутствовало большое количество контрагентов для оперативного решения возникающих вопросов, проведения наладочных работ, обучения экипажа и сдаточной команды завода.

С большой теплотой вспоминаю конструктора СУЗ **Всеволода Александровича Сушко** и его помощника **Виктора Теплякова**. Много сил отдал внедрению системы «Полюс» ответственный сдатчик **В. Кремер**. Будучи контрагентом завода, ему приходилось утрясать многочисленные вопросы стыковки датчиков, которые поставлялись многочисленными контрагентами контрагента (вассал моего вассала – не мой вассал), с технологическим оборудованием и системой «Полюс»: как новые самолеты учат летать, так систему необходимо обучить работе по прямому назначению. Поэтому каждый поставщик имел свою команду от конструкторов до монтажников, которые оперативно вносили изменения в схемы от бумаги до плат. Некоторые из них изъявили желание перейти в экипаж после сдачи ледокола в эксплуатацию, помогли решить кадровую проблему.

– *Как проходила подготовка кадров для работы на новой установке ОК-900?*

– В те, теперь уже столь далекие времена, не было атомного надзора, отсутствовали требования ядерной безопасности (первые ПБЯ появились



в 1981 году – ПБЯ-81), что способствовало оперативному внесению необходимых изменений, отсутствовало понятие «внутренняя культура ядерной безопасности», которое введено в ПБЯ-С. Не было базы для подготовки специалистов для атомного ледокола. Первый экипаж для обслуживания оборудования центрального отсека из выпускников ЛВИМУ проходил обучение в Обнинске со сдачей экзаменов Государственной комиссии, которую возглавлял Анатолий Петрович Александров.

Персонал модернизированного центрального отсека проходил подготовку непосредственно на борту. В обязанности поставщиков основного оборудования входило обучение экипажа и сдаточной команды. Хочется с гордостью отметить, что не прописанная правилами внутренняя культура ядерной безопасности наполняла нас сполна. Мы не теряли времени. Пока специалисты завода вели трудную борьбу с металлом, мы интенсивно поглощали всю информацию, которая поступала в инструкциях и описаниях. Кроме этого, в отличие от инструкций и описаний на отдельные системы и устройства, которые в силу своей специфики были ограничены по отношению к объекту в целом, мы расширяли их кругозор связями с другими системами. Показательно в этом отношении мнение конструктора ответственной системы управления и защиты Сушко В.А., которое он высказал после первого занятия со специалистами службы КИПиА и инженерами-операторами: «Мне вас нечему учить, вы знаете больше моего по вопросам функционирования системы». Так же, как и у первого экипажа знания на рабочее место проверяла Государственная комиссия, возглавляемая доктором технических наук **Хлопкин Николай Сидоровичем**.

В части подготовки кадров этап модернизации атомной установки был, можно сказать, судьбоносным для дальнейшего развития атомного ледокольного флота. Весь высший командный состав технических служб последующих ледоколов прошел эту школу.

– *Насколько это была сложной работой для завода по модернизации ледокола?*

– Прделанную работу по модернизации нельзя отнести к судоремонту. Это строительство сложного объекта в стесненных условиях. Одно дело строить судно с нуля, по готовым, согласованным, выверенным чертежам, а другое дело вести привязку к существующим переборкам, шпангоутам, палубам. Конечно, много было нестыковок, что требовало переделок, удлиняло сжатые до предела сроки выполнения работ. Изготовленные в разных городах и весах многотонные изделия реакторной установки требовали качественного соединения в одну конструкцию, получившую название «паук».



На реакторной установке второго поколения для увеличения ее надежности максимально уменьшена длина трубопроводов основного контура охлаждения активной зоны. Парогенераторы, гидрокамеры главных насосов непосредственно приваривались к патрубкам корпуса реактора. При этом подвод воды к указанным устройствам и ее возвращение в реактор были организованы по принципу «труба в трубе», которая крепилась к соответствующему патрубку реактора. Таким образом, на проекции «вид сверху» реакторная установка напоминала паука с 8 лапами. Силовые корпуса реактора, парогенераторов и гидрокамер выполнены из высококачественной термо-, радиационно- и коррозионностойкой стали, рассчитаны на длительный срок службы. Их конструкция обладает ремонтпригодностью и позволяет производить ремонт заменой выемных частей при минимальных трудозатратах и дозовых нагрузках. К тому же, при неисправности оборудования одной петли (ПГ или ЦНПК) терялась одна четвертая часть мощности реактора, в то время как на старой установке потеря составляла 50%.

Цельно, органично, надежно! Но для обеспечения надежности необходимо было качественно выполнить сварочные работы по стыковке толстостенных патрубков реактора, парогенераторов и гидрокамер ЦНПК. Время стерло в памяти подробности в преодолении трудностей, возникающих при выполнении данной работы, но они были и немалыми. Помню, что все мы с напряжением следили за продвижением данной работы. Если соединение внутренних труб не имело высоких требований на герметичность, так как перепад давления между пространствами в трубах невелик, то внешний шов должен выдерживать огромное давление изнутри и внешние нагрузки при длительном времени эксплуатации. Поэтому качество шва должно быть идеальным. После каждой круговой проходки шов проверялся на отсутствие дефектов рентгеноскопией. А дефекты были. Они возникали при сварке в толстостенной нержавеющей стали из-за температурного градиента, который был причиной неравномерного нагрева массивных патрубков.

Заводу ранее не приходилось выполнять такие работы. Учились, отработывали технологию и, в конце концов, все швы сварили и сварили хорошо. Время показало, что швы, сваренные в 60-е годы прошлого столетия, много прочнее и долговечнее всех последующих: уходя на покой в начале 1990-х из-за износа общекорабельных систем и механизмов, проработавших более 30 лет, атомная установка ледокола «Ленин» не имела тех проблем, которые появлялись на ледоколах следующего поколения. При этом имеет место явно выраженная закономерность: с годами качество становилось все хуже. Особенно это видно по количеству вышедших из строя парогенераторов. «Ленин» ушел на покой со всеми герметичными парогенера-



торами, в то время как на последующих заказах имеет место их массовый выход из строя. В те далекие годы не было СУБиК (системы управления безопасностью и качеством), был только знак качества, который злопыхатели называли «всадник без головы», но время все расставило по своим местам: руководящих бумаг было меньше, а качества, трудового энтузиазма, ответственности было гораздо больше, что благоприятно сказывалось на качестве выпускаемой продукции. Вспоминаю, как дотошно мы (служба автоматики) «вылизывали» каналы измерения, не допуская величины относительной погрешности более 1% при разрешенной погрешности в 2,5% для каналов измерения с датчиками переменного тока. А с какой скрупулезностью физик ОКБМ Олег Яковлев заставлял нас лабораторными приборами высокой точности измерять параметры реакторной установки. Каждый с полной отдачей болел за свое дело.

– *Когда атомный ледокол «Ленин» начал вновь выполнять свою прямую работу в Арктике?*

– Оснащенный новой реакторной установкой весной 1970 года помолодевший ледокол покинул причальную стенку завода, смело бросился навстречу арктическим льдам. Успешно пройдя ходовые и ледовые испытания, ледокол, не заходя на завод для устранения незначительных замечаний, после двух с половиной лет отсутствия вернулся в родной порт приписки для подготовки к длительной арктической навигации. И она на самом деле оказалась длительной, плодотворной, без поломок и ремонтов. С новой атомной установкой ледокол «Ленин» по достоинству занял место флагмана ледокольного флота. Уже в середине ноября 1970 года, когда до модернизации навигация уже была бы закончена, атомоход «Ленин» берет под проводку т/х «Гижига» и заводит его в Енисейский залив для следования в порт Дудинка. После проведения грузовых операций «Гижига» под проводкой дизельных ледоколов в реке и атомохода на морском участке 1-го декабря вышла на чистую воду Баренцева моря. Так поздно операции в Арктике не осуществлялись. Следующий, 1971 год, показал, что теперь атомоходу по плечу и более трудные задачи: впервые в майско-июньский период атомный ледокол «Ленин», совместно с дизельным ледоколом «Владивосток», прошел севернее островов Северная Земля и Новосибирских островов. Последовавшие трудовые будни показали, что преимущество ледокола с атомной установкой нового поколения над ледоколами с дизельными установками было налицо.

Успешно проведенная модернизация, многократное увеличение эксплуатационных характеристик способствовали ускорению внедрения атомной энергии на освоение арктического пространства. Поэтому вполне закономерно, что первенец атомного ледокольного флота, как памятник



старшему поколению наших ученых, конструкторов, рабочего класса, моряков занял достойное место у вечного причала как музей атомного флота.

— *Пришлось ли Вам выходить в море на атомном ледоколе «Ленин» после его модернизации?*

— Личный состав и я, в том числе, получили колоссальный опыт приемки, который пригодился в дальнейшем. Я ходил на атомном ледоколе «Ленин» после модернизации только одну навигацию, так как уже осенью 1971 года в числе первой тройцы (с капитаном и главным механиком) был направлен на Балтийский завод для приемки атомного ледокола «Арктика». На стапеле было только две секции, а уже вовсю изготавливалось оборудование для начинки ледокола на предприятиях контрагентов. Имея большой опыт приемок и высокий познавательный потенциал после практики на заводе, многие ошибки удалось исключить на стадии проектирования и изготовления оборудования автоматики на предприятиях контрагентов. Поэтому строителям по автоматике на Балтийском заводе было легче, чем на «Звездочке». Конечно, проблем хватало, особенно при проведении швартовых испытаний, на границах стыковки систем автоматики с другими системами, но все трудности успешно были решены. «Арктика» не подвела своего старшего брата, проработав без отстоев 33 года.

— *Рождение первенца второго поколения атомных ледоколов атомохода «Арктика» стало важной вехой в развитии атомного флота. Что Вам особенно запомнилось из того периода, когда Вы принимали участие в его строительстве?*

— Мне в должности начальника службы КИПиА пришлось принимать участие в приемках на стадии строительства атомохода «Арктика» с 1971 года до его сдачи в дальнейшую эксплуатацию. Помню горячие баталии с проектантами, поставщиками оборудования, строителями Балтийского завода. Но мы прошли хорошую школу приемок на «Звездочке», поэтому знали как побеждать в спорных вопросах. Тем не менее, ледокол выходил на швартовые испытания с неустраненными замечаниями, количество которых исчислялось сотнями. При швартовых испытаниях РУ (реакторной установки) АЗ (срабатывание аварийной защиты реактора) валились как из рога изобилия. Казалось бы, что все проверено и, тем не менее, от «металла» к схемам или «материя первична, сознание вторично». Для меня это был звездный час. Обладая знаниями оператора и киповца, вмещаая в голове все функциональные связи, я сравнительно легко мог находить причины отказов, если они находились даже не в моих, а в смежных системах. Запала в память одна ситуация. Очередное срабатывание АЗ по причине ошибки в организации питания систем автоматики, конкретнее, в организации питания двух предельных сигнализаторов оборотов циркуляционных



В ЦПУ атомохода «Арктика». Шубин А.П., Адрианов А.А., Самарский В.С.

насосов первого контура (ЦНПК). Каждое АЗ обсуждалось на заседании соответствующей секции; не выяснив причину срабатывания, нельзя выводить реактор на мощность (требования ядерной безопасности). Идет заседание секции электроснабжения. Руководитель секции, представитель генерального конструктора ледокола ЦКБ «Айсберг», тов. Горбунов (имя не помню), нимало не сомневаясь в правоте своих намерений, на вопрос председателя Госкомиссии по приемке ледокола Л.Г. Данилова о причине срабатывания АЗ, по сложившейся практике глаголит: «Сейчас нам Анатолий Александрович (то бишь я) изложит причину срабатывания АЗ». Надо было видеть лицо Председателя и слышать его жесткие слова. Но дело не в этом. Пока «паны» ругались, ребята моей службы по моей схеме бросили пару кабельных времянок, что дало возможность продолжить испытания.

Интересный случай еще на стадии согласования документации произошел на НПО «Аврора». После двух недель молчаливого просмотра проектной документации я выдал столько замечаний, что не оценившему мои познания вопроса и рвения начальнику отдела пришлось оставить свой пост («Кто такой Адрианов? Мы – головной институт...»).

Как бы там не было, время показало, что «Арктика» ладно скроена и крепко сшита. Особенно запомнились ледовые испытания. В мае, когда в былые времена никто и не помышлял крушить еще не тронутый теплом крепкий арктический лед, мы крупной рысью промчались от мыса Желания до порта Диксон. Это был фурор! Окрыленная успехом, прихватив попавшего в капкан белого медвежонка, «Арктика» набросилась на нашего



постоянного противника — перемычку в Енисейском заливе. За считанные часы мы прорубили канал во льдах, покрытых глубоким снегом. Даже после модернизации «Ленин» в содружестве с другими ледоколами на месяц позже, когда лед покрыт водой (смазка) и смягчен теплом, на прокладку канала затрачивал не менее недели. При этом порой складывались трагические обстоятельства. Корпус «Ленина» неудачен, часто клинил во льдах. Прокладка канала — это бой: разбег, удар, отход для следующего удара. Если не рассчитать разбег, то можно выскочить на льдину так далеко, что лед не подломится и ледокол превращается в памятник на пьедестале. Для сползания с льдины ледокол старается шевелиться за счет работы винтами (реверсы, раздрай), креновой и дифференциальной систем. И так можно судорожно дергаться до нескольких часов. При работе двумя ледоколами помощник бьет параллельный канал до появления трещины между каналами. Но речной лед эластичен, скуп на трещины, поэтому нередко садились оба ледокола. Если в течение вахты, а то и более, не удавалась кому-то сползти, бросали выброску, заводили буксирный трос между ледоколами и с помощью буксирной лебедки помогали друг другу.

Однажды такие «посиделки» закончились плачевно. Аттракцион всегда притягивал зевак, которые, в нарушение правил техники безопасности, располагались в опасной зоне. Так и случилось. Трос лопнул как тонкая тетива и ударил по фальшборту. Конец захлестнуло, и он проник на палубу. Любопытство практиканту ВИМУ из Владивостока обошлось в перелом двух нижних конечностей. Судовой хирург Петр Бонин (Какие были врачи! Специалисты, душевные люди!) прибежал в пост энергетики и живучести с просьбой: «Нужны титановые спицы». Титана не нашли. Быстро изготовили из нержавки. Нанизал он косточки несчастного на эти шампуры... К окончанию практики пострадавший уже отплясывал.

Неделя упорного труда двумя ледоколами и несколько часов для одной «Арктики»! Триумф! Опьяненный таким успехом, Ю.С. Кучиев с шашкой наголо вспорол ледовую гладь, нарезав параболы по длине всего канала для облегчения выноса льда из залива в море. Это была многообещающая победа над силами природы.

Запомнилась немаловажная победа над противниками атомных ледоколов. Один из них, уж очень ярый враг атома, заслуженный капитан Дальневосточного пароходства Ю.П. Филичев, перегонял на восток дизельный красавец ледокол «Ермак» (36000 лошадиных сил). Был июнь, в поводыри дали «Арктику». Пошли проливом Шокальского. Красотища: на черных скалах лед сошел и в черном коридоре по ослепительно чистому льду медленно идут два красавца. Лед толстый, местами переходящий в неоторвавшиеся айсберги, снежный покров глубокий. «Ермак» идет вторым



корпусом, а Филичев не успокаивается: не нужны атомные ледоколы, мы ходим не хуже. В битых льдах, при включенном пневмообмыве — да, но не в припае, который был в проливе Шокальского. Достал он Ю.С. Кучиева и последний предложил посоревноваться на параллельных курсах. Идем, оглядываемся, а он что-то не выходит на параллельный курс. Запрос. Ответ: не могу выйти из канала, чтобы стать на параллельный курс.

Даже после такого провала этот капитан не успокоился и еще долго ставил палки в наши колеса. Закончил плохо. В 1983 году большое количество судов Дальневосточного пароходства попало в ледовый плен в проливе



Теплоход «Нина Сагайдак»

Де-Лонга. Плен был жестоким: огромные ледовые глыбы таскали суда, как яичную скорлупу, вдоль припая или вдоль друг друга. Утонула «Нина Сагайдак», а вместе с ней и пять тонн спиртного, везомого в Певек для облегченного коротания длинной полярной ночи. Многие суда получили корпусные повреждения. Филичев доложил в министерство, что ситуация безвыходная и необходимо консервировать

флот. Б.С. Майнагашев решил по-другому. Он верил в силу атома и бросил в бой «Арктику». Нас срочно выбросили из дока, предварительно наука подрезала по комелю (самая напряженная часть лопасти) одну из лопастей, расположив в круговой канавке (15×15 мм) датчики тензометрии. Это все равно, что по стеклу провести алмазом. Девять суток и мы в Певеке. В первом же бою потеряли подрезанную лопасть. Собрали всех водолазов в округе и за сутки лопасть сменили. И снова в бой. А Филичев все слезно уверяет Москву в безнадежности операции. Обстановка была, прямо скажем, не для слабонервных. Это не ранний залив Енисея и не покорение Полюса, где не надо было кого-то защищать. Когда огромная масса льда приходит в движение, то и 75 тысяч «лошадей» ничего не могут сделать. Но сделали. Используя малейшие послабления, в содружестве с ледоколом «Адмирал Макаров» (брат «Ермака»), капитан которого не плакался Москве, а честно выполнял свой долг, мы вывели суда из опасной ловушки. А там подоспел лучший в мире ледокол — отжимной ветер, и все суда доставили груз в Певек и ушли на восток. Но Филичев не разделил эту радость: с пошатнувшимся



здоровьем на вертолете был отправлен на материк. Признал ли он победу атомных ледоколов, не знаю. Это был первый и последний раз, когда «Арктика» заглянула за мыс Дежнева и искупалась в водах Тихого океана.

– *Вы участвовали в первом походе атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс в 1977 году. Чем Вам запомнился этот поход?*

– В 1977 году на самом высоком вершине принято *секретное* решение посетить Северный полюс на атомном ледоколе «Арктика». В очередной раз показать свою мощь, доказать справедливость морских границ, пунктиром сходящихся на этом самом Полюсе, прочертить короткий путь с запада на восток по дуге большого круга. По тяжести поход к Полюсу я бы не отнес к трудной работе. Август, лед лишен зимней крепости, сверху покрыт талой водой, температуры воздуха положительные даже на Полюсе. Авиаразведка находит легкий путь. Он проходил по 133 меридиану: чистая полынья высоко поднималась к северу. Северные широты чем привлекательны для судоходства? В сплошном льду отсутствует сжатие, отсутствуют торосы, толщина льда не превышает трех метров (равновесная толщина). Правда, разок умудрились сесть на льдину и просидели около четырех часов. С точки зрения работы я не ощутил особого подъема духа, о чем и сказал возбужденно подбежавшему корреспонденту Михайличенко и сразу же стал для него неинтересным интервьюируемым. Между прочим, пришли мы на Полюс *секретно*, а первое поздравление поступило от американских ученых.

Полюс запомнился надежной работой мною разработанной, изготовленной и внедренной системы охлаждения главных конденсаторов. Главный механик Олег Георгиевич Пашнин обещал на ледоколе



17 августа 1977 года. Северный полюс. Первый помощник капитана Лазарев В.Г. и Адрианов А.А. несут капсулу с Конституцией СССР к флажку



памятник при жизни поставить, но как-то обошлось. Даже премия по внедрению нашла другого героя. Памятником стала надежная работа разработанной и внедренной системы в течение всего срока эксплуатации ледокола.

Другой момент – изготовление ключей от макушки планеты для музея Революции. Сделали один из титана: красавец! И по замыслу, и по исполнению: лунный отблеск титана придавал ему благородный окрас. При изготовлении истратили весь запас напильников службы КИПиА. Предъявляю Ю.С. Кучиеву и министру Т.Б. Гуженко. Они в восторге и делают заказ еще на два таких же ключа. Речь о музее уже не идет, ключи для правящей верхушки: Брежнев, Подгорный, Косыгин. Никакие возражения не принимаются, но и приказы не обсуждаются. Пришел И.А. Домахин, принес охалку напильников со словами: «Все чем могу помочь». «Отполировав» напильники, набив ладони до кровавых мозолей, служба КИПиА флот не опозорила. При вручении Звезды героя Ю.С. Кучиеву генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев со словами «пусть знают» махал своим ключом в сторону запада. Что они должны были знать, нам неизвестно. А для музеев Москвы и Мурманска были изготовлены ключи из бронзы.

– *Благодаря новым ледоколам типа «Арктика» была решена проблема по круглогодичной навигации в западном секторе Арктики.*

– Нет, не только это. Важным шагом в обеспечении круглогодичной навигации в Западном секторе Арктики явилось строительство мелко-сидящего ледокола. Корпус, построенный в лучших традициях финской школы, надежная атомная установка обеспечили высокоэффективную работу ледоколов типа «Таймыр» не только в Енисее и в припайных льдах мелководья, но и на морских глубоководных участках. Работающие до прихода «Таймыра» дизель-электрические ледоколы типа «Капитан Сорокин» без боя уступили речной участок. И не мудрено. В суровую зиму 1978 года «Капитан Николаев» не обеспечил проводку танкера в Дудинку, сам съел доставляемое им топливо. Если учесть расход топлива этими ледоколами при номинальной мощности (96 тонн в сутки) и линейно экстраполировать его к нашей мощности, то получится 144 тонны в сутки. За месяц при 60% коэффициенте использования получилось бы около 2,6 тысяч тонн. И где их брать? А потеря веса, что сказывается на эффективности работы во льдах? Преимущества атома налицо.

В работе над проектом атомного ледокола «Таймыр» мне довелось принять участие, можно сказать, с нулевого этапа. В 1984 году получил от Л.Г. Данилова главного инженера Мурманского морского пароходства по атомным установкам приглашение на работу в Финляндию по приемке ледоколов типа «Таймыр». В этом же году, в декабре, я был приглашен в пароходство для рассмотрения первого этапа технического проекта, пре-



доставленного финской стороной. Объем замечаний был сравним с объемом проекта. В марте следующего года уже совместно с финнами решали технические вопросы в Ленинграде. Хорошие, внимательные партнеры. Одни и те же ошибки не повторялись как на стадии проектирования, так и на стадии строительства, не то что наши ребята. Например, практически ко всем ошибкам, зафиксированным при строительстве «Арктики», было добавлено почти столько же при строительстве «Сибири». А количество срабатывания АЗ зашкаливало, и не все причины были раскрыты. И если каждый следующий ледокол почему-то строили продолжительнее, чем предыдущий, то на Вяртсиля совсем иная схема: корпус «Таймыра» в сухом доке возводили 12 месяцев, а корпус «Вайгача» сварили за 8 месяцев. И не за счет увеличения армии сварщиков, а за счет укрупнения секций, изготавливаемых в цехах, увеличения степени их насыщения оборудованием.

— Вы в Финляндии работали с 1985 по 1989 год. Какое у Вас осталось впечатление от совместной работы с иностранной компанией по строительству ледоколов?

— Совместное строительство обогатило нас познанием новой техники, новых технологий. Импортное оборудование выгодно отличается от нашего не только своим товарным видом, но и надежностью. Если взять электронику, то при значительном превосходстве по сложности схем, количество отказов в разы меньше, чем у отечественного оборудования. Без проблем, конечно, не обошлось. На мой взгляд, несколько перемудрили с системой охлаждения главных конденсаторов. При принятой конструкции (детали опускаю) имело место интенсивное «вымывание» тепла из ледовых ящиков, что приводило к их обмерзанию. Нами дефект практически устранен. Финны застраховали себя и по использованию мощности. Спецификационная мощность ледокола — 32,5 МВт. Хочешь больше, 34 МВт, отключай вспомогательный турбогенератор (ВТГ), заводи дизеля для обеспечения механизмов электричеством. Мы научили работать установку на мощности 36 МВт с работающими ВТГ при мощности реактора всего на 96% от номинальной.

— В эти же годы началось строительство лихтеровозов? Чем это было вызвано?

— Так как объем перевозок по Северному морскому пути был огромен и кроме этого приходилось завозить снабжение на отдаленные точки ПВО и на всякого рода станции, то требовалось строительство новых атомных ледоколов. Практически пошли по пути тиражирования «Арктики», а необходимо было продолжить развитие идеи сквозного прохода на восток через приполюсные широты. Как бы сейчас это пригодилось! Необходимо было довести до конца идею строительства суперледокола на 150000 лошадиных



сил. Вместо этого окрыленные успехами атомного флота бывшие его недоброжелатели из министерских кругов приняли решение о строительстве атомного лихтеровоза (чиновничий зуд). Доводы Александра Калиновича Следзюка — выдающегося главного механика атомного ледокольного флота — против этого проекта не имели успехов и шибко их раздражали. По проекту лихтеровозов должно было быть два. Не было бы счастья, да несчастье помогло: развал страны прервал серию, а то сейчас была бы двойная головная боль.

Каждое транспортное судно — это тара для перевозимого груза. Чем больше вес тары, тем меньше коэффициент полезного действия. Спрашивается, зачем транспорту с тяжелым корпусом ледового класса (обеспечивается одиночное плавание во льдах до метра толщиной), с двойной упаковкой груза (корпус судна, лихтер), с тяжелым крановым хозяйством идти на мелководье Южно-Китайского моря, к берегам Вьетнама? В первом и последнем рейсе там все лихтеры и были похоронены. А ведь история имеет хороший пример строительства дешевых, легких, вместительных судов, которые одним рейсом окупали затраты на свое строительство. Использование атомного лихтеровоза на Дудинку, как контейнеровоза, тоже накладно: при одинаковой грузовместимости с такими судами, как балкеры типа СА-15, полководцы, он намного тяжелее, и также требует ледовой проводки. Так что приходится стоять лихтеровозу как памятнику бюрократической некомпетентности.

— *Вы занимались вопросами повышения надежности в работе систем и оборудования, в чем эта работа заключалась?*

— В первую очередь подходом по принципу «любишь кататься люби и саночки возить». С самого начала трудового пути меня удивляло стремление экипажа передать ремонтные работы любого уровня на базу ремонта. Я в корне был с этим не согласен и все ремонтные работы своего оборудования делал силами службы. При таком подходе эффективность много выше, так как эксплуатация располагает не только результатами конечного отказа, но и симптомами его проявления во времени. Остановлюсь на некоторых существенных достижениях в вопросе повышения надежности в работе систем и оборудования. Мой принцип — найти причинно-следственные связи и устранить причину неисправности.

В 3-й главе книги В. Блинова к 50-летию атомного ледокола «Ленин» много внимания уделено работе системы охлаждения и ледовым ящикам. На атомоходе «Арктика» в основном система охлаждения была усовершенствована, однако во льдах работала так, что температура на входе потребителей изменялась в диапазоне 20°, вместо дозволенных 4°. Это приводило к срывам в работе главных и вспомогательных турбин. Переходя на ручное управ-



ление механизмами системы, опытным механикам удавалось обеспечить приемлемый диапазон изменения температуры, но после 4-часовой вахты они были выжаты, как лимон. Недостаток системы заключался в том, что скорость изменения температуры (объекта регулирования) намного превышала скорость перемещения исполнительных механизмов. А должно быть наоборот. Поставщик системы автоматики, вместо устранения причины, старался как-то настроить систему хотя бы для некоторых режимов, чтобы сдать в эксплуатацию. Это подход берега к нашим проблемам.

Мой подход: причина была налицо – несоответствие скоростей процесса и регулирования. Решение – заменить приводы поворотных заслонок с временем от полного открытия до полного закрытия в 90 секунд на приводы с временем 10 секунд. Такую скорость может обеспечить гидропривод на усилие до двух тонн, а примененный электропривод с редуктором рассчитан на 22 тонны. Зачем так много? Максимальный перепад на заслонке не превышает 1,5 тонны. На что еще забито 20 тонн? На сальниковое уплотнение с мощным обжимом. Изменяем конструкцию сальникового устройства, заменив набивку на резиновые кольца, которые уже широко применялись и в более ответственных узлах судового оборудования. Результат налицо: заслонка при минимальном перепаде легко перемещается. Далее дело техники! Не изучая сопромат, рассчитываю гидравлический привод с простейшим редуктором, принимаю самое активное участие в его изготовлении и... полная победа! Комплект



*Главный инженер-механик атомного ледокола «Арктика» Зюганов А.Н.
и начальник службы КИПиА Адрианов А.А.*



из четырех приводов практически без обслуживания проработал 32 года до вывода ледокола из эксплуатации.

Другой памятник разумного подхода к решению проблемы. В составе машины централизованного контроля «Полюс» было вычислительное устройство (ВУ) для расчета теплотехнических показателей. Начиная с ледокола «Ленин», это устройство работало в присутствии наладчиков от контрагентов и незначительное время после их схода на берег. Зацепило, что называется, за живое. Меня не учили программированию, поэтому программа, написанная на языке ассемблера, была для меня сродни китайской грамоте. Но зная алгоритм работы установки, я расшифровал эту грамоту и выудил причину сбоя в работе ВУ. Как летчик-испытатель учит летать самолет, так и эксплуатация механизмов должна находить и по возможности устранять узкие места, которые невозможно предусмотреть на стадии проектирования. А что было? ВУ имеет оперативную память на 512 28-разрядных слов. Эта память, изготовленная на ферритовых кольцах (каменный век) использовалась не в полном объеме, а контролировалась по всему объему. В силу всяких причин в неиспользованных словах появлялись случайные коды, которые не проходили контроль и вызывали сигнал неисправности, который блокировал нормальную работу ВУ. Причина установлена. Как часто она проявляется? Неделя, две... При рабочем цикле ВУ в 5 секунд это вечность. Как устранить дефект ОЗУ (оперативное запоминающее устройство)? Заставить работать весь объем памяти. Сказано, сделано. Принятую информацию переписываем в незадействованные адреса. Задача решена и ВУ только на «Арктике» работал до вывода из эксплуатации.

Похожая ситуация имела место на атомоходе «Таймыр», на котором я проработал с 1989 года до выхода на пенсию в 2016 году. 1994 год, только вышли в море, у электромеханической службы в ЗИПе остался только один датчик положения ротора главного гребного электродвигателя. Это катастрофически мало при наличии трех главных двигателей и отсутствия мыслей о причине их отказов в работе. А без этого датчика система Selma не может управлять системой движения. Старший электромеханик строчит донесения об отказах, а главный механик пьет валерьянку! Главмех попросил помочь разобраться в ситуации. В ЭМС забрал пять неисправных ДПР (датчик положения ротора), электродрель для имитации вращения ротора, собрал стендик и начал мыслить, что к чему, так как никакой документации не было. Познакомился с кодом Грея, который однозначно определял относительно нулевой точки положение ротора в данный момент. Методом научного тыка и благодаря трудолюбию определил, что неисправность возникает в двух крайних разрядах, которые в нашей системе не используются.



Выбросил их из схемы и ДПРы заработали! Еще раньше к этому результату пришли французы (поставщики ДПР) и прислали новые, доработанные. Но выбросив два разряда, они допустили непоправимую ошибку, сдвинув в разъеме схему подключения на эти два разряда. Конечно, ДПРы не пошли, и никто до меня не стал с эти разбираться. Так что в любой технике должен быть летчик-испытатель!

Оборудование систем автоматики ледокола «Таймыр», кроме центрального отсека, — поставки иностранных фирм (Сименс, Валмет, Вяртселя и многих других). У них какой принцип: продать и заработать хорошие деньги на обслуживании. Но мы им не дали такой возможности! Не только устраняли неисправности, но устраняли, исходя из моего принципа, и причины, их порождающие. Показателен в этом отношении звонок из Финляндии. Спустя лет 20 после сдачи ледокола, представители Валмета поинтересовались, как отработала ими поставленная система Даматик, и как она почилла. Каково их было удивление, что она не почилла, а исправно трудится без их вмешательства.

К великому сожалению, практически никто не разделяет мое отношение к «саночкам». И чем дальше, тем хуже. В 2008 году, после образования Атомфлота получил задание от Генерального директора на модернизацию автоматики главных турбин ледоколов типа «Арктика». В кратчайшие сроки на основе модулей Сименса и сверточного электропривода с линейным перемещением вала изготовили компактную систему автоматики управления клапанами главных турбин. В присутствии генерального опробовали работу от пара вспомогательного котла. Результат превосходный, а опробовать по прямому назначению на работающем ледоколе не удалось, то ли из-за лениности ума, то ли из-за боязни представителей эксплуатации всего нового.

Поэтому не удивительно, что с последнего построенного ледокола «50 лет Победы» неисправные модули сотнями возили на ремонт поставщику в СПб.

— *Кого бы Вам хотелось особенно выделить среди людей, участвовавших в становлении флота?*

— В первых рядах **Александр Калинович Следзюк**. Трудоголик, генератор мысли, до мозга костей патриот Атомного Флота. О нем много сказано добрых слов, о его высоком профессионализме, человечности, всестороннем интеллектуальном развитии. Его вклад в развитие атомного ледокольного флота неоценим. Его стремление всесторонне изучить причины возникающих проблем привели к получению повышенных доз локального облучения, что, очевидно, стало причиной усыхания кисти левой руки, онкологии левого глаза. Сожалею, что не стал членом его команды. Помню, как весной 1974 года, представляя меня академику А.П. Александрову, он сказал:



«А это наша наука». Зная мой потенциал, он направлял меня для решения спорных, сложных вопросов, но не предложил переквалифицироваться из автоматчиков в механики. Его рекомендации я, пожалуй, бы принял. В мае 1985 года он напутствовал нас (механика Р.Б. Гирша и меня) перед заграничной командировкой. Это была наша последняя встреча. Жаль, что таких людей бог рано призывает к себе. Ему было только 65 лет, когда он ушел в мир иной. Как тут не вспомнить В. Высоцкого: «Смерть самых лучших выбирает и дергает по одному...». Он мог бы еще много сделать для атомного флота. Жаль, что для увековечивания его памяти на флоте не нашлось приличного, вновь построенного судна. Его имя носит скромненький танкер (какое отношение к А.К.?) тоннажем аж в 17000 тонн (по меркам наливного флота это малыш), приобретенный на вторичном рынке. Новые танкеры ледового класса, построенные специально для Арктики, гордо носят имена знаменитых артистов. Мне кажется, что это несколько несправедливо.

Несколько слов о капитанах. Я уже отмечал, что, к великому сожалению, отношения с техническими службами характеризуются словами из басни А. Крылова: «Мы те, кто здесь роясь в темноте...». Часто наши технические проблемы не воспринимались с нужным понятием. Были и такие, которые с глубоким чувством своего превосходства глаголили: «Моя палуба всегда будет вашим подволоком».

Кучиев Юрий Сергеевич – Герой Социалистического Труда. В отношении эксплуатации ледокола справедливо выше сказанное. «Три по 100%» (это мощность, но винтах) и без вопросов, можно ее сейчас получить. В отношении дисциплины достоин подражания: всегда чисто выбрит, в форменном костюме, был образцом в поведении. От подчиненных требовал того же. Вряд ли бы даже демократические «Достижения» привели бы к тому, что комсостав при нем посещал бы кают-компанию в прикиде бомжа. К сожалению, это случилось. Почему-то в конце восьмидесятых комсостав с облегчением сбросил форменную, красивую морскую одежду и перешел на мятые джинсы, под стать им рубахи, черные туфли сменили на шлепанцы, кроссовки и пр.

Голохвастов Василий Александрович – профессионал высшего класса. Можно было любоваться как в стесненных обстоятельствах он швартует 24000 тонную махину! Последний раз мы встречались в начале девяностых в составах волейбольных команд на товарищеском матче «Арктика»–«Таймыр». Ему было за 70!.. В 2015 году, в мой последний рейс, без малого мне было 74, и я ежедневно выходил на волейбольную площадку.

Плеяда первых «макаровцев», выпускников Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова, механиков: **Мизгирев Виктор Александрович, Шубин Александр Поликарпович,**



Семи́н Михаи́л Яковлеви́ч, Соколов Вади́м Ильи́ч. Из последующих выпусков ЛВИМУ – **Кукочки́н Никола́й, Апальков Ю́рий. Физи́ки Ками́нский Бори́с Станиславо́вич и Сидоро́в Ю́рий.** Электромеханики **Домахи́н Иго́рь Алексе́евич, Борзы́х Викто́р Федоро́вич, Гобело́к Оле́г** и главный из выпускников электромеханического факультета ЛВИМУ – **Данилов Леони́д Гео́ргиеви́ч.** Из службы РБ можно отметить **Филиппова Олега Александровича, Нецецкого Анато́лия Мечиславо́вича, Ковале́нко Влади́мира Константи́новича.** Последний переквалифицировался в механики, в 1965 году стажировался у меня на третьем аппарате, работал в группе наблюдения за строительством атомоходов у Александра Калиновича Следзюка, а после его ухода на атомный ледокол «Сибирь» возглавил эту группу. Среди киповцев отличались **Бражни́ков Бори́с, Сушко́в Вита́лий Льво́вич, Дроздо́в Михаи́л Александро́вич, Рукша Вячесла́в Влади́мирович.** Жаль, что некоторые из них были излишне дружны с Бахусом, поэтому покинули наш коллектив, а некоторые по этой причине преждевременно отошли в мир иной.

Ольшевский Александр Николаевич – капитан атомного ледокола «Таймыр» из плеяды «макаровцев», пришедших на атомоход «Арктика» 4-ми помощниками капитана по линии подготовки кадров в первые годы ее существования. Отличался более демократичным поведением в отношении с членами экипажа всех служб. Но основная его заслуга в улучшении взаимодействия вахтенных служб ходового мостика и центрального поста управления. Остановимся несколько подробно на данном вопросе.

При всех своих достоинствах ядерная установка атомных ледоколов имеет ряд существенных недостатков. Водоводяной реактор генерирует пар низких параметров (300 °С против более 500 °С, получаемых в паровых котлах на органическом топливе), что определяет низкий КПД паротурбинной



Ольшевский А.Н.



установки (на уровне 26%). Но бóльшим злом является высокая чувствительность тепловыделяющих элементов (ТВЭЛ) к изменению их температуры, которое происходит при изменении мощности реактора. Частые изменения мощности, а следовательно и температуры ТВЭЛ, приводят к потере герметичности оболочки ТВЭЛ, т. е. к разрушению активной зоны. Поэтому каждая активная зона имеет нормирование по количеству допустимых циклов изменения мощности реактора. Что из этого вытекает? Генератор энергии (реактор) и потребитель энергии (паротурбинная установка, ПТУ) в большинстве случаев работают в разных мощностных режимах: реактор генерирует количество пара больше, чем потребляет турбина. Избыток пара через клапан травления сбрасывается на конденсатор, т. е. прямые потери дорогого ядерного топлива. В отличие от неядерных судовых установок, в которых во всех режимах автоматически устанавливается равенство мощностей генерируемой и потребляемой, на атомных ледоколах существует заданная мощность реактора и фактическая мощность потребителей. Первая, в зависимости от ледовой навигационной обстановки и квалификации вахтенного штурмана, задается в ЦПУ с ходового мостика, вторая – это реальные затраты ледокола на выполнение работы. Исключая работу на чистой воде в одиночном плавании, заданная мощность всегда выше реальной. А вот на сколько выше, это предмет разногласий между вахтами мостика и ЦПУ.

Вспоминаю навигацию лета 1965 года. Вахту в ПЭЖе (пост энергетики и живучести) возглавлял старший вахтенный механик **Константин Владимирович Ильин**. Один из трех механиков, работающих в группе атомных судов, который был захвачен фашистами в составе экипажа транспортного судна в первые минуты войны. Но ему повезло, и он был освобожден в результате обмена. Всю войну он провел на Дальнем востоке, обеспечивая работу сухогрузов по перевозке грузов из Америки по ленд-лизу. Свой человек на море!!!

Это была его последняя навигация перед выходом на пенсию. Дисциплинирован, без вредных привычек, каждое утро зарядка, душ... – пример для подражания. Наша вахта с 4 утра, собачья. Идем по чистой воде, слабый туманец! С мостика команда – поднять мощность. Константин Владимирович высказывает сомнение в необходимости подъема, выходит на палубу бака, демонстрируя мостику целеустремленность взгляда в морские просторы, возвращается в ПЭЖ и отказывается поднять мощность. Конечно, случай из ряда вон выходящий, но ярко демонстрирующий подход в решении вопроса соотношения мощностей

Александр Николаевич, прошедший путь от 4-го до старшего помощника капитана на атомном ледоколе «Сибирь», когда главным механиком



был А.К. Следзюк, основоположник и ярый приверженец экономного использования ядерного топлива, очевидно проникся необходимостью оптимального использования заданной мощности. С его непосредственным участием были определены основные режимы в работе ледокола и выработаны принципы нормирования заданной мощности или, красиво выражаясь, нормирования расхода ядерного топлива. На пульте судовождения в ходовом мостике было установлено кнопочное устройство, с которого вахта могла задать в систему Даматик (децентрализованная система измерения, управления и представления информации) один из 8 признаков режима работы ледокола. Мной была составлена программа расчета технико-экономических показателей, нормирования мощности реактора по введенному признаку работы ледокола. Расчет проводился отдельно для каждой вахты, что позволяло проводить сравнительный анализ качества работы вахт. Результаты месячного расчета прилагались к месячному донесению судовладельцу.

Александр Николаевич постоянно контролировал выполнение вахтой на мостике требований программы нормирования мощности реактора. Я регулярно анализировал полученные результаты. А они впечатляющие! К низкому КПД турбины (ранее упомянутые 26%) добавляются потери на вспомогательные механизмы и на потребители хознужд. Таким образом, максимальный эффективный КПД не превышает 22% при работе на 100% мощности ПТУ и напрямую зависит от травления пара через клапаны травления главных машин, от величины промежуточных мощностей и особенно от длительности стояночных режимов, в которых эффективность движения равна нулю. При том объеме работ ледокола, который имел место в конце девяностых, когда введена программа нормирования, эффективный КПД установки находился вблизи КПД тепловой машины И. Ползунова, изобретенной без малого 250 лет тому назад!

Александр Калиныч (так уважительно его величали) использовал все составляющие экономии: строго следил за величиной травления пара, сокращал количество работающих механизмов, в стояночном режиме, отключал лишние потребители электроэнергии. Наши потуги были поскромней: контроль травления пара в рамках программы нормирования мощности реактора. Сравнительный анализ энерговыработки нашего ледокола с ледоколом «Вайгач», проведенный мной в конце 2014 года, показал, что, находясь в эксплуатации на год меньше и выполняя одинаковый вид работ, «Вайгач» умудрился выжечь на 1250000 МВт·ч больше нашего?! Вместо внедрения нашего опыта, что было им прописано приказом после положительных результатов внедрения нами программы нормирования еще С.А. Головинским, началось словоблудие по поводу надежности в



работе ПГ при избыточном генерировании пара. Абсурд!!! Надежность ПГ определяется, в основном, качеством изготовления. На атомном ледоколе «Россия» не занимались вопросами экономии топлива, и, тем не менее после замены 6 ПГ на новые, изготовленные в лихие 1990-е, последние начали давать течь при наработке 3000 часов. Как полвека назад текли ПГ на ледоколе «Ленин», изготовленные из нержавеющей стали, а не из титана!

Ушел в мир иной Калиныч, завязал с морем Александр Николаевич, ушел на пенсию и я после 25 лет работы в пенсионном возрасте. Вопрос экономии ядерного топлива практически не поднимается на всех работающих ледоколах.

Наука, технологи постоянно повышают надежность ТВЭЛ, увеличивают количество разрешенных циклов изменения мощности, системы управления мощностью реактора позволяют вести изменение мощности в квазистационарном режиме, когда скорость изменения мощности составляет 1% за 10 минут. При необходимости экстренного повышения мощности со скоростью 1% в минуту вахта ходового мостика может осуществить это повышение непосредственно с пульта судовождения. Таким образом, технически имеются все предпосылки для более экономного использования ядерного топлива, тем не менее атомные «Магелланы» упорно греют воды ледовитого океана усугубляя эффект глобального потепления.

Интенсивное освоение нефтегазовых месторождений Западной Сибири и Ямала, размещение вооруженных сил в Арктике, участие СМП в проекте «шелковый путь» резко подняли потребность в атомных ледоколах. А их осталось как-то совсем мало и те больные и хромые, работающие не на полной мощности из-за проблем с ПГ. Строительство новых атомных ледоколов идет со значительным отставанием. Неизбежны трудности в освоении новой энергетической установки и комплектации грамотными специалистами. Дают знать о себе годы, когда ледокольный флот не был востребован. Остается надеяться, что все трудности, нами же созданные, будут, как всегда, успешно преодолены, и атомные ледоколы на новом, более высоком уровне, будут способствовать укреплению и украшению фасада Великой России!

– *Что на Ваш взгляд отличало представителей старой школы?*

– Это, прежде всего, бесконечная преданность делу, бесстрашие, порой переходящее в безрассудство. Ранее я излагал недостатки реакторной установки (РУ) ОК 150, при эксплуатации которой мы постоянно не вкладывались в отпущенные нам пять рентген в год дозовой нагрузки на человека. Тогда не было санитарных правил, регламентирующих порядок увеличения допустимой дозы, поэтому нам их поднимали по мере необходимости. И мы не роптали, а даже усугубляли свое положение, оставляя дозиметры



при работах в помещении с большим радиационным фоном на входе. Это сейчас активные воды сливаются в толстостенные монжусы, упрятанные за толстыми переборками биологической защиты, и вода из этих монжусов для выдачи на базу выдавливается сжатым воздухом. В проекте ОК-150 не было монжусов. Проектант не предполагал, что эксплуатация РУ, тем более несовершенной конструкции, будет связана с накоплением большого количества жидких (ЖРО) и твердых (ТРО) радиоактивных отходов. Вот и сливали высокоактивную водичку в обычные емкости, предназначенные по проекту для кренования ледокола. При посещении этого помещения (с креновой цистерной) к дозиметру, фиксировавшему значения полученных доз за неделю, выдавали еще один ДК200 – дозиметр на 0,2 рентгена с визуальным контролем набираемой дозы. В помещении стрелка контрольной шкалы быстро достигала максимума, поэтому, чтобы не отвлекаться и не копить фиксированные дозы, мы и оставляли эти дозиметры при входе в это помещение. Или взять помещение датчиков технического контроля. Надо было иметь глубокий конструкторский умысел, чтобы прием шпигата (отверстие в палубе для слива воды) расположить намного выше палубы. Вот и приходилось иной раз засасывать активную водичку ртом, чтобы слить ее в шпигат. Дикость, можно было получить внутреннее облучение, которое намного опаснее внешнего. У нас все же есть что-то от азиатов...

Несовершенство установки заставляло нас постоянно что-то изобретать. Помню свое первое задание от механика центрального отсека **Владимира Васильевича Каратеева**, внесшего немалый вклад в наше атомное дело: сконструировать насос для откачки активных вод из междонного перетока креновой цистерны с длиной вала более одного метра (сам насос находится в цистерне, а двигатель – над цистерной). В судовых условиях из того что было совместно с мастерами службы ЦО **В. Мантулой, Каюк, Степаном Клименко** (украинская диаспора) удавалось создавать малонадежные конструкции, которые работали, но недолго. Впрочем, дело в другом. Сейчас на такие подвиги трудно кого-нибудь поднять. Надежность реакторных установок ОК-900 и КЛТ-40 подрывало изобретательство, как и стремление получить больше при меньших затратах в современных «базарных» отношениях...

– *На начальном этапе становления атомного флота не все видели перспективы его развития и его целесообразность. Что было причиной этого недоверия?*

– На самом начальном этапе скепсиса еще не было, а гонора было выше крыши. Даже первые отказы в работе парогенераторов (ПГ) не сломали дух новаторства, тем более что работа только в летне-осенний период не требовала больших напряжений сил. Но ко времени моего прихода на флот количество проявленных «болячек» реакторной установки значительно прибавилось. Объем ремонтных работ был огромен. Отсек напоминал



людовой муравейник, переплетенный сварочными шлангами и кабелями. Кое-как удавалось к концу июня – началу июля завести установку, чтобы после трех – четырех месяцев нервной работы в Арктике вновь заняться большим ремонтом. Разрушение активной зоны второго аппарата, пожар в аппаратной не способствовали повышению духа, но мы не сдавались. Даже среди работников пищеблока находились патриоты, готовые помогать (и помогали) в ЦЭО, когда персонал ЦЭО до предела был зажат полученными дозами. Конечно, только с нашим народом и только при той системе можно было эксплуатировать больного «первенца». «Саванна», «Отто Ган», «Муцу» при наличии меньших проблем быстренько отправились в отстой. А мы боролись, работали на перспективу и были вознаграждены, получив в эксплуатацию надежную установку второго поколения. Так что игра стоила свеч, хотя перспектив мы не видели, так как из-за секретности не знали о разработках новой реакторной установки.

– *А когда произошел перелом в массовом сознании в пользу атомного флота?*

– Почему сегодня так активны попытки заменить атомный флот на трассах СМП судами с принципиально новыми возможностями движения во льдах? Не надо поддаваться обману. Нет никакого нового принципа. Все старо, как мир. Давайте вспомним изуродованный нос дизель-электрического ледокола «Капитан Сорокин». Резцы, установленные на носу, как алмаз по стеклу, должны прочертить линию послабления в массиве льда, а дальше тот же подлом льда под весом напозающей массы ледокола. Так и суда с азиподной установкой (суда с движительной установкой АЗИПОД финской разработки, которая вынесена за пределы корпуса для увеличения маневренности и проходимости во льду). Они увеличивают давление на лед за счет создания разряжения под ним путем подсоса воды работающими винтами. Этот метод применил капитан Ю.С. Кучиев весной 1979 года, когда мы, «Арктика» и «Сибирь» после очень морозной зимы возвращались домой. Подходим к Карским воротам. Стоит стена торосов не ниже наших бортов (а насколько же они уходят вниз, под лед?). Пошли дальше к проливу Югорский шар. Забор пониже, но тоже очень мощный. А за ним нетронутая белизна пролива. Юрий Сергеевич разворачивает ледокол кормой к забору, и начинаем на него взбираться. Конечно, при такой толщине барьера роль подсоса незначительна. Основной удар пришелся на винты и соответственно на дейдвудные втулки, которые значительно пострадали. За несколько часов мы продавили проход в барьере и ушли домой. «Сибирь» не сунулась даже в прорезанный проход, так как глыбы в нем были устрашающих размеров. Через пару недель на помощь им пришел ветер, который сломал все барьеры, и «Сибирь» на столько же позже после нас



прибыла в родной порт. Эффект подсоса используется при обколках, при работе в припайных льдах. Но мы его не запатентовали.

Целенаправленно применили подсос и на судах с азиподами. Особенно он эффективен в смерзшемся канале, в котором идет разрушение льда по спайкам смерзания. В сплошных льдах эффект слабее, так как эластичность льда не равна нулю и под действием разряжения он незначительно проседает, при этом существенно не теряя своей прочности. Дальше только проверенный метод — напоздай и дави.

А в современном ТВ чего только не увидишь? Как-то показывают «Ямал», идущий во льдах. Что-то парит. Комментарий: «мощная струя кипятка поступает под дно ледокола, которая расплавляет лед». И дальше в таком же ключе. Что можно взять с современной молодой пишущей и говорящей братии, которая вряд ли знает таблицу умножения в полном объеме. Она понятия не имеет, что для плавления одного килограмма льда при нулевой температуре требуется энергия в 80,3 килокалории или 93 ватт/ч. Никакой мощности реактора не хватит для плавления льда под корпусом ледокола. При низких температурах затраты будут в разы больше, поэтому — это утопия. При низких температурах даже водяную смазку корпуса не применить, так как вода сразу же примерзает к корпусу, способствуя образованию «бороды». В силу этого роль смазки выполняет воздух системы пневмообмыва, которая с таким трудом пробивает себе дорогу на отечественных ледоколах.

То, что произошло на трассах Северного морского пути в 1990–2000-е — это вопрос больше политический, чем технический. Конечно, ледокол — удовольствие не из дешевых, и требуется государственная политика, направленная на поддержание атомного флота. Можно было бы приструнить нуворишей, обязав их работать на нужды своего народа. Капитал, конечно, вещь интернациональная, но для государства своя рубашка должна быть ближе к телу. Зашел купить пару лимонов в «Евророс» (почему такое название, почему мы ведем себя, как обезьяны, засоряя фасады наших домов непонятной рекламой на чуждом нам языке?). Ладно, лимоны у нас не растут, но почему картофель из Голландии, яблоки, груши (их даже червячок не пробует) и даже капуста из Китая? И так дальше по списку. А свои поля уже заросли березняком и раkitником. А ведь это наша национальная безопасность. Я не думаю, что в Финляндии производство сельхозпродукции обходится дешевле, чем в наших климатических широтах, а значит и импортные продукты из этой страны для нас дороже своих. Так что за свои кровные, нефтяные рубли намазываем кусок масла на кусок хлеба для финского фермера. Спасибо санкциям, которые как гром заставили нашего мужика перекреститься и обеспечивать страну своим маслом и хлебом.



Так получилось и с нашим Севером, с фасадом нашей страны: облупился он и потрескался. Разрушены станции и города, преданы интересы малочисленных народностей. Отсюда вытекали и беды атомного флота: нет караванов, нет работы, нет заработанных денег. Рынок, однако?! Но страна с многотысячной километровой ледовой границей должна иметь мощный ледокольный флот. Пятимиллионная Финляндия, не имеющая выхода в Северный ледовитый океан, имеет средства для содержания внушительного ледокольного флота, который практически круглый год стоит в Хельсинки, поблескивая бортами, заметьте себе, плакированными нержавеющей сталью. А мы регулярно втираем миллионы рублей в покраску наших днищ. Как не умели считать государственные деньги, так и не научились!

До августа 2008 года — года передачи атомных ледоколов из аренды ММП в госкорпорацию, его состояние было плачевно: не выработав и половины планируемого времени эксплуатации, еще в начале 1990-х навсегда пришвартовался к причалу атомный ледокол «Сибирь»; в юношеском возрасте прикололи к причалу атомоход «Советский Союз» (ровесник ледокола «Таймыр»); выведен из эксплуатации лихтеровоз; из последнего рейса в возрасте 33 лет возвращается атомный ледокол «Арктика». В отстое атомоход «Россия» с полдюжиной (из 8) текущих ПГ. Атомный ледокол «Ямал» и сменивший его наконец-то достроенный атомоход «50 лет Победы» зарабатывают на туристических рейсах к Северному полюсу. Успешно трудятся два мелкосидящих атомных ледокола «Таймыр» и «Вайгач», выполняя проводки судов как в реке, так и на морском участке.

— *Какие технические достижения, полученные на атомном флоте, по Вашему мнению, обогатили мировой опыт?*

— Колоть лед — это особая, узконаправленная специализация, поэтому говорить о каком-то прорыве трудно. Можно отметить достижения в части обкатки реакторной установки при экстремальных условиях эксплуатации: большое число циклов изменения мощности реактора. Это позволило утратить назначенный ресурс основного оборудования реакторной установки. Но, с другой стороны, применение реакторных установок с водоводяными энергетическими реакторами (ВВЭР) дает коэффициент теплового использования чуток больше, чем у паровоза. Имеются другие разработки, более эффективные, но с меньшей надежностью, да и требующие создания новой инфраструктуры для их обслуживания.

— *Чем отличаются подходы в эксплуатации и развитии атомного флота в прошлом (советский период) и нынче (в новой России)? Каковы плюсы и минусы того и другого периодов?*

— В советский период атомный флот был частью государственной программы освоения Севера. Он был остро востребован. Конечно, имел



место и субъективизм в решении вопросов по необходимому количеству ледоколов. Не нужен лихтеровоз, сомнителен план пролонгации серии до шести ледоколов типа «Таймыр», не доведен до конца проект супермощного ледокола. Новые экономические реалии требуют другого подхода – более тщательно считать деньги. Но до 2010 года из-за малого количества заказов на проводку судов, считать, практически, было нечего. Необходимо навести порядок в Арктике, сделать ледокольное обеспечение обязательной статьей расхода для ее пользователей. Это один из путей, другой – это вариант Финляндии: ледокольный флот – государственная собственность, обеспечивающая безопасность страны. И это случилось в 2008 году, когда Атомфлот стал частью Госкорпорации «Росатом». Финансирование увеличилось, но требовалось и более существенная отдача. Жизнь на СМП стала возвращаться с выполнением заказов по сквозной проводке иностранных танкеров дейдвудом до 100000 тонн. Дальше – больше! Появилась Сабетта и нескончаемый поток грузов в Обскую губу.

– *Какие уроки можно и нужно извлечь из истории развития атомного ледокольного флота?*

– Думаю, что любой ответ на поставленный вопрос будет не корректен. Дело в том, что смена власти прервала естественный путь развития атомного флота, определяемый порядком производственных отношений прошлого. Атомный флот – это инструмент, потребность в котором резко сократилась в 1990–2000-е и нулевые годы, который стал ненужным из-за отсутствия производства. А вот с технической точки зрения, получен колоссальный опыт по освоению и широкому внедрению нового источника энергии.

– *Каким Вам хотелось бы видеть будущее атомного флота?*

– Если ему быть, то хотелось бы, чтобы Севморпуть работал круглогодично, был открыт, в части ледокольного обеспечения, для сквозной проводки иностранных судов, тем более что южный путь на восток много длиннее и не безопасен из-за пиратов, теперь уже XXI века. Помню, как данный вопрос обсуждался при Советской власти, когда СМП был закрыт по причине секретности. Сейчас, вроде бы, путь открыт, только никто не ломится в открытые ворота. Для обеспечения надежной проводки судов необходимо восстановить стопроцентную мощь существующих ледоколов и построить парочку суперов.

В настоящее время (апрель 2019 года), благодаря освоению природных ресурсов на Ямале и созданию военных объектов по всей территории Арктики, потребность в атомном флоте резко возросла. Даже восстановлен лихтеровоз «Севморпуть»! Однако ледокольный флот шибко устарел: атомоходу «Таймыр» 30 лет, на год моложе «Вайгач», немного моложе «Ямал», самый молодой «50 лет Победы» преодолел полужитейский рубеж. И во



всех одна глубокая болезнь – отказы в работе ПГ. Строительство новых ледоколов сопряжено с огромными трудностями: потеряны кадры и энтузиазм, поэтому выход первого в 2017 году перенесен на 2020 год, о чем мне было понятно еще 2014 году после посещения ЦКБ «Айсберг». Думаю, что перенос на 2020 год это не предел. Тема большая и обширная, поэтому пока воздержусь от дальнейших рассуждений.

– *Вы никогда не пожалели о выборе профессии?*

– С материальной точки зрения мы не были обижены. Страна высоко ценила наш труд, не обижала наградами, а особо отличившимся предоставила неплохую жилплощадь в Ленинграде. В их числе и я. Так что жалеть о выборе пути не приходится. Тем более, что длительные отпуска позволили мне без отрыва от производства сделать работу, связанную с облучением в реакторе полупроводников, и защитить диссертацию на соискание звания кандидата физико-математических наук по физике твердого тела. (Звучит не плохо, но лучше бы технических наук и по проблемам атомного флота).

Апрель–май 2019 г. Санкт-Петербург, Москва

ЛИТЕРАТУРНЫЕ ЗАРИСОВКИ ИЗ МОЕЙ СЛУЖБЫ НА ЛЕДОКОЛЬНОМ ФЛОТЕ (2012 г.)

В.С. Петровский

В моей жизни была пара неожиданных и непонятных для других поворотов. Один из них — решение пойти работать на атомный ледокол. Два года клинической ординатуры в московской клинике, первые шаги в науке. В общем, для молодого провинциального врача — необозримые горизонты. Маргарита Ефимовна Семендяева, руководитель ординатуры, профессор, подписала мне свою монографию: «Отличному парню и перспективному врачу». Марку «отличного парня» я старался поддерживать, а вот настоящим врачом не стал. С ледокола путь пошел курсом, параллельным практической медицине, о чем сейчас позволяю себе иногда сожалеть. Но воспоминания о пятилетке, проведенной в Арктике на ледоколе, с каждым годом, хотя прошло уже больше двадцати пяти лет, становятся все ярче. Это особенный период моей жизни.

Не уверен, были бы мои воспоминания такими же, если бы пробыл там дольше. Все же пятилетка — выверенный, оптимальный срок. В своих



*Петровский Валерий Станиславович.
Главврач на атомном ледоколе
«Арктика» в 1981–1985 гг.*



очерках не всегда буду называть фамилии, имена. Хотя имею оригинальный текст, где обозначены все персоналии. Думаю, это правильно. К счастью, почти все, окружавшие тогда меня, сегодня бодры, здоровы и могут прочитать эти записи. А в них ведь мои впечатления, мое мнение, мои оценки. Возможно, они субъективны, возможно, они не для всех и не всегда приятны. Я старался минимизировать такие нежелательные последствия, много раз исправляя, дополняя, уточняя.

Где-то недавно прочитал, что интеллигент — это тот, кто старается избежать причинения неудобства другим. Будем интеллигентами.

Рябинка

Сколько себя помню, всегда любил рябину. По-моему, другого такого по красоте дерева нет. До поздней осени ярко-зеленые листья с кистями непередаваемо-рябинового цвета. А зимой, когда эти кисти проглядывают из-под белоснежных шапок?!

Помню, как любовался на ледоколе фотокарточкой в каюте командира вертолета Пети Вяткина. Под огромной, выше деревенского дома рябиной, усеянной яркими гроздьями, стояла счастливая семья — сам Петя, его жена и улыбающийся сынишка лет шести. И сейчас помню этот снимок. Тогда меня потрясло это величественное и в то же время какое-то задорное дерево. Я даже меньше смотрел на семью. Пётр мне всегда нравился — статный, подтянутый, красивый, в аккуратной летной форме. А для меня, дающего допуск к полетам в этих сложных северных условиях, важно было и то, что был наш командир, как называли на ледоколе вертолетчиков, очень дисциплинированным — ни разу при осмотре не ощутил я хотя бы легкий запах спиртного, что с другими, увы, было не редкостью. После этой фотокарточки я почему-то всегда при виде рябинового дерева вспоминал Петра, ледокол и вертолет.

Уйдя работать на берег, там же на Севере, купил дачу, если можно так назвать каменистый участок земли, все лето омываемый холодными дождями, на берегу огромного озера. Это озеро и прельстило, как и крепкая рубленая изба на этом участке. Так вот, в первую же осень разыскал в близлежащем лесочке чахлую рябинку и посадил ее у калитки. Пока она вырастет, не дождался — уехал на новое место работы, в среднюю полосу. И вот здесь-то, счастье, в каждом дворе можно было увидеть куст рябины. Была рябинка и у нашего подъезда. Через пару лет это было уже красивейшее деревце, радующее взор и летом, и зимой. Каждое лето, когда начинали наливать ягоды, я давал себе слово обязательно сфотографироваться под ней, всей семьей. Но наступала осень, захлестывала повседневная суета, и



только мельком взглядывал на роскошный куст, дотягивающийся уже до второго этажа, по пути на работу или возвращаясь домой.

Заехал друг, продолжающий капитанствовать на ледоколе, с супругой. Мы давно дружим семьями, благо, так оказалось, что живем в соседних городах. Как всегда, расспрашиваю о ледоколе, о запомнившихся членах экипажа...

— Петя Вяткин погиб... — мрачно выговорил капитан, опустив глаза, чтобы скрыть, очевидно, навернувшуюся слезу.

Оказывается, между арктическими рейсами Пётр со своим вертолетом поднимал какую-то опору для линии электропередач или что-то другое, я к этим деталям уже не прислушивался, стропа лопнула и захлестнула лопасть вертолета. Вертолет упал и загорелся... Пётр в кабине был не один...

У рябины я так и не сфотографировался. При виде ярких ягод в изумрудном обрамлении всегда в памяти возникал улыбающийся командир. Прошлой весной обнаружил, что рябинка зачахла. Чего-то не хватило ей в нашей скудной почве, перемешанной со строительным мусором, или плеснул кто-то чего-то смертельно-вредного под ее беззащитный ствол.

Никогда не рассказывал жене всего, что сейчас написал. Рябина — ее знаковое дерево. Не имея возможности подарить ей настоящую рябину, купил с детьми великолепную картину. Ветки рябины в большой вазе, рядом на столе несколько зеленых яблок. Купил прямо у автора, настоящего, как выяснил в интернете, художника, который почему-то решил продать такую красоту. На солнце картина была особенно эффектной. Дома без специального освещения, она несколько темновата. И над ней всегда, если кто есть дома, горит свет.

Кстати, картину с изображением рябины искал долго, несколько лет. Попадались, но желания приобрести не было. А на эту сразу обратили внимание и я, и дочь, и сын — мы вместе прогуливались по Покровке. Разговорились с художником. Он объяснил, что рябину рисовать не просто. Сложный рисунок листьев, особенный цвет ягод. Нужно быть очень осторожным с тенями...

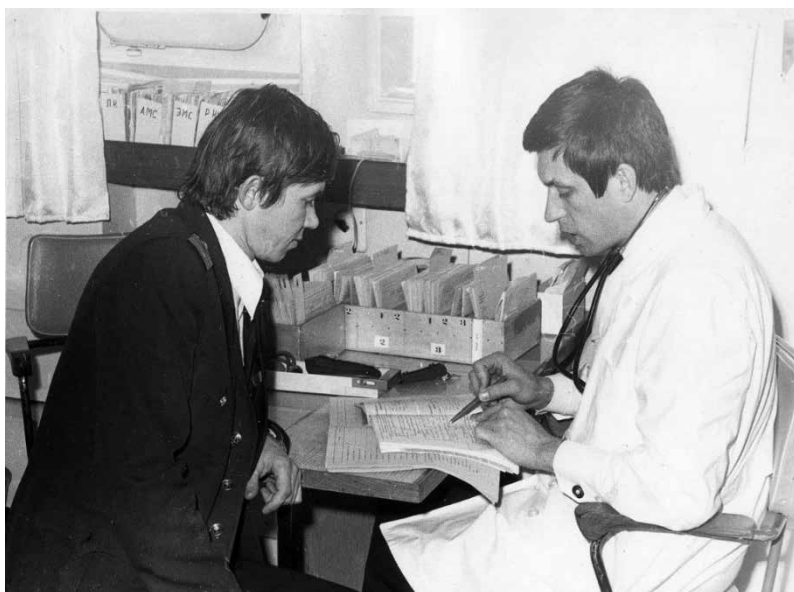
Входя в комнату, невольно задерживаюсь на миг взглядом на картине в ожидании родного голоса — Марина всегда выходит встретить. Смотрю на картину и когда усаживаюсь отдохнуть перед телевизором. И всегда вспоминаю Петра.

О тех, кто на мостике

Так сложилось, что больше всего на ледоколе довелось общаться с судоводителями. О них и большая часть моих воспоминаний.



С Александром Сивковым я встретился в мой первый же день работы на «Арктике». Ледокол только что вернулся из рейса. Саша исполнял обязанности второго старпома, курировал дневальных, пищеблок, то есть службы, которые входили и в сферу деятельности судового врача. Его уважительно именовали Сан Санычем, по фамилии называли очень редко. И я по имени стал обращаться к нему не сразу, хотя по возрасту мы были почти ровня, по служебному положению, с учетом традиционного отношения к медикам, тоже. Он первым провел меня по судну, показал контролируемые с санитарной точки зрения объекты. Потом мы часто делали совместные обходы. В общем, подружились.



Старший помощник капитана Сивков А.А. и главврач Петровский В.С.

Вскоре подошел мой день рождения, да не простой, а тридцатилетие. Жили мы тогда в общежитии, друзей-приятелей не было, и коллеги подсказали отпраздновать на судне. Обратился к капитану и получил разрешение. Капитана тоже пригласил, уточнив, что праздничный ужин будет в каюте №13 – каюте Сивкова. Он поблагодарил и пообещал быть. Стол накрывал шеф-повар ледокола Байдала Саша. Собралось человек десять. Настроение было великолепное, особенно у меня. Даже не из-за дня рождения, а из-за всей этой необычной обстановки, из-за внимания ко мне людей, с которым еще месяц назад даже не был знаком. Было что выпить и чем закусить.



В общем, вечер получился на славу. Много говорили, потом начали петь. Мы с фельдшером Диной Васильевной, тоже только что пришедшей на ледокол, пели украинские песни. Нам подпевали. И подпевали, как оказалось, очень громко. Вдруг резко зазвонил телефон. Саша взял трубку. По его лицу поняли, что это из капитанской каюты. Разговор был короткий. Чуть смущенный старпом вернулся за стол, на наши вопросы отшучивался, предлагал выпить. И мы выпивали. Вскоре перешли к чаю-кофе. На десерт Байдалой был приготовлен умопомрачительный торт.

Утром я первым делом пошел в тринадцатую каюту. Сивков был на месте.

– Дырку получил, – с какой-то нервной улыбкой произнес он. На мой вопрос пояснил, что у судоводителей, как и у водителей-шоферов, есть талон, в котором предусмотрены проколы за соответствующие нарушения.

– А ты-то что нарушил?

– Шумели ночью.

* * *

В 1983 году, проводилась очень сложная ледовая операция в Восточном секторе Арктики. Наш ледокол выступал в роли флагмана-спасителя. И эта роль ему удалась. Капитанствовал в том рейсе Анатолий Алексеевич Ламехов, а Кучиев Юрий Сергеевич прибыл на борт для помощи, в роли капитана-наставника. Поскольку капитан и сам был достаточно опытным, помощь Юрия Сергеевича была номинальной. Он это понимал, да и прибыл он, больше воспользовавшись поводом побывать еще раз в Арктике, а не из-за необходимости.

За этот рейс нашему капитану было присвоено звание Героя Социалистического Труда, многие из экипажа были награждены правительственными и ведомственными наградами. Мне вручили знак «Почетному полярнику». Надо сказать, этот знак солидный и на Северном флоте высоко ценится.

– Почетных полярников меньше, чем Героев Советского Союза, – повторял часто Александр Иванович Соколов, начальник службы радиационной безопасности, ветеран атомного флота, начинавший работать еще на «Ленине».

Так вот, капитан, естественно, санкционировал решение о моем награждении. По возвращении на берег он пригласил нас на банкет в связи с вручением ему Золотой звезды Героя.

В рейсах я с ним бывал не часто. Чаще в Арктике работал капитан Василий Александрович Голохвастов. Капитан Голохвастов был авторитетнейшим арктическим капитаном. Но у меня сохранилось очень мало



Кучиев Ю.С. в кругу медперсонала атомного ледокола «Арктика»: лаборант Абрамова Г.А., хирург Андреев В.П., главврач Петровский В.С., фельдшер Комолова Т.Б. 1983 г.

воспоминаний о нем, которые могли бы быть положены на бумагу. Все же я не моряк, не судоводитель, чтобы оценить его личность по достоинству.

Последняя встреча с капитаном Ламеховым, вернее телефонный разговор, произошла совсем недавно. Я был на юбилее у Станислава Борисовича Шмидта – тоже капитана. После «Арктики» он капитанствовал на «Советском Союзе». Пару лет назад он решил уйти на пенсию, поселился в Подмосковье, где на месте старого родительского домика построил новый, достаточно просторный, где можно принять друзей, которые нет-нет да наезжают. Вдруг звонок из Питера. Звонил Анатолий Алексеевич. В конце разговора Слава сказал ему, что здесь присутствует доктор Петровский и передал телефон мне. Мы поприветствовали друг друга, обменялись какими-то фразами, пожелали друг другу здоровья.

Анатолий Алексеевич, как сказал Слава, уже давно на пенсии, ведет общественную работу по ветеранским делам. Живет в Санкт-Петербурге. Он, по-моему, коренной ленинградец, окончил военно-морскую академию, по каким-то причинам перешел в ледокольный флот. Но военная жилка у него была: статья, командный голос, любил рассказы Виктора Конецкого. Иногда говорил, что по военно-флотской табели о рангах он контр-адмирал. Хотя, думаю, преувеличивал, так как ни в одной книжке,



ни в одном фильме я не встречал командира даже самого большого военного корабля в адмиральском чине. Как правило, это капитаны первого или второго ранга.

* * *

С Сашей Сивковым у нас сохранились самые добрые отношения. Вообще, так получилось, что до сих пор я поддерживаю отношения с тремя ледокольщиками, и все они были успешными судоводителями. Невероятно, но двое из них уже на пенсии, а Саша Баринов, с которым встречаюсь чаще всего, так как он живет рядом с Нижним Новгородом, еще работает – капитанствует на «дедушке» атомного ледокольного флота – «Ленине».

Все ребята окончили почти в одно и то же время «макаровку» – Ленинградское высшее инженерно-морское училище имени адмирала Макарова, которое называли почему-то между собой «системой», и сразу пришли на атомный ледокольный флот, который, как я понимал, для выпускников училища был не лучшим распределением. Но мои друзья без Арктики себя не представляли, хотя один был москвичом, другой – с Урала, третий – из Карелии. Они вспоминали, что решили работать на ледоколах сразу после первой практики, хотя проходили практику и на «белых пароходах», бывали и в других морях-океанах, даже за границей. Саша Сивков рассказывал как, будучи на курсантской практике, торговался в Италии, покупая сапоги для жены.

Любовь к Арктике, к ледоколам Баринов Саша однажды высказал в стихах, которые он написал в связи с днем рождения молодого помполита, пришедшего к нам по какой-то причине на один рейс с судов, работающих в заграничии. Не помню всего стихотворения, но вспоминаю ироничные строчки, подчеркивающие желание помполита побыстрее завершить этот рейс и окунуться в привычную для него среду: «Оп-па, оп-па, Диксон не Европа. Марки, гильдены, фунты – не нужны. Нужны унты!».

Самый старший из этой «троицы» Станислав Борисович Шмидт не раз отмечал незаурядность Сивкова, как полярного капитана. Однажды мне довелось тоже оценить его судоводительский талант. Мы обкалывали сразу несколько вмержших в лед судов. Расстояние между ними и между нами было минимальным, буквально несколько десятков метров. Когда я поднялся на мостик, занимались совсем маленьким суденышком – сухогрузом. Что ему понадобилось в Арктике, не знаю.

И вот Саша подает соответствующую команду рулевому. Помню, это был Ваня Кравцов, малюсенького роста морячок, но в рейсах уже бывавший не раз. Рулевой крутит руль, а Саша видит, что крутит он его в противопо-



ложную от нужной сторону. В один миг он успевает дернуть на себя ручку, оттолкнуть от штурвала рулевого... И ледокол медленно, на непосвященный взгляд – обдуманно, обогнул несчастное суденышко.

Ну, а арктическую стезю самого Станислава Борисовича определила, наверное, сама фамилия. Его коренастая фигура словно создана для мощного ледокола, а присущие ему бодрость, оптимизм и особенно чувство ответственности позволили за десятилетия «намотать» за время вахт десятки, если не сотни километров, постоянно перемещаясь с одной стороны мостика на другую, выбирая лучший маневр во всегда сложной ледовой обстановке. Вот и сейчас слышу его стремительные топающие шаги по мостику – он ходил как-то по-особому, вразвалочку, но очень быстро.

С «Арктики» он ушел на достройку атомохода «Россия», на котором работал и в Арктике в качестве старпома. Потом, уже в качестве капитана, принял другой атомный ледокол, ходил на нем к Северному полюсу. На пенсию ушел сразу после шестидесяти. Надо сказать, что Слава часто напоминает мне о том, что когда-то я назвал всех троих своих любимых штурманов не перспективными по здоровью. Что-то такое припоминаю, но, конечно же, сказано это было не всерьез. И жизнь это доказала. Но и я был не совсем не прав.

В рейсе у медиков не так уж много работы. Я, только что закончивший ординатуру в московской клинике, где работа была интересной, творческой, попавший в необычную во всех отношениях среду, естественно, горел желанием изучать, анализировать, искать и найти что-то новое. Большинство членов экипажа охотно откликнулись на мои приглашения подойти на осмотр, на снятие электрокардиограммы и т.д. В первых рядах, естественно, были судоводители, дружеские отношения с которыми крепились. Порой возникал и профессиональный, врачебный интерес. Так, мое врачебное внимание сразу привлек один из молодых штурманов. На его электрокардиограммах, снимавшихся в течение рейса ежемесячно, выявлялась интересная картина – нарастающее с каждым месяцем замедление предсердно-желудочковой проводимости. Конечно, после рейса я его терял на некоторое время из виду, но по возвращении на судно с ЭКГ все было более-менее нормально, но с выходом в рейс наблюдалась прежняя картина. Еще обращала на себя внимание небольшая деформация передней поверхности большеберцовых костей, что напоминало так называемую болезнь Осгуд-Шлаттера – абсолютно доброкачественное состояние, не требующее никакого вмешательства. Суть этой «болезни» сводилась к развитию остеохондропатии – бугристости большеберцовой кости, процессу симметричному, т.е. на обеих ногах, не вызывающему каких-либо жалоб. Правда, стояние на коленях могло сопровождаться болезненностью. Но



часто ли мы стоим на коленях? Я знал о такой заумной болезни только потому, что со студенческих лет любил пролистывать солидную переводную книгу «Клинические симптомы и синдромы», чтобы потом где-нибудь блеснуть мало кому известными сведениями. И тут такое везение: редкую патологию встретил, да еще в сочетании с непонятными нарушениями внутрисердечной проводимости.

— Не новый ли это синдром? — закралась мысль. — Синдром Осгуд—Шлаттера—Петровского. А если чуть переставить фамилии: Петровского—Осгуд—Шлаттера? Звучит! Конечно, я шучу. Своему нечаянному пациенту об этих своих мыслях никогда не говорил. Узнает, только если прочитает мои заметки. Он жив, здоров, продолжает трудиться в Арктике.

Сейчас многие из тех, рядом с кем я работал и жил на Севере, уже на пенсии. Северный стаж, льготы за Арктику, за флот. Саша Сивков сейчас тоже пенсионер. Живет в Мурманске с женой Ниной — стоматологом, которая тоже работала какое-то время на ледоколе. Виделись мы с ним давно, но по телефону голос у него бодрый, такой, как и прежде.

Баринов Саша продолжает работать. Уже не в Арктике. Он капитан атомного ледокола «Ленин», который навечно пришвартован к Мурманскому причалу и выполняет роль музея, общественно-информационного центра или что-то в этом роде. Обязанности у Саши самые что ни на есть капитанские. Судно действующее. Значит, есть и вахты, есть и «капитанский час». Стал реже бывать в отпуске, так как на берегу рабочий режим отличается от арктического: «четыре через два». Четыре месяца работает, два — отдыхает. В «рейс» с ним часто сейчас отправляется и Людмила Ивановна — его супруга, а наша самая близкая подруга.

Раньше, до корректировки собственной жизни, я часто завидовал Баринову, когда он говорил о Лешиной (он и сейчас называет Люсю по фамилии), чуть позже — о появившемся сыне Шурике. Из отпуска привозил фотографии. Рюмка «Плиски», которую тогда Саша себе позволял и любил угостить других, грустная песня о дождевых кольцах в исполнении прибалтийской певицы Ольги Пирагс, только усиливали тоску и заставляли ярче, но больнее ощущать счастье, испытываемое другим.

«Всюду со мной. И нигде.
Свидимся. А насколько?
Кружатся по воде дождевые кольца...»

Пластинка была старая, что называется, заезженная, так как включали мы старпомовскую радиолу чаще всего в рейсе, чтобы отвлечься от грохота и тряски. Я слушал певицу, пытался представить эту неизведанную мне жизнь и любовь...



Сейчас все изменилось, вернее не все, а моя личная жизнь. Прошлое напрочь забыто. Марина, моя жена, очень сблизилась с Люсей. Мы видимся часто, так как живут Бариновы в Дзержинске, рядом с Нижним Новгородом. Саша, правда, большую часть отпуска занимается ремонтом квартиры. Делает все сам, обстоятельно. Это тоже характерная для настоящих моряков черта – если уж отдаваться домашним делам, то полностью. А если уже все сделано, то можно начинать сначала. У Александра Николаевича вообще очень умелые руки. В рейсе он, например, в свободное время искусно делал экслибрисы – вырезал их на обычной резине. Тематика, естественно, была арктической: схематично – земной шар, ледокол, какая-нибудь памятная дата... Их было много, отпечатки некоторых на конвертах у меня сохранились.

* * *

Несомненно, к когорте ледокольщиков-судоводителей нужно отнести и Лосева Валерия Михайловича, судового гидролога. Я не знаком досконально с функциями гидролога, но не раз убеждался, что многие решения о маршруте проводки, прогнозы о времени достижения той или иной точки



На вертолётной площадке. Слева-направо: помощник капитана Киселёв С.В., старший помощник капитана Шмидт С.Б., главврач Петровский В.С.



озвучивались только после проработки с Валерием Михайловичем. Он совершал ледовую разведку на вертолете, подолгу «колдовал» над картами, делал какие-то расчеты. И в результате, ледокол шел по самому экономичному со всех точек зрения пути, судоводители избегали многих рисков.

Лосев был очень дружен со штурманами, мы часто собирались вечерами в той же тринадцатой каюте. Со временем эти собрания оформились в «Рыбий клуб». Это не совсем правильное название как-то прижилось, вспоминается и сейчас иногда. Обязательными на «заседаниях» клуба были уха и слабосоленый сиг, приготовленный Ваней Грызловым, который тоже состоял в этом клубе. Часто приглашался и капитан Василий Александрович.

Валерий Михайлович не был особо разговорчивым. Хотя беседовать с ним было очень интересно. Он был хорошо начитан, об Арктике знал все, часто, совершая разведку, заскакивал на полярные станции. Я с ним только пару раз летал, однажды – на маленькую станцию на Новой Земле, другой раз – на метеостанцию «Колба», недалеко от Диксона. Как-то мы, переговорив обо всем, заспорили с ним по весьма необычному вопросу. Разговорились о происхождении и смысле часто употребляемого фразеологизма «хрен моржовый». Почему именно моржовый, а не какой-нибудь другой? Валерий Михайлович утверждал, что у моржа этот орган анатомически отличается от других животных, так как имеет костную основу. Я возражал, опираясь на Дарвина. Лосев пообещал доказать свою правоту. Прошел год, может быть и больше. Мы работали в восточном секторе Арктики. Однажды, вернувшись с разведки, Валерий Михайлович принес мне в медблок большой сверток и посоветовал лучше выйти на палубу, чтобы рассмотреть презент.

Погода была солнечная, летняя. На палубе из-под слоя целлофана вынул сверток из оберточной бумаги, довольно увесистый, килограмма на два, стал разворачивать дальше. Несмотря на свежий ветерок, почувствовал тяжелый запах. Положил не до конца распакованный предмет на палубу и пошел к Валерию Михайловичу расспросить поподробнее. Он уже был на мостике, что-то рисовал на карте, но на мой приход откликнулся сразу, вероятно, знал, что я приду.

– Ну, как подарок?

– Не успел пока посмотреть. А что там?

– То, что вы просили, подарок с острова Врангеля, – Валерий Михайлович лукаво улыбался.

Оказывается, они с летчиком залетали на остров Врангеля, где нашли тушу погибшего моржа, вырубили у него топором соответствующий орган и привезли его мне в качестве доказательства его правоты. Долго



пришлось препарировать его. Оттаивание сопровождалось невыносимым зловонием, а еще нужно было снять все мягкие ткани. Действительно, внутри оказалась настоящая кость, длиной около тридцати пяти сантиметров, напоминающая малоберцовую кость. Вспомнив уроки анатомии в студенчестве, поместил эту грубо очищенную кость в раствор хлорной извести, чтобы очистить окончательно и отбелить. Это тоже длительный процесс. Все это проделывал в нашем изоляторе, помещении больше технического, так как никогда по прямому назначению его использовать не доводилось. Но это был мой последний рейс. Уходя на берег, забыл о своем «сувенире», не до того было.

Через несколько лет узнал, что Валерия Михайловича больше нет. 8 марта 1999 года во время ледовой разведки вертолет, на котором находился инженер-гидролог Лосев, потерпел катастрофу в проливе Югорский шар. Валерий Михайлович погиб. На карте Арктического побережья, на северо-западе Югорского полуострова можно найти обозначение — «Мыс гидролога Лосева».

* * *

Совсем недавно в отраслевой газете «Росатома» читал материалы пресс-конференции об очередном походе атомного ледокола «Россия» на Северный полюс. Сейчас атомный ледокольный флот входит в состав «Росатома». Начало практике полярных круизов было положено еще в 1990-е годы, когда катастрофически не хватало денег, так как для ледоколов не было работы. Совершаются такие рейсы периодически и сейчас.

За столом перед журналистами находился и капитан ледокола Александр Спири́н — солидный седоватый мужчина, с неизменными усиками. А перед моими глазами — шустрый, всегда улыбающийся и везде успевающий Саша Спири́н — третий, второй, а потом и старший помощник капитана, принявший командование дневальными, поварами и пр. от Сан Саныча Сивкова. Спири́н был перспективным судоводителем, весьма признаваемым и ценным коллегами. И состоялся.

Встречаю знакомые фамилии в статье об экспедиции научного судна «Академик Федоров», сопровождаемого атомным ледоколом «Россия» под командованием капитана Спирина, опубликованной в одном из свежих номеров «Мурманского вестника»: «Александр Михайлович Спири́н прошел в начале своего судоводительского пути блестящую школу выдающегося и, по-моему, недооцененного капитана Василия Александровича Голохвастова. Тот не боялся доверять атомоход в рядовой ледовой обстановке молодым штурманам, и они быстро набирались опыта». Сегодня уже нет Василия Александровича, отношение к которому сформировалось в основ-



ном под влиянием его помощников — моих друзей, которые боготворили своего капитана.

Внешне Василий Александрович был неброским, никогда, в отличие от других, известных мне капитанов, не надевал парадный мундир. На мостике — в рубашке, в спортзал, где он ежедневно подолгу играл в волейбол, прибежал в ковбойке или в майке. Иногда заходил к нам в медблок, проверял артериальное давление, которое всегда было в норме. Встречались мы с ним и на «рыбных днях», он всегда с удовольствием спускался в тринадцатую каюту, выпивал одну—другую рюмку, ел уху, после чего, как правило, не задерживался. Видел, что он подолгу работал у себя в кабинете, дверь в который всегда была открыта, что-то писал. От ребят узнал, что Василий Александрович пишет практическое руководство для судоводителей в Арктике. Они потом очень хорошо отзывались об этой работе. Не знаю, было ли это руководство опубликовано. В интернете ничего не нашел, как не нашел и ни одной ссылки на Голохвастова В.А. Осталась только светлая память, особенно у его учеников. Я это знаю.

Григорий Алексеевич Улитин, в мою бытность дублер капитана, опытный ледокольник, на пенсию вышел совсем недавно. С ним мы были ближе, так как он очень компанейский, веселый человек, часто заходил в каюту к Сивкову, к другим штурманам. Кстати, у нас с ним тоже была ситуация, подобная той, которая случилась в день моего тридцатилетия.

На борту закончила работу медицинская комиссия, приехавшая из Ленинграда, из НИИ гигиены морского транспорта. Вечером в каюте Григория Алексеевича провожали председателя комиссии. Пришли капитан, первый помощник. Сидели долго. Наконец капитан ушел. А Григорий Алексеевич, который был уже здорово навеселе, достал свой баян. И пошли песни. В общем, утром не обошлось без выговора капитана, о чем сам же Григорий Алексеевич тут же и доложил нам.

В завершение этого раздела, посвященного судоводителям, несколько строк об Иване Грызлове, помощнике капитана по пожарно-технической части. Иван Иванович был очень дружен со штурманами и отношения эти распространялись и на меня. Служба у «пожарника» чем-то сродни нашей, медицинской — профилактическая. Мы даже обходы судовых помещений часто делали совместно, в том числе обходы кают в отсутствие их обитателей, несших вахту. Может быть, какие-то этические нормы мы с Ваней и нарушали, но нужно было обнаружить использование в каютах электроприборов, которые были запрещены. А там, где чайник, кофеварка, там и печенье, конфеты и прочая интересующая тараканов пища. С тараканами мы безуспешно боролись и на берегу, и в рейсах. Кроме того, и это главное, электроприборы в каютах недопустимы с точки зрения пожарной



безопасности. За время моей работы на ледоколе пожаров не было. А вот позже Саше Баринову пришлось пережить серьезный пожар на «Арктике», сгорело несколько кают. Человеческих жертв, слава богу, не было. Ваня тогда не был с ним. Даже по завершению рейса Саша не мог говорить о пожаре спокойно. А вот совсем недавно из интернета и телевидения узнал о пожаре на атомоходе «Вайгач», и тоже в рейсе, где-то в районе Диксона. Два человека погибли. Снова горели каюты. Интервью давал только какой-то чин из МЧС. Ни капитана, ни главного инженера-механика ни разу не показали. Им было не до интервью.

Когда-то капитаном «Вайгача» был Саша Сивков.

Голубой огонек

Одним из ярчайших событий в первые же месяцы моей работы на «Арктике» была съемка новогоднего «Голубого огонька». Ноябрь, 17 число. Мы готовимся к выходу в рейс, а телевизионщики уже начали подготовку к встрече 1982 года. На ледокол прибыла большая группа Центрального телевидения. Увидели знакомые по экрану лица телеведущих. В кают-компаниях накрыты праздничные столы. Наряжена елка. Деда Мороза и Снегурочку тоже привезли из Москвы. Мы «играли» свои привычные роли. Капитан, главный инженер-механик, помполит и прочие также вынуждены были сидеть за своим столом и имитировать пиршество и празднование.

Сидящие за капитанским столом произносили тосты, мы кричали «С Новым годом!», поднимали бокалы, в которых в начале съемки, действительно, было шампанское, а потом — минеральная вода. Ближе к концу откуда-то появилось «шило», немного, но достаточно, чтобы снять усталость. Все улыбались, махали руками в объектив телекамер, танцевали. Дублей было много. К концу съемки, а длилась она не меньше пяти часов, все же здорово устали, но все были довольны, особенно после того, как на мониторе показали отснятый материал. Пообещали, что в завершение фрагмента «Огонька» с нами, будет исполнена новая песня Софии Ротару.

Новогоднего «Голубого огонька» ждали с нетерпением. Смотрели его мы уже в рейсе, недалеко от Новой Земли. Была стоянка, ожидали суда для проводки. Радисты настроили антенны, чтобы можно было посмотреть трансляцию из Останкино. Телевизоров на ледоколе было немного, один из них — в той же тринадцатой каюте. А в кают-компаниях все было готово для праздника. Официально было разрешено даже некоторое количество спиртного. Музыка, танцы, поздравления... Потом на какое-то время разошлись по каютам, в том числе для того, чтобы посмотреть телевизор. Весь наш сюжет длился полторы—две минуты. После него на экране появились



с обращением и поздравлением, посвященным именно нам, вся «Машина времени» и София Ротару. И песня была, кстати, «За тех, кто в море»!

Сколько же было восторга! А какое впечатление все это произвело на наших родных и знакомых! Целый год об этом писали в письмах, вспоминали при встречах. Ведь главную новогоднюю передачу тогда смотрели все. Во всех уголках страны. Везде ведь был один главный канал. Не нужно было перешелкиваться с первого на второй, со второго — на НТВ и т.д.

Хирург Андреев

В мои годы медицинская служба на атомном ледоколе солидно именовалась медсанчастью. В ее штате был терапевт с подготовкой по радиационной медицине, являющийся одновременно начальником медсанчасти или главным врачом, врач-хирург, фельдшер и фельдшер-лаборант. Еще в рейс выходил, как правило, врач-стоматолог, который переходил с одного ледокола на другой по своему графику.

На «Арктике» хирургом со времени его постройки был Виталий Павлович Андреев. До этого он был врачом-травматологом в одной из городских ленинградских поликлиник. Почему он в свои пятьдесят лет, возраст для хирурга солидный, не работает в какой-либо клинике, в институте, я так и не узнал. Уровень его теоретической подготовки как в хирургии, так и в медицине вообще, был довольно высок. Виталий Павлович был в знаменитом рейсе «Арктики» на Северный полюс. Впервые в истории удалось на судне преодолеть льды и достичь Полюса. Капитаном ледокола в то время был Юрий Сергеевич Кучиев, которому за этот поход присвоили звание Героя Социалистического Труда. Врачей наградили Орденами Почета.

Не забывается один случай. В медблок обратился инженер из службы РБ (радиационной безопасности) с картиной радикулита, вещью обычной. Мы его лечили, лечили, а облегчения не наступало. Смотрел его и хирург.

— У нас был такой случай, когда при подобной картине у больного был выявлен холодный натечник, сдавивший нервные корешки, — своим тихим голосом как-то утром сказал Виталий Павлович. Поверить в такое было трудно. Не только в практике, но и в книжках я этого не встречал. Но на всякий случай отправили вертолетом больного сначала в Амдерму, а оттуда — в Мурманск. И каково же было восхищение, если так говорить уместно, Виталием Павловичем, когда мы узнали, что у пациента действительно был обнаружен туберкулез позвоночника с натечником!

Виталий Павлович жил в Ленинграде. Жена — геолог, тесть — тоже геолог, профессор в Горном институте. Сын, дочь, которых Виталий Павлович безмерно любил своей никому не демонстрируемой любовью. В экипаже его очень любили. А он подолгу осматривал, ощупывал, говорил,



покачиваясь в высоком кресле, советовал весьма консервативные способы лечения или профилактики. Он не был похож на хирурга. Да и серьезной практики хирургической, пожалуй, не имел. Однажды пришлось наблюдать выполняемую им в судовых условиях аппендэктомию. Острый аппендицит развился у одной из буфетчиц. Добраться до берега возможности не было. И Виталий Павлович пошел на операцию, под местным обезболиванием. Изящной назвать эту операцию было нельзя, хотя аппендицит был самый простой, без нагноения, с легко обнаруженным отростком. Была измучена пациентка, измучен был и хирург. Но все закончилось благополучно. Прошло несколько дней, и наша Люся была снова в строю.

Я постоянно употребляю слова «был», «вспоминается», потому что Виталия Павловича уже нет с нами. Его не стало уже после того, как я ушел с флота. Узнал об этом не сразу. Погиб он нелепо. Летом, в отпуске, поехал с сыном на своих «Жигулях» в Москву, покупать телевизор. Почему нужно ехать за телевизором из Питера в Москву, не знаю. Возвращались в дождь. Машина сломалась. Кто-то взял их на буксир. Сын сел в первую машину, Виталий Павлович остался в своей, рулить. В общем, его «Жигули» не удержались на повороте, выехали на встречную полосу, а там навстречу другая машина. Виталий Павлович погиб сразу. Сохранилось много фотографий. Виталий Павлович, как всегда, смущенно улыбается.

Как-то, в самом начале моей судовой жизни, я подготовил обширный материал для «Медицинской газеты». Тогда это было солидное, уважаемое в медицинской среде издание. Хотелось таким образом послать весточку своим коллегам, работающим в самых разных уголках страны. Но еще почему-то очень хотелось показать неизвестным мне питерским медикам, как здорово и интересно работается их коллеге — хирургу Андрееву. После длительных препирательств, уговоров Виталий Павлович согласился на фотографирование и отправку его фотокарточки в газету. И статья была опубликована. Иллюстрирована она была фотографией нашего хирурга и тарелкой с большой горкой помидоров, выращенных гидропонным способом на ледоколе в рейсе. Для чего я послал помидоры, не понимаю сейчас. Как источник витаминов — они, выращенные без солнца, на сплошной химии, сомнительны. Да и хватило всего урожая только для того, чтобы по одной маленькой помидорке угостить каждого члена экипажа.

Но пароходством был заключен договор с каким-то белорусским биологическим НИИ, для нас в рейсе было развлечением зайти в огромный, ярко освещаемый ангар, где на полках зеленели настоящие помидорные кусты. Так что, если продовольственную проблему эта затея не решала, то с точки зрения психопрофилактики в рейсе она была вполне к месту.



Диксон

«Поёт морзянка за стеной весёлым дискантом,
Кругом снега, хоть сотни вёрст исколеси.
Четвёртый день пурга качается над Диксоном,
Но только ты об этом лучше песню расспроси.»

О Диксоне я знал только то, что пелось в этой песне Марка Фрадкина и Михаила Пляцковского. Очень душевно исполнял «Морзянку» Владимир Трошин. Уже с первых дней моего первого рейса часто велись разговоры о заходе на Диксон. Постепенно я узнал, что есть Диксон – полуостров, а есть Диксон – город. В этом Диксоне – Штаб морских операций (ШМО), рыбзавод, магазины и аэродром, откуда при острой необходимости можно улететь в Мурманск.



Подход к Диксону с северо-запада

Мои новые друзья – судоводители – предупреждали, что главная опасность на Диксоне – трамваи. За время рейса привыкаешь, что никакого транспорта, никаких перекрестков, светофоров нет, и расслабляешься. А вышел на берег и... вдруг из-за поворота – трамвай. Это как у профессора Плейшнера в «Семнадцати мгновениях весны». Конечно, еще до Диксона, в который мы, кстати, попали только через несколько месяцев работы в Арктике, меня просветили, что там нет не только трамваев, но и автомашин. Городок этот насчитывал в лучшие времена около пяти тысяч жителей. Сейчас – чуть больше тысячи. Но магазин есть, а в нем отличный армянский коньяк ереванского разлива. Так и оказалось.

По приходу в порт Диксон стоянку объявили длинную, больше четырех часов. Шли с ледокола пешком. Мороз за 30 градусов, с ветерком. Первым



делом зашли в магазин — ветхое деревянное одноэтажное здание. В нем продавалось все — и продукты, и спиртное, и обувь и т.д. Раньше на таких магазинах писали «Смешанные товары». Потом прошли на почту. Там в переговорном узле уже толпились наши ледокольщики, каждый хотел позвонить домой. Телефонной связи на ледоколе не было. Только в крайних случаях можно было связаться с берегом через радистов, с разрешения капитана. Сотовые телефоны появились только лет через двадцать.

Зашел я и в местную районную больницу. Вот она произвела весьма благоприятное впечатление. Двухэтажное здание, снаружи, как и все здесь, облупленное, но внутри выкрашенное, теплое, какое-то уютное. Гостеприимный персонал. Больных немного. Есть главный врач, кандидат медицинских наук. Однажды нам пришлось воспользоваться его услугами в качестве судебно-медицинского эксперта. Но основную лечебную работу тогда вели два молодых доктора — муж и жена Барковские. Приехали из Красноярска, работают второй год. Ребенок у родителей в Красноярске. Сергей — и хирург, и терапевт, и дерматовенеролог, его жена — гинеколог и все остальное. Имеют возможность пользоваться санавиацией до Красноярска, но пользуются не часто. Работы не много, но она, понятно, не из легких. Они приняли меня, потом, в другой заход, мы принимали их на ледоколе. Сложилась хорошие отношения.

На Диксон мы заходили достаточно регулярно, в каждом рейсе. Завпрод закупал свежую рыбу, мы рюкзаками носили коньяк. Не столько его хотелось, сколько поддерживали традицию. Всегда заходили к коллегам, один раз даже ночевали у них, так как одному из членов экипажа были назначены на ночной час переговоры с Ленинградом, и он попросил помочь с ночлегом. Однажды встретил у них в больнице группу красноярских медиков из Института медицинских проблем Севера Сибирского отделения Академии медицинских наук. Солидную группу возглавлял директор института Константин Владимирович Орехов, член-корр. АМН, профессор-педиатр. Познакомились. Они на Диксоне не первый раз. Изучают проблемы адаптации и прочие «северные» проблемы. Мне это, как уже отмечал, было интересно. Особенно понравился профессор-офтальмолог Владимир Филиппович Базарный — умница, новатор. Он разработал комплекс мероприятий по профилактике ослабления зрения, близорукости у детей северян. От него впервые услышал понравившийся термин «сенсорная депривация» — «голод» органов чувств на Севере. Мне он подарил несколько авторских красочных плакатов для тренировки глаз, интересную методичку. Кстати, позднее, когда я уже работал в Полярных зорях, и мы разрабатывали программу профилактики нарушений зрения у детей, созванивались с ним, советовались. Он приглашал в Красноярск, но как-то



не сложилось. Сейчас, насколько я знаю, он живет и продолжает работать в Калуге. А тогда я пригласил их на ледокол, так как стоянка была долгой. Мы их тоже хорошо приняли.

Диксон мы исследовали вдоль и поперек. Фотографировались у памятника Никифору Бегичеву — русскому полярному путешественнику, у предполагаемого места гибели членов норвежской экспедиции под руководством Амундсена, у мемориала защитникам Заполярья. Да, в этом маленьком городке, в котором насчитывалось всего три многоэтажных (в пять этажей!) дома, есть столько памятных мест.

«Покровские ворота»

Сейчас уже трудно представить, но такая, по современным меркам, безделица, как подаренный ледоколу видеомэгафон, очень здорово изменил нашу жизнь, вернее наш отдых. Почти ежедневно в судовом клубе «крутили» кино, коробки с фильмами подвозили на попутных судах, но фильмы эти, как правило, были не новыми. Другие развлечения — праздничные «вечера», встречи с гостями были не очень частыми. Оставались книги и бесконечные чаепития, от которых, как уже говорил, к концу рейса очень уставали.

И вот появился видеомэгафон. А с ним целых две кассеты. Радисты включили мэгафон в «сеть», состоящую из телевизоров в каютах старшего комсостава. Таким образом, и мы в тринадцатой каюте были приобщены к новой форме развлечений. Включали видеомэгафон два раза в неделю. Один день мы слушали «Рафаэлу Карру в Москве», а другой смотрели «Покровские ворота» Михаила Козакова. Фильм только что вышел на экраны, никто из нас его до этого не видел, поэтому смотрели все, кто имел доступ к телевизору. Надо сказать, что первый просмотр прошел как-то без особых впечатлений. Может, потому что по ходу фильма обменялись мнениями, отвлекались на чай-кофе... Но с каждым просмотром мы в фильм все больше влюблялись и ждали повторного показа с нетерпением. Самое окончание фильма не уместилось на кассету. «Вот что, Костик, я Вам ска...», — обрывалась фраза Маргариты Павловны в завершающей сцене. И сейчас, когда смотрю фильм, всякий раз «притормаживаю» в этом месте и переносую мысленно в тринадцатую каюту.

«Заметьте, не я это предложил», «Штихель штихелю рознь», «Высокие отношения!..» и даже «Фалехов гendigасилап» стали почти обязательными элементами наших незамысловатых бесед и разговоров. Маргарита Павловна, Лев Евгеньевич, Савва Игнатьевич, Аркадий Варламыч Велюров стали почти членами нашего экипажа. Когда встречались на берегу с семьями, то



близкие, по-моему, воспринимали наши «перестрелки» фразами из фильма как неизбежное последствие длительного рейса. Да так оно и было.

Прошло вот уже почти тридцать лет. Но при встречах, которые, к счастью, бывают, мы обязательно что-нибудь вспомним из «Покровских ворот», блеснем сохранившейся в памяти остроумной фразой... Помогает то, что этот славный фильм появляется на телеэкране очень часто. И всякий раз смотрю его почти как в первый раз. И рядом со мной всегда с таким же вниманием и интересом смотрят моя жена и дети. Нет уже Инны Ульяновой, которую невозможно отделить от образа Маргариты Павловны. Даже в рекламе «Комета» она оставалась Маргаритой Павловной. Уже простились со ставшим всероссийски известным после «Покровских ворот» Саввой Игнатьевичем — Виктором Борцовым. Что-то долго не видно на экране Леонида Броневого. Нет и Михаила Козакова! И с каждым разом смотришь на жизнь у Покровских ворот уже немножко по-другому.

В первый же год образования нашей семьи Марина подарила мне «Покровские ворота» в виде двухтомника Леонида Зорина. В книжном изложении вся эта история показалась не такой яркой и впечатляющей. Возможно, из-за сценарного изложения, в результате чего прочитанное воспринималось как подстрочник к уже пережитым картинкам, ярко всплывающим в памяти. В чем же секрет этого фильма? Как человек, смотревший его несчетное количество раз, утверждаю: «В отсутствии отрицательных персонажей». Не «героев», а именно «персонажей».

Вот так бы и жить, чтобы вокруг были такие разные, такие интересные и обязательно добрые люди.

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ЕЛЬЧЕНИНОВ: «БЫТЬ ПРОСТО «ЧЕЛОВЕКОМ КОМАНДЫ» — ЭТО ЗДОРОВО!»

А.А. Ельченинов

Родился в 1951 году на Сахалине в семье агрономов, которые годом раньше прибыли в эти места по оргнабору: мама из Украины, отец из Белгородской области, здесь они и познакомились. Отец ушёл добровольно на срочную, так как хотел стать военным. В конечном итоге ему это удалось:



Ельченинов А.А., главный специалист Группы технического наблюдения за строительством УАЛ. Представительство ФГУП «Атомфлот», Санкт-Петербург*

* Универсальный атомный ледокол



дослужился до звания подполковника в ВДВ. Наверное, мог бы и дальше продвигаться, но случился ранний инфаркт... Мама меня в охапку и в полторагодовалом возрасте на большую землю, на Украину. Уже к четырём годам у меня был отчим, и проживали мы в шахтёрском посёлке под славным городом Воркута. Там и прошёл закалку Севером.

Летом, как правило, семья выезжала на юг, чаще в Одессу. Проживали мы у сестёр мамы, в сквере, в трёх шагах от одесского Оперного театра. У меня в Одессе было два любимых места: библиотека напротив дома и морской порт. Не могу припомнить, чтобы меня тогда, в возрасте 9–12 лет, зацепило море или корабли. Скорее, наоборот: Гагарин, космос. Однажды один из моих двоюродных братьев заявил, что будет лётчиком. Ну и я «захотел» стать лётчиком, хотя живого самолёта ни разу не видел. Это «желание» имело более поздние последствия.

С выходом отчима на пенсию семья переехала на Кубань, где я окончил школу в 1968 году. Учился в школе добросовестно, но не лучшим образом, хотя с успеваемостью было всё в порядке. Далее, естественно, поступление в лётное училище, точнее попытка. Нужно упомянуть, что усилий для поступления было приложено много (чем-то не подходил по здоровью): дошёл (буквально) до краевого военкома, чтобы разрешили попробовать пройти медкомиссию непосредственно в училище. Разрешили. Провёл в училище две недели (на хозработах в перерывах между посещением медиков) и 26 июля был благополучно отсеян. Самое интересное, что забраковал врач из обычной городской поликлиники. Что делать дальше? До первого августа всего ничего. Запасных вариантов нет...

Мой друг и одноклассник в это время уже был в Одессе и готовился к экзаменам в мореходку. Он действительно хотел быть моряком, причём моряком современным, а на этот случай в Одесском высшем инженерном морском училище (ОВИМУ) был факультет автоматике. Естественно, мы эту его морскую тему много раз обсуждали, но меня даже дружба не отвратила от авиации. Решаюсь присоединиться к другу, и уже 28 июля, вечером, я в Одессе.

На следующий день иду в приёмную комиссию, где меня с пристрастием пытаются, поскольку видно, что предоставленные документы уже где-то побывали. Признаюсь, что молодой парень, который меня обслуживал, проявил немыслимую гуманность — принял документы, хотя среди них была даже грубо подделанная медсправка. Медицинскую комиссию при училище прошёл «на ура». Первого августа был экзамен по физике и уже второго августа мог считать себя курсантом.

Потом было две недели хозработ на благо училища (мыли, красили аудитории). Здесь же меня напарники по труду перевербовали, после чего



пошёл в приёмную комиссию и исправил заявление: не хочу быть механиком, желаю стать капитаном. Но, на удивление, в приказе на зачисление меня определили в «автоматчики». Ходил качать права, но разумные люди объяснили, что из «автоматчиков» в судоводители переход возможен, а наоборот — маловероятен. Скорее всего, речь шла о величине набора: на факультете автоматики был приём в 50 человек, а на судоводительский — 250. Друг мой поступил в училище уже после армии, а двоюродный брат-«лётчик» стал правоохранителем.

В Одессе ОВИМУ (или «вышка» по-одесски) — было круто по всем статьям: и по форме, и по образованию, и по будущему. Казарма (экипаж), дисциплина, наряды, увольнения и т.д. — всё это было не в тягость (в последствии — это и «Гамбринус», и культпоходы, особенно частили мы в театр оперетты). В кубрике десять человек: все примерно одного возраста, все разные, все интересные, каждый со своей историей. Командир роты — военно-морская легенда, душка; старшины — отцы родные.

Помню и первый морской урок. Было посвящение в курсанты с походом на учебное судно. И вот там член экипажа судна лично мне подсказал, как нужно спускаться правильно по судовым трапам. Это знание с тех пор я, при случае, передаю дальше. После второго, третьего и четвертого курсов была плавательская практика, причём индивидуальная. Визу мне открыли без проблем, хотя родители во время войны и были в оккупации. Практика — это современные суда, Куба, Испания, Венеция, Африка и т.п. Где-то там случился перелом, и море стало моим.

Первая награда «отличник ОВИМУ», её вручали после трёх пятёрочных семестров подряд. Однажды в деканате ошиблись, после чего я получил второй такой значок и стал для прикола носить «дважды отличника». Правда, недолго. Был случай, однако, когда дежурный офицер впал в ступор при виде такого чуда, что способствовало избавлению от заслуженной кары за поход в столовую вне строя.

В середине пятого курса встал вопрос о преддипломной практике. Как раз в это время в новостях прошло сообщение о спуске на воду нового атомного ледокола «Арктика». И как специально в разрядке на практику от нашего факультета было два места в Мурманск на атомный ледокол «Ленин». Не помню нюансов, но претендентов на эти места оказалось ровно двое.

И вот в марте 1973 года мы в Мурманске. Нас всего шестеро или семеро (вместе с курсантами-механиками). Поселились в общежитии базы, специально построенной для обслуживания ледокола. Двумя годами позднее в этом общежитии и даже в этой квартире мы с женой получили своё первое жильё — комнату.



«Ленин» стоял у причала на базе, каких-то два километра пешком и мы наблюдаем его с высоты ближайшей сопки: ничего особенного. Ещё несколько минут и мы на борту. Сразу же удивил роскошью вестибюль центрального трапа: широкий коридор, тёплое дерево, «позолота». Ещё большее потрясение было от антуража кают-компаний: командиры только в форменной одежде, спрашивают разрешения у капитана, столы сервированы, как в лучших фильмах о старинном флоте, за обедом на столах сливочное масло и фрукты. Был ещё и клуб, и салон отдыха, и курительный салон. Уже во времена работы на ледоколе все изыски проектанта воспринимались нормально и просто радовали глаз. Экскурсию по ходовой рубке и экскурс в историю ледокола с нами провёл капитан Соколов Борис Макарович. Это было интересно и поучительно (как всегда у Бориса Макаровича — это уже из будущих впечатлений).

Во время нашей практики на ледоколе вёлся ремонт установки и перезарядка одного из реакторов. Однажды от нас потребовался «помощник» для специалистов, работавших у реактора. Не помню развития ситуации, но этим помощником оказался я. И вдруг разболелся зуб, понадобился одеколон для обезболивания. Наш руководитель практики привёл меня в каюту старшего электромеханика Олега Григорьевича Габелка (кстати, выпускника ОВИМУ), где и была выделена бутылка спирта для лечения. Лечение прошло успешно, я пошёл работать, но к моему возвращению в общежитие от «остатков» спирта после лечения остались одни воспоминания коллег.

Моя работа в перегрузочной команде (целая и единственная вахта). Нас двое в аппаратном помещении: руководитель и он же исполнитель Андрианов Иван Афанасьевич и я у него в помощниках. Чем непосредственно занимался — не помню, а вот Иван Афанасьевич напильником доводил сухари штоковых каналов, чтобы они вошли в зацепление с плитами компенсирующих решёток (приведенная выше терминология — это из моего будущего). Ещё Иван Афанасьевич сердчал, если не сказать раздражался, когда я не мог с первого раза выполнить его просьбы. Я испытал полный восторг, когда топтался по загрузочной плите, расположенной в горловине реактора, наивно считая её реактором. Меня удивил небольшой размер реактора, точнее его диаметр. Много позже Иван Афанасьевич сдавал, а я принимал у него дела главного механика атомного ледокола «Ленин».

Месяц, проведенный на ледоколе, убедил нас, что работа на таком судне будет безопасной, интересной и, как нам казалось, перспективной во всех отношениях. С такими мыслями мы и оказались на приёме у главного инженера по атомным установкам Мурманского пароходства Леонида Григорьевича Данилова. Он нас выслушал, поинтересовался успехами в



учёбе и пообещал прислать персональные вызовы. Должен сказать, что про материальную сторону работы на атомном флоте мы как-то не удосужились узнать, т.е. были добровольцами в чистом виде (без иронии).

Нужно отметить, что и до нас и после нас на атомный флот приходили выпускники ОВИМУ, но не все, правда, задерживались.

Диплом написан и защищён, выпускной отпразднован, далее месяц отпуска и на работу. Мурманск прислал серьёзные деньги на дорогу, что вовсе оказалось приятной неожиданностью. В начале августа 1973 года мы в Мурманске. Училище оба заканчивали холостяками, а на работу приехали уже окольцованными. Приняли в кадрах хорошо, хотя и удивились нашему раннему появлению. «Ленин» был в море и нас временно определили на «Лепсе» — плавтехбазе атомного флота. Предварительно была медицинская комиссия, на которой меня неделю мытарил окулист. До сих пор помню её фамилию и до сих пор не пользуюсь очками. Была ещё и приятная неожиданность в виде очень солидных подъёмных.

Ледокол пришёл в Мурманск в сентябре для небольшого ремонта. В эти же дни прибыла группа выпускников механиков из «макаровки» — всего нас стало 12 человек. Поскольку ни у кого не было допуска к секретам, то определили всех на должности старших машинистов. И жили мы в качестве постояльцев на жёстких диванах в каютах рядового состава. Не помню, чтобы они или мы роптали по этому поводу. Моя дорогая тёща дала с собой



Последний звонок. Ноябрь 1972 года. ОВИМУ



в Мурманск со свадебного стола две бутылки хорошей водки, я о ней практически забыл. Однажды, в годовщину подъёма флага, водка пригодилась, что способствовало моему переезду на штатную верхнюю койку — это было блаженство. Кормились мы в столовой команды, которая мало походила стилем на кают-компанию, но даже в ней стояло пианино. На удивление допуски пришли быстро, и началось освоение азов профессии по атомному профилю.

Был ещё один значимый эпизод в моей биографии. Несколько осмотревшись на ледоколе ещё при стоянке в Мурманске, сделав скоропалительные выводы, мы, одесситы, пошли к начальнику отдела автоматики в атомной группе пароходства, точнее, мы его изловили прямо на ледоколе, с просьбой принять нас из механиков в службу КИПиА, т.е. как-бы по нашему учебному профилю. Неважно, чем руководствовался Шеинцев Е.А., но по смыслу, назидательно и доброжелательно было сказано примерно следующее: сначала нужно освоить объекты регулирования, а дальнейшее покажет будущее.

Потом ушли в моря, была первая встреча с Арктикой, первый лёд — эмоции не запомнились. К возвращению в Мурманск (а ледокол, как правило, к Новому году приходил домой, поскольку в те годы зимняя навигация ещё не практиковалась) были сданы экзамены по первой должности, что открывало дорогу на курсы первичной подготовки командного состава атомных судов в Ленинграде. Предыдущее поколение наших коллег объясняло такой успех отсутствием на борту старшего мастера, которому обычно предварительно сдавались экзамены (он был в отпуске) и который отличался жесточайшей требовательностью к знаниям и навыкам своих подопечных.

В середине января началась учёба в Ленинграде. Мой товарищ не поехал, он твёрдо решил вернуться на киповскую стезю, на которой уже побывал в прежние годы (за плечами был техникум). Курсы запомнились разным. Слушателей было много (с учётом разных специальностей), некоторые имели опыт, позволявший им на равных дискутировать с преподавателями. На общих занятиях в аудиториях, что называется, яблоку негде было упасть. Особенно доставалось на лекциях по физике реакторов, поскольку в училище эту тему проходили галопом, но при этом нельзя не упомянуть, что первый учебник по судовым атомным установкам был составлен профессором ОВИМУ.

В Ленинграде во время курсов я был с женой. Жили на съёмной квартире в конце «Проспекта ветеранов». Дорога на учёбу и обратно занимала много времени, но я его использовал для самоподготовки. Жена два-три раза в неделю вытаскивала меня в какой-либо театр, в общем, жизнь была плотной и насыщенной и даже в ущерб учёбе.



Подошло время экзаменов. Физику реакторов сдавал главному механику строящегося атомного ледокола «Арктика» Пашнину О.Г. (тоже, кстати, выпускнику ОВИМУ) — они в это время принимали «Арктику» у Балтийского завода. Вполне естественно, что он меня «повозил» на практических вопросах, но «удов» поставил. Спустя чуть более 10 лет Олег Георгиевич был рецензентом моей выпускной работы на очередных курсах повышения квалификации, вот тогда уже было «отл». На тех же курсах, трудно поверить, но экзамен по радиационной безопасности я сдавал Ю.С. Кучиеву. Вот таким нетривиальным способом судьба пересекла меня с легендами атомного флота.

На атомный ледокол «Ленин» после курсов нас возвратилось только пятеро, остальные рассосались по судам ММП. Дублёры инженеров-операторов, они же «бригада инженеров» как нас называли, и мыли, и красили, и вахты несли, и серьёзными делами занимались без всякого недовольства и гонора, и учились. Заключительный экзамен главному физику сдавали коллективно (впервые в практике). Состоялся перевод в дублёры старших инженеров-операторов, потом некоторых перевели в дублёры 4-х механиков, потом вновь в дублёры старших инженеров-операторов, но уже на конкретную вахту для стажировки. Хорошо помню, как первый раз менял мощность реактора, как старшие товарищи следили, чтобы не учудил что-нибудь. Запомнился день: это было 20 декабря, когда получил подпись председателя экзаменационной комиссии — главного механика. А уже в конце декабря активно и самостоятельно участвовал в выводе реакторов из работы (но ещё не в штате).

Первая сознательная перегрузка реактора для меня была весной 1975 года. Следом длиннющий отпуск и в октябре начало самостоятельной работы. Потом была череда навигаций, отпусков, ремонтов. Время было интересное: строились новые ледоколы, их экипажи наполнялись опытными кадрами с действующих ледоколов, а это способствовало продвижению по карьерной лестнице тех, кто оставался. По каким-то критериям считалось, что управлять энергетической установкой атомного ледокола «Ленин» было проще, чем на ледоколах последующих поколений. Возможно. Работая на более современных проектах, приходишь к выводу, что управление установкой «Ленина» можно считать более приближенным к современному, компьютерному, когда отдаётся команда и контролируется её исполнение. Правда, со своими нюансами. Пример: вахта, я за операторским пультом, старший вахтенный механик Петров Николай Иванович даёт некую команду в носовое машинное отделение и при этом ненавязчиво как-бы уточняет что и как нужно сделать (чем не компьютерная программа?). В машине — без обид, а для нас урок: прежде чем командовать (или управ-



ПЭЖ. Вахта. В креслах (слева направо): старший вахтенный электромеханик Шаповалов С.А., старший механик АППУ Ельченинов А.А.; второй ряд: 3-й механик Черняков Н.Ф., старший инженер-оператор Артамонов А.А., старший инженер-оператор Ливенцев С.В.

лять с пульта), нужно хорошо представлять, чем и для чего управляешь. Из подобных примеров (а старшие товарищи ими фонтанировали) и набирался опыт.

Был случай, когда уже в бытность старшим вахтенным механиком я в спешке пренебрёг нажитым опытом и дал команду в машину на проверку работы некоего регулятора без уточнений, которые были очевидными. Проверка заключалась в наблюдении, но искушённый специалист выполнил проверку буквально, после чего последовало срабатывание аварийной защиты реактора. Благо, что это было на выводе установки из работы.

Центральный пост управления на атомоходах, а на «Ленине» пост энергетики и живучести — это настоящая школа жизни для технических специалистов, только впитывай. Постоянно возникающие проблемы и проблемки (не обязательно по процессу вахты), поиски решений, когда в посту собирается всё техническое руководство, или беседы-споры между вахтенными — таким способом, в числе других, поддерживалась и, не боюсь этого слова, повышалась наша техническая квалификация. Почти серьёзно:



старшего инженера-оператора реакторной установки после нескольких лет работы в должности можно было смело двигать вверх по «карьерной» лестнице. Правда и самостоятельную подготовку, экзамены, курсы, плавательский ценз и т.п. никто не отменял.

Так было и со мной. Однажды вызвал к себе главный механик Мизгирёв Виктор Александрович и пожурил за то, что я пригрелся в операторском кресле, пора бы его и освободить. Не сразу, но процесс роста для меня пошёл. Не думаю, что определяющими здесь были какие-то мои личные качества, скорее решающими движущими силами были время и место.

В преддверие истечения комсомольского возраста я вступил в партию. Для меня это был естественный шаг, без всякого подтекста. Не в моём характере быть чиновником, но в жизни довелось пройти через политические должности секретаря комсомольской организации школы, роты в училище, секретаря комсомольской организации атомного ледокола «Ленин». Политическую «карьеру» закончил секретарём партийной организации Советского Союза, уже даже после Горбачёва М.С. Уточню: атомного ледокола «Советский Союз». Без ложной скромности скажу, что комсомольцем и партийцем я был вполне нормальным, а вот функционером, деятелем, тем более лидером — слабым. Борис Макарович Соколов хотел видеть меня профсоюзным боссом ледокола, но тут у меня хватило твёрдости отказаться.

Одно время я занимал каюты (по разным должностям), которые на ледоколе располагались рядом с помещением под названием «Парт. Бюро». Оно была забито политической литературой (сейчас бы сказали макулатурой), копившейся, наверное, ещё с постройки ледокола. По тем временам это был кладёзь информации, особенно для пропагандиста, коим я был по поручению партийной организации. «Два мира, два образа жизни» — это оттуда, из того времени.

Экипаж на «Ленине» в мою бытность на ледоколе был солидным по численности: с учётом учеников и дублёров за 150 человек. В основном молодёжь. И звание ледокол носил комсомольско-молодёжного экипажа, которое присваивалось при среднем возрасте членов экипажа не более 32 лет. Немножко, конечно, подтягивали возраст, но в целом ледокол был молодым и по возрасту, и по духу. Устраивались концерты, спортивные соревнования, соревнования между вахтами и т.п. На одном из концертов по случаю очередной годовщины ледокола впервые выступил «хор мальчишков» — это была моя комплексная вахта. Реакция зрителей подзабылась, но остались добрые воспоминания от нашей подготовки к этому выступлению: собирались вахтой на спевки в трюме, приспособленном под «спортзал», руководила нами девушка-хормейстер, она же делопроизводитель, «пели»



мы отчаянно громко, поскольку трюм гремел от забортного льда, дружно выбирали «репертуар» из двух песен и запевалу. Во всяком случае, я не слышал, чтобы где-то на атомном флоте был повторен наш опыт.

Конечно, на первом месте было «время делу». Каким-то неведомым нам подсчётом ледокол, как правило, выполнял месячные задания с небольшим превышением над 100%. А это ежемесячная премия, что уже само по себе приятно. Правда, доставались эти несколько процентов с разной степенью напряжения.

У моряков-ветеранов на памяти тяжелейшее завершение навигации 1983 года в восточном районе Арктики. Тогда во всей красе показала себя «Арктика». В отличие от разных мнений считаю, что и экипаж ледокола «Ленин» выполнил возлагаемые на него задачи достойно. Не буду лукавить, но из этой эпопеи мне запомнилась более всего плановая смена экипажа: из Певека по желанию самолётами или в Мурманск через Москву, или в Мурманск напрямую. До Мурманска «напрямую» летели на Ан-26 почти сутки, но это ничто по сравнению с тем, что летели домой.

О доме. У меня всегда был, что называется, «железный» тыл. Был, к сожалению. Проживали мы в Мурманске, но жена ни разу не смогла выбраться на первенец. Если для меня в моей работе значительное место занимала романтика с флёротом сопричастности к чему-то важному, то для неё ледокол — это просто место моей работы. Много позже она впервые побывала на ледоколе (уже не на «Ленине»). Дело было на отходе в море, горячее время. Большую часть от своего визита ей пришлось одной провести в моей каюте, не самой плохой каюте старшего механика. Пропиталась, как ей показалось, негативным антуражем, но зато потом всегда жалела меня, отпуская в море.

В 1990-е ледокол «Ямал», на котором я служил уже несколько лет, ежегодно в арктическое межсезонье занимался извозом: Мурманск — Северный полюс — Мурманск. В один из таких походов жена была со мной. И на переходе морем до кромки льдов нас прихватил шторм. Двое суток теперь уже жалел её я. А потом было скоростное преодоление льдов, что без привычки добавило сомнительного удовольствия.

Тем не менее, в дальнейшем мы с женой были вместе ещё в нескольких завоеваниях Полюса. Всё плохое забылось. Остались только романтические воспоминания о двухнедельных морских круизах. В одном из них непосредственно при стоянке в точке Полюса моя жена первой (возможно, что я её в этом убедил) увидела приближающегося к нашему празднику белого медведя. Белый медведь на такой широте — это само по себе природное чудо, а увидеть его там — необъяснимая удача.



Не могу пройти мимо немаловажной детали ледокольной жизни — это посещение самого северного порта России, посёлка Диксон. В эпоху своего позднего рассвета п. Диксон всегда был для нас чем-то вроде Гибралтара для черноморских моряков, куда заходили якобы для пополнения запасов питьевой воды, а на самом деле, чтобы потратить заработанную «валюту». Валюта на Диксоне была не в ходу, но для разнообразия провести несколько часов на земле, позвонить домой, прикупить рыбы, товаров «колониальных» и т.п. — это ценилось не хуже Гибралтара. Даже аванс по случаю захода выдавался.

О ледокольщиках: капитанах, составе и судовой команде. По моим представлениям, пока ты по статусу на ледоколе новичок, то капитан для тебя — это глава из Устава службы. В повседневной суете редко удаётся увидеть проявление и оценить жизненные качества капитана. Наверное, в этом смысле больше шансов у штурманского состава, так как они ощущают нюансы характера капитана повседневно. В подтверждение: 1975 год, стыковка в районе Диксона, экскурсия по «Арктике». И вдруг объявление по громкой связи: «Юрий Сергеевич, позвоните, пожалуйста, по телефону...». Никогда и нигде более такого обращения не довелось слышать. Возможно, что такое объявление было следствием довольно длительной стыковки, но, скорее всего, это была такая форма неуставного уважения к капитану, почему и запомнилась.

Моему поколению повезло и посчастливилось: пришли на атомный флот практически на всё готовое и (главное) видели в деле многих «первых». Нужно сказать, что и к первому, и ко второму утверждению приходишь с годами и с жизненным опытом. Все мои годы работы на флоте прошли в окружении интересных людей. В нашей среде всегда ценились добросовестность, честность, порядочность, дружелюбие. Не было панибратства, но была искренность в отношениях. Не буду перечислять поименно людей,



Диксон. Памятник Бегичеву Никифору Алексеевичу.

«Тем, кто шёл первым.

Тем, кто идёт сейчас.

Тем, кому ещё предстоит пройти...»



Вахта ЦПУ. «Ямал». Слева направо: старший мастер-электрик АППУ Первушин О.А., 3-й электромеханик Барабанов А.Б., старший мастер-электрик Полькин А.А., инженер-оператор 1 категории Пилишвили А.О., старший вахтенный электромеханик Родионов В.Н., главный механик Ельченинов А.А., 3-й механик Долендорф С.В., трюмный машинист 1 класса Рудько В.Г., инженер-оператор 1 категории Куликов Н.А., инженер-дозиметрист 2 категории Любезнов О.Е.

с которыми мне было комфортно вместе работать и жить рядом, они об этом и так знают.

Отдельной тёплой строкой хочу упомянуть капитанов, с которыми работал в море, как принято на флоте, моих капитанов: Смирнов Андрей Алексеевич, Шмидт Станислав Борисович, Румянцев Станислав Вячеславович, Лембрик Александр Юрьевич. Мы проходили становление на атомном флоте практически одновременно, возможно поэтому совместная работа ладилась.

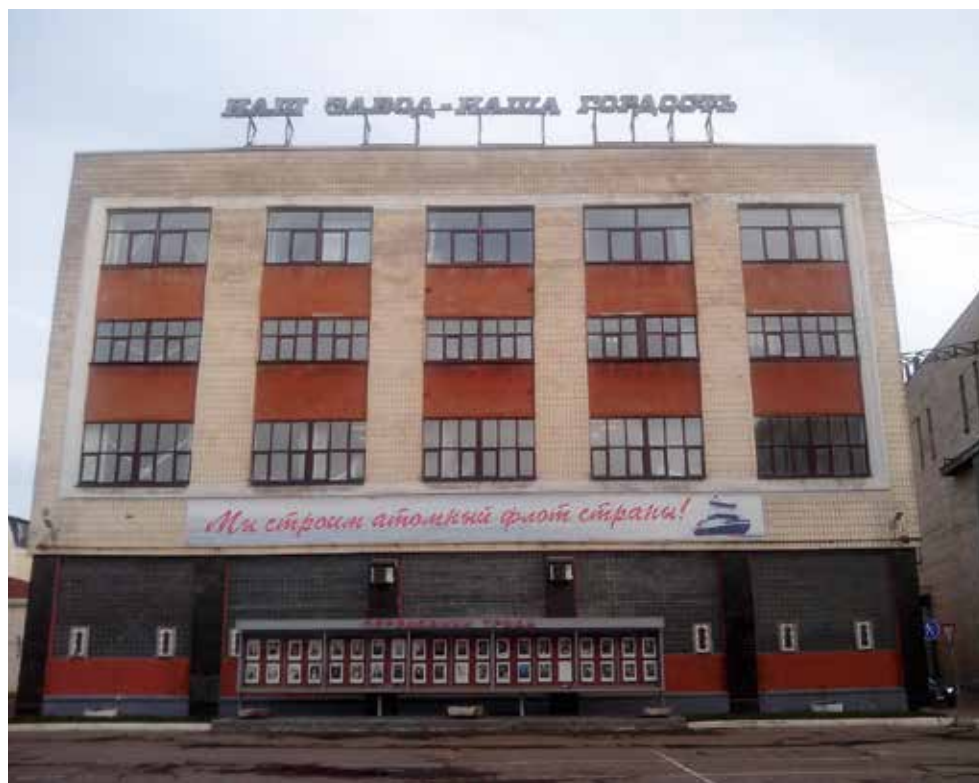
С некоторых пор у меня новая стезя: нахожусь практически у истоков нового поколения атомного флота России. Можно сказать, что работаю в государственном отделе технического контроля над строительством ледоколов.

Несколько лет назад, когда поступило предложение поехать в Санкт-Петербург для работы в группе наблюдения за строительством ледоколов нового проекта (а это было очень лестное предложение), у меня через край били романтические эмоции: это же так «круто» каждый день видеть,



как подрастает будущий богатырь, как он наполняется жизнью. Романтика, безусловно, присутствует, но и прагматизма более чем достаточно. В строительстве одновременно три ледокола нового проекта. Нового даже по назначению, абсолютно нового по технической начинке. Это риск и, скажу осторожно, скорее всего оправданный.

Группа наблюдения причастна ко всем этапам создания новых ледоколов: от рабочего проекта, до первого вращения винтов. Причастность предполагает заинтересованность, увлечённость своим делом. Именно по этой причине наша команда укомплектована специалистами самого высокого уровня. Среди нас, что называется, гуру профессионализма и опыта. Нет такой области практического судостроения, где бы мы не имели компетентных, искушённых и авторитетных зубров, включая экономическую часть. Некоторую существенную и положительную роль в строительстве несёт и тот факт, что часть нашего коллектива войдёт в состав экипажей новых ледоколов на ключевые должности.



*Символично! Под нашими окнами Группы технического наблюдения:
«Мы строим атомный флот страны!»*



Совсем скоро мы должны увидеть в деле новую «Арктику» — первенец нового флота и, верим, достойного продолжателя победных традиций атомного флота.

А пока — трудовые будни строительства.



*Строительство атомного ледокола «Арктика» на Балтийском заводе.
Апрель 2019 года*

Несколько слов о том, что вызывает ностальгическую печаль. Возможно, я ошибаюсь, но не хочется, чтобы замечательная работа моряков в Арктике превращалась в пресловутый обычный транспортный процесс. Лично я чувствую себя счастливым, когда в нечастых снах хожу на ледоколе по морям Арктики. И до сих пор на рабочем столе моего компьютера фотография Диксона.

Несколько лет тому назад я встретил в одном из мурманских кафе сослуживца; не коллегу, не товарища, а просто, что называется, однополчанина и одноклассника. Давно не пересекались. В процессе общения он дал мне характеристику как моряку, возможно обидную. Назвал «незаметным» главным механиком. Безусловно, что сравнение с яркими, неординарными коллегами по цеху не в мою пользу, но, так мне кажется, быть просто «человеком команды» — это тоже здорово!

30.04.2019, Санкт-Петербург

МОИ КАПИТАНЫ

А.Н. Баринов



Капитан Кучиев

В истории человечества навсегда останется имя Юрия Сергеевича как капитана атомного ледокола «Арктика», впервые в мире достигшего в свободном плавании «вершины планеты» — Северного полюса. О нём написаны статьи, сняты фильмы и телепередачи. Образ Юрия Сергеевича, осетина по национальности — горец, машущий саблей направо и налево. Под его руководством прошли две мои первые навигации в Арктике. Конечно, прийти на ледокол к такому капитану молодым штурманом было немножечко боязно. Весьма требовательный к ношению форменной одежды. На мостике несли вахту только в форме и в головных уборах. В кают-копании, на различных совещаниях и собраниях форма для всего командного состава обязательна. Почитающий морские традиции, при нём был установлен порядок каждые 4 часа «отбивать склянки», и попробуй вахтенный штурман и матрос неправильно произвести ритуал или запоздать хоть на минуту — жди заме-



Капитан Ю.С. Кучиев



чаний. Порою Юрий Сергеевич был чрезмерно суров в принятии решений о наказании за проступки. Практически все помощники прошли через это. И кто «выжил», тот стал капитаном. Он ценил людей, отдававших себя работе. Дело для него превыше всего. В работе настойчивый и бескомпромиссный. Весьма интересный рассказчик, умел держать аудиторию. После знаменитого рейса к Северному полюсу Юрий Сергеевич по приглашению побывал в Японии. Поездка эта произвела не него огромное впечатление. Этими впечатлениями он поделился с экипажем в очередном рейсе. В клуб, не ошибусь, собрались все за исключением вахтенной службы. Сидячих мест не хватило, стояли вдоль переборок. На одном дыхании прошла эта встреча. Мне тогда подумалось, что осетин по национальности владеет русским языком, как далеко не каждому русскому дано. Правда, как-то на вопрос о своём родном языке, Юрий Сергеевич с огорчением констатировал, что практически забыл его.

В июне 1980 года ледокол после зимней навигации пришёл в порт приписки Мурманск. Менялся экипаж, ледокол готовился к выходу в очередной рейс. Как-то вечером сидя в каюте, закончив выдачу зарплаты экипажу (такова была обязанность 3-го помощника капитана), я пересчитывал оставшиеся деньги. В каюту зашёл Юрий Сергеевич в расстегнутой у ворота белой рубашке по-домашнему, присел на диван. Вид у него был немного уставший. Мы поговорили о делах. Он не торопился уходить. Позже я понял, что он как бы прощался с ледоколом, чувствуя, что больше не вернётся. Медицинская комиссия закрыла ему дорогу в море. Видимо, были веские тому причины.

Юрий Сергеевич флот не бросил. Он продолжил работу в группе наблюдения за строительством новых атомных ледоколов на Балтийском заводе в Ленинграде и прожил ещё 25 лет. Мы неоднократно встречались, когда Юрий Сергеевич приезжал в Мурманск. Я дважды бывал у него в ленинградской квартире на Петроградской стороне. Дома он поддерживал идеальный порядок. На одной из встреч Юрий Сергеевич рассказал о ремонте ледокола «Красин» в Германии в начале 60-х годов. Ледокол модернизировали, меняли надстройку, машинную установку переводили с угля на жидкое топливо. Сделали его таким, каким его можно увидеть сегодня на набережной Лейтенанта Шмидта у Горного университета. Юрий Сергеевич был в должности старшего помощника капитана. Он признался, что совершил ошибку, не смог отстоять свою идею. И сожалел об этом. По его мнению, вместо кают-компаний лучше было бы сделать несколько кают для экипажа. В этом проявлялась его забота о людях. Он знал как тяжел труд кочегаров на угольных пароходах и говорил об этом. Из Германии Юрий Сергеевич привёз штурманский прибор в деревянном ящичке, заменяющий



таблицы ВАС (высоты и азимуты светил). Таблицы и прибор, правда с меньшей точностью, позволяют судоводителям производить астрономические расчёты для определения места судна и поправок компасов. В дальнейшем этот ящик вместе с Юрием Сергеевичем переключался на атомный ледокол «Ленин» и далее на «Арктику».

Мало кто знает, кроме ледокольников, что в Карском море есть банка с названием «Атомоход». Честь или участь открытия этой банки принадлежит Юрию Сергеевичу. Именно он подменял Бориса Макаровича Соколова на первом атомном ледоколе «Ленин» в летнюю навигацию 1971 года. Занимаясь проводками караванов в Карском море, ледокол «Ленин» «открыл» доселе неизвестную банку, впоследствии названную банкой «Атомоход». Это произошло 10 августа в 21 час 29 минут в точке с координатами: широта $75^{\circ} 34,9' N$, долгота $089^{\circ} 12,5' Ost$. Координаты и время выписаны из судового журнала того рейса. Ледокол получил некоторые повреждения в виде вмятин в днищевой части, но смог доработать до конца навигации. На навигационной карте не было никакой информации о банке. Более того, как рассказывал Юрий Сергеевич, эхолот записал резкое изменение глубины, как уменьшения до, так и увеличение после её прохождения. После гидрографического обследования этого района на карты среди глубин 50–60 метров была нанесена отличительная глубина 10 метров. В те времена изученность морей Северного Ледовитого океана оставляла желать лучшего. На всех навигационных картах и сейчас имеются предупреждения о соблюдении особой осторожности при плавании. В море Лаптевых есть банка с названием «Москва», которую «открыл» одноимённый ледокол. На Земле Франца-Иосифа в разные годы таким же образом были обнаружены банки ледоколом «Киев» и атомоходом «Ямал». Каждое такое событие для капитана, да и для всего экипажа, экстремально и не со знаком «плюс». Судно получает повреждения, люди — стресс. Но, жизнь показывает, что ледоколы сделаны с большим запасом прочности и живучести. И если судоводитель всё делал правильно, к нему не должно быть претензий. Или как в песне:

...И лоции — наши Кораны,
Порой допускают обман.
Не правы всегда капитаны,
Во всем виноват капитан...

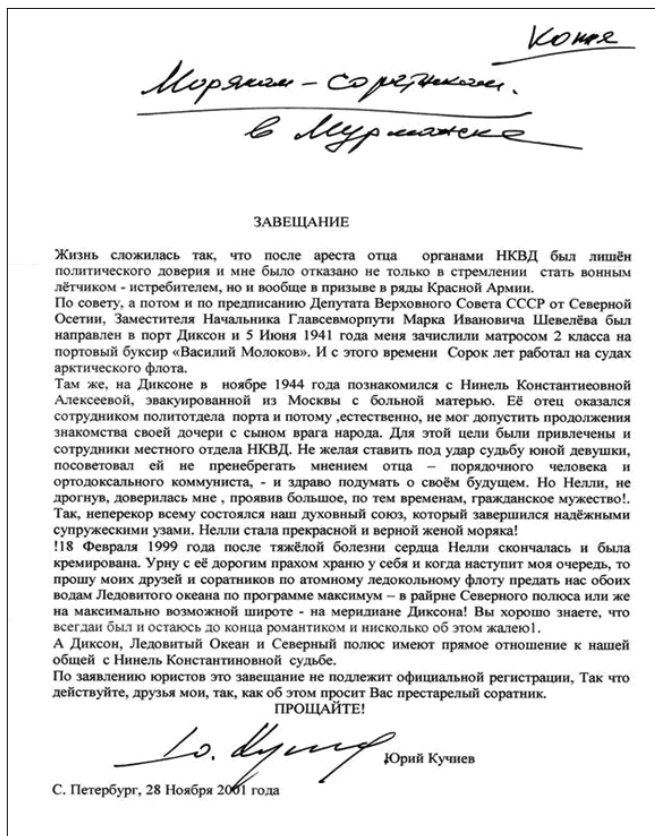
4 мая 2000 года атомный ледокол «Арктика» завершил свой рейс, длившийся ровно год. Руководство компании решило широко отметить 25-летнюю годовщину подъёма флага на ледоколе «Арктика», хотя экипаж её уже отметил в рейсе в положенное время — 25 апреля. Всё-таки



четверть века — это срок, на который была рассчитана эксплуатация атомохода. Мероприятие было назначено на 17 мая. 16 мая в салоне капитана на ледоколе был организован приём для прибывших гостей. Этот приём запомнился мне на всю жизнь. Как действующий капитан, я занял своё штатное место в голове стола. По левую руку от меня в креслах расположились первый капитан ледокола Герой Социалистического Труда Кучиев Юрий Сергеевич, капитан атомного ледокола «Россия» Герой Социалистического Труда Ламехов Анатолий Алексеевич, капитан атомохода «Арктика» Улитин Григорий Алексеевич, по правую руку Герой Социалистического Труда бывший министр Морского флота СССР Гуженко Тимофей Борисович, Герой Социалистического Труда академик Хлопкин Николай Сидорович. Молодой капитан в окружении четырёх Героев Социалистического Труда, каждый из которых — легенда! О каждом можно написать книгу! Я носил ещё форму курсанта, когда эти люди были удостоены высоких наград и занимали высокие должности. В этой обстановке я чувствовал себя просто мальчишкой. На приёме также присутствовали генеральный директор Мурманского морского пароходства Рукша Вячеслав Владимирович, бывший начальник Мурманского морского пароходства Игнатюк Владимир Адамович и ещё несколько членов экипажа, гостей и ветеранов ледокола. Что говорить? Как начинать приём? И я уступил первое слово Юрию Сергеевичу Кучиеву. Мне показалось это правильным. А далее каждый присутствующий поочерёдно брал слово с разрешения капитана. Таков этикет, таковы морские традиции. В продолжении всей встречи меня угнетала только одна мысль, что нет ни фотоаппарата, ни видеокамеры, ни магнитофона. Очень хотелось как-то зафиксировать происходящее для истории. Не подумал об этом заранее. Я понимал, что такое происходит только сейчас и никогда ничего подобного более не повторится. Мне посчастливилось соприкоснуться с историей, с людьми, которые её творили. Этот вечер был достойным вознаграждением всей нашей работе.

На следующий день проводилась конференция, где и мне предстояло выступить. Помню, что в своём коротком выступлении решил перечислить нескольких членов экипажа, которые не упоминались, но вложили свой вклад в успешную работу ледокола. Юрий Сергеевич, сидевший в первых рядах, не удержался и воскликнул: «Молодец, Саша! Правильно!»

В 2001 году Юрий Сергеевич написал завещание, копию которого попросил хранить на ледоколе. В декабре 2005 года, получив в море известие о кончине Юрия Сергеевича, я достал из сейфа конверт с копией завещания и переслал её в пароходство. На ледоколе в этот день был приспущен Государственный флаг.



Завещание было исполнено в точности 19 августа 2006 года экипажем атомохода «Ямал».

В августе 2017 года состоялся рейс к Северному полюсу атомного ледокола «50 лет Победы», посвящённый сорокалетней годовщине рейса атомного ледокола «Арктика» в 1977 году. Мне посчастливилось быть участником этого рейса. В числе приглашённых был Председатель Совета ветеранов Республики Северная Осетия-Алания Каболов Солтан Ниликович. Он вёз к Полюсу флаг республики с портретом своего знаменитого соотечественника — Юрия Сергеевича Кучиева. Этот флаг был развёрнут на вершине планеты.

В завершение — в своём первом рейсе на атомоходе «Арктика» на день рождения я получил в подарок календарь с фотографией ледокола из журнала «Морской флот» с такими словами: «Моему молодому коллеге-ледокольщику Александру Николаевичу на добрую память с наилучшими пожеланиями. Капитан Ю. Кучиев 10.10.1978 г.» Он до сих пор у



Рейс атомного ледокола «50 лет Победы» к Северному Полюсу, посвящённый 40-летней годовщине рейса атомного ледокола «Арктика» в 1977 году

меня хранится. Прошло уже более сорока лет, а избавиться от него рука не поднимается.

И ещё, я храню подарок от Юрия Сергеевича — сувенирный рог, с такой гравировкой: «Кучиеву Юрию Сергеевичу. Пусть жизнь Ваша будет насыщена славой и счастьем». Полагаю, таковой она и случилась.

P.S. Арктический ледокольный танкер «Юрий Кучиев» построен финской судостроительной компанией и будет осуществлять перевозку газового конденсата компании «НОВАТЭК» с полуострова Ямал в Европу. Жаль только не под российским флагом.

Капитан Голохвастов

Под руководством Василия Александровича я проработал 17 лет, и вырос до должности дублёра капитана. За всё это время, и до сих пор, у меня нет в памяти ни одного негативного воспоминания, связанного с его образом. Даже замечания и поучения воспринимались как должное. И я считаю, что мне в жизни очень повезло работать под началом такого капитана.

Василий Александрович легендарная в кругу ледокольников личность, но малоизвестная на людях. Казалось, что он сторонится известности, не любит внимания к себе со стороны. Скромнен в быту. Без формы совсем не скажешь, что капитан. Припоминается такой случай. Как-то ледокол работал в Арктике уже пару месяцев. Ежедневно в 17 часов в спортзале собирались любители поиграть в волейбол, привычно делились на команды. Ничто не могло отвлечь Василия Александровича от этого спортивного



мероприятия. Роста он небольшого и всегда бывал в роли распасующего. Ну а ребята повыше и помоложе, как правило, завершали атаки. И вот в азарте игры один из игроков, как это бывает частенько, командовал: «Вася! Пас!». Вася, естественно, пасовал, не редко зарабатывая хорошим пасом очки для команды. Это продолжалось изо дня в день до тех пор, пока в спортзал не зашёл «поболеть» старший помощник капитана, который сразу же оценил нестандартность ситуации. После игры старпом задал вопрос азартному игроку, знает ли он, кто такой Вася? Тот схватился руками за голову, когда ему объяснили, кто у него на распасе. Жаль, что больше не раздавалось знаменитого: «Вася! Пас!».



Капитан В.А. Голохвастов

А любовь Василия Александровича к волейболу не закончилась даже, когда он однажды обрёл мячом синяк вокруг глаза. И тем более, после случая, когда из-за необходимости пользоваться костылями после спортивного мероприятия три дня не поднимался в ходовую рубку. На мостике было кому работать.

Во время ремонтов ледокола в Мурманске собирались команды из живущих на ледоколе членов экипажа и волейбол продолжался.

Василий Александрович был таким, каким, в моём понимании, должен быть капитан. Немногословен. Говор на «о». Казалось, что он рождён был ледокольщиком. 150 метровая машина, водоизмещением 23 тысячи тонн, с 75 тысячами лошадиных сил подчинялась ему, как хорошо дрессированный пёс. Ни одной лишней перекладки руля и машинного телеграфа. Такое ощущение, что Василий Александрович чувствовал ледокол и управлял им как своим телом. Как-то возвращались из Арктики. Буксиры к назначенному времени не успели к родной Базе-92. Лоцман предложил подождать. Василий Александрович отодвинул лоцмана, стоящего на крыле мостика: «Постой пока», и через несколько минут, пройдя в 20 метрах от борта, стоящего у причала вторым корпусом ледокола «Таймыр», произведя отточенные, выверенные реверсы скомандовал подавать на берег швартовные концы. Когда с бака были поданы два конца, подошли буксиры. Им осталось только поджать корму и подождать, пока ледокол не закрепит оставшиеся



швартовы. Я с волнением и трепетом наблюдал за всем этим волшебством, передавая соответствующие команды на бак и корму. Чуть позже капитан «Таймыра» с восхищением рассказывал, как всё это выглядело со стороны.

В своё время мы ежегодно принимали на себя социалистические обязательства, состоящие из нескольких пунктов. А через год отчитывались об их выполнении. Мы всё равно бы всё это делали, но так было принято. У Василия Александровича эти соцобязательства всегда состояли из одного пункта. Он назначал себе написание книги. И надо сказать, что всегда выполнял намеченное. Им был обобщён опыт работы ледоколов в Карском и Баренцевом морях, накопленный за время нескольких круглогодичных навигаций. На следующий год он обобщил опыт, полученный при проводках судов на буксирах. Затем все судоводители под его руководством изучали и вносили поправки в устаревшее к тому времени пособие по тактике ледового плавания. Литературный стиль его был краток и ёмок. В нескольких страницах, порою абзацах, раскрывалась тема, кажущаяся необъятной. Прочитав написанное, удивляешься тому, что добавить-то и нечего. Это признак таланта. И им в полной мере обладал Василий Александрович. Он не чурался дать написанные работы на прочтение и внесение поправок своим коллегам и подчинённым, дорожил мнением других людей, пусть и менее опытных. Тем самым приучал нас думать, анализировать, познавать.

Его любили. Не боялись. Относились с большим уважением. Однако он мог и строго спросить. Василий Александрович доверял людям, доверял судоводителям. Давал возможность нам самостоятельного управления ледоколом и приобретения опыта, оставляя одних на мостике. И мы учились, «набивали шишки», не боялись, что нас накажут. «Ну, что ж ты так?» — самое грозное, что нам иногда приходилось слышать, немного «наломавши дров». Это было очень важно для становления. Было ощущение, что мы окружены невидимой заботой и защитой своего капитана. Его трудно было вывести из себя. За многие годы работы с Василием Александровичем я видел его раздражённым считанные минуты. Василий Александрович увлекался рыбалкой. И, как истинный рыбак, он очень любил, не только ловить, но и употреблять рыбу в пищу. Нечасто, раза два—три за рейс, мы устраивали рыбные дни — варили уху, солили рыбу. Василий Александрович всегда откликался на приглашения.

Хочу представить дословно письмо Василия Александровича, датированное 15 ноября 2000 года. К тому времени он уже пять лет как вышел на пенсию и проживал в деревенском доме на берегу реки Днепр в Белоруссии. Это ответ на моё письмо с просьбой написать несколько слов о нашем гидрологе Валерии Михайловиче Лосеве, погибшем 8 марта 1999 года при крушении вертолёта во время ледовой разведки. Вот оно:



«Здравствуй Александр Николаевич!

Рад получить весточку с мест, где прошла почти вся сознательная жизнь. Очень тебе благодарен за письмо.

Что касается идеи об увековечивании памяти о Валерии Михайловиче, то я эту идею горячо поддерживаю и голосую за её претворение обеими руками. Молодцы, что подняли эту идею. Валерий Михайлович, проведший весь трудовой отрезок жизни на Севере и отдавший, как говорится, душу Арктике, более чем достоин этой памяти.

Я познакомился с Валерием Михайловичем Лосевым в начале семидесятых годов, когда он начинал свою трудовую деятельность в Арктике в должности гидролога при штабе Западного сектора Арктики. Уже тогда, работая капитаном ледокола «Киев», я был более чем удовлетворён результатами ледовой разведки, проводимой самолётом с участием Валерия Михайловича. Его ясные и грамотные рекомендации очень помогли нам — ледокольщикам в проводке судов. Особенно запомнился 1972 год, а именно вывод последнего каравана из р. Енисей конца декабря и почти весь январь. В операции участвовал весь ледокольный флот, имевшийся в пароходстве к тому времени. Тогда, только благодаря умелым и грамотным действиям Валерия Михайловича по барражированию на самолёте ледовой разведки, удалось благополучно закончить эту сложнейшую ледовую операцию.

Затем с приходом Валерия Михайловича работать на ледоколы в должности гидролога всю его жизнь и работу мы наблюдали воочию. Особенно мне, уже будучи капитаном атомного ледокола «Арктика», тесно и непосредственно приходилось работать с Валерием Михайловичем. Что в связи с этим хотел бы отметить. По жизни это был добрейшей души человек, всегда готовый прийти на помощь товарищу, безотказный в работе, не считаясь со временем суток. А что касается квалификации, то это был ас ледовой разведки, как мы его называли, его советы в нашем ледокольном деле в выборе маршрута были просто неоценимы. Он этот арктический лёд и его динамику просто нутром чуял. Касательно знаний Арктики, в частности, её береговой черты, то равного, пожалуй, ему нет. Вот такой он был человек — наш Михалыч. Если удастся претворить в жизнь эту идею — будет просто здорово. Память на карте — это навсегда. Часто вспоминаются наши «рыбные дни», где Михалыч был непосредственный участник. Очень жаль, что так безвременно ушёл из жизни. Спасибо за некоторые новости в нашей епархии. Несколько слов о своей жизни, которая, конечно, разнообразием не блещет. Насколько тебе известно, моя супруга умерла 2,5 года назад, поэтому я сейчас осваиваю стадию жизни одинокого вдовца. Практически, пожалуй, уже освоил. Привык к деревенской жизни, к её активному образу; всегда имеется какая-то физическая работа — это как на старом пароходе у боцмана. Со здоровьем пока проблем нет и это радует — старая закалка даёт свои плоды. А так — чистый воздух, лес, р. Днепр с непрменной рыбалкой и умеренный климат — что ещё нужно пенсионеру».



На этой фотографии запечатлены: гидролог Валерий Михайлович Лосев (слева), рядом с Василием Александровичем его ученики, впоследствии капитаны атомоходов, Куликов Владимир Семёнович, Спирин Александр Михайлович (стоит) и Шмидт Станислав Борисович (справа).



Последний раз я виделся с Василием Александровичем за год до его смерти. Встреча произошла случайно. Находясь на медицинском обследовании в Санкт-Петербурге, уже выписываясь, узнал, что в хирургическом отделении Василия Александровича готовят к операции. Мы говорили несколько минут. Я пообещал как-нибудь приехать к нему на рыбалку. Я не лукавил, мне действительно этого очень хотелось. Не случилось. Умер Василий Александрович в 2004 году, отметив незадолго до этого своё восьмидесятилетие. Похоронен на деревенском кладбище, где чистый воздух, а рядом лес и река Днепр.

Мне всё-таки удалось побывать в деревне Прибор в 2015 году. На машине с супругой мы подъехали к деревне, и чтобы не заниматься долгими поисками остановились у первой же избы. Вышла бабушка лет 85 и на наш вопрос, к нашему же удивлению, сразу рассказала где находится кладбище и дом Голохвастовых. Помнят и в белорусской деревеньке Василия Александровича.



Капитан Улитин

Григория Алексеевича в семье, сначала мама, а затем и супруга звали Геней. По паспорту и всем другим документам — Григорий. «Арктику» Григорий Алексеевич принимал старшим помощником капитана. Перед полюсным рейсом в 1977 году Кучиев Юрий Сергеевич, по собственному признанию, стоял перед выбором — кого из двух старших помощников взять, кого оставить на берегу. Остаться пришлось более основательному и крепкому по жизни, который не сломается, сможет понять и пережить этот выбор, не будет держать камень за пазухой. Так старпом Улитин в тот раз не побывал на Полюсе. Проработав с Григорием Алексеевичем около 30 лет, я убедился в правильности слов Юрия Сергеевича.



Капитан Г.А. Улитин

Май 1978 года. Атомный ледокол «Арктика» у причала Базы-92. Ремонт. Григорий Алексеевич спустился в дежурную рубку встретить двух молодых специалистов-судоводителей, направленных отделом кадров. Встреча. Знакомство. Затем в каюте старпома подробнее. Вопросы — ответы. Оказалось, что все мы с Урала, только из разных областей — Пермской, Свердловской и Челябинской. Через два месяца выход в море. Распределение по вахтам. А через год один остаётся, второй направляется на другой ледокол. Я так и не узнал у Григория Алексеевича, что послужило в пользу моего выбора.

Более близкое знакомство и понимание человека пришло позже, когда работа сблизила нас. Нам выпало стоять одну вахту, сожалею теперь, что ненадолго. Новый 1979 год мы встречали на Земле Франца-Иосифа. Тень была круглосуточная. Лишь в полдень где-то на юге чуть синело узкой полоской небо. Помнится, на утренней вахте на подходах к архипелагу,



имея под проводкой дизельэлектроход, вошли в сплочённый лёд. Лёд был торосистый. Сплошная засветка на экране радара. Визуально видимость ночью в прожекторах несколько кабельтовых. Шли тяжело. Вдруг на экране появилось ровное поле. По ровному льду идти легче. Направились в том направлении. Дошли. И в самом ровном поле ледокол остановился. Оказалось, что это старый лёд. С большим трудом, с ударов ледокол преодолел эту поляну. Но время потеряли много. Я совсем не имел опыта плавания во льдах, только-только начинал учиться, но этот эпизод запал в память на всю жизнь. Именно тогда из уст Григория Алексеевича я услышал народную мудрость: «Коль три версты околицей, то пять их напрямки». Не всякий путь по прямой во льдах оптимален. Не всегда укорачивая дорогу, пройдёшь её быстрее и легче. Когда уже сам стал управлять ледоколом и выбирать дорогу во льдах, частенько вспоминал этот эпизод и с сомнениями отосился к ровным полям среди торосов.

Однажды спрашивал у работавших когда-то на «Арктике» людей помнят ли они Григория Алексеевича Улитина. Первая реакция практически у всех — улыбка. Пожалуй, это самая лучшая характеристика человека. Среди своих коллег героев-капитанов, вроде не заметен. Не гора, но более русского по натуре человека, если можно так выразиться, я не встречал. Обычной внешности, с большим жизненным опытом, народной мудростью. Семьянин. С великолепным добрым чувством юмора. Может быть, именно эта черта позволила пережить ему не одно горе в жизни. Пришлось воспитывать внука, оставшегося без родителей. Григорий Алексеевич был опорой семьи. В работе безотказный. Некоторые его высказывания иногда цитирую. Как-то посетовал, что ему как капитану на ледоколе нечего делать, куда не глянь, всё само делается. И определил свою задачу капитана — не мешать людям работать. А его знаменитое — «на ледоколе ты можешь быть капитаном, а дома выше старшего помощника не получается!»! Может быть, не он это придумал, но я впервые услышал от него. Понятно, что женщинам данная установка ласкает слух.

Припоминается конец мая 1982 года. Окончание зимней навигации, возвращение в родной порт, чтобы после пополнения запасов, частичной смены экипажа вернуться в Арктику. Вызвали своих жён. Однако за день до прихода случилась беда — погиб матрос. И все приятности предстоящего захода как волной смыло. С приходом — следственные мероприятия, комиссии, похороны... Всё это не отменяло подготовку к выходу. Свободного времени посвятить своим супругам оставалось минимум. Такого сумбурного захода в порт не припомню. Пришли на выручку гидролог Валерий Михайлович Лосев и Григорий Алексеевич, бывший в то время старшим помощником капитана. Они взяли шефство над женщинами — водили их



в кают-компанию, помогали сориентироваться в обстановке. Чтобы мы без них делали? Стоянка та не затянулась. Когда с трудом жёнам были куплены обратные билеты (начало лета, выехать из Мурманска было непросто), был получен приказ выходить в Арктику. В день отхода, а ледокол отходил от причала, по закону жанра, на несколько часов раньше поезда, нахмурилось небо.



Г.А. Улитин и В.М. Лосев

И пошёл не дождь, а лёгкий снег. Землю сил покрыть не хватило, но женских охов и ахов было предостаточно. По календарю уже значился июнь. После полученного стресса моя супруга поклялась больше не приезжать в Мурманск на короткие стоянки. Её понять можно.

Григорий Алексеевич в жизни непритязательный, жил в обычной двухкомнатной квартире без всяких «евроремонтов». Была у него одна слабость – небольшой домик в деревне, точнее в садоводстве. Причём первый домик сгорел. Помню его переживания в море после получения этого известия. Сколько в него было вложено! Сгорел от возгорания соседской бани. Сменил садоводство, семьёй построили другой. Оставил детям. Затем на пенсии большую часть времени проводил на природе в своём третьем рубленом домике. Неважно зима или лето. И возраст не помеха. Теперь и мы, вышедшие на пенсию его ученики, в разных уголках нашей страны «прописались» в деревнях. В таком возрасте, пока ещё есть силы, деревенская обстановка полезна и для здоровья, и для души.

Вледокольном деле, мало кто знает, Григорий Алексеевич также оставил свой след. В конце семидесятых с началом круглогодичной навигации на трассе в Карском море сложилась трудная ситуация и из-за тяжёлой ледовой обстановки, и из-за отсутствия опыта, не только у ледокольщиков и моряков транспортного флота, но и у руководства пароходства. Со временем приновились, появился опыт, и трасса заработала безостановочно. Одним из камней преткновения стали буксировки новых рудовозов, водоизмещением в полном грузу до 30000 тонн. Не сразу освоили буксировки этих «тяжёлых» судов. Много порвали буксирных стропов и помяли железа. Порою, запасы стропов истощались быстрее, чем успевали ими снабжать ледоколы.



А стропа делались из такого же 63-миллиметрового стального каната, что и буксир на ледоколах. И дело дошло до того, что стали рваться не стропы, а буксир на лебёдке ледокола. Видимо из-за постепенного износа. Вот здесь и пригодилась смекалка старпома Улитина. Вместе со старшим механиком Гурьяном Михаилом Семёновичем 2-шкивный блок Николаева был доработан и переделан в 3-шкивный, что позволило снизить нагрузку на коренной канат. Со временем 2-шкивные блоки ушли из употребления, а новый 3-шкивный по праву можно называть блоком Николаева—Улитина.

В начале 80-х годов на трассу вышли новые суда арктического плавания СА-15. И разговоры о буксировке этих мощных, современных судов, почти ледоколов, казались оскорбительными для их судоводителей. Но в 1984 году на одной из «морковок», так среди морского люда из-за красного цвета корпуса были прозваны эти суда, вышла из строя одна из двух машин. Ледовая обстановка не позволяла даже с околками иметь продвижение вперёд. Григорий Алексеевич был уже дублёром капитана, а я вторым помощником капитана. Принимать решение, по сути революционное, буксировать «морковку» выпало Григорию Алексеевичу, а заводить буксир мне. Когда с судном на буксире вплотную мы обгоняли караван, ушедший вперёд, острые языки со стороны, из-за зависти, прозвали нас «кирпичом с морковкой в заднице» (да простят меня нежные женские уши). «Кирпич» потому, что ледокол «Арктика» с постройки был рыжего кирпичного цвета. Кстати, ледопроеходимость такой связки оказалась значительно выше из-за увеличившейся практически вдвое массы. Через полтора десятка лет такая же ситуация случилась и с финскими танкерами, по мощности не уступающими СА-15, но с менее приспособленными для буксировки



обводами форштевня и носовой части. Первопроходцем и здесь был Григорий Алексеевич. Надо сказать, что со временем судоводители и тех и других типов судов не только с удовольствием «брались на буксир», но и выражали неудовольствие, когда им предлагалось следовать в караване без буксира.

Григорий Алексеевич гостеприимный хозяин. Не чуждый для «размягчения» рюмочку употребить, а моряки меньше трёх не пьют. Баян — неперменный спутник и помощник при застольях. Как-то отмечали мы в кают-компании какой-то праздник. Наш главный механик Маркин



Сергей Михайлович также умел и любил на баяне меха порастягивать. И вот сначала сидящие с правого борта под аккомпанемент капитана, затем с левого под аккомпанемент главного механика пели песню за песней. И всем это нравилось. И всех это объединяло. Правильно отмечено: «Нам песня строить и жить помогает...». Помогала. Сегодня удивляешься — сколько хороших, душевных, добрых песен пелось, сколько их сейчас не поётся.

В летней навигации 1991 года в августе, стоя на якоре у Диксона, всю ночь просидели с Григорием Алексеевичем в каюте у телевизора и переживали за происходящие события в Москве. ГКЧП. По осени вернулись уже в другую страну.

Вспоминается ещё случай. Году в 1995 возвращались мы осенью из моря Лаптевых в Мурманск. И после пролива Вилькицкого в Карском море на 76–77 широте, никогда раньше и никогда позже такого не приходилось испытывать в тех краях, попали в хорошую качку. Ночью. К концу вахты решил изменить курс и уйти под берег, чтобы к утру немного отошёл народ и мог нормально работать. И действительно к утру успокоилось и люди ожили. День отработали и разошлись отдыхать после тяжёлой штормовой ночи. А у меня в каюте дублёра капитана накрыт стол. День рождения. Я пригласил несколько человек и Григория Алексеевича. Сели. Аппетита, ясно просматривается, нет. Подняли рюмку. Григорий Алексеевич спрашивает: «За что поднимаем бокалы?» ... Чтобы дальше понять ситуацию надо сказать, что Григорий Алексеевич всегда отслеживал по судовой роли дни рождения и всем именинникам, хотя бы открытку подписывал и дарил. А тут прокол! Поставив рюмку, быстро удалился. Через несколько минут вручил мне подписанный альбом об атомных ледоколах. До сих пор храню его. С тех пор каждый год, даже из Питера, даже со своей дачи, звонит и поздравляет. Ну а мероприятие не получилось. Приглашённые попросили «завернуть с собой» и я их понимал.

На ледоколе «Арктика» сформировался сильный и дружный коллектив младших судоводителей, многие из которых в последствие стали капитанами на разных атомоходах. Мне помнится случай, когда я на «Арктике» занимался проводками судов в районе Певека, Сивков Александр Александрович на «Вайгаче» работал в море Лаптевых, а из Мурманска только что вышел на «Советском Союзе» Станислав Борисович Шмидт. И мы в 18 часов по заведённому порядку вышли на определённой частоте на радиосвязь. Проходимость радиоволн была идеальная, и мы слышали друг друга как будто шли в одном караване. Получилась ситуация, в которой капитаны, начинавшие свою профессиональную карьеру на одном ледоколе, в данный момент держали в своих руках и отвечали за весь Северный Морской Путь. На «Арктике», когда мы начинали, были сильные капитаны. Но мне



кажется, что главная роль в формировании и подборе молодых судоводителей полностью принадлежала в то время старшему помощнику капитана Улитину Григорию Алексеевичу. И в этом его большая заслуга. Работа с людьми, особенно в море, требует большого терпения, внимания, умения и способности понимать людей и разбираться в них. Надо действительно быть «инженером человеческих душ», чтобы создать такой коллектив. Мы до сих пор перезваниваемся, заезжаем друг к другу в гости, дружим семьями.

Последний раз мы виделись с Григорием Алексеевичем в сентябре 2014 года. Он в числе приглашённых ветеранов приехал в Мурманск на очередной юбилей Мурманского морского пароходства, несмотря на со-



всем недавно перенесённый инсульт. Конечно, болезнь сказалась. Однако Григорий Алексеевич не мог не приехать. Это было частью его борьбы с болезнью. И ещё один поступок поразил нас с супругой. При расставании, Григорий Алексеевич вручил мне коробку с моделью парусника, а супруге передал пять тысяч рублей для внука. Он и Майя Николаевна перед этим отмечали очередной юбилей совместной жизни, и получили денежное вознаграждение от государства, полагающееся в этом случае. Эту сумму они вместе решили поделить и раздать в качестве подарков для подрастающего поколения. От подарка отказаться было невозможно. Большая в жизни удача — знать таких людей и работать с ними.

Григорий Алексеевич похоронен в Санкт-Петербурге.

*С глубоким уважением к своим учителям.
Капитан Баринов А.Н.*

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС «АРКТИКИ»



А.Н. Баринов

Эти записки ни в коем случае не самореклама.
Просто хочется, чтобы о деле,
которому посвящена жизнь, знали люди.

Александр Николаевич Баринов

Предисловие: Счастливая встреча

Празднование Дня работника атомной промышленности, которое проходило 22.09.2016 г. в Центральном академическом театре Российской армии, для меня было двойным праздником, так как я встретила с капитанами двух атомных ледоколов «Арктика»: Бариновым Александром Николаевичем — капитаном уже отходившего по Северным морям атомного ледокола «Арктика» и Спириным Александром Михайловичем — капитаном вновь строящегося атомного ледокола с тем же названием «Арктика». Почему для меня это праздник? Это напомнило о замечательном времени, когда мне вместе с коллегами НИКИМТа еще в начале 1970-х годов посчастливилось принять участие в работах при строительстве «Арктики» на Балтийском заводе, а потом и при строительстве атомных ледоколов «Россия» и «Сибирь». Столько впечатлений осталось о том времени! Именно поэтому, когда я получила от Александра Николаевича Баринова дневниковые записи о последнем походе «Арктики», прочитала их не отрываясь, так как для меня это было как встреча со старым другом, встреча с прошлым



и с той жизнью, когда мы были счастливы уже тем, что были участниками таких событий. Да, это была жизнь, которой уже не будет, но может быть я ошибаюсь, и наши, если не дети, но внуки тоже будут ощущать себя счастливыми, работая на благо Родины. У нас было так. Я верю, что и у них тоже когда-нибудь так будет. А Александру Николаевичу большое спасибо, что поделился с нами своими записями о том замечательном времени и дал нам почувствовать романтику морской жизни.

*С огромным уважением к автору этих дневниковых записей,
Елена Козлова — канд. техн. наук, ветеран атомной промышленности
и энергетики, член Союза писателей РФ*



*В Центральном академическом театре Российской армии
на праздновании Дня работника атомной промышленности.
Слева направо: А.Н. Баринов, Е.А. Козлова, А.М. Спиринов. 22.09.2016 г.*

Моя «Арктика»

Вот и заканчивается день 4 июля 2008 года. Пятница. День начала последнего рейса атомного ледокола «Арктика». После затянувшейся (характерно для лета) смены экипажа, именно сегодня в самом конце рабочего дня стало понятно, что рейс состоится. В телефонном разговоре начальник службы кадров парходства на вопрос: «Какие планы...?» получил от капитана



утвердительный ответ. А суть в том, что экипаж не до конца укомплектован согласно штатному расписанию. И в этом случае капитан имеет право не выходить в рейс. Может так и следовало поступить, если бы не последний рейс.

Почему последний рейс? Это попытка в нескольких словах рассказать историю одного из самых известных атомных ледоколов и его последнего рейса.

Путь к «Арктике»

Далёкий 1974 год. Рота курсантов-второкурсников шагает строем по Косой линии Васильевского острова из учебного корпуса в экипаж. Уже весна чувствуется, но снега ещё много. За высоким забором Балтийского судостроительного завода виднеется красная надстройка строящегося атомного ледокола «Арктика».

1977 год. 17 августа. В устье реки Везер у берегов Германии на рейде несколько судов под разными флагами стоят на якорях и ждут своей очереди для захода в порт Бремен. Лето заканчивается. Плавательская практика тоже. Начальник рации настроил судовую сеть на волну радиостанции «Маяк». Голос диктора сообщает, что советский атомный ледокол «Арктика» впервые в истории человечества в активном плавании достиг географической точки Северного полюса. В ответ на эту новость второй помощник капитана, наставник будущего штурмана, с некоторой долей иронии предположил, что после окончания училища, работать практиканту-пятикурснику на этом ледоколе. Не приняв это предсказание всерьёз, курсант продолжал мечтать о длинных океанских рейсах куда-нибудь в Эквадор или в Австралию. В XIX веке австралийскую линию «держали» чайные клипера — самые быстроходные парусные суда. И самые красивые. Рейс в одну сторону длился 80–90 суток. А в конце XX века ослепительно белые банановозы-рефрижераторы возили в нашу страну экзотические плоды из Латинской Америки. Рейсы эти немногим короче — два месяца. У большинства наших советских моряков были в почёте рейсы вокруг или вблизи Европы с частыми заходами в европейские порты.

Зима 1978 год. Сданы шесть госэкзаменов, защищён диплом. В «кармане» профессия инженера-судоводителя. Впереди жизнь и... распределение. Так раньше было, кто позабыл. Распределялись 165 человек. И было особняком 2 места на атомные ледоколы. Чего двух друзей по кубрику и по жизни дёрнуло застолбить эти места за собой, одному Богу известно. Командир роты вопросительно с недоумением глянул на них, но отговаривать не стал. Находясь в середине списка, на банановозы можно было не рассчитывать, но и подыскать неплохие места в разных пароходствах —



не было проблемой. Мама, узнав о решении сына, всплакнула. Только представитель Мурманского морского пароходства был единственным человеком, который искренне улыбнулся.

Май 1978 год. В Питере почти лето. В Мурманске местами снега выше головы. Пройден этап приёма на работу, инструктажи, военкомат, прописка и т.п. Два бывших курсанта стоят перед инспектором кадров атомной группы. По их просьбе они получают направление на атомный ледокол «СИБИРЬ», построенный и сданный в эксплуатацию в этом же году. Почему «СИБИРЬ»? Они оба с Урала. А все, кто западнее имеют счастье жить, Урал и Сибирь не разделяют. Этим грех не воспользоваться. Да и на «АРКТИКЕ» после похода к Полюсу работают одни герои! Куда молодым и неопытным на «АРКТИКУ»? База атомного флота на краю города, и чуть более двух километров ещё. Вот они на борту «СИБИРИ». Их проводят до каюты старшего помощника капитана. Старпом был не очень приветлив. Шла подготовка к экспериментальному рейсу. Ему было просто не до молодых специалистов. Об этом он поведал сначала прибывшим, а затем и в отдел кадров. Инспектор принял решение направить их временно на рядом стоящий ледокол «АРКТИКА», а через недельку, когда подготовка «СИБИРИ» закончится и настроение старпома улучшится, вернуть обратно. Неделя прошла быстро, но вернуться им не суждено было.

Ледокол

Почему-то считалось, что работа на ледоколах для «неудачников». Что-то вроде ссылки. Не получил визу — на ледокол, проштрафился на судне в заграничии — туда же. В сознании части человечества, связанного с морем, до сих пор бытует этот стереотип. Поэтому к новичкам присматривались и задавали соответствующие вопросы. Не был, не привлекался, не имею — приходилось отвечать. Ну и что, если ледокол работает только во льдах? Ну и что, если на нём не платят валюту? И много таких «ну и что?» в голове возникало и использовалось при случае. До сих пор они служат защитой от иноземных соблазнов.

А ледокол? Атомный ледокол — воплощение последних достижений науки и техники своего времени. Это уникальное сооружение рук человеческих. Без высокопарности не получается. Без малого тысяча помещений, километры кабелей, сотни механизмов. Двадцать три тысячи тонн «железа»! И вот парадокс — не тонут эти тонны! Два реактора способны несколько лет кряду вырабатывать необходимую энергию. Безопасность? Подтверждена посещением многих иностранных гостей. А они-то не беспристрастны. Через одного непременно со своим дозиметром. Надёжность? Тридцать три года безаварийной эксплуатации.



Обслуживают энергетическую установку специалисты высочайшего класса. Люди в большинстве, одержимые делом, немного романтики. Первые дни приходится плутать по многочисленным палубам, изучать ледокол по чертежам, знакомиться с людьми, привыкать к распорядку и сложившимся обычаям. Ледокол отличался от всех существующих не только своими необычными размерами и мощностью, но и цветом. Проектировался и строился он с белой надстройкой. Но капитан смог убедить тех, от кого это зависело, что ледокол должен быть красного цвета. Экипаж немногим более ста человек. Штурманский состав и палубная команда с водолазной партией, радиослужба, служба быта, атомномеханическая, электромеханическая, контрольно-измерительных приборов и автоматики, служба радиационной безопасности, медперсонал. Имеется возможность базирования вертолёт с лётным составом. Мощность ГЭУ (главной энергетической установки) 75 тысяч лошадиных сил. Есть суда и военные корабли с более мощными установками. Среди ледоколов пока таких нет. 148 метров в длину, 30 в ширину. Осадка 11 метров. Высота ходового мостика 21 метр. Экипаж проживает в отдельных каютах. Имеются кают-компания, столовая, салоны отдыха, библиотека, бассейн, две бани, спортзал, медблок со стоматологической установкой и операционной. Специфика работы на ледоколе — длительные рейсы и редкие заходы. А также работа только во льдах. Летом 24 часа — день, зимой — месяцами отсутствие Солнца. Минусовые температуры до 40 и ниже. День подъёма Государственного флага считается днём рождения судна. У «Арктики» это 25 апреля 1975 года. Ледокол при постройке рассчитывали на 25 лет эксплуатации.

Для чего нужны ледоколы

Ледокол предназначен для проводки судов с грузами через льды, непроходимые для судна. Строить и содержать суда, которые могут преодолевать льды самостоятельно с коммерческой точки зрения невыгодно. Хотя такие суда были и есть, но это исключения. Это скорее или продуманная программа государства — так было в 1980-е годы, или амбициозные проекты современных олигархов, не всегда экономически обоснованные. Да и эти суда без ледоколов ограничены в районах плавания. Во всём мире у стран, имеющих замерзающие моря, строится ледокольный флот. Наша страна ушла далеко вперёд в вопросе строительства и эксплуатации ледоколов. Как-то спросили японцев: насколько Россия отстала от Японии в техническом отношении — 10, 20 лет? Ответ был: «Навсегда». То же самое мы смело можем сказать всему миру про свои ледоколы. Интересно, что такой задачи никогда не ставилось. Просто страна осваивала свой необъятный,



труднодоступный, но богатый Север. Для этого и нужны были ледоколы. Почему атомные? Да потому, что ни один дизельный ледокол по своей автономности и мощности не сравнится с атомным. Правда, это касается именно Северного Ледовитого океана. В таких замерзающих морях как Балтийское, Белое, Охотское и дизельные ледоколы вполне справляются с возложенными на них задачами.

Ледокол разрушает лёд наезжая на него корпусом и продавливая своим весом. Разрушенный таким образом лёд частично расплывается в стороны под кромку, частично всплывает в канале за ледоколом. По проложенному ледоколом каналу может вполне успешно следовать обычное судно. Но дрейфующий лёд находится в постоянном движении. И не всегда канал за ледоколом сохраняется надолго. Отсюда возникли различные способы проводки судов: «лидированием», «околками», «по одному», «на буксире». Накопившийся годами опыт обобщён в книге «Практика плавания во льдах». Как и всё в мире, практика совершенствуется и изменяется в зависимости от опыта плавания, появления новых мощных судов и ледоколов. Этому нигде не учат, умение и опыт приходят с работой в Арктике.

Героические страницы истории ледокола

Пожалуй, два рейса «Арктики» отмечены в истории и могут быть признаны героическими в самом прямом смысле. Август 1977 года — научно-экспериментальный поход на Северный полюс. О нём написано много. Я бы отметил то, что это было первое посещение Полюса надводным судном в свободном плавании. Сейчас на Полюс ходят по расписанию. Но в истории остаются первопроходцы. Все участники этого рейса были награждены Правительственными наградами, пятеро из них стали Героями Социалистического Труда. Среди них капитан и главный механик. Люди это заслужили. На лобовой надстройке ледокола появился Орден Октябрьской Революции. Второй — рейс осенью 1983 года в Восточный сектор Арктики. Ситуация там сложилась чрезвычайная. Затёрты льдами десятки судов. Дизельные ледоколы стояли, не могли двигаться. Завоз снабжения, топлива, продовольствия на Чукотку был под угрозой срыва. Сжатием раздавило одно судно, оно затонуло с грузом. На уровне Совета Министров решался вопрос об эвакуации населения. Ледокол «Арктика» сыграл решающую роль в разрешении ситуации. Необходимые грузы были завезены. Чукотка вернулась к нормальной жизни. Труд моряков был также оценён наградами Правительства. Капитану присвоено звание Героя Социалистического Труда.



Последний рейс

21 августа 2008 года у ледокола заканчивается срок действия документов Морского Регистра РФ. Техническая и экономическая целесообразность дальнейшей эксплуатации старого ледокола отсутствует. Слишком затратно. Запас ядерного топлива на исходе, хотя при рачительном пользовании месяца на 3—4 ещё хватит. Доработать эти месяцы при желании и определённых материальных и организационных затратах с продлением документов реально. Однако воли «уходящего» руководства нет, сказывается предстоящая передача ледоколов под управление Росатома. Есть другие ледоколы, моложе. Поэтому — ПОСЛЕДНИЙ! Ледокол должен вернуться в порт к этой дате. В перспективе выгрузка ядерного топлива, некоторые доковые работы. Постановка ледокола «на прикол». Печально, но у всего есть своё начало, есть и свой конец. Просто к этому надо быть готовым. Наверняка настанет минута и скупой мужской слезе.

Обычная работа

По своему характеру обычная работа ничем не отличается от тех рейсов, что упоминались выше. Бывают и более сложные ситуации, но масштабом поменьше, без телевидения, без прессы, без оркестра на причале.

Выход. Выход в море это начало рейса. Подготовка к выходу начинается практически на следующий день после прихода. Завоз продовольствия и снабжения, смена экипажа, отчёт за рейс, проверки различных комиссий. И практически всегда находятся недоработки. Устранение замечаний, влияющих на выход. Доклад о выполнении. Надо успеть и свои дела сделать пока на берегу. Одним словом — суета. Поэтому выход все ждут с нетерпением и надеждой. Оформление отхода — венец всей подготовки и при положительном исходе конец волнениям. Каждый раз всё это происходит по-своему, но что-то общее этой последовательности присуще.

Буксиры подходят к борту. Вот и лоцман на мостике. ГЭУ готова к работе, начальники служб доложили о наличии личного состава. Проверена работа тифонов¹⁾. К причалу неспешно продвигается береговая швартовная команда. Отдан последний швартов²⁾. Звучит команда: «Боцману на якорь стоять!» Медленно причал отплывает от борта ледокола. Всё земное удаляется вместе с ним. Два часа и ледокол выходит из Кольского залива в Баренцево море. Не всегда оно приветливо встречает своих мореходов. Как и настроение у человека — переменчиво. Начинается иная жизнь.

¹⁾ Тифон — судовой гудок.

²⁾ Швартов канат — канат, которым судно привязывается к берегу.



Здесь позволительно маленькое отступление. Из Кольского залива есть две дороги. Одна ведёт в Арктику — надо повернуть направо. За границу — налево. Географически так определено. У моряков Мурманского пароходства существует разделение на тех, кто «ходит налево» и «ходит направо». Большинство предпочитает «ходить налево». Ледокольщику «налево ходить» не суждено.

Море. Оно бывает и спокойным, и штормовым. Штормовое море — испытание для любого человека. Часто на ледоколы приходят люди, плохо переносящие качку. Ведь основная работа ледокола во льдах. Но до льда надо ещё дойти. Каждый переносит качку по-разному. Укачиваются все. Не верьте тому, кто говорит иное. Некоторые просто «лежат». У других людей просыпается аппетит, но таких мало. Лучшее средство



от дурного самочувствия — смотреть вдаль на горизонт и выходить иногда на ветерок. Продувает насквозь, но и состояние улучшается. Лежать тоже хорошо, правда не всегда удобно. Работать приходится в любых условиях. Работа отвлекает от шторма. Помогают также сухари или что-нибудь солёное. Люди, совсем не выносящие шторма, уходят работать на берег. Бывает, что во

время шторма посещают мысли: «а не бросить ли всё это...» (далее на Ваше усмотрение). Если честно, бывает и страшно. Но волна спадёт, и всё забывается. Со временем появляется привычка. Поверьте на слово: кто штормовал — тот умеет ценить жизнь.

Работа. Она уже началась. Большая часть экипажа распределена по вахтам. Вахты несутся круглосуточно «четыре через восемь». Это значит, что четыре часа вахта, затем перерыв (отдых) восемь часов. Люди годами привыкают к определённым вахтам. После рейса ещё длительное время приходится настраиваться на береговой лад. Особенно это проявляется у несущих вахту с 0(12) до 4(16) часов. За несколько месяцев вырабатывается стойкая привычка в это время бодрствовать. На всех вахтах, несмотря на некоторые неудобства, существуют и свои положительные стороны. Старпому, у которого вахта с 4(16) до 8(20) часов, суждены восходы и закаты. На всю жизнь запоминается эта неповторимая красота, обязанная вращению планеты вокруг своей оси. Попробуйте на морозе, желательно



с небольшим ветерком в лицо, понаблюдать за солнцем над горизонтом. В глазах появятся слезинки, но не спешите их вытирать. И Вы, может быть, увидите что-то похожее на иероглифы, японские или китайские. Вероятно, именно Солнце причина их возникновения в письменности восточных стран — «Стран восходящего Солнца».

Уставом¹⁾ на флоте предписано четырёхразовое питание. Не то чтобы моряки очень любят поесть, а скорее для удобства вахтенной службы. Невеселым вахту ночью организуется ночной чай. Ну а меню и всё остальное зависит от шеф-повара. Хлеб печётся на ледоколе. Продовольственные кладовые рассчитаны на семимесячный запас продовольствия. Поверьте, «харч» — главное в море. Плохие повара на судне более одного рейса «не задерживаются». Иначе «бунт на корабле». Хороший повар — уважаемый человек.

6 июля, воскресенье. На берегу отмечают День работников морского и речного транспорта (первое воскресенье июля). Наш профессиональный праздник. Может быть, поэтому море отнеслось снисходительно к нам в начале ПОСЛЕДНЕГО РЕЙСА. 5 баллов для ледокола — малозаметная качка. Чуть окатывало брызгами. Правда, «по просьбе трудящихся», пришлось перенести общесудовое собрание на другой день.

Лёд

Лёд. Это целая поэма. Детство прошло у озера. И лёд, казалось, дело знакомое. На рыбалке пешней²⁾ лунки приходилось долбить, слушать как лёд трещит по всему озеру, на льдинах кататься по весне, по прогибающемуся тонкому льду ходить. Но лёд в Арктике — это совсем другое, это загадка. А всего-то вода в твёрдом виде. О нём написано много научных трудов, защищено диссертаций. На практике же подход несколько иной. Ледокольщика интересует несколько характеристик льда. Это район образования (морской, пресноводный), возраст, толщина, торосистость, бальность (процентное содержание льда на видимой водной поверхности). Также можно отметить силу сжатия, разрушенность (летом), заснеженность (зимой). Все эти характеристики в разных пропорциях дают большое разнообразие ледового покрова, с которым приходится иметь дело. Есть особый вид льда — лёд, образовавшийся на суше. Тысячами лет характеризуется возраст этого льда. Ледники на северных островах постепенно под своим весом сползают к морю, крошатся. Образуются айсберги. Красивейшие творения природы весьма опасны для судовождения. К радости судово-

¹⁾ Устав — Устав службы на судах морского флота.

²⁾ Пешня — вид лома для пробивания льда.



Айсберг

дителей районы, где рождаются и существуют айсберги, не многочисленны. Самые большие айсберги встречаются в Антарктических водах. Измеряются километрами, иногда десятками километров. В Арктике поменьше — сотнями метров. Айсберги обладают гипнотическими свойствами. Может быть, здесь наиболее ярко проявляется один из законов Ньютона о взаимном

притяжении тел. На айсберг можно смотреть часами, физически тянет подойти поближе. «Титаник» вспомните. Это, пожалуй, самое красивое и коварное воплощение в природе «аш два о».

Лёд надо знать и понимать, чтобы не случилось беды. И в наше время плавающие в Арктике суда не застрахованы от случаев повреждения во льду и даже гибели. Поэтому плавание здесь отнесено к рискованным мероприятиям и требует умения.

Ледокол вошёл в лёд. Жизнь налаживается. Во льду ледоколышки — у себя дома. Начинается привычная работа.

9 июля. Среда. За двое суток мы успели провести через 50-мильную¹⁾ перемычку сплочённого льда в районе Карских ворот два судна. Лёд для ледокола не представляет проблем. Первая проводка была при хорошей видимости. Вторая в тумане. Судно визуально так и не увидели. Разве что сигнал на экране локатора. В 10.10 с получением распоряжения от директора по эксплуатации ледокольного флота последовали в район архипелага Шпицберген²⁾ для оказания помощи НЭС³⁾ «Михаил Сомов» по эвакуации СП-35.

Дрейфующие станции

Немного истории. Станции «СП» — дрейфующие на льдине научные станции «Северный Полюс» с соответствующим порядковым номером. «СП-1» была организована в 1937 году. Четвёрка папанинцев была высажена в районе Северного полюса самолётами. Дрейф продолжался 9 месяцев. В послевоенные годы изучение Северного Ледовитого океана с дрейфующи-

¹⁾ Морская миля — 1853 метра.

²⁾ Шпицберген — архипелаг на севере Баренцева моря.

³⁾ НЭС — научно-экспедиционное судно.



ми станциями «Северный Полюс» приняло масштабный и последовательный характер. Ежегодно организовывались новые дрейфующие станции. В отдельные годы их одновременно насчитывалось по две и даже три. Научная работа, проведённая в рамках этой программы, позволяет считать Северный Ледовитый океан одним из самых изученных. Во время перестройки программа была свёрнута. В 2004 возобновлена. В сентябре научно-экспедиционное судно «Академик Фёдоров» (судно названо именем одного из участников «СП-1») при содействии атомного ледокола «Арктика» высадил «СП-33» на льдину к северу от Новосибирских островов на 85 параллели в трёхстах милях от Северного полюса. В 2007 году была организована «СП-35». Эту самую «СП-35» и принесло дрейфом к архипелагу Шпицберген в точку 81° северной широты, 30° восточной долготы. Для снятия экспедиции со льда необходимо судно, которое может перегрузить на свой борт снаряжение: два десятка щитовых домиков, бульдозеры, снегоходы, оставшееся топливо в бочках, пустые бочки. Для этих целей в августе 2008 года было выделено НЭС «Михаил Сомов» (судно несёт имя начальника дрейфующей станции «СП-2», он же возглавлял первую экспедицию на Антарктический материк).

10 июля. Траверз¹⁾ мыса Желания (северной оконечности архипелага Новая Земля). Ледокол следует в точку встречи с НЭС «Михаил Сомов»: ориентировочно 80 градусов северной широты, 44 градуса восточной долготы. Ожидаемое время прибытия (ETA) в точку — 11 мск 11 июля с. г. «Михаил Сомов» планирует подойти сутками позже. На борту судна вертолёт МИ-8 с лётным составом из 7 человек, 22 члена экспедиции, 36 членов экипажа. От предполагаемой точки встречи до места дрейфа «СП-35» около 170 миль.



НЭС «Михаил Сомов»

12 июля, 17.30. 7950\4533²⁾ встретились с НЭС «Михаил Сомов» на кромке сплошных льдов и начали его проводку. Видимость несколько кабельтовых³⁾, туман. Лёд дрейфует, поэтому координаты места станции постоянно изменя-

¹⁾ Траверз — направление перпендикулярное курсу судна.

²⁾ 7950\4533 — сокращённое обозначение координат: широта — 79 градусов 50 минут, долгота — 45 градусов 33 минуты.

³⁾ Кабельтов — 1/10 мили, 185 метров.



ются. Радио России освещает нашу работу. Думаю, что к обеду завтрашнего дня мы подойдём к полярникам. Это 18 часов хода.

12 июля, 24.00. До СП-35 остаётся 92 мили. Первые две вахты прошли довольно успешно. Лёд позволяет. Хотя ограниченная видимость несколько усложняет нам выбор дороги. Посмотрим, что будет завтра.

13 июля, 13.00. 8102\3123. Подошли к льдине, на которой находится СП-35. Проложили канал для подхода НЭС «Михаил Сомов». Начальник станции отметил красными флажками место подхода судна. Саму льдину «трогать» не стали, чтобы не образовалась какая-нибудь непредвиденная трещина. Отошли в сторону от проложенного канала. Остановились в ожидании подхода к месту погрузки НЭС «Михаил Сомов». **14.15.** «Михаил Сомов» подошёл к льдине, ошвартовался, заведя ледовые якоря. Началась эвакуация СП-35, на которую отведено трое суток. Проводкой от кромки до льдины прошли 172 мили. Время в дороге 19 часов 30 минут. При хорошей видимости, пожалуй, получилось бы часа на 2–3 быстрее.



Ледокол подходит к льдине с «СП-35»

15 июля, 23.50. На «СП-35» был спущен государственный флаг России и города Санкт-Петербурга (АНИИ — Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт, организатор «СП» находится в Санкт-Петербурге, на Васильевском острове). Дрейфующая станция прекратила своё существование.

16 июля. Закончена погрузка имущества «СП-35» на судно. **15.00.** Мощность ГЭУ — 40%, управление с мостика. Начали проводку НЭС «Михаил Сомов» на кромку льда.



17 июля, 05.05. 7947\4147. Вышли на чистую воду, закончили проводку НЭС «Михаил Сомов». Последовали на трассу Северного Морского Пути. За 14 часов пройдено во льду 134 мили. Дорога назад оказалась и короче, и быстрее.

Зима и лето

Арктика — район Земного Шара, где и летом в достаточном количестве присутствует лёд. Плавание в зимнее и летнее время имеют множество различий. Зима — полярная ночь, лето — полярный день. Зима — довольно низкие температуры, лето — преобладание положительных значений температуры. Зима — циклоническая активность (штормовая погода), лето — частые туманы (в некоторых районах по 24–25 дней в месяц). Зима — увеличение ледяных массивов, лето — таяние льда, уменьшение ледовитости. Зимой лёд на порядок крепче, ледопроездимость ледоколов и судов ниже. Зима — спячка, лето — пробуждение жизни. Плавание в эти периоды значительно разнятся и с точки зрения тактики и самой возможности. По энерговыработке плавание в зимний период в два раза затратнее. Лето, с точки зрения эмоциональной, разнообразнее. Летом, правда, приятнее отдыхать дома. При существующем графике работы (4 месяца через 4) только одно лето в два года получается полноценным.

19 июля. Встали на якорь в северной части пролива Югорский Шар. Новоземельские проливы очистились ото льда, ледокольная помощь временно не требуется.

Северный морской путь (СМП)

Северный морской путь — судоходная магистраль вдоль северного побережья России от западной границы Новоземельских проливов, к северу от Новой Земли от меридиана мыса Желания, до Берингова пролива. В конце 1932 года Постановлением Советского правительства было создано Главное Управление СМП (ГУСМП), в задачу которого входило объединение всего торгового, речного и ледокольного флота, разбросанного по разным бассейнам, расширение сети полярных станций, реорганизация гидрографической службы на севере, создание полярной авиации для превращения Северного морского пути в надёжно действующую транспортную магистраль.





С 1954 года ГУСМП вошло в состав Министерства морского флота, а в 1970 году преобразовано в Администрацию СМП. Ещё во времена царской России шло планомерное изучение этой трассы. В 1913 году экспедицией под руководством Бориса Вилькицкого на пароходах «Таймыр» и «Вайгач» была открыта группа островов, впоследствии названных Северная Земля — самое крупное географическое открытие XX века. А описано и нанесено на карты всё побережье вдоль Северного Ледовитого океана несколькими отрядами российских землепроходцев Великой Северной экспедиции в первой половине XVIII века.

Для России во все времена СМП являлся стратегической магистралью, по которой можно перевозить грузы, перегонять суда и военные корабли с запада на восток страны и обратно. Это самый короткий путь из Европы в Японию и Китай. Плавание по трассе СМП затруднено наличием льда во всех морях Северного Ледовитого океана. И, как правило, сквозное плавание осуществляется только в летний период с июля по октябрь. Имели место плаванья и в иные сроки, но они единичны.

С 1979 года в западном секторе Арктики осуществляется круглогодичная навигация на Дудинку¹⁾. Трасса пролегает через Баренцево и Карское моря, по реке Енисей. Прекращается на 2–3 недели только на время половодья в конце мая—начале июня.

27 июля. Провели в район Байдаракской губы на юго-востоке Карского моря голландский земснаряд²⁾ «Утрехт». Встречались отдельные полосы льда, легко проходимые. Поскольку у этого судна нет ледового класса, нас и направили обеспечивать его проход. Сутки простояли на якоре. Самое большое впечатление — байдаракские стрекозы. Облепили ледокол как мухи.



Байдаракская стрекоза

¹⁾ Дудинка — порт на реке Енисей.

²⁾ Земснаряд — специальное судно, производящее дноуглубительные работы.



Без стеснения и опаски садились на всех гуляющих по палубам. Было тепло: плюс 14 в тени. А ведь три десятка километров до ближайшего берега!

Странный сон

Каждому человеку иногда снятся странные сны. У каждого они свои. Но бывают сны общие, характерные или всему человечеству, или определённой группе людей, например полёты во сне. Есть такой сон и у судоводителей-ледокольщиков. Ледокол плывёт по улицам города, возвышаясь над домами. Улицы узкие, повернуть не получается. И надо бы остановиться. И надо бы дома не задеть и ледокол не повредить. Но ледокол всё плывёт и плывёт, пока сон не прерывается. Объяснить это возможно ли?

1 августа. Карское море. Вернулись в Карские Ворота. Неблагоприятными ветрами нанесло с севера лёд. Перемычка льда держится иногда и до сентября. Судов на восток нет, поэтому и дежури́м на этой перемычке. Пересадили с т/х¹⁾ «Кола» трёх членов экипажа, прибывших из Мурманска.

3 августа. Наблюдали Солнечное затмение. Всё-таки нижний краешек светила так и остался не закрытым Луной. Потемнело сильнее, чем ночью в этих широтах. Разочарованными остались только туристы, возвращающиеся на атомном ледоколе «Ямал» с Северного полюса. Разговаривал с капитаном. В их районе небо было сплошь закрыто облачностью. А туристы любят такого рода развлечения. Правда, контрактом безоблачное небо не оговаривается.

Капитан

«Экипаж судна состоит из капитана, других лиц командного состава и судовой команды» (Устав...).

«Капитан является руководителем судового экипажа, доверенным лицом государства, отвечающим за сохранность судна, жизни находящихся на нём людей и перевозимый груз» (Устав...).

«Капитан судна оставляет судно последним...» (Кодекс торгового мореплавания).

Капитан — работа и ещё раз работа, иногда бессонные ночи, недремлющее чувство ответ-



¹⁾ т/х — теплоход.



ственности, одиночество (жизнь). Количество подписей в журналах, на радиogramмах и других документах не поддаётся счёту (бремя). Привилегии — за всё и всех быть в ответе (случается).

4 августа. За последние несколько дней проведены 4 судна. Лёд в зависимости от направления и силы ветров то закрывает пролив, то открывает. Когда судов нет, уходим дежурить в губу¹⁾ Долгую на юге Карских Ворот. Любители рыбалки получают здесь истинное удовлетворение.

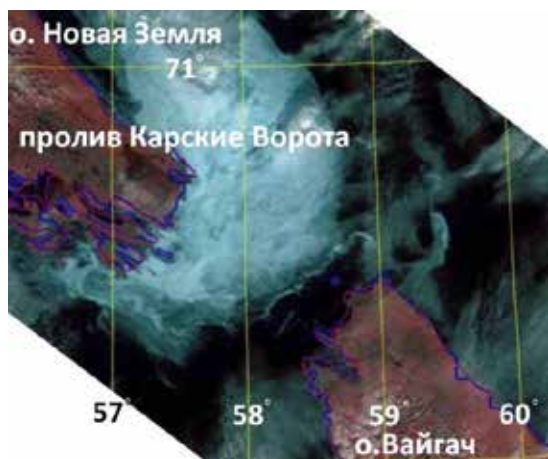
Пятница

Пятница на флоте — особенный день. Вообще, все судовые мероприятия расписаны по дням недели. Как и меню: в воскресенье обязательно курица. Ну а пятница — день учебных тревог, тренировок и т. п. Конечно, при интенсивной работе, приходится иногда отступать от морских традиций, переносить мероприятия в интересах дела. Чрезмерные нагрузки на людей, особенно в конце рейса, нежелательны. В нашем же случае, в данном рейсе, мы полностью во власти второго старпома, который за всё это отвечает.

По интенсивности занятий и требовательности к экипажу нам далеко до военно-морского флота, но подготовка к борьбе за живучесть — дело святое. И жизнь это подтверждает. Тренированный, умеющий и знающий человек не боится нештатных ситуаций, где порой надо не раздумывать, а действовать. На это всё и рассчитано. Грамотное использование спасательных средств, противопожарного оборудования, средств борьбы с водотечностью не раз помогали предотвратить беду на море. И тут никто другой не поможет. Всё зависит только от умения и готовности каждого.

За примерами далеко ходить не надо. Бывало и на «Арктике».

5 августа. Так выглядит пролив Карские Ворота из космоса. Красно-коричневым цветом выделена суша: острова Новая Земля и Вайгач. На снимке хорошо просматривается скопление льда в северо-западной части пролива и вдоль Новой Земли. Чистая вода на снимке чёрного цвета, облачность серого. Район Карских Ворот всегда отличается высокой динамикой



¹⁾ Губа — название заливов на севере России.



дрейфа. Снимок был сделан 5 августа утром, а вечером того же дня массив льда полностью перекрыл пролив. Ледоколу пришлось «ковыряться» в этой перемычке с судном за кормой как «ёжику в тумане». Работа такая.

Позволительные вольности

6 августа, 10 мск. Встали на якорь на доступных глубинах в районе посёлка нефтяников Варандей. Отсюда проложен по дну Баренцева моря трубопровод, на построенный в море терминал для отгрузки нефти на танкеры. Привлекательность этого места в том, что здесь имеется сигнал сотового оператора МТС. Довольно дешёвая связь, чтобы вдоволь наговориться с родными, друзьями. Правда для этого надо уходить с рабочей трассы на 80 миль в сторону. В подходе судов к Карским Воротам образовался промежуток. Начальство не стало возражать. Ледокол уже месяц в море. На палубе настоящее столпотворение. И все с мобильными телефонами. Маленькие радости, из которых состоит наша жизнь и работа.

7 августа, 12.05 мск. Снялись с якоря, последовали в пролив Карские Ворота. Причина вольности (по большому секрету) — день рождения супруги капитана.

Атомоходство

С самого создания атомного флота, а днём его создания считается день подъёма Государственного флага на первом атомном ледоколе «Ленин» — 3 декабря 1959 года, он принадлежит государству. При социализме все морские пароходства были государственными. Для обеспечения завоза продовольствия, снабжения на развивающийся Север было создано Мурманское морское пароходство (ММП), в котором были специализированные суда ледового класса и ледоколы. Атомные ледоколы были приписаны к Мурманскому морскому пароходству. В Мурманске была создана специальная база для атомных ледоколов, где они ремонтировались, перегружали ядерное топливо. В перестроечные годы вопрос собственности вышел на первый план. ММП акционировалось. Однако атомные ледоколы остались в собственности государства. Было оформлено доверительное управление госсобственностью Мурманским морским пароходством. Это было оправдано, поскольку весь людской и технический потенциал по эксплуатации атомного ледокольного флота был сосредоточен именно здесь. Да и государство в те годы не смогло организовать нормальную эксплуатацию этой техники. Другие были веяния. Пароходство спасло атомный флот в годы лихолетья, надо отдать ему должное. Ещё жили прежние традиции, управляли производством люди из того времени. Ледокольный



флот выжил. В феврале 2008 года государство заявило о прекращении доверительного управления атомным флотом и передачи его под управление госкорпорации «Росатом». 28 августа 2008 года эта передача должна состояться. Фактически при Росатоме создаётся новое транспортно-технологическое предприятие под названием «Атомфлот» («Росатомфлот»). Поскольку эти записки пишутся в рейсе, до момента предполагаемых событий названия могут быть неточными. К управлению Атомфлотом пришли профессиональные управленцы, хорошо знающие ледокольный флот, заинтересованные в его поддержании и развитии. Людям же, работающим на ледоколах, остаётся просто пережить эту реорганизацию и надеяться, что атомный ледокольный флот был, есть и будет существовать.

Арктика не отпускает «Арктику»



9 августа. Два дня назад нам сообщили, что будущее руководство ледокольным флотом планирует продолжить работу ледокола в сентябре—октябре с. г. При заходе в августе предстоит сдать все системы, механизмы ледокола Морскому Регистру в объёме ежегодного предъявления, для получения разрешения на дальнейшую работу 2—3 месяца до выработки запаса ядерного топлива. А вчера получено устное распоряжение готовиться к данному освидетельствованию и выходу в Арктику. «Муравейник» зашевелился. Сразу же собрано

совещание начальников служб для подготовки предложений и мероприятий для осуществления поставленной задачи. Ох, как их не мало!

Значит, может состояться и «САМЫЙ ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС»?

АРКТИКА не хочет отпускать «Арктику»!

13 августа. По указанию штаба морских операций (ШМО) сменили место дежурства. Встали на якорь в северной части пролива Югорский Шар. Перемычку к северу от Карских Ворот отнесло от пролива сильными северо-западными ветрами к востоку. Ворота практически открыты для безледокольного плавания. Но её ещё может вернуть восточными ветрами. Лёд тает. Размеры массива уменьшаются. До прихода в порт остаётся неделя. Редко такое бывает, чтобы точно была известна дата прихода. Она определена — 10 ча-



сов утра 20 августа. Непривычно. Зачастую, хоть и ждёшь заход, он всегда неожиданен. Особенности морской жизни.

Память

14 августа. *Недолго простояли на якоре. Вернулись в Карские Ворота, к 17.00 провели в обход пятен сплочённого льда очередное судно. И упоминать об этом не стоило бы, и день этот в дневник вносить. Если бы в этот день не родился человек, перед которым многие ледокольщики «сняли бы шляпу». Нет его уже. 8 марта 1999 года он вылетел на свою последнюю ледовую разведку и не вернулся. Разбившийся вертолёт нашли на следующий день. Не стало гидролога Лосева Валерия Михайловича. Это был его последний рейс, после которого он хотел уйти на пенсию. Валерий Михайлович всю свою жизнь посвятил Арктике. Зимовал на Шницбергене, Диксоне¹⁾, многие годы летал ледовым разведчиком по всему северу. Член первого экипажа ал «Арктика». Ледокольщики присвоили ему звание «Лучшего гидролога Советского Союза», неофициальное конечно. Лёд он знал, как отличник таблицу умножения, чувствовал его. Такое далеко не каждому даётся. Человек, не имеющий высшего образования, обладал энциклопедическими знаниями во всём, что связано с Арктикой. Настоящий «арктический волк». Интересный рассказчик. Хлебосольный хозяин.*



Именно от него многие молодые моряки «заразились» любовью к этому суровому уголку планеты, полюбили свою ледокольную профессию. Он был настоящим другом, наставником, учителем. В каюте его можно было застать, по большей части, с книгой в руках или пишущего. Его пылкий ум и жажда познания до последних дней вызывали уважение к этому человеку и белую зависть. Награды его перечислять долго: несколько орденов и медалей, звания «Почётного Полярника», «Заслуженного работника транспорта», «Заслуженного работника авиации». Он налетал около 20 тысяч часов (в общей сложности два с половиной года провёл в воздухе). Сегодня ему исполнилось бы 73 года. В благодарность Валерию Михайловичу, ледокольщики атомохода «Арктика» вышли с инициативой увековечения его имени в географическом названии. Пройдя через определённую, доволь-

¹⁾ Диксон — посёлок на берегу Карского моря в северной части Енисейского залива.



но длительную процедуру, эта инициатива завершилась Постановлением Правительства РФ о присвоении мысу на берегу Баренцева моря в проливе Югорский Шар, вблизи от места гибели вертолѐта, названия «Мыс гидролога Лосева». Моряки ледокольного флота установили на этом мысе памятный крест. Такая есть традиция на севере.

«Постоянные пахари льда»

Не зовут нас к себе города,
Не рисует портреты художник.
Тяжелы мы как наши суда,
И как наши суда мы надёжны.
И в шторма, и в полярную ночь
Не кончается наша работа.
Мы любому готовы помочь
Моряки ледокольного флота...

...По полям многолетнего льда,
Где рассветы туманные мглисты,
На буксирах ведѐм мы суда
Словно в связке в горах альпинисты.
И обратно уходим туда,
Где сигналит о помощи кто-то
Постоянные пахари льда —
Моряки ледокольного флота

Александр Городницкий

Под эту песню в рейсе сделано слайд-шоу с наиболее удачными фотографиями ледокола и экипажа. А песня, наверное, стала гимном работе.

Якорь

У каждого судна есть якорь. Не один. Как минимум два, не считая запасного. Нужный атрибут любого плавающего сооружения. Ледокол не исключение. Даже трудно представить его отсутствие. Историй и баек на тему якорей на флоте много. Якорь служит для удержания судна на месте. Летом ледоколу без якоря никак. Часты постановки и снятие с якоря. Якорь «привязан» к судну якорной цепью. Цепь собрана в единое целое из коротких, по 25 метров, смычек. Длина якорной цепи на ледоколе 12 смычек. Интересен факт, что якорная цепь играет не меньшую роль, чем якорь в удержании судна на месте. В зависимости от глубины моря и состояния погоды при постановке на якорь вытравливается различная длина



якорной цепи. И если якорь «ползёт», не держит грунт, иногда достаточно увеличить на пару смычек длину цепи. Бывает, что якорь теряют. Это уже авария для судна. Лучший друг якоря — боцман. Есть ещё и ледовые якоря у ледоколов и специализированных арктических судов. Они больше походят на крюк. С его помощью судно может «цепляться» за льдину и стоять около неё необходимое время. Повидавшие дно разных морей и отработавшие свой срок якоря, порой находят последнее пристанище в роли памятников, отличительных знаков перед морскими заведениями или на могилах моряков. В портовых городах их часто можно увидеть. На морском жаргоне «бросить якорь» означает остановиться, отдохнуть, осесть.

16 августа. Снова встали на якорь в проливе Югорский Шар на привычном месте. Ждём указания следовать в Мурманск. По телефону с руководством всё обговорено. Хотя это один из немногих случаев, когда можно и следует идти в порт даже без указания.

Заключительные слова

Вот и заканчивается ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС. Всего полтора месяца. Да и больше похож рейс на лёгкую летнюю прогулку. Судьба распорядилась в ПОСЛЕДНЕМ РЕЙСЕ дать отдохнуть ледоколу, не взваливать на его старческие плечи тяжёлую ледокольную ношу. Он справился, не подвёл. Дотянул до назначенного срока, показал, что есть ещё порох в пороховницах. На том огромное ему спасибо от людей, которые живут, работают на нём и считают его вторым домом. Удачный ледокол, особенно его «атомное сердце». На треть перекрыл временные сроки эксплуатации. На зависть последующим собратьям, которые «не вылезают из ремонтов», а кто и встал уже навсегда. Хотя возраст сказывается. Где-то подтекает, где-то проржавело, что-то постоянно приходится ремонтировать. Не очень баловали его хорошими заводскими ремонтами в последние годы. Проявился заложенный запас прочности ещё при проектировании и строительстве. И экипаж берёг. Старался. У многих вся жизнь здесь прошла, и они не видят её без ледокола. Без любимого ледокола. «Арктика» — пожалуй, самое красивое и точное название для судна, предназначенного для работы в Арктике. Гордое и доброе. А его ведь меняли. Когда ледоколу вернули первоначальное имя, был конец сентября. Палубную команду не надо было заставлять, сразу развесили забортные беседки. Устаревшее название успели закрасить, а новое на одном борту мороз не дал до конца вывести. В море Лаптевых дело было, лето уже закончилось. Так и пришли в порт. На правом борту красовались только две буквы: АР. Кто-то шутил: «Новый ледокол „АР“ пришёл». Но все были счастливы.

Никогда не переименовывайте пароходы! Они ведь не просят.



Можно ли любить «железо»? Конечно можно. Когда душа прикипела, когда знаешь и чувствуешь его от киля до клотика, когда его вмятина — твоя боль, когда лучшие годы отданы ему, когда удачи и проколы пополам, когда обязан ему тем, кем стал, когда «оно» к тебе с тем же. «Железо» — корабль. Но только «свой в доску» может так к нему обращаться, поскольку они — одно целое. Встречается иногда такое в жизни. Этим она и замечательна.

17 августа, 10.00. За трое суток до прихода судна в порт по Правилам Порта требуется подать информацию. РДО¹⁾: ЧЗМЛ²⁾ Смирнову ЧЗМА³⁾ Перевошикову НМ⁴⁾ Бабичу ЧДСМ⁵⁾ ПНМ⁶⁾ ММА⁷⁾ Подход к лоцманской станции 20 августа в 08 мск, к ФГУП⁸⁾ «Атомфлот» 10 мск. Прошу лоцмана и два буксира для швартовки. Вход в территориальные воды в точке В-1 6932\3439 02-05 мск. Уважением КМ⁹⁾ Баринов

В дальнейшем за 48, 24, 8 и 4 часа необходимо подтвердить или уточнить время подхода. Группами заглавных букв указываются принятые в морском флоте условные сокращения должностных лиц. Первый шаг к приходу сделан. Готова и предварительная прокладка маршрута следования, рассчитано время начала движения, получен не совсем благоприятный метеопрогноз на переход. Выходили в рейс, дул встречный северо-восток. Уходим опять же со встречным, но северо-западом. Моряки — чертовски верящие в приметы бестии. Не согласна с нашими планами Арктика. Подаёт знаки. Прислушаться бы.

31 год назад ледокол «Арктика» первым из надводных судов побывал на Северном полюсе. На ледоколе до сих пор работают несколько человек из участников того рейса. Поэтому день этот почитается и отмечается. На завтрак — бутерброд с икрой, на обед — солянка, что черпак не тонет, на берегу такая не встречается. Настоящая. Вечер без тостов не обойдётся.

На торжественном митинге, тогда в 1977 году, рядом с флагиштоком, на котором поднимали Государственный флаг, был установлен транспарант: «МЫ ПРИШЛИ К ТЕБЕ, ПОЛЮС!» Именно «пришли», а не «покорили». Человек не властен над природой, порою бессилен перед стихией. Он может укрыться, переждать, приспособиться, но не в силах подчинить её себе. Хорошо, если бы человек это понимал и всегда помнил. Министр морского флота

¹⁾ РДО — радиограмма.

²⁾ ЧЗМЛ — директор департамента эксплуатации ледокольного флота.

³⁾ ЧЗМА — технический директор атомного ледокольного флота.

⁴⁾ НМ — начальник штаба морских операций.

⁵⁾ ЧДСМ — сменный диспетчер пароходства.

⁶⁾ ПНМ — капитан порта.

⁷⁾ ММА — Мурманское морское агентство.

⁸⁾ ФГУП — Федеральное государственное унитарное предприятие.

⁹⁾ КМ — капитан.



СССР Гуженко Тимофей Борисович, руководитель экспедиции, спустя годы рассказывал, что были разные варианты, в том числе и «покорили». Но сознательно ушли от него. Мудрое было принято решение.

Сегодня экипаж и ледокол отдыхают. Отмечают свой маленький заслуженный праздник.

Завтра с утра в дорогу.

18 августа. Утром в 08.25 снялись с якоря. Прошли проливом Югорский Шар. На траверзе мыса Гидролога Лосева ледокол, покидая навсегда эти места, почтил память своего бывшего члена экипажа продолжительным гудком. Баренцево же море не преминуло напомнить о себе.

Закончен срок очередной и мы одарены судьбой — ДОМОЙ!
Летают чайки за кормой и все галдят наперебой — ДОМОЙ!
И непонятен мне покой всех звёзд горящих над водой — ДОМОЙ!
И вот уж мчимся по прямой к заветной цели в порт родной — ДОМОЙ!
И не беда, что нас порой швыряло ветром и волной — ДОМОЙ!
За всё заплачено ценой — разлукой горькой и тоской — ДОМОЙ!
И беспокойен сон ночной и просыпаешься шальной — ДОМОЙ!
И с каждым часом ближе к той, кто сберегала твой покой — ДОМОЙ!
И до земли подать рукой и счастья миг не за горой — ДОМОЙ!
И как прекрасно, Боже мой, что, наконец, придём домой —
ДОМОЙ! ДОМОЙ! ДОМОЙ!

(сокращённый вариант малоизвестной морской песни)

Вдохновение посещает — пишется быстро и весело. Уходит — надо себя заставлять. Профессионально пишущий к этому привычен, это его жизнь, это его хлеб. А дилетанту не всегда под силу. Поэтому рассказать можно и нужно было бы больше, и по историческим вехам пройтись, и экипажу уделить внимание. Но это записки, отрывки, маленькие штрихи, возникавшие в минуты и часы вдали от того, что называется сушей. Они заканчиваются до встречи с ней. Море иногда вдохновляет. На этом, пожалуй, и откланяюсь.

19 августа 2008 года
Атомный ледокол «Арктика»
Баренцево море
А.Н. Баринов

**Список экипажа последнего рейса атомного ледокола «Арктика»**

№ п/п	Ф.И.О.	Должность
1	Баринов Александр Николаевич	капитан
2	Клюев Владимир Николаевич	старший помощник капитана
3	Власенко Евгений Владимирович	старший помощник капитана
4	Чистов Анатолий Борисович	старший помощник капитана
5	Николенко Сергей Юрьевич	2-й помощник капитана
6	Копань Владимир Николаевич	3-й помощник капитана
7	Лагеров Иван Владимирович	4-й помощник капитана
8	Лосев Александр Андреевич	помощник капитана по ПТЧ
9	Лушней Степан Михайлович	боцман
10	Шегера Николай Николаевич	подшкипер
11	Попов Юрий Валерьевич	ст. матрос-плотник
12	Трофимов Юрий Иванович	старший матрос
13	Удинцев Дмитрий Сергеевич	матрос 1 класса
14	Хмельёв Сергей Борисович	матрос 1 класса
15	Бондарь Валерий Андреевич	матрос 1 класса
16	Козловских Вячеслав Геннадьевич	матрос 1 класса
17	Плюц Дмитрий Александрович	матрос 1 класса
18	Колодезный Юрий Васильевич	матрос 1 класса
19	Плясов Виктор Михайлович	помощник капитана по РЭ
20	Антипов Владимир Михайлович	инженер ЭРН
21	Сидоренко Валерий Николаевич	инженер 2 категории СПС
22	Капотов Борис Дмитриевич	шеф-повар
23	Чернявская Евгения Олеговна	повар 1-й категории
24	Гайдар Тимур Владимирович	повар 2-й категории
25	Рукин Виктор Яковлевич	повар 3-й категории
26	Соловей Виталий Васильевич	камбузник
27	Белецкая Татьяна Николаевна	буфетчица
28	Воробьева Наталья Александровна	буфетчица
29	Машник Елена Александровна	буфетчица
30	Угольщикова Елена Николаевна	дневальная
31	Пономарева Екатерина Александровна	дневальная
32	Лыкова Наталья Олеговна	дневальная
33	Галкина Татьяна Ивановна	дневальная
34	Ежова Людмила Васильевна	оператор мех. прачечной
35	Мелихов Вячеслав Евгеньевич	главный инженер-механик
36	Кряжев Юрий Викторович	старший инженер-механик
37	Тарасов Михаил Михайлович	старший механик АППУ



№ п/п	Ф.И.О.	Должность
38	Омельченко Владимир Витальевич	главный физик
39	Креков Александр Евгеньевич	старший вахтенный механик
40	Граков Андрей Владимирович	2-й механик
41	Христинченко Андрей Владимирович	3-й механик
42	Орленко Алексей Николаевич	4-й механик
43	Лысов Владимир Александрович	инженер 1 категории – оператор
44	Москвичев Андрей Владимирович	инженер 1 категории – оператор
45	Устьянцев Станислав Георгиевич	инженер 1 категории – оператор
46	Стаценко Олег Иванович	инженер 1 категории – оператор
47	Фомин Алексей Анатольевич	инженер 1 категории – оператор
48	Диденкулов Олег Игоревич	стажер инж. 1 кат. – оператора
49	Лебедев Константин Викторович	стажер инж. 1 кат. – оператора
50	Золотовский Алексей Викторович	стажер инж. 1 кат. – оператора
51	Федорков Иван Игоревич	стажер инж. 1 кат. – оператора
52	Марьин Степан Андреевич	стажер инж. 1 кат. – оператора
53	Хельмянов Андрей Владимирович	стажер инж. 1 кат. – оператора
54	Оглоблин Николай Викторович	стажер инж. 1 кат. – оператора
55	Субботин Юрий Борисович	старший мастер АППУ
56	Чистяков Александр Николаевич	старший мастер АППУ
57	Костригин Владимир Иванович	мастер АППУ
58	Гашков Константин Александрович	мастер АППУ (сварщик)
59	Бусаров Николай Иванович	мастер АППУ (ремонтник)
60	Потапов Анатолий Вениаминович	мастер АППУ
61	Марковец Виктор Максимович	мастер АППУ
62	Лазоренко Сергей Николаевич	мастер АППУ
63	Гиголаев Василий Алексеевич	мастер АППУ
64	Акулов Валерий Владимирович	техник-дезактиватор 1 кат
65	Воронин Александр Геннадьевич	трюмный машинист 1 класса
66	Тарасов Игорь Валерьевич	трюмный машинист 1 класса
67	Молчанов Андрей Валентинович	трюмный машинист 1 класса
68	Рукин Андрей Викторович	трюмный машинист 1 класса
69	Сакович Денис Михайлович	старший машинист
70	Полишук Анатолий Филиппович	старший машинист
71	Васильев Сергей Витальевич	старший машинист
72	Полянский Александр Павлович	старший машинист
73	Соболев Алексей Иванович	старший машинист
74	Линовицкий Сергей Николаевич	старший машинист
75	Самсонов Юрий Алексеевич	старший машинист



№ п/п	Ф.И.О.	Должность
76	Стрельников Сергей Владимирович	старший машинист
77	Лабиков Олег Гарриэтович	старший машинист
78	Устюжанин Павел Владимирович	старший машинист
79	Незнанский Александр Евгеньевич	старший машинист
80	Павлюк Дмитрий Степанович	старший машинист
81	Конев Михаил Валентинович	машинист 1 класса
82	Котовский Александр Владимирович	машинист 1 класса
83	Клопов Павел Константинович	ст. инженер-электромеханик
84	Савицкий Юрий Николаевич	ст. вахтенный электромеханик
85	Ведюшкин Владислав Николаевич	ст. вахтенный электромеханик
86	Баранов Александр Георгиевич	ст. вахтенный электромеханик
87	Петров Виктор Александрович	2-й электромеханик
88	Бардинов Михаил Николаевич	3-й электромеханик
89	Пархоменко Александр Витальевич	4-й электромеханик
90	Мельников Александр Дмитриевич	ст. мастер-электрик АППУ
91	Елисеев Дмитрий Викторович	мастер-электрик АППУ
92	Татьянченко Игорь Юрьевич	мастер-электрик АППУ
93	Клеванный Владимир Владимирович	мастер-электрик АППУ
94	Абросимов Александр Сергеевич	мастер-электрик
95	Тетерин Александр Евгеньевич	мастер-электрик
96	Козлов Михаил Константинович	старший электрик
97	Байкачев Александр Георгиевич	старший электрик
98	Агапов Алексей Авенирович	начальник службы КИПиА
99	Шмарин Александр Семёнович	инженер 1 категории КИПиА
100	Плясов Валерий Викторович	инженер 1 категории КИПиА
101	Котов Александр Владимирович	старший мастер КИПиА
102	Зыбин Алексей Юрьевич	старший мастер КИПиА
103	Крючков Александр Николаевич	старший мастер КИПиА
104	Аникиев Валерий Михайлович	мастер КИПиА
105	Высокос Павел Алексеевич	начальник службы РБ
106	Саввин Владимир Александрович	инженер 1 кат. – дозиметрист
107	Шахов Александр Валентинович	инженер 2 кат. – дозиметрист
108	Яровой Сергей Михайлович	инженер 1 кат. – химик-р/физик
109	Волков Андрей Игоревич	старший мастер по приборам РК
110	Царев Андрей Валерьевич	техник 1 кат. – дозиметрист
111	Мереуца Николай Константинович	стажер инж. 2 кат. – дозиметриста
112	Санько Владимир Анатольевич	врач-хирург
113	Шишкин Геннадий Юрьевич	фельдшер

АРКТИЧЕСКИЕ МОТИВЫ

В.М. Антипов



Предисловие: Несколько слов об исчезающей морской профессии

Одна из самых малочисленных служб на ледоколе — радиослужба. В 1970—1980 годы она состояла из 6 человек: начальника радиостанции, трёх радиооператоров, инженера ЭРНП (электрорадионавигационных приборов) и инженера спецсвязи. В конце каждой вахты штурман приносил в радиорубку ДИСП (диспетчерскую радиограмму) и вахтенный радиооператор передавал её на ближайший радиоцентр, откуда она пересылалась во все указанные адреса. Мне нравилось наблюдать за работой радистов...

Эта морская профессия начала свой путь в конце XIX века, когда на Балтийском флоте впервые на практике использовали радиосвязь. В начале XXI века радио заменили интернет, компьютеры и спутники. Это удобно, это быстро, это современно. Уже нет на новых судах радиорубки. К сожалению, теперь морзянку можно услышать либо в старых фильмах, либо в песнях. Исчезают и «три минуты тишины», и вся радиослужба.

За время работы на атомном ледокольном флоте я проникся уважением к людям этой профессии. Они были первыми на судне, кто принимал новости, помогал моряками наладить связь с берегом, со своими семьями. Их суровой обязанностью было неразглашение переданной и принятой информации. Поверьте, в море это бывает не так легко. В памяти сохранились фамилии радиоспециалистов, с которыми мне приходилось работать: Метёлкин Евгений Николаевич, Воротягин Владимир Алексеевич, Фишкин Анатолий Александрович, Гамбургер Александр Георгиевич, Финоженков Александр Фёдорович, Раюшкин Харис Хамзянович, Ярушкин Александр Александрович, Круглов Владимир Николаевич,



Коротков Владимир Михайлович, Плясов Виктор Михайлович, Антипов Владимир Михайлович.

О морской профессии, ледоколах, об АТОМФЛОТЕ можно, оказывается, писать историю и стихами. Или иначе — стихи, родившиеся в душе поэта



Антипов Владимир Михайлович

и моремана, становятся историей. Пусть маленькой её частью, но, пожалуй, самой душевной, самой необычной.

Далее читатели могут ознакомиться с творчеством работника «АТОМФЛОТА», члена Российского союза писателей, просто скромного и доброго человека Антипова Владимира Михайловича.

Владимир Михайлович говорит о себе так: «... родился 24.04.1948 г. в городе Любань, Тосненского района, Ленинградской области, где окончил среднюю школу №25, Октябрьской ж.д. в 1966 году. В 1969

году окончил радиотехническое отделение Ленинградского мореходного училища (ЛМУ) и был направлен на работу радиооператором на суда Балтийского морского пароходства. В 1973 году поступил на Радиотехнический факультет ЛВИМУ имени адмирала Макарова С.О. После его окончания в 1978 году распределился на работу в плавсостав Мурманского морского пароходства, где работал радиооператором, начальником судовой радиостанции на ледоколе «Капитан Воронин», помощником капитана по радиоэлектронике на транспортных судах, а с 2004 года инженером-электрорадионавигатором на атомном ледоколе «Арктика». Я проработал на атомоходе «Арктика» всего 4 года. Это крайне малый срок. Но хочу Вам признаться, что эти годы стали лучшими годами из проведённых мною в море. Для меня атомный ледокол «Арктика» на это время стал вторым домом, уютным, тёплым, доброжелательным, с дружным, как единая семья, экипажем.»

Конечно, всегда найдутся критики — мол рифма не всегда,.. порою чересчур... Но душа поэта поделилась со всеми своей радостью, своей тревогой, своей надеждой. Не судите строго.

*С уважением ко всем радистам и поэтам АТОМФЛОТА
Капитан Баринов*



* * *

Да здравствует разум и мысли полёт,
Что нас за собой к совершенству ведёт!
Да здравствует море и в нём корабли,
Арктический лёд на вершине Земли!

Да здравствуют люди, что ходят в моря
И верят, что делают это не зря!
Как наш ледокол, вот уже 30 лет
В полярных ночах зажигает рассвет.

Он первый на полюсе лёд разломал.
Теперь каждый год туда ходит «Ямал»
И возит туристов из развитых стран
В такой недоступный для них океан.

Освоен в России стал Северный путь
Так, что ледоколам и не отдохнуть,
Ведут караваны судов круглый год
В ледовый, суровый, привычный поход.

С востока на запад и вновь на восток
Опять оживляется грузопоток.
Богатства Сибири на благо людей
Идут и идут из холодных морей.

А с Полюсом рядом, – ну, ты посмотри!
Дрейфует на льдине «СП-33»
И, кухню погоды беря под контроль,
Играет свою уникальную роль.

Зовёт нас на север нетающий лёд
И «Арктика» в Арктику снова идёт.
А белый медведь, уступающий путь,
С дороги едва успеваешь свернуть
И, прячась в торосах, не смея реветь,
Гадает – откуда здесь красный медведь?

12–20.03.2005 г.



Открытие СП-33. Сентябрь 2004 года

* * *

Атомному ледоколу «Арктика» 30 лет

Арктический моряк, тебе
Большая честь оказана.
В твоей останется судьбе
Всё то, что ниже сказано:

Могучий славный ледокол,
Любимец твой и Арктики,
В морях за 30 лет прошёл
С причала верфи Балтики

До финиша в свой юбилей
На заполярном Мурмане,
Представить трудно путь длинней
На миллионном уровне.

Морские мили в миллион
Сложили льды с разводьями,
Пополнив список из имён
Судов с речными лодьями,



Которые без суеты
В круглогодичном плаваньи
Вёл ледокол, а с ним и ты,
От гавани до гавани.

Вдоль по экватору они
Замкнут кольцо железное.
Знай это, помни и цени,
Как самое полезное,

Что может сделать ледокол
За жизнь свою короткую,
На борт его и ты взошёл,
И капитан с бородкою.

*02.05.2005 г.
Карское море*

* * *

Походкой вразвалку,
Ни шатко-ни валко,
Прошёл ледокол миллион миль пути.
И пусть скажут где-то,
Мол песенка спета,
Но он продолжает идти.

В морозном тумане,
Во льду, в океане
Суда растянулись на тысячу миль.
Секрета не скрою
За нашей кормою
Так много прошло их и в штормы, и в штиль.

На север стремится
Из птиц вереница.
За «Арктикой» вновь караван из судов.
Работа, как песня,
Покуда мы вместе
И лишних не требуем слов.



Один недостаток —
Четвёртый десяток
Не даст развернуться на полную мощь.
Но нам не пристало
У стенки причала
Стоять и ржаветь под заплаканный дождь.

12.05.2005 г.

* * *

**Памяти первого капитана
атомного ледокола «Арктика»
Кучиева Ю.С.**

Душа в смятении и в печали.
Ушёл из жизни капитан
И на минуту замолчали
И ледокол, и океан.

Приспущен флаг, объявлен траур —
Ведь капитан был первый наш!
По молодецки стройный, бравый,
Трудом сплотивший экипаж.

Мечтая в юности о небе,
Об истребителях в бою,
(Но, лётчиком он всё же не был)
В морях нашёл судьбу свою!

И ледокольный флот по праву
Гордится именем его,
Вписавшим в летопись державы
Дерзаний смелых торжество.

Он умер, как и жил, без страха.
Прощай, товарищ капитан!
Пусть примет урну с вашим прахом
Наш Ледовитый океан.

10.02.2006 г.



* * *

И куда ты торопишься, время, скажи?
От рожденья до смерти и снова
То рисуешь окружности, то виражи,
То спираль в ситуации новой.

Суету малых дел и свершений больших
Поглощают года и мгновенья.
И обратно вернуть можно будет от них
Только прозу и стихотворенья...

Ни пером описать, ни словами сказать,
Как во льдах посреди океана
Капитан приказал ледокол швартовать,
«Прижимным» ось Земли заарканя.

Экипаж чётко выполнил этот приказ
(Сам министр помогал швартоваться).
Легендарный поход странам всем напоказ. —
Кто б в успехе посмел сомневаться?

А на Полюсе флаг на ветру трепетал,
В полынье моржевались люди.
С давних пор человек побывать там мечтал
И теперь этот путь не забудет.

Через годы Кучиев из жизни ушёл
И, последний приказ отдавая,
В завещаньи сказал, что причал свой нашёл
Там, где шапка Земли ледяная.

Где впервые на «Арктике» он побывал
Летом, в августе 77-го
И в арктических льдах ощутил, осознал
Дух великого братства морского.

Этим духом пропитан и сам ледокол,
Он сидит, словно джин, в шахте лага.
И, когда мы садимся обедать за стол,
Вместе с пищей в нас входит отвага.



И желание дальше идти напролом
За собою влечёт нас в работе.
Ледокол – наш второй обустроенный дом,
Самый лучший в арктическом флоте.

Лишь одно отдаётся печалью в груди:
Очевидна металла усталость.
Миллион миль морских далеко позади,
Впереди очень мало осталось.

Срок подходит и «Арктике» встать на прикол.
Не надолго в ПГ хватит пара.
Эта мысль, как болезненный в сердце укол,
Или, как ожиданье удара.

Только это не повод в унынии быть,
Нам унынье вообще не знакомо.
Будем дальше работать и правильно жить,
Как бы ни был далёк путь до дома!

Ледокол наш устал. Лёд – не крем, не бизэ.
Длилась четверо суток морока:
В феврале, ремонтируясь в МСРЗ,
Не желал покидать стапель дока!

Словно нас умолял дать ещё отдохнуть
И почистить от шлака «сосуды».
Но его уже ждал дальний в Арктику путь,
Как всегда непредвиденно трудный.

И в привычной работе ожил ледокол,
Даже выглядеть стал помоложе,
Теплоходы во льдах за собою повёл,
Как бы всем говоря, что он может

И на Северный полюс ещё раз сходить,
Что устал – не подаст даже виду!
Ну, а если прикажут где что покорить, –
Покорит хоть самую Антарктиду!

*17.03.2007 г.
Карское море*



* * *

Вода и пламя, дым и ветер —
Горящий в море ледокол.
Воскресный день, как Пасха, светел
И кумачом украшен стол.

Готовясь к празднику заранее,
В процессе повседневных дел
Пожар случайных возгораний
Один из нас не доглядел.

И пять кают съедает пламя,
Из коридора валит дым.
Он, словно вражеское знамя,
Но, мы позиций не сдадим!

И аварийная команда
С брандспойтами наперевес,
Как в африканскую Уганду,
Идёт туда, где пляшет бес.

Сквозь едкий дым ни зги не видно
И трудно в драгерах дышать.
Но уступать огню обидно,
Нельзя и некуда бежать!

А сверху палуба нагрелась,
Да так, что испарился снег!
И краска чуть не загорелась,
Но спас с брандспойтом человек.

Огонь блокирован в каютах
На верхней палубе в носу.
«Баллоны к драгерам!» — И с юта
В ответ доносится: «Несу!»

Идёт борьба за жизнь со смертью.
Не отступая ни на шаг,
Мы все сражаемся, как черти —
Чертовски злой и алчный враг!



Весь день борьба не затихала.
Лишь с наступленьем темноты
Команда сверху прозвучала,
Как бы с небесной высоты:

«Отбой тревоги! Победили!
На камбуз за едой и спать!»
Двоих в санчасть препроводили
Кровь от угара очищать.

В надстройке стойкий запах гари
И копоти повсюду след.
В борьбе с огнём мы одержали
Важнейшую из всех побед.

Материальные потери —
Блок из пяти жилых кают.
Не только вещи в них сгорели —
Сгорел ухоженный уют!

Ещё подмоченная «шина
На корпус села» в ГРЩ.
Дуга, как адская пружина
Многоамперного луча,

Сожгла металл и изолятор.
«Защита» отключила щит.
Остановился генератор
И ледокол во льду стоит.

Пять дней залечивали раны
И снова «Арктика» в строю.
И молодёжь, и ветераны
Работу сделали свою.

Убрали сор и копоть смыли.
Претензий к механизмам нет!
И вновь отсчитывают мили
Суда, идущие нам вслед.



В огне и в холоде проверен
Тесней сплотился экипаж.
Как никогда стал в нём уверен
КМ, главмех, пожарный наш.

*15.04.2007 г.
Карское море*

* * *

Последний рейс атомохода
В такой привычный океан.
По завершению похода
Что скажет людям капитан?

Кому особое вниманье
И благодарные слова,
Кому-то будут назиданья,
Чтоб не кружилась голова.

Напутствие в дальнейшей жизни
Мы все воспримем как наказ –
Ведь каждый посвятил отчизне
Труд в Арктике, сплотивший нас.

Кто в пароходство, кто в «Росатом»
Сойдут по трапу моряки
На землю твёрдую ну а там –
Флаг на корме как, взмах руки,

Нам на прощание помашет,
Флагшток обнимет, вниз скользнёт.
И в памяти осядет нашей,
И в сердце уголок займёт.

Чтоб иногда воспоминанья
Будить по северным морям,
Как незабвенные свиданья,
Судьбой дарованные нам.



И Арктика не позабудет
Одноимённый ледокол.
И на прощанье сядут люди
За празднично накрытый стол.

И долго будут в тостах славить,
В иллюминаторы смотреть
И каждый «Арктику» оставит
В себе, не дав ей умереть.

28.07.2008 г.

* * *

И дождь, и хмарь, и слякоть,
И низовой туман.
Природа хочет плакать
И плачет в океан

Холодными слезами
На тающие льды.
Ах, если б вылезали
Русалки из воды!

А тут одни тюлени,
Медведи и моржи
Разнежились от лени
У ледяной межи.

*2008 г., август,
Карское море*

* * *

«Сибирь», причалы СРЗ,
Октябрьская ночь
И легкий ветер с буквой «З»
Уносит тучи прочь.

Дождь морозящий, тишина,
Маячные огни
И тёмных сопok вышина,
И звезды в их тени.



Радары РЛС «Раскат»,
Киеваракский створ
За безопасностью следят —
Несут ночной дозор.

Чуть северней ФГУП «Атомфлот»
Задумчиво стоит.
От навалившихся забот
Душа его болит.

Утилизировать пора
Атомоход «Сибирь»
И старшая её сестра
Готовится в утиль.

Заняв привычный свой причал
Под номером 1,
«Ямал», как будто, заскучал
Вдали от толстых льдин.

Но тут «Россия» подошла
К нему под правый борт.
И ожила его душа:
Бак — в зюйд, корма — на норд.

Хоть кризис планы поломал,
Добавив ряд задач,
«Ямал» «Россию» обнимал,
А «Имандру» «Вайгач».

Жизнь ставит нас на якоря.
Но, как бы там ни быть —
Работа сделана не зря
И дальше надо жить!

«Победа» вышла на восток
Сквозь холод, льды, туман.
Берет в трюма грузопоток
Полярный караван.



«Союз», «Таймыр» и «Севморпуть»,
Что скажете в ответ? –
Вам дали лишь передохнуть,
Пока работы нет.

25.10.2009 г.

* * *

Атомному ледоколу «Ленин» 50 лет

Дискуссии, дискуссии, дискуссии!
Закончились они и вот финал:
Экскурсии, экскурсии, экскурсии
На ледокол, занявший плавпричал,

Чтоб сразу стать объектом популярнейшим
У мурманчан и города гостей,
Быть в эпицентре любопытных, давнешних
И с новой силой вспыхнувших страстей.

Идут к нему и школьники, и взрослые
И в жизнь большую первый свой маршрут
Молодожены стройные и рослые
С любовью в сердце начинают тут.

Атомоход, арктический наш первенец,
Ты остаешься с нами, как музей.
Заслуженный почет, во льдах труда венец,
Подарок нам в твой славный юбилей.

03.12.2009 г.



Ледоколы «Атомфлота»,
Покорители стихии,
В Севморпуть открыв ворота,
Вы несёте флаг России:

Корпус красный, за кормою
След ваш синей полосою,
Сыпят снегом небеса —
Вот и третья полоса!

Триколор во льды стремится,
А за ним судов поток
Разгружаться и грузиться
Держит курс свой на восток.

06.12.2014 г.

* * *

В рейсе

На радость ли, на горе
Разволновалось море?
У моряков на судне и без того забот!

А волны в пенных гребнях вздымаются всё круче
И прячется за тучи
С Луною небосвод.



Крепчает встречный ветер.
Что будет на рассвете?
До порта назначенья недели две ещё!

По громкой связи слышу сквозь сонную истому:
Крепить по-штормовому
В заведованьях всё!

Под голос капитана
В просторы океана
Выходим в рейс далёкий за тридевять земель.

И судно с экипажем
На всём пути, так скажем,
Баюкает, качает морская колыбель.

03.06.2014 г.

* * *

Живу, как могу и старею.
Люблю и в любви молодею.
А в море бывает
Хандра нападает.
Что делать прикажете с нею?

Я милой однажды сказал между делом,
Что кудри мои пересыпаны мелом.
На это любимая мне отвечала:
«То лунные блики от волн у причала
Вечерней порой чёрно-белой».

31.10.2007 г.

* * *

Мой тост за честь, за воинство, за славу!
За первый шаг и за последний шаг!
За собранную предками державу!
За россиян и за российский флаг!



За триколор, что на ветру трепешет
На ледоколах и на транспортах,
Как добрый знак отчизны нашей вещи
Друзьям на радость, а врагам на страх!

За тех, кто жизнь свою закончил в море
В работе мирной, или на войне!
За белых чаек на его просторе!
За алый парус на крутой волне!

Поднимем же бокалы наши выше
И вознесём молитву в небеса
За купола церквей, за наши крыши
И за любовь и веру в чудеса!

12.01.2016 г.



ЛЕНИНИАНА АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН»

В.Г. Кондратьев



Несколько слов об авторе «ЛЕНИНИАНЫ»

С Владимиром Георгиевичем Кондратьевым я познакомился, работая на ледоколе «Арктика» в период последнего цикла работы ледокола 2003–2008 годах. Он был направлен на ледокол в должности старшего инженера-механика. Ранее я слышал о Кондратьеве, даже где-то в кабинетах предприятия мы виделись, но представлены друг другу до тех пор



не были. Я знал, что у Владимира Георгиевича два сына и оба работают на атомоходах в разных должностях атомно-механической службы. Сыновья пошли по дороге отца. Забегая вперёд, скажу, что оба сына Владимир Владимирович и Дмитрий Владимирович на сегодняшний день в должности главных инженеров-механиков принимают на Балтийском заводе строящиеся атомоходы нового поколения «Арктика» и «Сибирь». Настоящая морская династия Кондратьевых.

Оглядываясь назад, уверенно могу сказать, что приход Владимира Георгиевича был для экипажа большой удачей. Его огромный практический опыт и знание всей атомно-механической установки до последнего винтика положительно отразилось на работе ледокола. У меня складывалось впечатление, что определить и устранить неполадки в работе того или иного механизма или системы доставляло Владимиру Георгиевичу удовольствие. Всё, за что он брался, исправлялось и работало. Главный инженер-механик Мелихов Вячеслав Евгеньевич признавался, что с таким стармехом чувствуешь себя в рейсе надёжно и уверенно. Ранее часто возникали проблемы в работе опреснительной установки. С приходом Владимира Георгиевича я больше не слышал от механиков жалоб в её адрес. Главные турбины, требующие тонкой регулировки системы управления, заработали как часы. Судовой катер, на работе которого был поставлен крест, после тщательного ремонта снова завёлся, и в 2006 году сыграл свою роль в спасении и эвакуации с Новой Земли исследовательской экспедиции.

Владимир Георгиевич увлечён фотографией и спортом. Ни дня без спорта: плавание, теннис, лыжи, велосипед, серфинг, автотуризм. Спорт ему необходим как воздух. Он усиленно готовился и принимал участие в лыжных марафонах, проводимых в Мурманске. А в вестибюле кают-компании на ледоколе «Ленин» висят несколько его замечательных фотографий, посвящённых работе людей и ледоколов в Арктике.

После окончания эксплуатации атомного ледокола «Арктика», меня назначили капитаном на атомный ледокол «Ленин», который к тому времени (2009 год) был поставлен к оборудованному специально для него плавпричалу у Мурманского морского вокзала и функционировал как Арктический выставочный центр. При решении вопроса о моём назначении я попросил Генерального директора Атомфлота Рукшу Вячеслава Владимировича направить на «Ленин» главным механиком Кондратьева В.Г. Предварительно у меня был разговор с Владимиром Георгиевичем, и он согласился последовать за мной, если будет такое предложение от руководства. Так мы оказались снова в одном экипаже, но на другом ледоколе и с иными задачами.

Считаю, что возвращение Владимира Георгиевича на «Ленин» было верным решением. Сразу же пришлось многое менять и переделывать, в



связи с подготовкой к 50-летию со дня подъёма Государственного флага на первом в мире атомном ледоколе. Владимир Георгиевич проработал на нём 20 лет. И никто лучше его не знал и не смог бы потянуть ту работу, которая предстояла. Экипаж был постепенно сокращён почти в три раза. Предстояло переоборудовать системы отопления, множество помещений под новые задачи. И в то же время максимально сохранить облик внутренний и внешний исторического объекта. Тут без знания техники, устройства ледокола и его систем, без конструкторской сноровки, упорства, воли и энергии, присущие Владимиру Георгиевичу, просто было бы не обойтись. Тогда же на ледоколе начали оборудовать Информационный центр по атомной энергии от ГК «Росатом». Это огромная работа по переоборудованию кормовой части надстройки ледокола. Многие месяцы ледокол походил на муравейник, в котором постоянно что-то переустраивалось, ремонтировалось, оборудовалось. При этом водились экскурсии, проводились разные мероприятия, отмечался юбилей. Ледокол менялся.

Никто, пожалуй, не мог столько рассказать о ледоколе как Владимир Георгиевич. Нередко, после рабочего дня на ледокол приходили командированные с различных предприятий Росатома. Если это специалисты с техническим образованием, то экскурсию я просил провести главного механика. Владимир Георгиевич никогда не отказывался. Для таких гостей экскурсии проводились по расширенному варианту. Как-то я пристроился к одной из таких малочисленных групп и видел с каким интересом и уважением гости относились и к ледоколу, и к экскурсоводу. Порою, возникали длительные и интереснейшие дискуссии на различные технические и исторические темы. Это было превосходно! Все внутренние помещения ледокола, машинные отделения, ГРЩ (главный распределительный щит), отделения гребных электродвигателей, ПЭЖ (пост энергетики и живучести), мастерские, ЦО (центральный отсек) содержались в чистоте и порядке. И было что показывать и чем восхищаться.

Владимир Георгиевич как-то поведал мне о своих, изложенных на бумаге, воспоминаниях двадцатилетней работы на ледоколе «Ленин» под названием «ЛЕНИНИАНА». Мне было интересно с ними ознакомиться. С разрешения Владимира Георгиевича, к небольшому редактированию с использованием его фотографий, в этой книге представлена, правда, всего лишь четверть этих воспоминаний. Выражаю надежду, что в будущем остальные три четверти могут быть изданы и найдут своего читателя.

*С глубоким уважением к Кондратьеву Владимиру Георгиевичу
Капитан Александр Баринов*



Пролог

Самолёт пошёл на посадку. Внизу среди сопки виднелась посадочная полоса аэропорта Килп Ярви. Плавно приземлившись, Ту-104 подрулил к приземистому дощатому строению, напоминавшему сарай. Вместе с пассажирами я вышел из самолёта и вошёл в строение, которое оказалось зданием аэропорта г. Мурманска. После получения багажа все прилетевшие разместились в автобусе, и экспресс тронулся. За окном замелькали сопки. Начинался новый этап жизни. Самое время представиться: Кондратьев Владимир Георгиевич, окончил Ленинградский кораблестроительный институт (ЛКИ, сейчас СПбГМТУ) в шестьдесят шестом году, три года назад. После окончания института работал на Адмиралтейском заводе. В кармане пиджака лежал вызов на работу в Мурманское морское пароходство. В Ленинграде осталась жена и сын, которому было меньше года. Впереди ожидали неясные перспективы работы на ледоколе «Ленин».

Автобус плавно катил по шоссе в направлении Мурманска. Июнь месяц баловал заполярье тёплыми солнечными днями. Погода мало чем отличалась от ленинградской, зато природа была далеко не питерской. Вдоль дороги тянулись сопки, покрытые кустарником и низкорослым березняком. После двух с половиной часов, проведённых в самолёте, предстояло примерно столько же времени провести в автобусе. Лететь пришлось утренним рейсом, чтобы в рабочее время успеть добраться до отдела кадров. Ранний подъем и дорожная усталость давали о себе знать. Самолётное кресло в львовском экспрессе позволяло расслабиться. Сквозь дремоту возникали воспоминания о работе на родном заводе, эпизоды личной жизни и тревожные размышления. Краткий анализ своей трудовой деятельности показывал, что работа на Адмиралтейском заводе была хоть и трудной, но интересной. Сразу же после окончания вуза я оказался у истоков создания современного атомного подводного флота, причём в самом центре воплощения новейших технологий и разработок в этой области. За короткий промежуток времени длиной в три года удалось пройти путь от помощника мастера до сдаточного механика реакторного или, как у нас говорили, центрального отсека (ЦО). Перед уходом с завода маячили перспективы в течение одного-двух лет стать начальником участка, а затем и дальнейший рост по служебной лестнице.

Когда я стал мастером двенадцатого цеха на Адмиралтейском заводе, мне посчастливилось руководить бригадой слесарей, большинство членов которой занималось монтажом механизмов и трубопроводов реакторного отсека атомохода «Ленин» во время его постройки. Некоторые из них были членами заводской сдаточной команды на швартовых и ходовых



испытаниях ледокола. Видно общение с этими людьми и то, что мой отец участвовал в проектировании атомохода, послужило толчком к принятию решения о переходе на ледокол. Но наряду с положительными аспектами трудовой деятельности на заводе имели место и явно отрицательные тенденции. К сожалению, большинство ИТР, работавших на заводе в это время, были люди значительно старше меня по возрасту. Не все имели высшее образование. Общение среди этой категории людей строилось на основе фанатического и постоянного поклонения Бахусу. Огромные физические нагрузки, которые приходилось испытывать в процессе работы, плохое питание и злоупотребление спиртным буквально на глазах разрушали их здоровье. Это был стиль жизни, и не принять его было невозможно. Как говорится: «Кто не с нами, тот против нас». Большинство ИТР в сорок лет выглядели как шестидесятилетние. Такие перспективы явно настораживали. Это говорило о необходимости смены работы, несмотря на то, что оплата труда на заводе была значительно выше, чем в конструкторском бюро.

Незаметно автобус вошёл в черту города и вскоре остановился у железнодорожного вокзала. До здания, в котором располагалось пароходство, оказалось совсем недалеко, достаточно было перейти дорогу. Мне повезло, отдел кадров ещё работал. Инспектор проверил мои документы и сказал, что на судне меня уже ждут и выписал направление на работу. В бумажке было написано, что я направляюсь на судно в должности мастера АППУ. Что это за должность я пока плохо себе представлял. В кассе пароходства нужно было получить подъёмные и деньги на дорогу от Ленинграда до Мурманска и от Мурманска до Архангельска. Ледокол в это время находился в Северодвинске. Попасть в Северодвинск можно было только через Архангельск. Пока оформлялись документы, рабочий день закончился. Инспектор выписал направление в гостиницу моряков и сказал, что завтра за мной зайдёт попутчик, чтобы сопроводить до ледокола. Мне нужно было утром получить деньги и купить билет на самолёт до Архангельска.

Получив койку в трёхместном номере и пообедав в кафе недалеко от гостиницы, пошёл посмотреть город. После продолжительной прогулки по центральным улицам, вернулся в номер и лёг спать. Утром за мной зашёл член экипажа Шмелёв Наум Тихонович. Мы купили билеты на самолёт до Архангельска и через четыре часа уже были в самолёте и без приключений долетели до Архангельска, а затем на поезде приехали в Северодвинск. На автобусе добрались почти до проходной завода. В заводской проходной для нас были заказаны пропуска и без всякой волокиты нас пропустили на территорию завода.



Представление начальству

На борту ледокола мы оказались около десяти часов вечера. Наум Тихонович проводил меня в каюту старшего вахтенного механика, в чьём заведовании был ЦО. Нас встретил приветливый человек среднего роста, лет сорока пяти, слегка лысоватый, больше напоминавший физика, чем моряка. Мой сопровождающий представил меня и доложил, что прибыл из отпуска, и что мы добирались из Мурманска вместе. Из рассказов своего спутника я уже знал, что хозяина каюты звали Владимиром Васильевичем. Он поздоровался с нами за руку, взял направления отдела кадров и предложил присесть на диван. Немного побеседовав с Наумом Тихоновичем, о том как тот отдохнул и как мы добрались до места, он отпустил моего спутника отдыхать до утра.

Оставшись вдвоём, Владимир Васильевич сказал, что по сообщению из отдела кадров он знает, где я учился и где работал, и что им нужны специалисты, имеющие опыт монтажа и эксплуатации оборудования ЦО подводных лодок проекта, на котором я работал. Энергетическая установка этой подлодки ОК-900 полностью соответствует проекту установки, которую устанавливают на ледоколе в процессе модернизации. Разница незначительная и в основном заключается в расположении вспомогательных механизмов и специфики судов. Коротко рассказав о состоянии установки в данный момент, Владимир Васильевич сказал, что некоторое время придётся поработать мастером, а потом надо будет готовиться к должности оператора. Жить я буду в операторской каюте, а питаться пока придётся в столовой команды. Беседа заняла чуть больше часа, после чего Владимир Васильевич сам проводил меня до каюты, где мне предстояло жить и, пожелав спокойной ночи, сказал, что утром за мной зайдёт Наум Тихонович и проводит меня в столовую, а затем на развод.

Каюта была небольшой. У носовой переборки находился письменный стол, примыкавший к нему платяной шкаф, шкафчик над столом, напротив находился мягкий диван и небольшой подъёмный столик. Справа от стола располагалась двухъярусная кровать, как в вагонном купе. На левой переборке были расположены два иллюминатора. При входе в каюту, в маленьком тамбуре имелась раковина с зеркалом. Каюта была небольшой, но уютной. Нижняя кровать была застелена белоснежными хрустящими простынями. Дорога и впечатления порядком утомили. Быстро раздевшись, лёг под одеяло и мгновенно заснул. Я проснулся от стука в дверь. Оказалось, что это Наум Тихонович беспокоится, чтобы я не проспал развод после длительного путешествия. Поблагодарив своего попутчика, начал готовиться к выходу на работу. Наум Тихонович предупредил, что зайдёт



за мной в семь тридцать и проводит в столовую. С точностью до секунды он появился снова, и мы пошли в столовую команды.

Всё помещение столовой занимали столы, за которыми сидели люди. Посередине располагались две колонны, в кормовой части помещения находился киноэкран. За ним размещалась буфетная, или раздаточная. На носовой переборке были расположены окна для кинопроектора. Видно, что здесь же показывали кино. В столовой мы сели рядом и Наум Тихонович сообщил, что после завтрака служба ЦО собирается в каюте Владимира Васильевича на развод. На завтрак был чай и манная каша. На столе лежал хлеб и масло для бутербродов. Покушав и попив чаю, мы пошли на развод. Без пятнадцати восемь вся служба собралась в каюте начальника отсека. Хозяин каюты расположился за своим письменным столом, остальные на диване, стульях и раскладушках.

Собрались десять человек. Владимир Васильевич представил меня как нового члена коллектива, но чувствовалось, что о моём прибытии, кто я и откуда все были хорошо осведомлены заранее. Развод проходил в спокойной и можно сказать семейной обстановке. Ответственные за заведования доложили, что было сделано за предыдущий день и что намечается сделать сегодня. Строгой субординации не чувствовалось. Не зная людей, трудно было догадаться кто занимает командирскую должность, а кто рядовой. После окончания развода все стали расходиться по рабочим местам. Владимир Васильевич попросил меня задержаться: «Володя, главный механик и капитан просили представить тебя, сейчас мы зайдём к ним». Создавалось впечатление, что мы были знакомы с Владимиром Васильевичем всю мою сознательную жизнь.

Каюта главного механика находилась напротив каюты начальника отсека. Когда постучавшись, мы вошли, главный механик сидел за своим письменным столом.

— А, новенький! — приветствовал он нас.

— Да, зашли представиться, — ответил Владимир Васильевич.

— Присаживайтесь! — хозяин каюты показал жестом на диван. — Мы начинаем укомплектовывать экипаж, необходим постоянный контроль за заводскими работами. Вы имеете опыт по монтажу и вводу в эксплуатацию оборудования ЦО. Александр Калинович Следзюк рекомендовал Вас как грамотного и перспективного специалиста. Пока поучаствуете в работах по модернизации отсека, а потом займётесь эксплуатацией оборудования. Владимир Васильевич введёт Вас в курс дела, назначит заведование и поможет на первых порах, а там посмотрим, как пойдут дела. Ладно, давай с богом! — закончил главный механик.



Выйдя из каюты главного механика, мы поднялись палубой выше, где располагалась каюта капитана. Владимир Васильевич постучал о косяк открытой двери и спросил:

– Разрешите войти?

– Входите! – послышалось из глубины каюты.

Хозяин каюты находился не в рабочем кабинете, а в салоне: служебное помещение каюты включало в себя кабинет и салон. Стены каюты были отделаны полированными деревянными панелями. Бóльшую часть салона занимал стол, рассчитанный, примерно, на двенадцать человек. Каюта занимала почти всю носовую часть надстройки. Из иллюминаторов салона открывался красивый вид на заводской рейд. Прямо за носом ледокола была ошвартована «Царь лодка» – титановая лодка с жидкометаллическим теплоносителем. Поздоровавшись, капитан сел за стол и пригласил нас присесть напротив. Владимир Васильевич представил меня.

– Из кадров позвонили, что направляют Вас на ледокол, – сообщил капитан и продолжил после короткой паузы. – После вывода судна из эксплуатации экипаж сильно сократили. Люди ушли на плавающие суда зарабатывать плавательский ценз. Сейчас начинаются интенсивные работы по модернизации отсека. Устанавливается новое оборудование. Завод обещал через год ввести судно в эксплуатацию. Начальник пароходства подписал приказ о доукомплектовании экипажа. Нужно осваивать технологии монтажа установки. Вы первый, кто к нам прибыл после сокращения. Располагайтесь, устраивайтесь и привыкайте к судовой жизни. Вы кем работали на Адмиралтейском заводе последнее время?

– Сдаточным механиком по ЦО на шестьсот семидесятом проекте.

– Это очень ответственная должность, – заметил капитан.

– Да, после окончания монтажных работ сдаточный механик формирует сдаточную команду и руководит отсеком. На ходовых испытаниях он подчиняется только ответственному сдатчику.

– Первое время, пока не сдадите экзамены на рабочее место оператора, Вам придётся поработать мастером. Все вновь прибывшие в атомно-механическую службу начинают с этой должности. Жить будете в операторской каюте, а питаться в столовой команды. Будем надеяться, что режим адаптации к новой технике и новому коллективу пройдет нормально. Желаю Вам успехов.

– Владимир Васильевич! – капитан обратился к моему спутнику. – Поставьте Владимира Георгиевича на довольствие, выделите ему каюту и ознакомьте с судовым распорядком и техникой безопасности.



На этом аудиенция закончилась, капитан встал и проводил нас до дверей каюты. После окончания представления меня главным командиром, мы вернулись в каюту начальника отсека.

— Официальная часть закончилась, — с облегчением вздохнул мой непосредственный начальник, — займёмся делом. Сходим в отсек, посмотрим, что там делается. Давай переоденемся в рабочую одежду и встретимся в вестибюле.

День первый

Передевшись, мы направились в ЦО. Пройдя целый ряд вспомогательных помещений, наконец оказались там, где должны располагаться реакторы и парогенераторы. То, что я увидел, поразило меня. Отсек был абсолютно пуст. Только борта со шпангоутами, носовая и кормовая переборки, да закрытая крышка капа. Просто грузовой трюм и всё! Лишь во вспомогательных помещениях велись интенсивные работы по монтажу оборудования и трубопроводов.

— А где же бак железобетонной защиты?

— Бак собирают в корпусном цеху завода, где мы стоим, а корпусы реакторов и парогенераторов изготавливают на Ижорском заводе в Ленинграде, — объяснил Владимир Васильевич. Осмотрев отсек и вспомогательные помещения, мы снова вернулись в каюту. Время близилось к обеду.

— Надо готовиться к обеду, — сказал Владимир Васильевич, — а после обеда приходи, подберём тебе заведование и обсудим, чем ты будешь заниматься.

Обед в столовой команды проходил в спокойной обстановке. Люди приходили и садились на свободные места. Девушки в накрахмаленных белоснежных передниках и кокошниках на головах сновали по столовой, принося новые блюда и унося пустые тарелки. Обед был очень вкусный и состоял из трёх блюд. На первое подавали окрошку, на второе — антрекот с жареной картошкой и капустой, на десерт — яблоко. По сравнению с заводской столовой это был земной или, точнее, судовой рай. Пообедав, я направился в каюту Владимира Васильевича. Обсудив чем я занимался на родном заводе и чем буду заниматься здесь, мой начальник объяснил, что этот день лучше всего посвятить ознакомлению с общим устройством судна, обустройству в каюте и налаживанию контактов с коллегами, а завтра с утра после развода можно приступать к исполнению своих должностных обязанностей. На прощание он выдал мне бегунок и объяснил, что надо обойти всех начальников служб, чтобы они расписались в бегунке.

Выйдя из каюты своего начальника, я направился в мастерскую ЦО. Она находилась на нижней палубе. Это был переоборудованный артил-



лерийский погреб. Видимо, в проекте мастерская ЦО в чистой зоне не предусматривалась, и её оборудовали уже в процессе эксплуатации судна. Владимир Васильевич сказал, что там всегда можно найти кого-нибудь из отсека. Так оно и оказалось. В мастерской был старший мастер, Наум Тихонович и один из операторов. Старший мастер, обернувшись, пригласил: «Заходи, – и представился. – Меня зовут Володя, мы с тобой тёски. Мы тут между собой общаемся по имени, без церемоний. Наума ты уже знаешь, он нам о тебе уже рассказывал. А это Боря Гирш», – представил он оператора. Было видно, что старший мастер является хозяином мастерской и явным неформальным лидером в коллективе. По разговору чувствовалось, что он с Украины. Внешне и по манере держаться он напоминал знаменитого вратаря нашей хоккейной сборной Валерия Третьяка.

– Как с ледоколом, ещё не ознакомился?

– Нет, мы с Владимиром Васильевичем побывали только в помещении АППУ и вспомогательных помещениях отсека.

– Вот, Борис сегодня на вахте, он собирался на обход, заодно и ледокол тебе покажет. Верно?

– Конечно! Вдвоём будет веселей, заодно и познакомимся.

– Вот и прекрасно, а мы с Наумом пойдём в корпусный цех разбираться, как там идут дела с баком железобетонной защиты.

И мы стали по очереди подниматься по трапу на палубу. Старший мастер и Наум Тихонович остались закрывать дверь в мастерскую, а Гирш и следом за ним я направились на верхнюю палубу.

– Зайдём в каюту выпьем кофейку, а то вахта длинная, – предложил Борис. Оказалось, что мы соседи. Его каюта была носовее моей. Кофейник стоял на откидном столике у иллюминатора, там же находились: банка растворимого кофе, чашки, сахарница и печенье. Вскоре кофейник закипел, и мы приготовили себе кофе.

– Ты раньше плавал? – спросил Борис.

– Нет, только ходил на ходовые, когда сдавали лодку.

– А за пультом сидел?

– Нет, я был сдаточным механиком, руководил сдаточной командой, а за пультом сидели ребята из отдела строителей.

– Какая установка была на ваших лодках?

– ОК-900.

– Сейчас на ледоколе будут монтировать ОК-900. Такую же, как на ваших лодках, а до этого была трех реакторная ОК-150. Кстати, как показала себя ОК-900?



— Установка надёжная, военные ей довольны. К тому же она проектировалась как ремонтпригодная. На вашей старой установке, я слышал, с этим были проблемы.

— Да, проблем со старой установкой было достаточно.

— А ты давно на ледоколе? — спросил я.

— Пришёл сюда, когда старая установка была ещё в работе, но самостоятельно за пультом не сидел, не успел сдать экзамены на рабочее место, ледокол вывели из эксплуатации. Сейчас я на должности инженера-оператора, а право самостоятельной вахты за пультом имеет только старший инженер.

— Так ты всё время после вывода установки из эксплуатации находился на ледоколе?

— Да, всё время был здесь.

— А чем вы занимаетесь в рабочее время?

— Изучаем новую установку, занимаемся приёмкой оборудования завода, несём вахту, ездим в командировки на заводы-изготовители оборудования, которое будет установлено на ледоколе. Режим довольно напряжённый. Завод работает в три смены, на приёмку оборудования могут вызвать в любое время суток.

Борис посмотрел на настенные часы над письменным столом и предложил сходить на обход. Мы прибрали на столе и вышли из каюты. После обхода и осмотра механизмов паротурбинной установки стало ясно, что это проект далеко не новый. Работая на Адмирале и беседуя с конструкторами и рабочими-ветеранами, а также по рассказам отца, я знал, что уже в 1948 году был разработан проект ледокола мощностью 45000 л.с. и в 1949 году выпущены первые чертежи. На нём должны были находиться четыре мощных котла, ГТЗА и три гребных электродвигателя. На Адмиралтейском заводе из лучшей послевоенной брони был изготовлен и испытан опытный отсек полностью сварного корпуса и начато строительство первого из пяти ледоколов, намеченных к сдаче в 1953—1955 гг. В 1950 году строительство ледоколов было остановлено. Стране нужен был современный военный флот.

В 1952 году Курчатov сообщил Анатолию Петровичу Александрову, что в правительстве решается вопрос о создании атомной энергетической установки для гражданского надводного судна. И на должность руководителя проекта рассматривается его кандидатура. Через небольшой промежуток времени это произошло. Была создана рабочая группа, и она стала заниматься проработками в этой области. Было ясно, что судно с ЯЭУ должно длительное время работать вдали от берегов и оживлённых коммерческих трасс, его автономность должна быть полностью использована. Ядерное



топливо было значительно дороже органического и атомное транспортное судно не выдержало бы конкуренции с обычными судами.

Первоначально ядерную установку стали разрабатывать для плавбазы китобойной флотилии «Слава». Это был валютный цех страны, и китобойцы постоянно находились в зоне внимания отечественных СМИ. Про них в это время был создан прекрасный художественный фильм. Это были самые уважаемые люди на флоте. Но постепенно стало преобладать мнение о применении атомной энергии на ледоколе. Одной из главных причин, склонивших чашу весов в сторону ледокола, явилось то, что учёные считали, что при испытаниях атомных бомб радиоактивные осадки обязательно окажутся на продукции китобойного плавучего завода и это может повлиять на «чистоту» эксперимента. В конце концов, выбор был остановлен на ледоколе. Эти суда работали на трассе СМП, где не было иностранных портов и территорий и не надо было запрашивать разрешение на заход в чужой порт. К тому же бункеровка дизельного топлива в Арктике в несколько раз дороже бункеровки на традиционных трассах. Ценовая составляющая соляра резко повышалась из-за доставки и становилась сопоставимой с ядерным топливом.

Годом позже решением Совмина СССР №2840-1203 от 28 ноября 1953 года приступили к проектированию и постройке атомного ледокола. В его основу был положен проект разработанного ранее паротурбинного ледокола. К 1955 году он был готов, и в сентябре того же года начали строительство трёхреакторного ледокола «Ленин». А сейчас велись работы по установке на ледоколе самой современной лодочной двухреакторной установки. В процессе знакомства с техникой становилось ясно, что на этом ледоколе имеет место сращивание старых и новых конструкторских и технологических идей. Сразу было видно, что на послевоенный проект паротурбинного судна намечается установить самый современный реакторный отсек. Стало интересно, насколько удачно эту идею удастся воплотить в жизнь, и как это скажется на эксплуатации ледокола. Поживём – увидим. За время обхода никаких замечаний обнаружено не было, и Борис предложил вернуться в каюту, близилось время ужина и окончание рабочего дня.

– Ну, как впечатление? – спросил Гирш, когда мы поднялись в каюту.

– По сравнению с лодкой здесь простор. Любой насос, любой агрегат можно разобрать без всяких проблем. На лодке, чтобы разобрать какой-либо механизм, приходится порой демонтировать массу другого оборудования. А здесь вокруг каждого агрегата можно хороводы водить. Но большинство агрегатов такие же, как на лодках.

– Какая численность экипажа на ледоколе? – поинтересовался я.



— Сейчас около восьмидесяти человек. На работающей установке было порядка двухсот. Пора идти на ужин, давай перекусим, а потом придумаем, что делать дальше. Я всё равно на вахте до утра, с судна мне уходить нельзя, но в перерыве между обходами можно будет чем-нибудь заняться, если ты не собираешься в город.

— Я сегодня устал, так что в город не поеду.

— Тогда, заходи после ужина.

Переодевшись в каюте, я направился в столовую команды. Ужин был почти такой же по калорийности и блюдам, как обед. На первое опять была окрошка, на второе — сосиски с капустой. Не хватало только пива для полного счастья. Вместо пива был апельсиновый сок. Похоже, что приём пищи здесь был одним из основных занятий. Поужинав, я направился к Гиршу. Он был уже в каюте переодетый в рабочую одежду.

— Как поужинал? — поинтересовался Борис.

— Спасибо, хорошо, но непривычно после заводской столовой. Так чем ты предлагаешь заняться до чая?

— В перерыве между обходами можно сходить на нашу яхту. Заодно я повожусь там часик. Так и время пролетит незаметно.

— На ледоколе и яхта есть? — удивился я.

— Есть, мы нашли бесхозный разбитый яхтенный корпус на побережье, восстановили его, зарегистрировали. Сейчас проводим отделочные работы, оборудуем каюту, камбуз, заказали паруса. Оформляем судовые документы на экипаж яхты.

— И какие у вас планы по её использованию?

— Сначала хотим обкатать экипаж, поучаствовать в соревнованиях, а потом перегнать её на Чёрное море. Будем проводить на ней отпуск с семьями.

— Здорово!

Позвонив из каюты в дежурную рубку, Борис сообщил дежурному штурману, что он будет находиться на яхте, и если возникнет необходимость в вахтенном механике, пусть объявит его по судовой трансляции. Выйдя из каюты и поднявшись на шлюпочную палубу правого борта, мы оказались около корпуса яхты, стоящей на кильблоках. Это была спортивная гоночная яхта. Корпус был выкрашен в белый цвет и находился в хорошем состоянии после проведённого ремонта. Пока мы стояли у кильблоков, из рубки появился парень в рабочей одежде с дрелью в руке и приветствовал Гирша:

— Привет капитан!

— Добрый вечер, Олег! — ответил Борис

— Это наш яхтенный боцман, инженер-химик, — объяснил мне Боря и представил нас друг другу. — Олег отличный плотник. Он дома сам по-



строил швертбот и ходил на нём с сыном по Финскому заливу. Благодаря ему удалось отремонтировать эту яхту.

По алюминиевому трапику, приставленному к кильблокам, мы поднялись на палубу яхты и спустились в рубку. Помещение рубки было очень узким и тесным. Там же в корме располагался шлюпочный дизель. Олег занимался оборудованием камбуза в небольшом тамбурочке, выгороженном в рубке. Борис сказал, что займётся регулировкой двигателя, и я вызвался помочь ему. Так незаметно пролетели три часа, и наступило время вечернего чая. Надо было идти в столовую, к тому же Борису после чая надо было сделать очередной обход. За время, проведённое на яхте, мы с Гиршом успели отрегулировать двигатель, а Олег установил на камбузе газовую туристскую плитку на шарнирной подвеске и успел опробовать её в работе. Закончив работу и убрав инструменты в яхтенный рундук, мы втроем спустились на палубу ледокола и пошли переодеваться на чай. По дороге Борис сказал, что если я не против, то после обхода он зайдёт ко мне, и мы сходим в парилку. Я с радостью согласился. В столовой команды на чае было не таклюдно, как на обеде и ужине, видно многие члены экипажа ушли в город, или решили отдыхать в каюте. На чай давали сыр и баклажанную икру. Попив чаю и поблагодарив девушек за обслуживание, я направился в свою каюту. Слава богу! Приём пищи на сегодня закончился. С непривычки это было большой нагрузкой.

Первые знакомства

Придя в каюту, рассортировав личные вещи по ящикам и приготовив банные принадлежности для парилки, сел писать письмо домой. Я уже заканчивал письмо, когда Борис постучал в каюту и пригласил в парилку. Он был в банном халате и вьетнамках. В руках у него было ведро с веником залитым водой, а под мышкой полотенце, в которое было что-то завёрнуто. У меня с собой были только тренировочный костюм, судовое полотенце и мыло с мочалкой.

— Не передумал? — спросил Борис.

— Нет, — ответил я, и мы направились в поперечный коридор, где располагалась парилка.

Раздевшись, мы начали париться. Помимо веника Боря принес с собой рукавицы и фетровую панаму, чтобы пар не обжигал голову и руки. В общем, он располагал почти полным комплектом банных принадлежностей, причём веник был уже давно замочен и полностью готов к употреблению. Мы попеременно обработали друг друга вениками пару раз и отдыхали в раздевалке, когда в парилку пришли два оператора и старший мастер. Помещение было небольшим, но человек пять—шесть в нём разместиться



могли спокойно с условием, что часть людей парилась, а другая отдыхала в раздевалке. Один из пришедших операторов был Михаил Семёнович Гурьян, другой, который был значительно старше, — Алексей Иванович Селявко. С ними был старший мастер. Когда все попарились раза по три, Алексей Иванович предложил:

— Ну что, мальчики, попарились и хватит! Одевайтесь и идем все ко мне, попьём чайку, заодно по рюмочке пропустим перед сном.

Когда мы все распаренные и вымытые появились в каюте Алексея Ивановича, оказалось, что она была готова к «процессу».

На каютном столике стояла запотевшая бутылка с наливкой. Собравшиеся называли её «Гамбурговкой». Были расставлены рюмки и чашки для чая по числу собравшихся. В центре стола было большое блюдо с сосисками и капустой, очевидно, оставшихся от ужина. Тут же стоял чайник, из которого шёл пар. На тарелке лежал уже порезанный хлеб. Рядом с каждой рюмкой была положена вилка. Подождав, когда все разместятся за столом, Алексей Иванович на правах хозяина предложил выпить за нового члена коллектива и пожелать ему быстрее освоиться на ледоколе. Все дружно поддержали его. Пришлось встать и поблагодарить за внимание и участие.

Выпив по первой и неторопливо закусив, а закусить здесь было чем, народ немного оживился и стал тяготеть к застольной беседе. Миша Гурьян, который только что приехал из Ленинграда, где был в командировке, стал рассказывать про документальный фильм Рома «Ледоколы идут», который он видел на большом экране. Оказывается, он находился на ледоколе, когда этот фильм снимали и был свидетелем его создания. По его словам, во время съёмок были задействованы все ледоколы, находящиеся в строю, несколько вертолётов, широко использовались съёмки со льда и с воздуха. На «Ленине» была изготовлена и установлена специальная выносная площадка, позволявшая производить съёмки из-за борта. По тому как Гурьян рассказывал, чувствовалось, что он интересуется не только проблемами, связанными с работой, а уделяет много внимания кино и, возможно, сам занимается любительской кино- или фотосъёмкой.

На спиртное никто не налегал. Каждый выпил по одной или по две рюмки «Гамбурговки». Мне объяснили почему она так называется. Это был фирменный ледокольный напиток. Как и «Смирновская» водка, «Гамбурговка» носила имя хранителя секрета её изготовления. А изготовлялась она по рецепту судового инженера, который занимался радионавигационной аппаратурой, Гамбургера Александра Георгиевича. Я решил выяснить вопрос, который у меня возник при обходе отсека и который я не решился своевременно задать Владимиру Васильевичу. Так как Миша Гурьян сидел рядом со мной, и у нас уже завязалась беседа, я обратился к нему:



— Михаил Семёнович, скажи куда дели и как демонтировали старую установку, если это не страшная государственная тайна, которую надо хранить пожизненно.

— Может это и тайна, но не между теми, кто здесь работает. Это было очень оригинальное и грамотное техническое решение. Занимался этим «почтовый ящик», специализирующийся на направленных взрывах. Старую установку вывели из эксплуатации, выгрузили топливо, заполнили первый контур специальной консервационной жидкостью, загерметизировали и решили удалить из корпуса целиком способом свободного сброса через днище в месте захоронения с применением подрывных зарядов. Вес намеченного к сбросу оборудования составил около 3700 тонн, а габариты 22×13×12 метров. Затем ледокол отбуксировали в назначенную точку — в бухту Цивольки у Новой Земли, где предполагалось захоронить установку. Демонтажные работы велись на месте захоронения, начались 8 сентября 1967 года и заняли одиннадцать дней. Отсоединение от корпуса части днища, которая подлежала удалению вместе со всей атомной установкой, производилась водолазами. За двое суток водолазы с помощью электро-резки прорезали обшивку периметром около 60 метров. Оставили только четыре перемычки, на которые были установлены кумулятивные заряды. После этого заряды были подорваны. Днищевая часть отсека вместе со всем оборудованием отделилась от судна в одно мгновение и пошла на дно. Ледокол подпрыгнул из воды, как выпрыгивает мячик, погруженный под воду и отпущенный на поверхность. Вот именно таким образом установка была демонтирована и захоронена на дне моря. 26 сентября 1967 года ледокол на буксире привели в Мурманск и поставили в док. А 16 ноября в доке восстановили ту часть корпуса, которая была утоплена вместе с отсеком. Сейчас, когда ты был в отсеке, видел уже восстановленную обшивку. Скоро туда погрузят бак железобетонной защиты.

— Здорово! Действительно гениальное решение, — согласился я.

В это время Борис, посмотрев на часы, поднялся из-за стола и, поблагодарив за угощение, стал собираться на обход. Я присоединился к нему. Выйдя из помещения, Борис предложил: «Пойдём, подышим воздухом на корме». И мы прошли на вертолётную площадку, расположенную в корме судна. Август в Северодвинске был тёплым, уже стемнело. Ветра не было. На воде был полный штиль, и комары не давали расслабиться. Было тихо, только изредка из расположенных рядом цехов доносились стук кувалды или шипение газорезки. Завод работал в три смены. Стране нужен был атомный ледокол.

— Боря, а Алексей Иванович и Гурьян давно работают на ледоколе? — спросил я.



— Батюшка был оператором в первом экипаже, а Михаил пришёл немного раньше меня. Он до этого работал на «Лепсе», но проявил большую настойчивость и находчивость, чтобы попасть на ледокол.

Постояв ещё немного, мы вернулись в помещение. Борис пошел на обход, а я вернулся в свою каюту. День выдался насыщенный событиями и впечатлениями. Усталость дала о себе знать, и я уснул, не успев коснуться головой подушки.

Трудовые будни

Прошло несколько недель. Закончился период привыкания. Стал понятен ритм судовой жизни. Определилось собственное место в трудовом процессе. Продолжалось ознакомление с экипажем и ледоколом. В отсеке всё замыкалось на Владимира Васильевича Каратеева и старшего мастера Мантулу. Старший мастер был основным связующим звеном между рабочими и экипажем. У заводских рабочих он пользовался непререкаемым авторитетом. Если операторы в основном работали с документами и готовились к управлению новой установкой, то старший мастер практически всё время находился в отсеке среди рабочих: проверял правильность трассировки прокладываемых труб, соблюдение технологий сварки и монтажа механизмов. На «Ленин» Владимир Андреевич Мантула пришёл, когда ледокол ещё достраивался на Адмиралтейском заводе. Рядом с ледоколом стоял крейсер, на котором он проходил срочную службу. Когда срок службы закончился, Владимир Андреевич пришёл на ледокол и сказал, что хочет работать на атомном ледоколе в реакторном отсеке. В это время как раз начали набирать экипаж и его взяли машинистом. Не получив ни специального образования, ни специальной подготовки, имея лишь опыт эксплуатации судовых систем и механизмов, полученный за время службы на крейсере, в короткий срок стал мастером, а затем и старшим мастером ЦО.

Владимир Андреевич, или как на судне его звали Андреич, быстро оценил те навыки, которые я приобрёл за время работы на родном заводе. Опыт, приобретённый мной на монтаже оборудования реакторного отсека на нескольких лодках и при введении установок в работу, давал определённое преимущество перед остальными членами экипажа. Большую помощь оказали и знания технологий строительства подобных объектов, полученные за время учёбы в ЛКИ. Мы быстро подружились с Владимиром Андреевичем, и это помогло мне в короткий срок занять своё место в коллективе.

Придя на ледокол, я как бы оказался по другую сторону баррикады. Если раньше приходилось строить и сдавать установку заказчику, то сейчас надо было принимать работу у завода, который практически с нуля строил такую же установку на ледоколе. Огромное значение, повлиявшее на ка-



чество постройки реакторного отсека в Северодвинске, оказало распоряжение директора завода о том, что все члены экипажа ледокола «Ленин», принимающие участие в приёмке оборудования, обладают всеми правами военной приёмки. Что такое военная приёмка пришлось испытать на родном заводе. Военпредами были ответственные люди, имевшие солидный опыт эксплуатации подводных лодок и хорошо знавшие, что может быть под водой, когда проявится халатность или небрежность, допущенные при постройке объекта. По рапорту военпреда на мастера ОТК, который систематически сдавал ему механизм или систему с серьёзными замечаниями, последнего увольняли с работы или переводили слесарем на неопределённое время. Если какой-то объект не могли сдать военпреду с первого раза, то повторное предъявление могло производиться только с письменного разрешения директора завода. В случае необходимости предъявления того же объекта в третий раз, требовалось разрешение министерства. Такие же правила существовали и здесь, при создании новой реакторной установки ледокола «Ленин». Весь инженерный состав ЦО имел заведование, в которое входило несколько систем и механизмов. Заведующий занимался приёмкой оборудования, входящего в состав его заведования, следил за его состоянием, обеспечивал его своевременное обслуживание. Мне, например, были выделены в заведование система газа высокого давления и система подпитки.

Процесс приёмки состоял из нескольких фаз и был весьма трудоёмким. Бывало, что вызывали на приёмку оборудования по нескольку раз за ночь. С учётом того, что это происходило каждый день, к концу ремонта интенсивность приёмок возрастала, жизнь судовых специалистов становилась невыносимой. Нужно сказать, что и у заводских мастеров возникала масса проблем, когда стык или система не принимались экипажем с первого раза. Процесс тормозился, нарушался график сдачи систем заказчику, виновных лишали премий за качество, что серьёзно отражалось на семейном бюджете. Заводские мастера и рабочие всеми возможными и невозможными способами «мстили» членам экипажа, которые с их точки зрения, слишком принципиально относились к приёмке. Однажды меня вызвал к себе капитан и попросил объяснить, почему этой ночью ему трижды звонили по телефону в каюту и спрашивали: «Это каюта Кондратьева?» и приглашали на приёмку стыков. Пришлось объяснять Борису Макаровичу, что это «жестокая месть» заводских специалистов за принципиальный подход к приёмке, в расчёте на то, что не выспавшийся капитан «раздолбает» своего подчинённого за причинённое неудобство. В результате капитан рассмеялся, согласился, что это действительно очень «жестокая месть» и сказал, что он примет меры, чтобы эти шутки прекратились. Отпуская меня



после окончания разговора, Борис Макарович сообщил, что у него ко мне никаких претензий нет и пожелал, чтобы я и впредь так же принципиально относился к своим обязанностям.

В это напряжённое время штат ЦО пополнился ещё двумя специалистами. Одно из них только условно можно было назвать новым. Это был Андрианов Иван Афанасьевич. Он только что окончил ЛВИМУ. А до этого работал на «Ленине» на старой установке старшим машинистом в носовой станции. Другой, действительно, был новым. Его звали Валера Ханларов, до настоящего времени он работал в одном из судостроительных НИИ в Москве. Если Валера был чрезвычайно общителен и чрезмерно контактен, то Андрианов, наоборот, был замкнут в себе. Они оба были поставлены на должность мастеров с перспективой занятия должности оператора. Судовая администрация и отдел кадров постоянно думали об укомплектовании штата и предстоящей необходимости отправления в отпуск давно работающих специалистов. Создавалось впечатление, что выпускники ЛВИМУ не особенно рвались на ледокол «Ленин». Владимир Васильевич представил их всему составу ЦО, и они начали стажировку под наблюдением Мантулы и инженерного состава.

Строительство установки шло в соответствии с графиком, утверждённым министерством. В корпусном цехе завода заканчивалась сборка бака железобетонной защиты. В помещениях вспомогательных механизмов ЦО производился монтаж систем, обеспечивающих работу реактора. Из Ленинграда в заводской цех привезли корпуса реакторов и парогенераторов. Завод готовился к сборке и сварке «паука». Пауком называли конструкцию, состоящую из реактора, четырёх парогенераторов и четырёх циркуляционных насосов первого контура. Патрубки этой конструкции предварительно сваривались в цехе на стенде, а затем «паук» устанавливался на бак железобетонной защиты.

Монтаж «паука» производился, когда БЖВЗ (так сокращённо именовался бак железобетонной защиты) уже был установлен в корпусе судна. В конструкторском бюро «Аврора» в Ленинграде заканчивалось изготовление пультов, с помощью которых будут управлять реакторами и паротурбинной установкой. Без отрыва от производства весь личный состав ЦО самостоятельно изучал новую установку. Свободное от работы и учёбы время экипаж проводил так же весьма напряжённо. В ресторанах Северодвинска постоянно резервировались столики и отдельные помещения для членов экипажа атомохода «Ленин». В распоряжении экипажа находился автомобиль «Волга» пикап и мотоцикл «Урал». Днём капитан пользовался автомобилем для служебных поездок, а вечером экипаж грузился в судовую «Волгу». Обычно влезали туда все желающие. За руль садился мастер



центрального отсека Стёпа Клименко, и машина рулила в «Эдельман» или «Белую Лошадь». Эти рестораны находились в центре города.

Мотоцикл совершал аналогичный рейс. Отвезя страждущих к месту назначения, «Волга» и мотоцикл возвращались на завод и парковались на пирсе у борта ледокола. Назад экипаж возвращался своими силами. До проходной добирались обычно на такси или договаривались с частником. Кто не хотел идти в город, шли в «Окурок» — так на ледоколе называли ресторан «Огонёк». Этот ресторан находился в заводском микрорайоне, расположенном недалеко от проходной завода. Те, кто оставался на борту, могли поиграть в бильярд или посмотреть телевизор. Бильярдный стол стоял в курительном салоне. Кто хотел поиграть в настольный теннис или заняться штангой, шли в спортзал. Было и много других возможностей провести свободное время. В субботу и воскресенье делали вылазки небольшими группами на берег Белого моря. Жарили шашлыки, играли в волейбол, загорали. Многие члены экипажа дружили с заводскими специалистами, работавшими на ледоколе, ходили к ним в гости.

Члены экипажа, имевшие опыт эксплуатации старой установки, хотели, чтобы на новой технике не повторились недостатки, с которыми им приходилось сталкиваться раньше. Боря Гирш рассказывал, что после ввода установки в эксплуатацию, пришлось поменять все парогенераторы (ПГ). Трубочатка, изготовленная из нержавеющей стали и рассчитанная на длительную эксплуатацию, быстро выходила из строя. Причина заключалась в том, что в воде второго контура находилось большое количество ионов хлора. Под воздействием хлора в нержавеющей стали возникала межкристаллитная коррозия. Этот вид коррозии быстро разрушал трубочатку. Владимир Васильевич, имевший опыт эксплуатации подобных установок ещё до прихода на ледокол, предсказывал такой результат и предлагал установить на втором контуре ионообменные фильтры. Это позволило бы удалить избыточное количество ионов хлора из второго контура и сохранить ПГ. Но решили, что важнее ввести установку в установленные сроки. В результате всё же пришлось установить ионообменные фильтры и потратить много средств и времени на замену ПГ.

Замена ПГ на старой установке была сопряжена не только с огромными трудозатратами, но и большими дозовыми нагрузками. На старых ПГ трубочатка не подлежала замене. В случае негерметичности трубочатки приходилось менять всё изделие в сборе. Для замены этих изделий приходилось вырезать отверстия в переборках, резать трубопроводы, соединяющие ПГ с реактором. Радиационный фон в помещении, где находились ПГ, был такой, что работать одному человеку за смену разрешалось не более пяти минут. Экипаж и рабочие называли это помещение «Без десяти двенадцать»,



потому что по чертежам ему был присвоен номер 1150. Процесс демонтажа и резки трубопроводов проходил следующим образом. Первый человек приносил пневмомашинку для резки трубопроводов и подсоединял её шланг к магистрали сжатого воздуха. Второй начинал резать шов и, только приновившись, уходил, так как кончался лимит отведённого времени. Следующий слесарь приходил и менял круг, который уже был изношен. Другой продолжал резку, и у него ломался круг. И так до бесконечности. Резка одного трубопровода занимала около двадцати часов «чистого» времени. С учётом же постоянной пятиминутной смены работавших, это время увеличивалось в несколько раз. Для обеспечения этих работ приходилось привлекать большое количество людей. Использовались студенты-практиканты судостроительных вузов, рабочие разных судоремонтных предприятий, солдаты близлежащих воинских частей. Поэтому к новым ПГ и особенностям их эксплуатации все члены экипажа ЦО проявляли повышенный интерес.

Для новой установки были спроектированы ремонтпригодные ПГ с титановой трубчаткой, которая была не подвержена межкристаллитной коррозии при взаимодействии с ионами хлора. Такие же ПГ были установлены на нашей лодке на Адмиралтейском заводе. В случае выхода из строя трубчатки, для её замены достаточно было установить на крышку ПГ специально спроектированный стенд. Этот стенд представлял собой мини-атюрный карусельный станок, который с помощью вращающихся резцов срезал шов, соединяющий крышку с корпусом. После срезки шва крышка вместе с прикреплённой к ней трубчаткой затягивалась в специальный контейнер для уменьшения радиационного излучения, и вся эта конструкция с помощью берегового крана выгружалась в береговое хранилище. На место демонтированных частей устанавливалась новая крышка с новой трубчаткой, и с помощью другого стенда, у которого вместо резцов был установлен сварочный автомат, производилась сварка корпуса и вновь установленной крышки. Управлять этими стендами можно было дистанционно, и люди, работающие на замене трубчатки, не получали радиационных доз, превышающих допустимые.

Для того чтобы не прибегать к замене всей трубчатки в случае выхода из строя одной или нескольких трубок, вся трубчатка была разбита на секции из пяти трубок. При возникновении течи трубной части ПГ производилось определение неплотной трубки, и конструкция нового изделия позволяла заглушить секцию, в которую входила негерметичная трубка. Глушение одной или нескольких секций не оказывало существенного влияния на параметры ПГ. Всё это оборудование в работе демонстрировали на Балтийском заводе членам сдаточной команды Адмиралтейского



завода в процессе её подготовки и обучения. Мне, как члену сдаточной команды, пришлось наблюдать работу этих стендов при их регулировке и настройке. ПГ проектировались и изготовлялись на Балтийском заводе. Только корпус ПГ делал Ижорский завод. О работе этих стендов и глушении неплотных секций приходилось часто рассказывать своим новым коллегам. Всё что касалось ПГ, их ремонта и эксплуатации вызывало у экипажа повышенный интерес.

Проблемы с кислородом

Каждый, чем мог, пытался внести свою лепту в улучшение строящейся установки. Кислород, растворённый в воде первого контура, так же, как и хлор, пагубно влиял на конструкционные материалы первого контура. Поэтому его количество контролировали при подпитке и отборе проб теплоносителя. Если наличие кислорода в воде первого контура превышало допустимые пределы, его удаляли введением гидразингидрата. При подпитке первого контура возникали проблемы с обескислороживанием подпиточной воды. Вода для подпитки первого контура хранилась в цистерне воды высокой чистоты, или сокращённо ЦВВЧ. Когда возникала необходимость подпитки, вода подавалась на приём подпиточного насоса. Насос создавал давление, превышающее давление первого контура, и подавал дистиллят в контур. Дистиллят, которым заполняли ЦВВЧ, предварительно очищался от кислорода в ионообменном фильтре.

Проблема заключалась в том, что за время хранения в цистерне, дистиллят снова обогащался кислородом от воздушной подушки, находящейся в цистерне. Воздух попадал в ЦВВЧ через воздушник, который имелся на крышке любой цистерны для предотвращения её опрессовки при заполнении. Для того, чтобы избавиться от кислорода в подпиточной воде, между цистерной и подпиточным насосом установили ещё один ионообменный обескислороживающий фильтр. К сожалению, ёмкость этого фильтра не позволяла удалить кислород из воды до требуемой нормы при однократной прокачке. Чтобы полностью избавиться от кислорода в подпиточной воде, по предложению старшего мастера рядом с ЦВВЧ установили небольшой центробежный насос. С помощью этого насоса можно было гонять воду по замкнутому циклу ЦВВЧ – обескислороживающий фильтр – ЦВВЧ до получения необходимого качества воды. Когда добивались требуемого результата, рециркуляцию прекращали и вода из ЦВВЧ подпиточным насосом подавалась в контур. Таким образом, эта проблема в принципе была решена. К сожалению, из-за сильного насыщения кислородом при длительном хранении в ЦВВЧ, рециркуляцию воды приходилось проводить весьма длительное время. При этом утрачивалась



возможность оперативной подпитки первого контура. Для того, чтобы сократить длительность очистки дистиллята перед введением в первый контур, необходимо было добиться отсутствия кислорода в воде, хранившейся в ЦВВЧ. Миша Гурьян загорелся идеей лично решить эту техническую проблему. С этой целью он разработал целый комплекс мероприятий. Для того чтобы воздушник ЦВВЧ не контактировал с воздухом, он предложил закрепить на нём метеорологический зонд. Этот зонд представлял собой огромный резиновый шар, по объёму превышающий несколько операторских кают. Несколько таких шаров осталось на ледоколе после высадки на льдину полярников СП-10. Чтобы в цистерне отсутствовала воздушная подушка, Михаил планировал закачать в неё азот. При этом зонд должен был размещаться на крышке цистерны в частично надутом состоянии. Если его надуть азотом полностью, то он мог заполнить собой всё помещение.

Заручившись одобрением со стороны Владимира Васильевича, активный рационализатор для воплощения своей идеи задействовал весь рядовой состав ЦО. Необходимо было делать бугеля для крепления зонда к воздушнику, изготавливать трубопровод для заполнения цистерны азотом, носить баллоны с азотом в помещение, где располагалась ЦВВЧ, многократно заполнять и осушать цистерну дистиллятом и азотом, отбирать пробы воды из цистерны на наличие в ней кислорода. Мало того, одержимый идеей, Михаил докучал всем вопросами с целью получить интересующую его информацию. Через некоторое время народ устал от бьющих фонтаном идей судового изобретателя.

Нужно сказать, что не все безоговорочно поддерживали решение этой проблемы именно этим способом, с помощью зонда. Последним штрихом, сформировавшим отрицательное отношение всего отсека к идее использования метеозонда, послужил случай происшедший с Наумом Тихоновичем. Произошло следующее. После непродолжительного отсутствия на ледоколе, связанного с необходимостью поездки в Мурманск по личным делам, Наум Тихонович приступил к своим обязанностям. Делая обход «чистой зоны», он обнаружил, что на палубе помещения ЦВВЧ имеются следы грязи и решил навести там порядок. Делая уборку, он с ужасом обнаружил, что на крышке цистерны шевелится что-то живое, напоминающее привидение. Наум плоховато видел без очков, но во время уборки обычно ими не пользовался. Когда он полез в карман за очками, неопознанный объект начал хрюкать, увеличиваться в размерах и сползать с крышки цистерны. Напуганный непонятным явлением Наум выбежал из помещения ЦВВЧ и помчался в мастерскую ЦО, где рассказал обо всём своему начальнику. Тот сразу понял, в чём было дело и попытался успокоить своего подчинённого,



но Наум Тихонович находился в состоянии шока, и пришлось прибегнуть к помощи судового врача.

Старший мастер знал, что Гурьян как раз в это время закачивал дистиллят в ЦВВЧ и азот из цистерны стал вытесняться в зонд. Зонд стал надуваться и увеличиваться в размерах. При этом он обычно издавал хрюкающие и ухяющие звуки. Даже у тех, кто не однажды наблюдал этот процесс, обычно мурашки ползли по телу, а Наум Тихонович во время модернизации цистерны находился в Мурманске и ничего не знал об этой эпопее.

В результате, увиденное им явление, да ещё в расплывчатой форме, так как он был без очков, и привело его в такое состояние. Доктор Николай Степанович Лисицын быстро привёл пострадавшего в чувство, но попросил Владимира Васильевича убрать из служебных помещений предметы, приводящие членов экипажа в стрессовое состояние. Когда терпение народа иссякло, последовала ответная реакция. Как раз в разгар модернизации ЦВВЧ наступил день рождения Миши Гурьяна. Шарады и розыгрыши, любимое занятие моряков. Был бы повод, а пошутить над товарищем – радость для коллектива. Пока новорождённый спал сном праведника в своей постели, друзья и соратники притащили в его каюту ещё один метеозонд, имевшийся на ледоколе, и надели его на раструб каютной вентиляции, подававшей свежий воздух в каюту. Отверстия в раструбах всех соседних кают закрыли штатными заслонками, чтобы обеспечить максимальное поступление воздуха только в каюту Гурьяна. Сделав своё чёрное дело, заговорщики встали у открытой двери с будильником в руках, с вождением ожидая реакции обречённого. Раздуваясь от поступающего воздуха, зонд быстро заполнил всю каюту. Когда он стал заползать на кровать, где сладко спал новорождённый, шутники включили звонок будильника. Миша проснулся, в темноте попытался включить ночник над головой и встать, чтобы выключить будильник, который стоял у него на столе, но не смог это сделать. Что-то мягкое и облегающее душило и властно прижимало его к кровати. Спросонья, будучи не в состоянии оценить ситуацию и не поняв, что с ним происходит, изрядно напугавшись, он закричал: «Помогите, замуровали!», чем вызвал неопишуемый восторг зрителей. Затем, брыкаясь в кровати, ему удалось проткнуть или прокусить оболочку резинового шара, через образовавшееся отверстие в лицо стала бить струя сжатого воздуха. Это ещё больше напугало его, и раздался крик: «Отключите магистраль высокого давления! Сообщите в ПЭЖ». Возможно, ему показалось, что он попал в аварию. Радость зрителей достигла апогея. Однако, видя, что дальше продолжать нельзя, шутники остановили вентилятор, подающий воздух в каюту, и шар начал медленно опадать. Новорождённого обступили, успокоили, поздравили с днём рождения. Тут же вместе с ним



распили заранее приготовленное шампанское и напоили чёрным кофе, без которого Гурьян не мог ни заснуть, ни проснуться. Придя в себя и поняв, что оказался жертвой жестокого дружеского розыгрыша, Миша стал смеяться вместе со всеми, повторяя: «Черти, чуть не задушили! Я думал, что сухогруз врезался в каюту, и меня закатало в обшивку переборки! Так может и кондрашка хватить!» Шутки шутками, но пора было собираться на работу. Закончив фуршет, все довольные и весёлые разошлись по своим каютам, оставив новорождённого самостоятельно приходить в себя всеми доступными для него способами. После работы Миша пригласил весь инженерный состав отсека в «Белую Лошадь». Там его хорошо знали, как постоянного клиента, любили за щедрость и на этот случай зарезервировали отдельный зал. Рабочий день у всего коллектива прошёл в приподнятом настроении, а праздник в «Белой лошади» удался на славу.

В дальнейшем судьба ЦВВЧ сложилась следующим образом. После опытов Гурьяна с метеозондом всем стало ясно, что идея хранения дистиллята для подпитки первого контура в цистерне с азотной подушкой должна быть внедрена в жизнь. В этом была его заслуга. Только для её осуществления нужны были грамотные конструкторские и технические решения. Коллективный разум нашёл правильное решение этой проблемы. Общими усилиями всего инженерного состава отсека был разработан эскиз модернизации ЦВВЧ для создания в ней азотной подушки. В результате воздушник цистерны был заглушен. Азот стал подаваться в цистерну из транспортного баллона через редукционный клапан, подававший в цистерну азот с давлением, при котором не могло произойти её разрушение. Для обеспечения техники безопасности на цистерне был установлен предохранительный клапан в виде резиновой мембраны. При превышении допустимого давления мембрана разрывалась и азот стравливался в атмосферу. Была составлена инструкция по эксплуатации ЦВВЧ с азотной подушкой. Инструкцию поместили в помещении, где находилась цистерна. Техническое решение по переоборудованию цистерны согласовали с проектантом. Метеозонд исчез из помещения, как дурной сон. Теперь, даже после длительного хранения дистиллята в ЦВВЧ с азотной подушкой, можно было подпитывать первый контур обескислороженной водой, не прибегая к рециркуляции.

Метеозонд, как средство, с помощью которого пытались решить техническую проблему, который невольно привёл в шоковое состояние Наума Тихоновича в результате шутки над докучливым рационализатором, вошёл в судовой эпос. Рупором судового эпоса служил «Свербильник». Это был толстый журнал, в который каждый мог писать шаржи, эпиграммы, дружеские пожелания, как на своё начальство, так и на подчинённых. Чтобы не было обид, под эпиграммами не подписывались, а запись обычно



делали печатными буквами или печатали текст на машинке и клеивали его в журнал. Основным принципом этого самиздатского журнала состоял в следующем:

Если у тебя в душе свербит,
От радости, или обид,
Не держи это в себе —
Поделись с друзьями.

Этот журнал всё время хранился на посту энергетики и живучести, или сокращённо ПЭЖ. На его обложке было написано: «Из ПЭЖа не выносить, копии не снимать». Писать туда мог каждый, читать его также мог любой член экипажа. Это была прекрасная отдушина для сброса отрицательных эмоций, давала возможность старшим и главным командирам наблюдать реакцию экипажа на свои распоряжения и своё поведение в коллективе. Остальным членам экипажа «Свербильник» также давал прекрасную возможность корректировать своё поведение в соответствии с пожеланиями коллектива. Первый помощник часто черпал из него полезную для себя информацию. По поводу модернизации ЦВВЧ в «Свербильнике» появилась следующая публикация:

Миша шарик надувал,
Бегал по отсеку —
Делать было нечего,
Видно, человеку!

Напугал всех мастеров,
Странными явлениями.
Поселились в ЦВЧ,
Черты с приведениями.

Всех достал идеями,
С воздушными подушками,
А сам в каюте попивал
Чёрный кофе с сухками.

Но недолго продолжались
Дикие кошмарики,
Коллективный разум спас
И исчезли шарики!



Вот в таких тяжёлых муках и борьбе рождались нужные в эксплуатации и перспективные технические идеи. Теперь новые ледоколы строятся уже только с модернизированными ЦВВЧ по идее, предложенной Михаилом Семёновичем Гурьяном.

Бои на общественном фронте

Постепенно судовая жизнь становилась частью моей жизни. Круг общения расширился до состава всего экипажа. Как и во всей стране, на ледоколе жизнь любого члена коллектива складывалась из следующих основных составляющих: личной, производственной и общественной. В отличие от береговой, в судовой жизни некоторые её составляющие переплетались ещё более тесно и порой становились единым целым.

На ледоколе работа, отдых, спорт и развлечения ограничивались размерами судна. Для того чтобы приступить к исполнению производственных обязанностей, не надо было ехать на метро и трамвае, достаточно было выйти из каюты и войти в служебное помещение. Для того чтобы покушать, достаточно было переступить порог столовой или кают компании, не надо было стоять в очереди и платить за питание. Парилка была под боком, спортзал находился несколькими палубами ниже каюты. Только семья находилась на расстоянии двух часов полёта.

Если в заводском цехе, где численность коллектива доходила до двух тысяч человек, вся масса людей не была охвачена щупальцами общественной деятельности, то на ледоколе мало кто мог избежать этой участи. Это объяснялось отчасти тем, что коллектив был сравнительно небольшой, количество общественных организаций, активно действующих на ледоколе, было больше чем на любом крупном заводе, а также отчасти и тем, что на судне имелся первый помощник капитана, в обязанность которого входила активизация политической и общественной жизни экипажа. Человек, работающий на заводе, после окончания рабочего дня практически оказывался вне сферы общественной деятельности. На ледоколе же только на время сна член экипажа выпадал из сферы общественной жизни, если только она не являлась ему в виде ночного кошмара. Причём ко всему прочему общественная и политическая деятельность экипажа ледокола «Ленин» находилась под пристальным вниманием таких серьёзных организаций, как ЦК КПСС и ЦК ВЛКСМ. В 1961 году на общественно-политической почве произошёл неприятный случай с инженером службы РБ, членом первого экипажа Юрием Ильичом Смирновым. В один из дней он на ледоколе играл в настольный теннис с Зюгановым в носовом трюме, переоборудованном под спортзал. В это время туда спустилась группа людей во главе с нашим комсоргом Николаем Ивановичем Петровым. С ним был еще представи-



тель комсомола из пароходства и двое высокопоставленных чиновников из ЦК ВЛКСМ. Комсорг начал объяснять, что в этом спортзале занимаются регулярно секции по различным видам спорта, проводятся соревнования и т.п. Смирнову не понравился рассказ комсорга о спортивной жизни ледокола, и он не совсем тактично встрял в беседу. Никто его за язык не тянул и выступать не просил. Один из гостей представился и спросил:

— А разве это не так?

— Конечно нет, — ответил Юрий Ильич, — вот сейчас надо было играть в баскетбол, а народ не собрать — пьют, гуляют. Три человека есть, а надо пять, как минимум. А где они? В прошлые времена мы собирали и восемь человек и десять, а сейчас — тишина, никого нет. Завязалась дискуссия.

— А как же комсомольцы? — спросил важный гость.

— А разве есть разница между комсомольцами и некомсомольцами, кроме уплаты членских взносов? Что-то я этого не замечал, да и по работе тоже не заметна разница, а иногда и наоборот. Комсомол себя давно изжил, пора его перевести в добровольное общество типа ДОСААФ.

— Как? — возмутился один из гостей, — комсомол выиграл войну, воспитал столько героев: Зоя Космодемьянская, Юрий Смирнов и много других.

— То, что комсомол воспитал столько героев, ещё надо проверить. Просто во время войны нужны были примеры мужества и героизма, вот и придумывали всяких героев. И почему именно комсомол, а сколько неизвестных героев не были комсомольцами. Кстати, мой тезка, герой Советского Союза Юрий Смирнов не был комсомольцем, мой приятель был знаком с его семьёй. Он был отпетым хулиганом, когда его забирали на фронт, мать сказала «может быть, там тебя убьют». Так что не надо про то, что комсомол выиграл войну. Выиграл её весь народ. Понятно, что вы, как гости из ЦК ВЛКСМ не согласитесь со мной. Но я знаю, что говорю правду, вы знаете, что я говорю правду, но никогда со мной не согласитесь, ибо имеете такие теплые и удобные места, что все сделаете, чтобы я принял вашу точку зрения. Возможно, я соглашусь принародно, но в душе я никогда вам не поверю. Да вы и сами не верите, — наступило молчание.

— Друзья, оставьте его в покое, он хороший, нормальный парень. И не комсомолец, — попытался вступить за своего товарища Саша Зюганов.

— А вы были комсомольцем? — насторожились люди из аппарата ЦК ВЛКСМ.

— Никогда!

— А почему?

— Да потому, что у вас всегда нужно думать одно, а говорить другое. Голосовать за то, во что не веришь.



Покрасневшие и позеленевшие гости удалились из спортзала. А уже сразу после ужина было срочно собрано общесудовое собрание. Выступил первый помощник и сообщил суть дела. Народ стал выступать. Один из членов экипажа сказал, что Смирнов отличный производственник, лучший по профессии, отличный спортсмен. Выступили восемь человек, и ни один не сказал о нём худого слова. В конце выступил инженер-оператор, который был кандидатом в партию и, пряча глаза, сказал, что товарищ Смирнов не прав по поводу комсомола. В завершение снова выступил первый помощник и сказал, что советские люди так себя не ведут, в комсомоле состоит вся передовая молодёжь нашей страны, а инженер РБ Смирнов игнорирует заслуги ВЛКСМ, как Моська лает на Слона. В итоге собрание приняло решение «за некорректное отношение к гостям ледокола, сделать Смирнову замечание, а первому помощнику извиниться перед ним за Моську». Но на этом всё не кончилось. Через пару дней появился представитель парходского комсомола и сказал Смирнову, чтобы он собирал чемодан, так как его увольняют. Юрий Ильич не растерялся, пошёл в дежурную рубку и объявил по судовой трансляции общесудовое собрание. Когда люди собрались, он проинформировал собрание, что его увольняют. Народ зашумел и взял опального члена экипажа на поруки. Комсомольский руководитель на этот раз ушёл ни с чем. Инструкторы ЦК ВЛКСМ, приехав в Москву, доложили, что на атомном ледоколе «Ленин» обнаружена антипартийная группировка в количестве девяти человек во главе с инженером РБ. Они записали всех, кто выступал на собрании в защиту Смирнова. Дальше события развивались следующим образом: судового Дон Кихота срочно вызвали в военкомат и вручили повестку в армию. У властных структур всегда имеются способы решить любую проблему так, как с их точки зрения этого требуют обстоятельства. А чтобы служить в армии, как известно, необходимо было пройти медкомиссию. Придя на комиссию, наш герой пожаловался на коленный мениск — у него ещё раньше во время его бурной спортивной молодости была серьёзная спортивная травма, полученная во время игры в футбол. Доктор пощупал колено, где перекачивался порванный мениск и написал в медицинском заключении о непригодности к службе в армии. В результате его срочно послали на областную комиссию. Результат был тот же. Затем у него была беседа с полковником военкомата по фамилии Потопуко. Тот стал страшно возмущаться, что не бывает так, что человек, который не годен к службе в армии, для работы на ледоколе оказывается годным. Он заявил, что у него приказ от генерала из Москвы в трехдневный срок забрать данного призывника в армию и показать ему «Кузькину мать». Беседа явно не понравилась члену первого экипажа ледокола «Ленин». Следовало серьёзно подумать о спасении души и тела.



Он спешно покинул кабинет полковника Потопуко и поехал в Москву с целью навести порядок в рядах руководства ВЛКСМ. Для начала он пошёл в редакцию «Комсомольской правды», объяснил ситуацию. Там сказали, что вообще-то они орган ЦК ВЛКСМ, но против отдельных зарвавшихся товарищей готовы выступить. Затем наш герой отправился в ЦК ВЛКСМ. Зло надо искоренять с основания. Юрий Ильич нашёл инструктора Масленникова, который был на «Ленине» и заварил всю эту кашу. Тот сидел в комнате вместе с несколькими инструкторами. Один заведовал Краснодарским краем, другой Поволжьем. Юрий Ильич спросил с какой стати, гражданин Масленников преследует человека, не состоявшего в ВЛКСМ, и всеми силами пытается отправить его в армию.

— Я ничего не делал, — оправдывался Масленников.

— Ну конечно — возразил Юрий Ильич, — сидит это один генерал в Москве и думает: «Черт возьми, у меня же Смирнов в армию не забран, pošлю-ка я полковнику Потапуко указивку — срочно забрать его в армию!» И кстати, «Комсомольская Правда» с радостью заинтересуется этим вопросом.

— Вы вместо бегания по «Комсомолкам», лучше бы в институт поступили, возопил инструктор Масленников.

— Товарищ инструктор, вы опоздали с вашими пожеланиями, — ответил наш герой, — все экзамены я сдал на отлично, включая сочинение.

Дома в Обнинске Юрия Ильича ждала радиogramма капитана ледокола с текстом: «Срочно явиться на борт ледокола». По приезду в Мурманск его направили в военный госпиталь и назначили лечащего врача. Врач долго уговаривал сделать операцию, но он наотрез отказался. После десяти дней обследования настал день выписки. Медсестра вынесла в вестибюль медицинское заключение. В нём было написано: «В мирное время не годен, в военное время годен к нестроевой службе». Нашему члену экипажа сильно повезло, что и среди людей в погонах есть нормальные и порядочные люди. Через несколько дней Смирнову нужно было сдать паспорт и военный билет на прописку. Он получил из прописки паспорт, а военного билета в паспортном столе ему не дали. Нервы не выдержали, и он написал заявление на увольнение из пароходства. Зашёл с заявлением к главному механику Следзюку Александру Калиновичу, чтобы он подписал бумагу. А Калиныч в свое время был не только механиком-наставником Одесского пароходства, но и какое-то время ходил на судах помполитом. Александр Калинович попросил нашего героя подождать некоторое время и исчез с ледокола часа на четыре. По возвращению он вызвал Смирнова к себе и вручил ему военный билет со словами: «Юра, работай и не волнуйся, больше тебя никто не тронет». В результате своего необдуманного выступления



Юрий Ильич получил нервный тик и хороший урок на тему о том что, где и с кем можно говорить. На этом его злоключения на идеологическом фронте закончились. Думаю, что и всем другим, кто прочтёт эти строки, они послужат хорошим уроком.

Повышение активности масс

Как раз во время моего появления на ледоколе была развёрнута кампания по вовлечению всего экипажа в социалистическое соревнование. Должны были соревноваться между собой все специалисты одной профессии. Это ещё можно было понять. Но, в соревновании участвовали и различные службы ледокола. Атомно-механическая и электромеханическая службы заключали договор о социалистическом соревновании друг с другом. На каждом профсоюзном собрании подводились итоги соревнования. Была введена система оценки деятельности каждого члена экипажа. За качественное выполнение служебных обязанностей, за участие в общественной деятельности и спортивных мероприятиях начислялись очки. После подведения итогов объявлялся лучший по профессии и служба, победившая в соревновании. Чтобы вовлечь рядовой состав в это мероприятие, лучшему по профессии по итогам квартала начислялась премия. Для машинистов и уборщиц, получающих небольшую зарплату, это был действенный стимул. Наша партия хорошо знала свой народ. Для командиров использовался кнут, для рабочего класса дешёвый пряник. После случая с Юрой Смирновым никто не решался на критику идеи социалистического соревнования.

Не участвовать в соревновании было нельзя, а чтобы участвовать, необходимо было оформить личный творческий план для командиров, и принять социалистические обязательства для рядовых членов экипажа. Всё это сильно раздражало, отвлекало от работы и морально давило на большинство членов экипажа. Между уборщицами и дневальными порой возникали ссоры из-за получения премии за победу в соцсоревновании. Как ни странно, но большим сторонником и активным участником этого движения оказался Наум Тихонович. Причём он глубоко проникся этой идеей и свято выполнял все обязательства, принятые им при составлении договора на участие в соревновании. Если Наум Тихонович в своём договоре обязался подготовить из молодого специалиста классного машиниста дезактиватора к определённом сроку, то у последнего не было другого выхода, как стать им. Наум мог разбудить человека ночью и проверить, выполнил ли тот задание по изучению судовых систем. Постоянно проверял его конспекты и схемы, составленные при изучении установки. Контролировал знание и соблюдение устава и обязанностей по тревогам.



Следил, чтобы его подопечный не нарушал трудовую дисциплину, и чтобы его койка в каюте всегда была заправлена, требовал, чтобы на работу тот всегда являлся трезвым и опрятным.

Ещё более требовательно Наум Тихонович относился к своим персональным обязательствам. Например, когда он принял социалистическое обязательство повысить свой политический уровень, то за две недели, по ночам самостоятельно прочёл весь «Капитал» Карла Маркса и даже составил подробный конспект прочитанного. Правда, он честно признался, что мало что понял из прочитанного, сославшись на свой низкий образовательный уровень. Наум закончил только шесть классов сельской школы. Повышать свой политический уровень чтением «Капитала» ему посоветовал его кумир и начальник – старший мастер. Он ценил Наума Тихоновича за исполнительность и работоспособность, но постоянно держал его в «чёрном теле», и никогда не упускал случая пошутить над своим подчинённым. Я всё больше убеждался, что Наум Тихонович был «святой» с точки зрения социалистической идеологии человек. Именно таких людей и мечтали создать наши партийные идеологи, говоря о новом типе человека, человеке социалистического сознания. Самым странным было то, что он был беспартийным и не состоял в комсомольской организации. Беря социалистическое обязательство отремонтировать пятьдесят клапанов за месяц, и видя в конце отчётного срока, что не успеваешь выполнить свои обещания в рабочее время, он целую неделю ходил вечерами в мастерскую, и ремонтировал клапана в своё личное время. Путём невероятных усилий Наум Тихонович отремонтировал эти пятьдесят клапанов, выполнил своё социалистическое обязательство и в очередной раз стал победителем соревнования.

Обидные приколы

После напряжённого трудового дня Николай Александрович Кукочкин, Батюшка, Миша Гурьян, Боря Гирш, я и Мантула отправились в город отправить почту домой, зайти в магазин купить что-нибудь вкусенькое к чаю, а заодно и сходить в кино. Компания уже посетила местный почтамт, побывала в магазине, где купила пару бутылочек грузинского коньяка к чаю и зелень для салата, откушала разливного пивка в тенистом сквере, и уже было отправилась в кинотеатр, как обнаружила, что исчез организатор и вдохновитель этого похода – Николай Александрович. Куда он исчез, никто не мог предположить. Поступало много предложений, как отыскать потерявшегося. Кто предлагал пройтись по соседним улицам и встретиться в центре города у фонтана, кто подождать у кинотеатра, так, как это был конечный пункт намеченного Куком маршрута, и по логике вещей он должен был там появиться. Все уже отчаялись принять единственно правильное



решение, чтобы найти потерявшегося товарища, как Миша Гурьян неожиданно взял инициативу в свои руки и заявил: «Идите в центр к фонтану и ничего не спрашивайте, он сейчас туда подойдёт. Я вам обещаю», — а сам направился к расположенному рядом городскому радиоцентру. Видно, посмотрев на его вывеску, он и принял какое-то решение.

Мишина решимость всех успокоила, и оставшаяся группа не торопясь, пошла к фонтану в ожидании скорого воссоединения всего коллектива. Рядом с фонтаном находились садовые скамейки. Там все и расположились. После пивка посидеть на скамейке у фонтана совсем не плохо. Из расположенного на столбе репродуктора очень кстати раздавались звуки песни из кинофильма «Семеро смелых»: «Молодые капитаны поведут наш караван...». Обстановка располагала к мечтательности. Всем уже порядком надоела береговая жизнь, и возникал закономерный вопрос: «Когда же эти капитаны, наконец, поведут наш ледокол на ледовые трассы? Когда закончится этот бесконечный ремонт?». Трансляция песни закончилась, и после непродолжительной паузы приятный женский голос из репродуктора сделал объявление, повергшее весь отдыхающий коллектив ленинцев в неописуемый восторг. Диктор городского радиоцентра на весь город объявила: «Потерялся мальчик Коля Кукочкин пяти лет, одет в синюю курточку с капюшоном и чёрные брючки. На голове мальчика детская шапочка в виде морской фуражки. Всех, кто увидит потерявшегося ребёнка, просьба привести его к городскому фонтану. Там его ожидают родители. Спасибо за внимание».

Нужно заметить, что описание одежды, сделанное диктором, полностью совпадало с тем, во что действительно был одет Николай Саньч. Он единственный из всего инженерного состава АМС носил капитанскую фуражку вместе с гражданской одеждой, и это был тонкий укол со стороны Гурьяна. Миша обладал симпатичной наружностью восточного типа «Муслим Магомаев» и манерами «вечного страдальца», страшно устававшего на работе и от тягот проклятого быта. Всё это позволяло ему многого добиваться от противоположного пола. Видно и диктор местного радиоузла не смогла устоять от его чар. Через несколько минут появился и сам герой жестокого прикола со словами: «Ну, козлы! Сознавайтесь, кто эту пакость устроил! Нельзя пару минут с девушкой пообщаться». — «Саша, сам догадайся, кто мог это сделать», — с улыбкой во весь рот дружелюбно ответил Батюшка, и все, не сговариваясь, захохотали во всё горло. Осмотрев присутствующих, Николай Саньч всё понял и изрёк: «Всё ясно, я этому Гурьяну устрою весёлую жизнь. Он у меня попляшет!»

Когда Николай Саньч уже перекипел и смог трезво оценить весь юмор случившегося, подошёл и сам автор розыгрыша. На возмущения Кукочкина



Миша спокойно ответил: «Николай не отрывайся от коллектива, или предупреди, что у тебя намечено свидание, мы волновались о тебе». В результате задуманный план мероприятий на день пришлось откорректировать. Кино отменялось, и все отправились на ледокол. Коньяк и закуска могли испортиться. Эти вещи обычно долго не хранились в морском коллективе и требовали немедленного уничтожения сразу после их приобретения. К тому же всем участникам последних событий кроме Куочкина, конечно, не терпелось поделиться удачным приколом с остальными членами экипажа. Делу время, а потехе час. А с работой дело обстояло следующим образом.

Дела отсечные

Модернизационные работы в ЦО, или правильнее сказать создание новой реакторной установки в прежнем корпусе, значительно продвинулись за последнее время, что сильно поднимало настроение всего экипажа. Закончилось изготовление бака железобетонной защиты на заводе, и огромным плавающим краном он был помещён в корпус ЦО ледокола. Бак состоял из двух отдельных половин и занимал почти всё пространство отсека чуть ниже ватерлинии. Заводские специалисты заканчивали монтаж связей, крепящих его к корпусу. Теперь, входя в помещение аппаратной, можно было ходить по его крышке, а не прыгать, как белка по строительным лесам и корпусным шпангоутам. Как волчьи ямы в крышке бака зияли отверстия кессонов для реакторов и парогенераторов. Скоро в эти кессоны будет загружен «паук» и другое оборудование первого контура. В цеху активно велась сварка этих циклопов.

«Пауком» называли конструкцию, состоящую из реактора и приваренных к нему посредством патрубков ПГ и циркуляционных насосов (ЦН). В центре «Паука» был реактор, по диагонали друг против друга вокруг него располагались четыре ПГ, а между ПГ находились четыре циркуляционных насоса первого контура, или сокращённо ЦНПК. Длинных трубопроводов между реактором и остальными частями «паука» не было. Они стыковались друг с другом посредством коротких патрубков. Патрубки представляли собой конструкцию типа «труба в трубе». Вода из реактора в ПГ и ЦНПК поступала по внутренней трубе патрубка, а обратно в реактор по наружной трубе. Конструкции «пауков» стояли в заводском цеху, как стальные гигантские членистоногие на специальных стендах-подставках, а вокруг патрубков, в месте их стыковки медленно вращались сопла сварочных аппаратов. Процесс сварки был очень длительным, требовал высокого качества работ и тщательного контроля за их выполнением. Контролировал качество сварочных работ на «пауке» сам Владимир Васильевич Каратеев — наш непосредственный начальник. В начале сварочных работ, при входном



контроле поступивших на завод реакторов были обнаружены аустенитные включения на патрубках. На волгоградском заводе «Баррикада» при наплавке патрубков были применены запрещённые для данной конструкции электроды. В это время на «пауках» было уже сварено 4 патрубка из 16. Надо было сварные швы резать. За десять дней на «Баррикаде» спроектировали и изготовили станок для срезки швов и обработки патрубков под сварку.

Но, неожиданно в процессе работ разработчики стали, из которой были отлиты корпуса реактора, заменили автоматическую сварку патрубков на ручную с подогревом патрубков до 300 °С. Диаметр патрубков был 600 мм, и толщина 76 мм. На заводе сначала возникла шоковая ситуация, а потом заводские специалисты изобрели, внедрили и освоили индукционный метод нагрева патрубков. Патрубки варили четыре бригады сварщиков со «Звёздочки», «Севмаша», Адмиралтейского завода, «Красного Сормово» и выполнили работу в установленные сроки. Заводские специалисты при монтаже оборудования реакторного отсека постоянно вынуждены были совершать технологические и трудовые подвиги. Быстро продвигалось дело и с монтажом вспомогательных систем реакторной установки. Уже было видно начало конца ремонта ледокола. Андрианов и Валера Ханларов уже освоили заводские технологии и принимали участие в приёмке оборудования под руководством старшего мастера.

Хроника великих свершений

Однажды, проснувшись утром и, выглянув в иллюминатор, я увидел, что палуба и вся заводская территория покрыты толстым слоем снега. Снег выпал в середине ноября и больше не таял. В связи с изменением времени года изменилось и проведение активного досуга экипажа. Завод, на котором стоял ледокол в ремонте, любезно предложил экипажу совместно с заводскими спортсменами пользоваться базой отдыха, расположенной в лесной местности. На этой базе была оборудована отличная слаломная трасса с бугельным подъёмником. Перепад высот на трассе был достаточным для установки хорошей слаломной трассы. Помимо слаломной трассы на этой базе имелась пятнадцатикилометровая трасса для любителей лыжных прогулок. На ледоколе имелись комплекты беговых и слаломных лыж с ботинками.

Когда база была подготовлена для посещения, спортсмены ледокола направились на открытие снежных трасс. В постоянный состав спортивной делегации входили: первый помощник капитана Лазарев Владислав Георгиевич, Владимир Васильевич Каратеев, старший механик Пашнин, Боря Гирш, Миша Гурьян, инженер-химик он же яхтенный боцман Олег Филиппов, Мантула, мастер трюмной группы Леша Лешков, старший мастер-электрик Лёша Пушкин, Наум Тихонович, и Валера Ханларов,



остальные члены экипажа ездили на базу эпизодически. Я уже три года занимался слаломными лыжами в Кавголово под Ленинградом и поэтому так же принял участие в этом мероприятии. Ленинцы уже пользовались этой базой раньше и теперь направлялись туда, как к себе домой: без суеты и основательно. Первый помощник распорядился, чтобы на камбузе на всех выдали сухой паёк: копчёную и вареную колбасу, сыр, картошку, несколько голов селедки, завтрак туриста, куриные яйца, хлеб, лук, зелень, чай и кофе. На базу надо было добираться на электричке до Лайских Доков, а затем шесть километров идти по лесу на беговых лыжах. Кто собирался кататься на слаломных лыжах должен был брать с собой беговые и слаломные лыжи. На базу ездили в субботу утром. Морозным субботним утром спортивный десант ленинцев погрузился в электричку. В электричке народ слегка перекусил и выпил по чашечке кофе. Настало время общения за приятным разговором, и, чувствуя это, Мантула обратился к Каратееву с просьбой:

— Васильич, расскажи, молодым, как мы в 1961 году высаживали СП-10 у острова Врангеля.

— А, чего сам-то не расскажешь? — мягко спросил Каратеев.

— Да у меня после вчерашней парилки с хронологией в голове пока не всё в порядке.

— С хронологией надо быть осторожным, — подтвердил Владимир Васильевич, — можно и рассказать, раз народ просит, и спокойно начал повествование: «Этот рейс проходил во время нашей второй навигации, вернее он явился её, можно сказать, героическим завершением. С Базы 92 мы вышли в конце сентября, кажется 29 числа. Точно помню, что ночью, около трёх часов. Вместе с нами в Арктику пошли транспортные суда «Ангарлес» и «Леваневский» с грузом и полярниками. Место высадки СП было намечено севернее острова Врангеля. Вы знаете, что все предыдущие экспедиции полярников доставлялись на льдину с помощью самолётов, а на самолёте, как известно, крупногабаритный груз не доставишь. В результате зимовщикам приходилось жить не только в экстремальных, но ещё и в спартанских условиях. На первых зимовках они жили в утеплённых палатках. Так что этот рейс «Ленина» был первым в освоении технологий высадки экспедиций СП с помощью ледокола. Таким образом, наш кормилец стал первопроходцем в этой необходимой для освоения Арктики области.

Этот рейс «Ленина» считался экспериментальным. На Западе поговаривали, что ледокол оказался неэффективным в тяжёлых льдах. Да и для нашего руководства возможности этого судна так же пока не были полностью изучены. С нами на борту находилось более двадцати журналистов, для того чтобы рассказать жителям страны о достижениях первого в мире атомного ледокола в случае успешного проведения экспедиции. Героика



будней была, как адреналин для нашей страны, и это был мощный стимул для поднятия духа советских людей. Но пока «Ленин» не достиг назначенной точки, выход в эфир им был строго запрещён — мало ли, что может случиться. Командовал ледоколом в этом рейсе Борис Макарович Соколов. Перед этим рейсом первый капитан ал «Ленин» Павел Акимович Пономарёв вынужден был уйти на пенсию по состоянию здоровья — суставы замучили. Тяжело было проводить всю вахту на ногах, бегая по мостику с крыла на крыло. Борису Макаровичу в это время было чуть больше тридцати. Он тогда был самым молодым ледовым капитаном. В проливе Вилькицкого перегрузили с «Леваневского» и «Ангарлеса» на борт «Ленина» экспедиционное оборудование и людей. Начальником ледовой экспедиции был Маскутов, а начальником СП-10 Корнилов. На борту «Ленина» был маленький вертолёт К-15, который пилотировал Гурин.

Прошли пролив Санникова. Здесь пришлось помучиться. Практически на днище проползли по мелководью — боялись, что конденсаторы главных турбин забьются илом. Затем прошли Восточно-Сибирское море и от мыса Шелагского повернули на Север. Заранее планируя экспедицию, учёные с помощью полярной авиации нашли подходящий ледовый массив, находившийся северо-восточнее острова Врангеля, но когда ледокол и обеспечивающий рейс самолёт ИЛ-14 приблизились к этому району — оказалось, что здесь находится американская дрейфующая станция «Арлис-2». Ви-



Атомный ледокол «Ленин» в Арктике полярной ночью



дите, как мир тесен! Две политические системы жёстко конкурировали везде и во всём — и в освоении мирного атома, и в изучении арктических просторов. Конкуренция являлась мощнейшим стимулом для развития техники и для освоения ледовых пространств. В результате пришлось искать другой район — наши руководители не могли допустить прямого контакта советских полярников с противоборствующей системой. Так что поиск льдины для полярников заметно затянулся по вине американцев. Пришлось идти значительно западнее. К назначенной точке приблизились только 14 октября.

Когда подошли к льдине, сразу начали выгрузку, строительство полярной станции и ледового аэродрома. Вес груза составлял около шестисот тонн. В центре льдины толщина льда достигала 15 метров, а по периметру станции 4–5 метров. Общая площадь льдины была около пятнадцати квадратных километров. Надо было выгрузить три трактора и 10 сборных домиков — спичечных коробков с откидывающимися панелями на всех стенах и потолке, чтобы можно было выбраться, если жилище завалит снегом. Из них семь уже были собраны на палубе ледокола. Мы тогда смогли достаточно хорошо изучить это жилище, помогая полярникам собирать их на шлюпочной палубе. Место для лагеря полярники выбрали на расстоянии 2,5 километров от места стоянки ледокола, и надо было сооружать ледовую дорогу для доставки грузов на волокуше с помощью тракторов. Весь экипаж «Ленина» активно участвовал во всех работах по оборудованию лагеря в свободное от вахт время. Во время выгрузки в гости к полярникам пожало-



Хозяева Арктики



вали хозяева Арктики — медведица с двумя годовалыми медвежатами. Они решили, что это для них прибыло снабжение и, не обращая внимания на людей, начали распаковывать мешки с мясными продуктами. Отогнать их удалось только с помощью ракетницы.

17 октября назначили открытие станции СП-10. Год назад в Москве в это время открылся двадцать второй съезд партии. Надо было срочно отрапортовать, что к годовщине знаменательного события в нашей стране полярники и моряки ледокольного флота справились с возложенными на них задачами. Во время торжественного открытия началась пурга. На сильном ветру подняли государственный флаг СССР. 24 октября ледокол покинул станцию и пошёл устанавливать автоматические метеорологические станции ДАРМСы. С самолёта на лёд их сбрасывать было нельзя. Эта техника была хрупкой. Через несколько дней после ухода «Ленина» на станцию в гости к нашим полярникам на «Дакоте» прилетели американцы, с «Арлис-2» попить чайку из российского самовара. Американцы были в лакированных туфлях и обычных костюмах и, как положено, с жвачкой во рту и Кока Колой в кармане. Никаких меховок и унт на них не было. Как будто собрались на соседнее ранчо в Техасе — без всяких комплексов. Им не надо было спрашивать разрешения в первом отделе на общение с иностранцами.

После установки ДАРМСов ледокол повернул на Запад, к дому через пролив Велькицкого. Самой северной точкой, достигнутой ледоколом во время плавания был 81 градус, 45 минут северной широты. Оттуда и до Северного полюса рукой было подать. На трудных участках у эхолота стоял Александр Георгиевич Гамбургер, а в воздухе постоянно находился командир вертолёта Гурин и указывал путь через трещины и разводья. Прямым ходом «Ленин» в паковых льдах идти не мог. Как на зло, в самый разгар ледовой битвы засолился основной запас дистиллята. Ледокол вынужден был остановиться, чтобы слить солёную воду и с помощью испарительных установок наварить новый дистиллят. Этим дистиллятом приходилось подпитывать воду второго контура, которая поступала на ПГ. Наличие хлора в воде могло привести к выходу из строя всех ПГ. Их трубная часть была навита из нержавеющей стали, которая от соли разрушалась межкристаллитной коррозией, как от раковой опухоли.

Руководили восстановлением работоспособности энергетической установки технический руководитель экспедиции Хлопкин Николай Сидорович и главный механик Александр Калиныч Следзюк. Чтобы скрыть причину стоянки, в Москву сообщили, что проводили исследование «Жёлоба Санко». Когда наварили сто тонн дистиллята, продолжили движение. Стоянка заняла три дня. После этого добрались до Диксона, и в Енисейском заливе



База 92

пришлось прокладывать путь ударами. В Баренцевом море ледокол застиг свирепый шторм. В общем, природа продемонстрировала все свои возможности и испытала ледокол по полной программе. 22 ноября возвратились в Мурманск.

Никто нас не встречал, и на пирсе была тишина. За рейс прошли больше восьми тысяч миль. «Ленин» с честью выдержал испытания, и руководству стало ясно, что страна получила уникальный ледокол с практически неограниченной автономностью плавания, способный прокладывать новые трассы и разрабатывать современные технологии проводки судов в тяжёлых льдах Арктики. К слову сказать, льдина, на которой размещалась СП-10, оказалась достаточно прочной, и станция просуществовала два с половиной года. Полярники за это время ни разу не меняли место расположения своего лагеря на льдине. Дрейф этой станции значительно отличался от дрейфа остальных наших полярных лабораторий и практически повторил дрейф «Фрама» и «Седова». Она прошла всего в 73-х милях от Северного полюса. Это был рекорд для всех последующих станций.

И ещё одна историческая справка, — заканчивая своё повествование, — сообщил Владимир Васильевич, — чтобы быть точным, ледокол «Ленин» действительно первый из надводных судов высадил полярную станцию СП-10 на льдину, а эвакуировала СП-1 ещё в 1938 году экспедиция судов под руководством Отто Юльевича Шмидта, состоящая из ледокола «Ермак», пароходов «Таймыр», «Мурман» и бота «Мурманец». «Мурманец» был промысловым зверобойным судном с деревянным корпусом длиной



30 метров с двигателем 160 л.с. и парусным вооружением. И оно первым подошло к кромке льдов, но не смогло пробиться через льды к лагерю. Так вот силами экипажа «Таймыра» и «Мурмана» с льдины сняли И. Папапина, Э. Кренкеля, Е. Фёдорова и П. Ширшова. Победы над Арктикой не достаются лёгкой ценой. Первым на спасение папанинцев был направлен дирижабль ОСОВИАХиМа – «СССР В-6». В начале февраля дирижабль взял старт. Все были уверены, что скоро он спасёт полярников, а через сутки «СССР В-6» налетел на гору под Кандалакшей и взорвался. Взрыв был ужасным. Весь корпус дирижабля был искорёжен, вокруг были пятна крови, но в живых осталось шесть человек, а тринадцать человек погибло. За 274 суток дрейфа СП-1 прошла от Северного полюса до берегов Гренландии более 2500 миль. Говорят, что в спасательной операции участвовали и подводные лодки Северного флота. Так что, ребята, флот давно занимался станциями СП. Надо только немного интересоваться историей».

– Молодец Васильич, хорошо рассказал, и с хронологией у тебя всё в порядке, и историю хорошо знаешь, и фамилии все у тебя в голове сохранились. Как будто я снова там побывал», – поблагодарил рассказчика Мантула. Мы все похлопали в ладоши в знак благодарности. В воздухе повисла атмосфера арктических путешествий. Перед глазами у нас появились полярники в меховках и унтах, собачьи упряжки, белые медведи, экспедиции, терпящие бедствие, вспомнились кадры из фильма «Ледоколы идут». В сознании возникли вопросы: неужели и я всё это когда-нибудь увижу и буду участвовать в подобных событиях. Остро защемило под ложечкой – когда же, наконец, закончится этот бесконечный ремонт и ледокол выйдет в Арктику. Не верилось, что работа ледокола в Арктике постоянно связана с открытием новых трасс и освоением новых ледовых технологий. Казалось странным, что люди, сидящие рядом, с которыми работаешь бок о бок, говорят об освоении Арктики, как о поездке в Крым, знают лично людей, вписанных золотыми буквами в историю освоения Арктики. Казалось, что это доступно только посвящённым, которые такими родились и созданы специально для этого. Это надо было осмыслить, и это требовало времени. Поэтому после рассказа Владимира Васильевича все оказались на некоторое время, как под гипнозом, и оставшаяся часть пути пролетела быстро и незаметно.

Воспоминания о технических нюансах

На обратной дороге с лыжной прогулки в вагоне рядом со мной сидели: Владимир Васильевич, Боря Гирш, Олег Филиппов, Миша Гурьян, Мантула с Наумом Тихоновичем и Валера Ханларов, а остальные расположились в значительном отдалении. Разговор снова незаметно перешёл на воспоми-



нения о первых рейсах ледокола и Мантула начал рассказ о первых шагах ледокола во льдах: «Когда ледокол вышел из Мурманска на трассу Северного Морского Пути после швартовых и ходовых испытаний в Питере, возникли некоторые проблемы. Пока ледокол ходил в слабых и монолитных льдах, серьёзных проблем не возникало, но когда вошли в старый, мелко крошеный лёд, который называется «шугой», начались серьёзные проблемы. Такая «шуга» образуется обычно при сжатии, когда ветер, дующий в сторону берега, поджимает лёд к суше и ледяные поля, направляемые силой ветра, торосятся, налезают друг на друга и перетираются в мелкую крошку. Особенно интенсивно это происходит при оттепелях».

Участниками этих испытаний из всех присутствующих при разговоре были только Владимир Васильевич и Мантула, остальные пришли на ледокол значительно позже. Поэтому все слушали с большим интересом. К тому же Мантула был прекрасный рассказчик и разбирался не только в железе, но и свободно обсуждал вопросы судовождения. «Когда ледокол вошёл в «шугу» на мощности восемьдесят процентов, вдруг начал садиться вакуум в главных конденсаторах, — продолжил Владимир Андреевич, — ледокол потерял ход и по просьбе штурмана с ПЭЖа остановили судно. Сначала никто не мог понять, что происходит с машиной, но посмотрев на показания приборов, поняли: ледовая крошка забила трубные доски конденсаторов, конденсаторы перестали охлаждаться и вакуум упал. Снизили мощность, немного постояли, ледяная крошка в трубных досках подтаяла. Решили продолжить движение. Восстановили мощность на реакторах, дали ход, и картина полностью повторилась. Опять упал вакуум. Повторяли эти манипуляции несколько раз. Результат один и тот же. Решили не биться головой об лёд, а постоять и подумать, как жить дальше».

— Да картина была не из приятных, — поддержал Мантулу Владимир Васильевич, — вроде, как самый мощный в мире и современный ледокол, а двигаться в сложных льдах не может. Нонсенс!

— Пили, ели, веселились, протрезвели — прослезились, — подытожил свои мысли Мантула. — Америку обогнали, и в первых же сложных льдах встали.

— А как же вышли из такой ситуации? — спросил заинтересованный рассказом Валера Ханларов.

— Постояли, почесали репу, посоветовались. Следзюк собрал командиров, как Кутузов в Филях накануне Бородинской битвы, послушал, что народ говорит. А предлагали много чего. Конструктора и проектанты, которые были в этом рейсе на борту разводили руками — в техническом задании на проект об этом ничего не говорилось. Одни предлагали увеличить отверстия ледовых ящиков, через которые вода поступает на охлаждение турбины.



Тогда забивание льдом происходило бы ещё быстрее. Другие советовали в днище судна, где льда не должно быть, сделать водозаборник с забралом, который направлял бы воду на турбину. Это забрало сорвало бы на мелко-водье. Были предложения по бортам, в начале водозабора в ледовые ящики установить вертикальные козырьки, отводящие лёд от приёмных щелей ледовых ящиков. Эти козырьки обрезало бы льдом, как бритвой сразу при заходе в ледяные поля. Самое интересное предложение было: сделать выдвинутой трубопровод, вроде перископа. Такое сооружение по стоимости на четверть ледокола потянуло бы. Следзюк выслушал и пригорюнился. Командиров много, а толковых предложений ни одного.

Но, слава богу, в России есть ещё умные головы. Как у Чуковского: «Вдруг откуда не возьмись маленький комарик, в руках его горит маленький фонарик». Нашёлся мужичок, который умную мысль сформулировал. Им оказался дедок - второй механик Шелков – фамилия у него была такая, а звали его Николай Петрович.

Вот Шелков и предложил: «Александр Калинович, что мы зря море греем. Горячую воду после того, как она конденсаторы охладила, а сама нагрелась всю за борт сбрасываем. Давайте часть этой воды сбросим на ледовые ящики. Ледяная крошка и растает. Как в народе говорится: «Хвостом берём, в зад кладём». Ну, Калиныч расцвёл, конечно. Поблагодарил второго механика за умное и технически грамотное предложение. Остальное было дело техники. Умелые руки и необходимое оборудование на ледоколе имелись.

Ну и поехало. Калиныч и Шелков показывают, мастера ремонтники и токарь со сварщиком выполняют. А сделали следующее: охлаждающую воду, после того, как она нагрелась в вспомогательных конденсаторах, сбросили в ледовые ящики. Для этого даже в Мурманск возвращаться не пришлось. Всё на плаву смастерили. К трубам и стенкам ледового ящика приварили патрубки с ершами, соединили всё резиновыми шлангами, установили клапана для регулирования расхода подогретой воды, и ледокол пошёл без всяких задержек. Вот теперь он стал действительно настоящим ледоколом. А потом, когда уже из рейса вернулись, рабочие с Базы 92 изготовили штатные трубопроводы и конструктора спроектировали сбросы с главных конденсаторов в ледовые ящики. Эти трубопроводы и сейчас стоят. Вот с такими трудностями столкнулись в первом ледовом плавании. Правильно я говорю, Васильич? — обратился Мантула к Каратееву.

— Правильно и очень образно, — согласился он, — тебе Володя, надо с лекциями в школах и детских садах выступать, а то талант пропадает. Нужно заметить, что предложение Шелкова не было техническим открытием, — добавил Владимир Васильевич, — этот технический приём хорошо знали все, кто работал на ледоколах «Красин» и «Ермак». На них ледовые



ящики были предусмотрены ещё в проекте. Странно, что конструктора, проектировавшие ледоколы в советские времена, об этом не знали. А людей, работавших на «Ермаке» и «Красине», на «Ленине» было достаточно. Мимо в окне электрички мелькали посёлки, леса, перелески. Время летело незаметно, и вскоре электричка стала приближаться к Северодвинску.

При подходе нашей группы к заводской проходной из неё вышел здоровый парень около двух метров ростом, хорошо и модно одетый, с пухлыми щеками. Началось бурное братание вновь появившегося товарища и нашей компании. Это оказался инженер-оператор — Пилявец Юрий Семёнович. Всё время, которое я пробыл на ледоколе, он находился в командировке, принимал в Ленинграде на заводе-изготовителе оборудование для загрузки ядерного топлива. Я его раньше не видел, но довольно много слышал о нём.

Борис рассказывал, что Юрий Семёнович пришёл на ледокол одновременно с ним после окончания Одесской мореходки. Сдал экзамены на инженера-оператора, но отдублироваться на самостоятельное несение вахты не успел. Был очень общителен, обаятелен, обладал даром представить всё в юмористическом виде. (Не трудно догадаться, что все эти качества делали его неотразимым на эротическом фронте. Именно на этом фронте он и сражался всё свободное от вахты и работы время). После бурных объятий вся наша компания направилась на ледокол. Добравшись до ледокола мы попарились, чтобы снять усталость, и разошлись по каютам. Выходные прошли прекрасно. Завтра предстоял тяжёлый рабочий день.

Свет в конце туннеля и допуск в кают-компанию

Работы в отсеке велись почти всё время в три смены. Наконец «паук» правого борта погрузили в помещение центрального отсека и начали его монтаж на баке ЖВЗ. Работ у экипажа прибавилось. На поэтапную приёмку монтажа «паука» вызывали и днём, и ночью. Для обеспечения приёмок пришлось назначать вахты. Формирование отсека велось с высокой скоростью. В эту пору в отсеке работала в три смены тысяча человек. Правда, на Адмиралтейском заводе это делалось быстрее, но там это было поставлено на поток, существовали отработанные технологические процессы и оснастка. Одна лодка строилась, другая выходила на ходовые испытания, а третья закладывалась на стапеле, как у Форда на конвейере. У инженерного состава и рабочих уже были набиты руки на монтаже установок. Здесь же на прежнем месте необходимо было смонтировать новую установку. Завод раньше такие работы не выполнял, всю оснастку приходилось изготавливать своими силами или привозить из Ленинграда. В цехах завода начали появляться плакаты: «До сдачи ледокола осталось двести дней». Наконец-то появился свет в конце туннеля и, похоже, это был не встречный поезд, а



окончание туннеля или надоевшего всем ремонта. Люди, которые плавали раньше, и для которых море было не что-то абстрактное, как для меня, а вполне реальное состояние производственной деятельности и судового быта, буквально воспрянули духом.

На данном этапе формирования отсека усложнились работы завода, и выросли требования к качеству приёмки. После сдачи экзаменов на рабочее место оператора, меня перевели на должность инженера-оператора. Большую роль в этом сыграли требования заводской администрации, заключающиеся в том, чтобы к приёмке оборудования у завода на правах военпредов допускался только инженерный состав. Я до этого времени находился на должности мастера, то есть рядового состава. После перевода на инженерную должность всё в принципе осталось, как и было, только питаться я стал в кают-компании и значительно увеличился должностной оклад. В одном приказе по судну вместе со мной повысили в должности и Алексея Ивановича Батюшку. Его перевели на должность помощника старшего вахтенного механика. На вахте это был непосредственный начальник инженеров операторов. В ремонте у помощника были обязанности идентичные с должностью второго механика. Он должен был вести табель и непосредственно руководить операторами и мастерами. Практически всем этим занимался, как и прежде Владимир Васильевич, а Батюшка только стал более высоко оплачиваемым специалистом, и получил больший вес в глазах завода. В результате ему стало легче давить на заводское начальство в случае необходимости.



Алексей Иванович Селявко. Он же — Батюшка. Помощник старшего вахтенного механика. 1970 г.

В кают-компанию меня привёл Алексей Иванович и усадил на моё штатное место. Обстановка в кают-компании была более торжественной, чем в столовой команды. Всё здесь делалось спокойно и обстоятельно. Перед тем, как войти в это святилище, необходимо было спросить разрешение у капитана. Если капитан отсутствовал, то разрешение на вход нужно было спрашивать у старпома. У каждого командира было своё персональное место. За центральным столом, расположенным у красочного деревянного панно, сидит капитан и начальники служб. Панно расположено на носовой переборке и выполнено в виде деревянной реечной мозаики из ценных пород дерева.



На панно изображены этапы освоения Севера. Здесь были представлены: Русанов, первые зимовщики и все ледоколы, участвовавшие в освоении Северного Морского Пути. Был на этом панно изображён и ледокол «Ленин». У штурманов был свой стол. Отдельный стол был у механиков с операторами. Свой стол имели и электромеханики. В кают-компанию можно заходить только в форме, с галстуком и в белой рубашке. На ногах должна быть обувь, в которой не выходишь на улицу.

Девушки обслуживают посетителей моментально. Народу в кают-компании значительно меньше, чем в столовой команды и поэтому можно было поддерживать более высокое качество обслуживания. Девушки были причёсаны, хорошо одеты. Поверх платьев полагалось носить маленькие белые переднички, на головах кружевные белые наколки. В кают-компанию подбирались самые симпатичные и расторопные представительницы женского пола. Работать там считалось престижно, хотя и хлопотно. Нужно было быть постоянно в прекрасной форме, с хорошим настроением, хорошо и со вкусом одеваться. Блюда за столом менялись почти мгновенно. Скатерти на столах были белоснежные. Сервировались столы, как в ресторане. Всё это создавало приподнятую и торжественную атмосферу. Мне то же пришлось сшить форму.

Рабочий контроль

Перевод на командирскую должность повлёк за собой необходимость моего активного участия в общественной деятельности. Поэтому коллектив ЦО выдвинул меня на должность председателя рабочего контроля. В сферу деятельности рабочего контроля входил контроль за качеством приготовления пищи и наблюдения за тем, чтобы все продукты, поступающие на ледокол использовались по назначению, то есть попадали на общий стол, а не использовались поварами для собственных нужд, а также необходимо было следить за качеством приготовления пищи. Так же рабочий контроль контролировал использование спирта и расходных материалов. У этой организации были большие права, и она пользовалась авторитетом на ледоколе.

В состав рабочего контроля входили: Мантула, Наум Тихонович, один электрик, киповец, четвёртый штурман и матрос. Рабочей лошадкой в этой организации был, конечно, Наум Тихонович. На него ложилась вся тяжесть повседневной рутинной работы. Наум взвешивал продукты перед засыпкой в котёл, совершал ежедневные обходы по камбузу вместе с остальными членами Рабкона, на него ложилась самая трудная миссия снятия натуральных остатков в продкладовых в составе комиссии в конце каждого месяца. Мантула был в контроле уже не первый год и прекрасно знал все нюансы этого рода деятельности. Он был, можно сказать, премьер министром этого



общественного органа. Нужно заметить, что Рабкон был самой востребованной организацией на судне. Русский человек любит вкусно покушать, но не любит засвечиваться и ругаться с начальством. А для того, чтобы судовая пища была вкусной, питательной и хорошо сервированной, часто приходилось выяснять отношения с завпродом, старпомом, первым помощником и капитаном. Этим по просьбе групп экипажа или отдельных товарищей и занимался Рабкон. С Мантулой мы уже давно подружились, были «на ты» и считали себя не только сослуживцами, но и единомышленниками. Единомыслие заключалось в жёсткой и бескомпромиссной приёмке заводских работ и понимании необходимости строгой дисциплины на службе.

Так вот по поводу рабочего контроля Владимир Андреевич сообщил мне, что сейчас у нас, то есть у членов Рабкона можно сказать спокойная жизнь. Спокойствие объясняется следующим: ледокол находится в Северодвинске, а не в порту приписки. А это значит, что повара в данный момент живут не в своём родном городе, а вдали от своих любимых семей. Повара в основном почти все мурманчане, и когда ледокол стоял в Мурманске, старались унести домой всё, что можно унести, а это мгновенно отражалось на общем столе. Кофе становилось жидким и не вкусным, в борще и щах исчезало мясо, котлеты становились не вкусными, так как фарш становился не мясным, а в основном состоял из белого хлеба. Для прекращения выноса продуктов приходилось устраивать облавы на проходных, вместе с первым помощником и старпомом делать обходы по поварским каютам, а это всё требовало хлопот и больших затрат нервной энергии. Кроме того, завпрод сейчас женщина — Шаповалова Антонина Григорьевна. И шеф повар с поварами и камбузниками то же женщины, и это играет нам на руку. Играет на руку тем, что Антонина Григорьевна, как женщина никакой биологической зависимости от своих однополых сослуживцев не имеет, и даже больше того, испытывает в судовом мужском коллективе определённую конкуренцию. Поэтому она выжимает из камбузного персонала все соки, чтобы те хорошо и вкусно готовили.

Владимир Андреевич в этом вопросе оказался прав. В основном замечания поступали на однообразие меню, хотя это объяснялось просто избалованностью экипажа. Приходилось беседовать с завпродом и искать компромиссы. Антонина Григорьевна с пониманием и уважением относилась к Рабкону и постоянно приглашала членов контроля составлять меню. Тут мы с Владимиром Андреевичем поняли, что это совсем не просто. Во-первых, надо было уложиться в смету, во-вторых, обеспечить разнообразие, а в-третьих, предусмотреть оформление приготовленной пищи, чтобы вместе с антрекотом и жареной картошечкой на той же тарелке



была хотя бы ложечка салатика и небольшая яичница. И так должно быть каждую неделю и нельзя повторяться. Тут никакая фантазия не выдержит.

Иногда на этом поприще возникали и интересные ситуации. Книга о вкусной и питательной пище, изданная в нашей стране в пятидесятые годы давно стала библиографической редкостью, и её было не достать, чтобы использовать, как пособие для составления меню и красивого оформления пищи. Мы с моей женой Ольгой часто ездили в Таллин — оплот европейской цивилизации на мотоцикле. Таллинские кафе, ресторанчики и их образ жизни очень располагали к общению. В одно из посещений Таллина мы купили там цветные открытки о вкусном приготовлении пищи для оформления семейного стола. Это был целый комплект примерно из пятидесяти открыток. Там были первые, вторые и третьи блюда, десерты. Рекомендации по приготовлению завтраков и ужинов. В очередной заезд домой я забрал эти открытки и показал их Мантуле: «Слушай, Володя, это то, что нужно, — похвалил он меня. Давай с ними немного поработаем, а потом будем предлагать Антонине Григорьевне, как образец». Так и сделали. Завпрод оценила нашу инициативу. И дело пошло. Ассортимент и разнообразие судовой пищи значительно расширились. Народ за столом балдел. Имидж Рабкона значительно повысился. Но, в каждой бочке мёда не обойтись без ложки дёгтя. Так и тут. У проклятой Европы свои авторитеты. Так и в Таллине большим авторитетом был Старый Томас. Этот дед был на шпиге городской ратуши, фигурировал в названии гостиниц и ресторанов, присутствовал почти в каждом блюде национального меню. На современном языке это был национальный бренд. Моему тёске очень понравилось приготовление варёных яиц на завтрак: с килечкой, зелёным горошком, майонезом и кусочком ветчины на тарелочке. На открытке, изображавшей это блюдо обозначалось: «Приготовление варёных яиц на завтрак по рецепту Старого Томаса». Антонине Григорьевне это блюдо тоже понравилось, и мы единогласно включили его в судовое меню.

Каково же было наше удивление утром, когда мы прочли вывешенное на переборке кают-компании и столовой меню, и какой дикий восторг название этого блюда вызвало у всего экипажа. В меню было написано: «На завтрак: Яйца Старого Томаса с килькой и майонезом». Оказывается, наша машинистка — пулемётчица Римма Ивановна, печатающая вечером меню, решила сократить лишние с её точки зрения словосочетания, а напечатала то, о чём в тот момент скорей всего думала. Антонина Григорьевна подписала меню, не вчитываясь. Так наша деятельность на этом поприще вошла в историю ледокольного флота. Десятки лет спустя, люди на ледоколах, получая на завтрак простые варёные яйца без кильки, ветчины и майонеза говорят: «Опять эти яйца Старого Томаса», даже не зная, откуда взялось



это выражение. Видимо так и рождается народный эпос. Кстати, примерно ещё одно такое же крылатое выражение бытует у машинистов и механиков всех атомных ледоколов часто без знания истоков его возникновения. На вопрос механика о том, как работает механизм, или как идут дела, машинисты не задумываясь, отвечают: «Как у Аннушки». Возможно ребята, говоря это, думают о женских достоинствах, или других интересных вещах. А основанием для этого выражения послужил хлеб, который готовила на ледоколе в описываемое здесь время судовой пекарь – Шерстнёва Анна Ефимовна, симпатичная и трудолюбивая женщина средних лет. Мы все звали её просто – Аннушка.

Хлеб был такой вкусный, что люди просили испечь его для домашнего праздника. Этим хлебом угощали всех гостей ледокола. Когда Аннушка уходила в отпуск, люди не могли дождаться, когда она снова появится на ледоколе. Удивительно было ещё и то, что печь, на которой она готовила свой чудо-хлеб, была неисправна. Часть ТЭНов в ней не работала. Все, кто пёк хлеб в этой печи в её отсутствие, делали его сырым с одной стороны и обгорелым до черноты с другой. И именно в тех случаях, когда кто-нибудь готовил очень вкусный хлеб, люди говорили: «Как у Аннушки», хотя таких хлебов не печёт больше никто, наверно у неё был особый дар, или ноу-хау, которое она никому не открывала, как до сих пор неизвестно изготовление дамасской стали или скрипок Страдивари.

Завершающая стадия ремонта и муки самоподготовки

Тем не менее, производственная деятельность завода стала приближаться к апогею. Настала необходимость контроля взаимодействия заводских цехов. Когда какая-нибудь система готовилась заводом к сдаче, то необходимо было твёрдой рукой координировать деятельность механического, трубомедницкого, электрического цехов, заводских КИПовцев и организации под названием «ЭРА». Эти проблемы мог решать только главный строитель, или директор завода. Такая обстановка была мне хорошо известна по Адмиралтейскому заводу. Каждую неделю директор завода на ледоколе проводил совещания заводских руководителей и состава ледокола. На совещании проверялись работы, выполненные за неделю, и составлялся план работ на следующую.

В ПЭЖ привезли операторские пульта и пульта ПТУ. Из-под крышки каждого пульта торчало по два-три женских зада одновременно, что приводило экипаж в неопикуемый восторг. Эти части тела принадлежали женщинам, работающим в «ЭРЕ», которая занималась монтажом и прокладкой кабельных связей между пультами и исполнительными механизмами. Объём работы, которую необходимо было выполнить «ЭРЕ» был огромным.



Для выполнения этой работы в Северодвинск было командировано около ста девушек из разных городов страны. Работа была кропотливой, трудной, требовала большого терпения и профессиональных навыков. Каждый проводок приходилось маркировать, одевать на него наконечник, обслуживать и устанавливать его на специальный болтик в ключе или контакторе. Затем пучок проводов, идущих к каждому ключу или контактору, приходилось связывать в пакет. Схемы, по которым работали девушки, иногда достигали нескольких метров длиной. Карманы комбинезонов у них были набиты различными плоскогубцами, иглами, нитками, ключами и прочим рабочим инструментом. Мало того, в распоряжении каждой находилась ещё и сумка с инструментом, паяльниками и проводами. Среди них было много молодых и очень симпатичных. Жили девушки в гостинице, но обедать и пить чай экипаж наперебой приглашал их в каюты. Судовая жизнь значительно оживилась, или, как говорил наш вождь и учитель товарищ Сталин: «Жить стало интересней!»

На ледоколе и раньше присутствовали представители проектной организации, которая проектировала ледокол, это было ЦКБ «Айсберг». Те проектанты, которые находились на судне постоянно, назывались оперативной группой. Сейчас представителей проектанта стало ещё больше. На этой стадии ремонта стали появляться начальники отделов. Приходилось решать и согласовывать множество вопросов. Проектанты были не только из «Айсберга». Установку ЦО проектировали горьковчане. Их представители так же постоянно контролировали ремонт. И институт Курчатова из



Киповцы «колдуют» в центральном отсеке (ЦО)



Москвы так же наблюдал за ремонтом ледокола «Ленин». Так что скучать не приходилось. Проектанты рассказывали не только о проблемах, которыми им приходилось заниматься на ледоколе, но и о перспективных разработках в этой области. Всё свободное время, в основном вечерами, приходилось изучать пульта и пультовые инструкции, читать физику. Нужно было сдавать экзамены на самостоятельное несение вахты за пультом оператора, а это было не просто. Для этого следовало сдать устройство реактора и всего оборудования первого контура тем специалистам, у которых это оборудование находилось в заведовании, это называлось: «сдать железо». После «железа» предстояло сдавать всю автоматику и защиту реактора КИПовцам. Для этого необходимо изучить все системы, обеспечивающие защиту, управление реактором, знать назначение и как работает каждый усилитель, каждая релюшка, входящая в эти системы, быстро разбираться во всех схемах этих систем. Затем нужно было сдавать физику, т.е. уметь объяснить все процессы, которые происходят с ядерным топливом при пуске реактора, повышении и понижении мощности при глушении реактора при его выгорании, шлаковании, отравлении и разотравлении. Нужно было знать, что такое йодная яма и как её избежать. Оператор должен знать, как ведёт себя выгорающий поглотитель в процессе выгорания топлива, уметь сосчитать на протяжении всей компании пусковое положение решёток для пуска реактора после срабатывания аварийной защиты и многое другое, что изучают в институте на курсе «проектирование ядерных реакторов». Только в институте это изучается теоретически с целью возможности проектирования реактора и топливной зоны, а здесь необходимы прикладные знания, позволяющие понимать все эти процессы в динамике на работающем реакторе. Когда всё это сдашь главному физику, то после этого можно сдавать пультовую инструкцию, т.е. действия оператора за пультом при пуске реактора, его разогреве, изменении мощности, глушении реактора и действия оператора при нештатных и аварийных ситуациях.

Когда сдашь и это, будешь сдавать знание всей установки начальникам служб, старшему и главному механику. После этого будешь дублироваться на работающем реакторе недели две-три, и только после этого тебя допустят к несению самостоятельной вахты за пультом. В среднем у выпускника ЛВИМУ после его прихода на ледокол и зачисления в штат на должность мастера АППУ уходило года два. Это был длительный и мучительный процесс, но он был основан на опыте эксплуатации первой установки и показал, что в данной ситуации это единственно правильный путь подготовки. К сожалению, ЛВИМУ в то время не имело практической и теоретической базы, опытных преподавателей, имеющих опыт эксплуатации подобных установок и тренажёров для подготовки специалистов,



готовых через два-три месяца после окончания училища садиться за пульты операторов. Более того, выпускники ЛВИМУ, идущие работать на суда заграничного плавания, зарабатывали намного больше атомоходцев, и им не нужно было иметь дело с такой сложной техникой. Никто из выпускников училища особенно не стремился попасть работать на атомный ледокол. Не секрет, что большинство выпускников училища, работающих сейчас на ледоколе, попадали туда только потому, что у них по разным причинам была закрыта виза для заграничного плавания. Многие операторы были выпускники физических ВУЗов, ЛКИ и специалисты, работавшие до этого на атомной станции в Обнинске.

Но хватит о сложностях. Вернёмся к трудовому процессу. Обстановка на трудовом фронте постоянно усложнялась. Начали появляться системы частично или полностью готовые к эксплуатации. Ледокол стал превращаться в маленький Садом из-за нашествия командировочных специалистов и приближения завершающей части ремонта.

Десятилетний юбилей ледокола

Незаметно наступила знаменательная дата: день рождения ледокола. Атомоходу исполнилось десять лет. Специально никто к этой дате не готовился. Чувствовалось, что это мероприятие достаточно хорошо отработано. Но для меня всё это было в первый раз. И вот я стал участником этого важного события. После обеда вахтенный штурман по ГГС (Громко Говорящая Связь) сделал объявление о том, что в 17 часов в кают-компании состоится общее собрание, посвященное юбилею ледокола. Обед был праздничным и очень вкусным, зато ужин прошёл быстро и по-деловому, нужно было успеть подготовить помещение кают-компании к общему собранию. Без десяти минут до назначенного срока народ начал собираться. Дамы занимали места в первых рядах, с целью показать причёски и наряды, командиры старались сесть на свои штатные места, рядовой состав садился, где удобнее, чтобы продемонстрировать независимость во внеслужебной обстановке. Кают-компания была подготовлена для проведения торжественного мероприятия: капитанский стол был накрыт красным сукном, на столе стоял графин с водой и один стакан, вдоль стен стояли дополнительные стулья. В воздухе висела атмосфера праздника. Все были нарядны, помыты и надушены.

В 17.00 все места были заняты. За капитанским столом сидел президиум во главе с капитаном. Справа от капитана разместился первый помощник, слева главный механик. В президиуме восседали так же: парторг, предсудкома и комсорг, ветеранов представляли Владимир Васильевич Каратеев. Капитан осмотрел присутствующих, остался доволен атмосфе-



КАПИТАН. Борис Макарович Соколов

рой, царшей в кают-компании и предложил начать собрание. Все радостно закивали и заулыбались. Капитан встал, отодвинул стул и начал своё выступление: «Третьего декабря 1959 года, ровно десять лет назад был принят в эксплуатацию атомный ледокол «Ленин», — он слегка кашлянул. — Среди присутствующих есть те, кто участвовал в постройке и приёме ледокола и те, кто пришёл сюда совсем недавно. Но независимо от того, кто, сколько лет отработал, какую каждый из нас в данный момент занимает должность, все мы теперь одна семья, а называется эта семья — экипаж ледокола «Ленин».

Перед всеми нами в настоящий момент стоит одна главная задача: закончить ремонт ледокола и выйти на трассу Северного Морского Пути в назначенный партией и правительством срок. 18 февраля 1967 года Советом Министров СССР было принято постановление № 148-62, которое предусматривало замену на «Ленине» трёхреакторной АППУ ОК — 150 на двухреакторную ОК-900, а также одновременный ремонт всего атомохода. Работы были поручены Северодвинскому предприятию — «Звёздочка», а сроки были назначены очень жёсткие: сдать ледокол к 100-летию со дня рождения В.И. Ленина, к началу навигации 1970 года. В нашей стране принято выполнять и перевыполнять все постановления партии и правительства. Мы стоим на этом предприятии, и ремонт идёт полным ходом. В 1969 году работы ведутся уже в три смены. На заказе в настоящий момент работает 1000 человек в сутки. Основной принцип рабочих и администрации завода: «Не выполнил задание — не уходи домой!» Вместе с заводчанами работают 37 контрагентов со всего СССР. Надо и нам приложить максимум усилий к его завершению в назначенный срок и принять меры, чтобы работы были выполнены с высоким качеством».

Далее капитан вспомнил первого капитана атомохода Пономарёва, своего наставника и главного механика Александра Калиныча — живую легенду ледокола, кратко отметил вклад присутствующих ветеранов в освоении атомной судовой техники. Последним аккордом в его программной



речи было отмечено проявление заботы партии и правительства об экипаже: «Приняв во внимание мои постоянные обращения к администрации пароходства о необходимости решения жилищных проблем членов экипажа, руководство пароходства обратилось в Верховный Совет с просьбой о выделении жилья для атомоходцев. Учитывая важность задач, поставленных перед ледоколом после окончания ремонта и необходимость сохранения и подготовки кадров для будущего атомного флота, правительство издало указ о выделении в городе Мурманске многоквартирного дома для членов экипажа и их семей».

Конец речи поверг весь экипаж в священный трепет. Ждать очереди на квартиру в нашей прекрасной стране, можно было всю жизнь, и далеко не каждому суждено было этого дожидаться. А тут — на тебе, пять, шесть лет поработал и получаешь неожиданное жильё. И можно будет привести всю свою семью из посёлка Гадюкино, где всегда идёт дождь, в столицу заполярного края. Это никак не укладывалось и не согласовывалось с приобретённым жизненным опытом у большинства членов экипажа. Капитан, сделав вид, что собирается продолжать, но вынужден выпить стакан воды, потянулся за стаканом и произнёс: «А теперь, чтобы мысленно восстановить атмосферу рождения ледокола, попросим Владимира Васильевича, который находился у истоков создания атомной установки ледокола, рассказать, как это происходило, — капитан повернулся к старшему механику АППУ, — Прошу Вас, Владимир Васильевич», — сел на своё место, налил воды и отпил глоток из стакана.

Владимир Васильевич встал, виновато улыбнулся, немного потоптался на месте и бодрым голосом начал своё выступление: «Если вспомнить ту атмосферу которая была в стране, когда строился ледокол и создавалась его атомная установка, то нужно отметить, что это была обстановка жёсткого соревнования с Америкой во всех отраслях науки и техники. Огромные усилия в обеих странах тратились на то, чтобы достичь приоритета в освоении мирного атома. В США в это же время строилось атомное транспортное судно «Саванна». Этот проект широко рекламировался в США и за рубежом. В наших судостроительных журналах публиковались данные американского атомохода. Их сухогруз с атомной энергетической установкой очень напоминал шикарную яхту. Каюты были оборудованы кондиционерами, ваннами, на нём имелись роскошная кают-компания, бассейн и библиотека. Максимальная скорость — 23 узла. Мощность установки 20300 л.с. Один реактор мощностью 74 МВт. Экипаж составлял 124 человека, а крейсерская скорость была 12 узлов.

Наш ледокол должен быть готов к ходовым испытаниям в сентябре 1959 года. Любая задержка в строительстве могла отбросить нас назад в негласном



соревновании двух стран, являющихся лидерами двух противоборствующих политических систем. Мы имели определённую фору во времени, и потерять её нам никто не позволил бы. Политика в данном соревновании тесно переплеталась с техническими проблемами. Перед самой загрузкой ядерного топлива в наши реакторы на Адмиралтейский завод нанесли визит экс-президент США Никсон и адмирал Хаймен Риквер. Специально к прибытию гостей за три дня соорудили бетонный причал двести метров длиной на том месте, где стоял «Ленин». А чтобы никто ненароком не разболтал государственную тайну — наших специалистов: Николая Сидоровича Хлопкина и Александра Калиныча Следзюка на встречу с американцами не пригласили.

Риквер считался в Америке отцом атомного флота. Под его руководством была спроектирована и построена атомная подводная лодка «Наутилус». Американские гости были приглашены в Советский Союз лично Никитой Сергеевичем Хрущёвым, очевидно, планировалось продемонстрировать наше преимущество в постройке ледокола. Всех предупредили, что адмирал свободно владеет русским языком. Оказалось, что он родился в бедной еврейской семье в городе Житомире. Получается, что все достижения в области техники Америке обеспечили выходцы из России: Харламов и Давыдов создали знаменитый «Харлей Дэвидсон», Сикорский строит для Америки современные вертолёты, а Риквер создал атомный флот», — слушатели зашумели и некоторые даже захопали в ладоши на это сообщение. Владимир Васильевич немного подождал, пока слушатели успокоятся и продолжил: «На ледоколе гостям не было ограничений в передвижении. Адмирал осмотрел всё оборудование атомной установки. Вопросов задавал мало. Повышенное внимание уделил циркуляционным насосам первого контура и парогенераторам. Про парогенераторы коротко спросил: «Сколько времени потребуется на замену одной штуки?» — «Три дня», — не задумываясь ответил старший строитель. Внимательно осмотрев ЦНПК, гость удивился, что на нашей установке использовались горизонтальные насосы, и коротко бросил: «На наших установках используются вертикальные, эти работать не будут».

Вернувшись в Америку, Риквер доложил сенату, что по результатам его наблюдений ледокол будет введён в эксплуатацию не раньше, чем через два года, так как атомная установка ледокола несовершенна, требует серьёзных доработок, не решён вопрос ремонтпригодности оборудования.

«Празднуя свой десятилетний юбилей, — продолжил Владимир Васильевич — можно проанализировать, кто выиграл это соревнование, какой ценой и насколько прав был адмирал Риквер в своих заявлениях сенату. Наш ледокол был введён в эксплуатацию в установленные сроки и в мае



1960 года уже стал работать в Арктике, а «Саванна» только в 1962 году была спущена на воду. Риквер плохо представлял себе возможности нашей социалистической системы. Это соревнование наша страна выиграла безоговорочно. Более того, после нескольких рейсов, эксплуатация «Саванны» была признана нерентабельной. Атомное грузопассажирское судно не может выдержать конкуренции на хорошо освоенных транспортных артериях, где имеется дешёвое органическое топливо. Частной компании в мире, где правят деньги не по плечу содержать такое судно. У американцев имели место трудности при оформлении захода атомного транспортного судна в иностранные порты. Требовалась крупная страховая сумма на случай возможного загрязнения акватории порта. Сейчас его эксплуатация стоит под вопросом. Получилось, что денежки американских налогоплательщиков пропали зря.

А ледокол «Ленин» отработал семь лет на трассе Северного Морского Пути. За это время был накоплен огромный опыт эксплуатации атомной техники на флоте, и были выявлены все недостатки первой установки. В правительстве решается вопрос о строительстве новых атомных ледоколов. Но я хочу особенно отметить, что в своё время было принято очень правильное и мудрое решение о применении атомной установки именно на ледокольных судах, работающих в Арктике. Во-первых, это экономически целесообразно – стоимость бункеровки в Диксоне или Певеке в несколько раз превышает стоимость бункеровки на традиционных маршрутах транспортных судов. И во-вторых: никаких сложностей с заходом в порты, находящиеся на трассе Севморпути мы не испытываем – всё это исконно русские территории. Ледокол «Ленин» с честью выполнял программы правительства по освоению Арктических территорий и доставке народнохозяйственных грузов в Арктику и никелевой руды на Большую землю. Таким образом по сравнению с Америкой мы оправдали огромные экономические затраты на освоение атомной энергии на морском транспорте и возможно добьёмся их самокупаемости в обозримом будущем.

Но следует признать, что адмирал Риквер во многом оказался прав: наша первая установка оказалась далека от совершенства. Гайк Аваркович Гасанов, который спроектировал ПГ для нашей установки, утверждал, что они очень надёжны, и в них можно даже борщ варить. Но оказалось, что отсутствие фильтров в системе второго контура, которые защищали бы ПГ от солей хлора, которые, как раковая опухоль, разрушают материал трубчатки, оказалось роковым фактором для них. Через год вышли из строя два из шести ПГ. При их замене выяснилось, что и тут Риквер оказался прав. Замена оказалась сопряжена с большими трудозатратами. Для обеспечения надёжной работы ПГ пришлось устанавливать ионооб-



менные фильтры в процессе эксплуатации. Горизонтальные ЦНПК так же доставили нам немало хлопот, иногда приходилось менять их даже во время навигации.

Первая атомная установка не отработала полностью срока, на который она была спроектирована. В 1966 году ледокол был выведен из эксплуатации для её замены. Страна не оставила своего первенца ржаветь у причала. Проектные институты и заводы, строившие ледокол, в рекордные сроки разработали и создали новую атомную судовую установку. При её проектировании был учтён опыт эксплуатации первой установки ледокола «Ленин», опыт эксплуатации аналогичных военно-морских установок и зарубежный опыт в этой области техники. Сейчас мы с Вами находимся на завершающей стадии модернизации установки, или проще сказать – её замене». Владимир Васильевич заулыбался, посмотрел в зал и закончил: «Поздравляю всех присутствующих с днём рождения нашего кормильца. Пожелаем ему быстрее выйти на ледовые трассы Арктики и, давайте, приложим весь свой опыт и всё своё умение для осуществления этих пожеланий. Спасибо за внимание».

После того, как Владимир Васильевич сел, поднялся капитан: «Владимир Васильевич очень красочно рассказал о создании первой атомной установки нашего ледокола. В создании установки второго поколения он так же принимал самое активное участие». Затем слово было предоставлено комсоргу Косте Хомченко. Константин напомнил, что на «Ленине» работает молодёжный экипаж, поблагодарил руководство за доверие, которое оказывают молодёжи в освоении атомной техники, рассказал об участии комсомольцев в социалистическом соревновании и творческих планах молодежи. Речь была довольно продолжительной и нудной, но все присутствующие стойко перенесли это испытание. Наконец комсорг закончил свою политическую речь. Капитан сделал паузу и объявил: «В день юбилея нашего ледокола хочется поблагодарить весь экипаж за отличную работу при обеспечении ремонта и модернизации установки и отметить поощрительными грамотами особо отличившихся товарищей. Прошу первого помощника зачитать приказ и вручить почётные грамоты».

Первый помощник зачитал приказ капитана и начал вручать грамоты. Грамоты получили пятнадцать человек. Не была забыта ни одна служба. От нашей службы были отмечены: Миша Гурьян, Юрий Петрович Апальков, Мантула, Наум Тихонович, вручили грамоту и мне. Собрание явно близилось к завершению. После вручения последней грамоты капитан поднялся: «Товарищи, есть вопросы, или кто-нибудь желает выступить? – вопросов не было, желающих выступить то же. – Я вижу, что вопросов нет, поэтому разрешите закончить наше собрание. Ещё раз поздравляю весь экипаж с



днём рождения нашего ледокола и благодарю всех членов экипажа за ударную работу в преддверии юбилея».

Все начали подниматься со своих мест и расходиться по каютам. Начиналась неофициальная часть торжества. У многих в каюте уже был подготовлен стол с угощениями, за время собрания дозревал любовно приготовленный салат. Событие отмечалось всеми, но небольшими компаниями. Участники праздничных застолий обычно группировались по производственному признаку. Но ограничимся описанием только официальной части.



Старший инженер-оператор Анальков Юрий Петрович. Он же ЮП. 1970 г.

Тяжелый случай

За вечерними чаепитиями в каюте Борис рассказал о том, что произошло с ним во время одного из ремонтов старой установки. На трёхреакторной АППУ ОК-150 были установлены горизонтальные ЦНПК с сальниковым уплотнением. Эти насосы часто выходили из строя. Их приходилось менять даже на Диксоне. Для этого самолёт доставлял туда с Большой Земли насос и бригаду заводских слесарей, которые в короткие сроки вырезали переборки, затаскивали в отсек ЦНПК и меняли дефектный насос на вновь привезённый. Это приходилось часто делать и в межрейсовых ремонтах во время стоянки в Мурманске. В один из таких ремонтов производили испытания на плотность одного из ЦНПК. На одном патрубке насоса была установлена заглушка, другим он был подсоединён к первому контуру. Давление создавалось подпиточным насосом первого контура. Когда давление подняли, руководитель работ попросил Бориса осмотреть насос и заглушку: нет ли видимых протечек воды. Давление медленно падало, и надо было установить причину. Боря прошёл в помещение аппаратной, подошёл к насосу и стал его осматривать.

В это время технологическую заглушку сорвало с патрубка. Огромная масса воды первого контура под большим давлением хлынула на него. Вода облила его с ног до головы, пропитала одежду, и респиратор, надетый на



лицо. Борис растерялся. Надо было сразу же сорвать респиратор, а он уходил с места происшествия с лепестком, пропитанным первым контуром на дыхательных органах. В результате в лёгкие попало большое количество аэрозолей. В ПЭЖе почувствовали что-то неладное, так как давление в первом контуре резко упало, и отправили мастера в отсек посмотреть, что случилось. Прибыв в аппаратную, мастер доложил о том, что случилось, помог потерпевшему прийти в себя и добраться до санпропускника. Прибежали представители службы РБ, замерили одежду на Борисе и подняли тревогу. О ЧП доложили в пароходство. Пароходство связалось с Ленинградским и Московским институтами НИИГМТ. Там быстро оценили ситуацию и рекомендовали первым же самолётом направить пострадавшего в Москву. Срочно организовали машину и повезли Гирша в аэропорт. Для сопровождения выделили главного врача ледокола Лисицына Николая Степановича. На первом же ближайшем самолете они полетели в Москву. В Москву прибыли в четыре часа утра, и врачи встретили своего пациента в аэропорту. В московском НИИ своё дело знали и использовали все имевшиеся тогда в практике средства: промывку желудка, смену крови, лекарственную терапию. Определили полученную дозу по щитовидной железе и выведенным токсинам. Картина была неутешительная. Полученная доза была порядка 150 БЭР и оценивалась, как лучевая болезнь средней степени тяжести. Состояние потерпевшего зависело от индивидуальных особенностей организма.

Борис пролежал в клинике около месяца, и ещё месяц был дома под наблюдением врача. Те, кто лежал с ним в клинике и получили такие же, или большие дозы раньше, а теперь находились на очередном обследовании, объяснили, что самое эффективное лекарство в данном случае — это большие физические нагрузки при беге или ходьбе на лыжах. Это стимулирует выделение токсинов с потом, мочой и дыханием и стимулирует усиленный кровообмен в организме. Оказавшись дома, Боря катался на лыжах ежедневно по пятнадцать-двадцать километров в максимально возможном темпе. Благо, что в Мурманске для этого были неограниченные возможности. Первое время за каждую тренировку несколько раз падал в обморок, но постепенно организм набирал силу, кровь потихоньку восстанавливалась. Скоро врачи разрешили ему выйти на работу.

Медицинские работники объяснили, что несколько лет он будет находиться под постоянным наблюдением, пока показатели крови и прочие анализы не подтвердят полное восстановление организма от лучевого облучения. За это время производить потомство в семье категорически запрещалось. У Бориса до аварии была дочь шести лет, и они с женой хотели иметь мальчика. Имущественное положение семьи перед происшествием



стабилизировалось. Появилась интересная хорошо оплачиваемая работа. Пароходство дало Борису двухкомнатную квартиру в Мурманске на улице Книповича. Живи и радуйся, а тут такая неприятность. О том, что испытала жена, когда узнала, что он получил большую дозу облучения, он даже вспоминать боялся. Так Боря Гирш стал единственным профессиональным больным в результате радиационного облучения за всю историю атомного ледокольного флота.

Старая ОК-150 была первой судовой надводной ядерной установкой, и при её эксплуатации возникали нестандартные ситуации. Но аварий, соответствующих академическому термину «ядерная авария», или «радиационная авария» не было. Случай с Борисом можно было квалифицировать, как радиационное происшествие средней тяжести, связанное с нарушением техники безопасности со стороны потерпевшего. На анализе этих ситуаций накапливался опыт экипажа, и вводились ограничения для предотвращения их повторения. В настоящее время в Интернете предлагаются данные «по авариям на установке ОК-150». Ещё раз повторяю, что это не аварии, а эксплуатационные происшествия разной степени тяжести, не приведшие к началу неуправляемой цепной ядерной реакции, загрязнению окружающей среды, гибели людей или выбросу радиационных загрязнений в окружающую среду.

Загрузка топлива

В конце концов, все работы необходимые для получения разрешения на загрузку топлива в реактор были выполнены. Все пусконаладочные работы были завершены. Первый контур был промыт с помощью переносного стенда. Контур заполнили водой высокой чистоты. АППУ была готова к загрузке ядерного топлива. Параллельно с работами по монтажу установки на ледоколе, в Ленинграде изготавливалось перегрузочное оборудование для ледокола «Ленин». Предприятие, которое делало этот перегрузочный комплекс, находилось прямо напротив моего дома на Охте. На другой стороне реки Оккервиль, у Большеохтинского моста. С помощью этого оборудования ядерное топливо загружалось в реактор и выгружалось из него после использования. Оно было довольно сложное: включало в себя большое количество приспособлений, механизмов, стендов, домкратов и технологических плит, устанавливаемых вместо крышки реактора при загрузке и выгрузке топлива. Для того чтобы экипаж мог производить загрузку топлива с помощью этого комплекса, нужно было его хорошо знать. Для обучения экипажа работе на нём из Ленинграда приехал главный конструктор данного оборудования Юра Черногоров, и стал знакомить личный состав отсека со своим детищем. Он читал нам лекции по перегруз-



ке, показывал чертежи, рассказывал о проблемах, с которыми пришлось столкнуться при проектировании и изготовлении комплекса, водил в заводские цеха, где размещалось привезённое с Питера оборудование. Юра был очень прост в общении, чувствовал себя на ледоколе, как у себя дома, и поэтому обучение продолжалось почти всё свободное от работы и сна время. Скоро все стали считать его членом экипажа. На Адмиралтейском заводе загрузка топлива производилась с помощью такого же загрузочного комплекса, и занимался этим специальный участок двадцать второго цеха. На время загрузки топлива главный строитель заказа назначил меня по совместительству главным физиком. Платить за это мне ничего не платили, а отвечать в случае возникновения нестандартных ситуаций пришлось бы мне. Но благодаря этому на время загрузки топлива я становился членом топливного спецучастка и хорошо знал технологию его загрузки. Всё это повысило мой рейтинг на ледоколе ещё на одну ступеньку. С Юрой Черноголовым мы общались, когда я работал на Адмиралтейском заводе, и встретились на ледоколе, как родные.

Когда наше обучение было формально закончено, был составлен протокол проверки знаний по технологическому процессу загрузки топлива и назначена дата начала работ. К этому времени на завод привезли топливо, а на ледокол прибыли специалисты из Курчатовского института, обеспечивающие погрузку топлива и пуск реактора, так называемые «пускachi» со своим оборудованием для контроля за процессом пуска установки. Весь личный состав ЦО был разбит на смены. и началась загрузка топливных каналов в реактор. Руководил каждой сменой помощник старшего вахтенного механика. Решено было начать загрузку с первого реактора. Начать загрузку решили с 17.00 по судовому времени и работать в три смены по восемь часов. На загрузочной площадке или «пяточке» в каждой смене работали оператор и два мастера. В ПЭЖе на вахте был старший оператор. Погрузка заключалась в следующем. Сначала в отсек загружалось десять пеналов с топливными каналами. Два мастера вынимали топливный канал из пенала, в котором он транспортировался с завода, и укладывали на стеллаж, изготовленный в виде узкого стола, установленного на настиле у реактора. Оператор осматривал канал, проверял его заводской номер, сообщал этот номер в ПЭЖ и ПУР. После этого он по картограмме загрузки называл номер ячейки, в которую должен был опускаться канал. Затем мастера вынимали пластмассовую пробку с номером из загрузочной плиты, брали руками канал и опускали его в соответствующую ячейку. Всё, один канал был в реакторе. Всего нужно было погрузить двести сорок один канал.

Да, ничего удивительного в сказанном выше нет. Топливный канал брали руками. Правда, на руках были одеты хлопчатобумажные и резиновые



перчатки. Одеты они были для того, чтобы не оставить на канале жировых отложений. Весь персонал был одет в белые комбинезоны без пуговиц и карманов, на голове у всех были белые шапочки. Всё было предусмотрено, чтобы исключить попадание в реактор посторонних предметов. Всё делалось строго в соответствии с технологическим процессом. Свежий канал можно спокойно брать руками, и ничего при этом не произойдёт. А вот если дотронуться рукой до отработанного топлива или короткое время побыть рядом, то можно получить тяжёлое лучевое поражение.

Наша смена была с восьми утра. В одной смене со мной были Мантула и Наум Тихонович. У нас была возможность понаблюдать за тем, как идёт погрузка в предыдущих сменах из ПУРа. С утра мы заступили на вахту на загрузочном пятачке. Работа шла споро, без задержек. Мы работали, как у Форда на конвейере. Через час все трое превратились в роботов. Можно было работать быстрее, но не разрешали «пускачи» из института Курчатова. Они снимали кривую обратного счёта. Кроме того, погрузка должна была вестись с определённой скоростью для обеспечения ядерной безопасности. За восьмичасовую смену мы загрузили в реактор сорок каналов. Много времени уходило на загрузку очередной партии пеналов с каналами из ангара в аппаратную. Для этого надо было открыть КАПы, выгрузить пустые пеналы, загрузить пеналы с топливом и снова закрыть КАПы. Наконец все отверстия в загрузочной плите были заполнены топливными каналами. Теперь нужно было устанавливать штатную крышку реактора. Эта операция выпала на нашу вахту. Нам добавили в нашу смену Мишу Гурьяна, и мы демонтировали с реактора и выгрузили краном из отсека загрузочную плиту. Следующей операцией была установка прокладки и крышки реактора. Прокладку установили на своё место и на специальной траверсе краном в отсек подали крышку реактора. Поверх крышки установили нажимное кольцо и завели его на шпильки корпуса. Конструкция крышки была самоуплотняющейся. Чем больше было давление в реакторе, тем плотней прокладка, обжималась крышкой.

Следующей операцией было обжатие гаек на крышке реактора. Гайки обжимались с помощью специальных гайковёртов. Гайковёрт являлся по сути дела домкратом. Затягивание гаек заключалось в том, что шпильки, которыми крышка зажималась на корпусе, предварительно вытягивались домкратом и в вытянутом состоянии на них закручивались гайки до упора. После этого вытяжка прекращалась, и гайка оказывалась в затянутом состоянии. Всё это делалось по специальной схеме с точными замерами. Мы на своей вахте успели только установить это сооружение на первые три шпильки. Зато, закончив работу и хорошо поужинав, у нас была прекрасная возможность понаблюдать за нашими коллегами, работающими с



гайковёртом. Утром нам самим пришлось поработать с этим оборудованием до полного удовлетворения и на нашей вахте гайки на крышке ТО-1 были полностью обжаты. Топливо в ТО-1 было загружено, крышка обжата, но реактор был ещё «дырявым». Чтобы его уплотнить, необходимо было ещё заглушить тридцать семь отверстий в крышке. Для этого в отверстия нужно было установить шестнадцать чехлов для поглотителей групп аварийной защиты, и затем на ней надо было смонтировать привода АЗ и привода компенсирующих решёток.

После того, как формальности были соблюдены, в отсек краном погрузили технологические площадки, на которых были установлены выше перечисленные привода. Наступил «праздник» службы КИП. Привода являлись их оборудованием. Нам представилась возможность понаблюдать за их работой из ПУРа. Все были одеты в белые комбинезоны, белые шапочки, белые перчатки, на лице были натянуты марлевые повязки, называемые «лепестком». Люди в этой одежде были полностью обезличены. Даже хорошо зная человека в этом облачении его было не узнать. Трое суток служба КИП затратила на монтаж приводов, термопар и подсоединение к ним кабельных трасс. Теперь все отверстия в реакторе были закрыты. Осталось подсоединить к приводам трубопроводы воздухоудаления от приводов. На следующий день реактор номер один был готов к гидравлическим испытаниям на плотность. После воздухоудаления произвели гидравлические испытания первого контура, и они прошли без замечаний. Но готов был пока только первый реактор, а пуск установки разрешался только тогда, когда были готовы к пуску оба аппарата.

Следует сказать, что обилие представителей различных организаций, курирующих на ледоколе ответственное оборудование первого контура, проектанты и работники Курчатовского института, контролирующие соблюдение норм ядерной безопасности, оказывали огромную помощь на всех этапах монтажа и подготовки первого контура к пуску установки. Они постоянно участвовали в пусках и наладках подобных установок на атомных станциях и на судовых военных установках и были непосредственными участниками или владели информацией по всем неполадкам, отклонениям от эксплуатационных норм, случившихся при вводе аналогичных установок. Можно с уверенностью сказать, что для экипажа это был постоянно действующий ликбез. Из всего экипажа только я дважды участвовал в пуске подобной установки на Адмиралтейском заводе. Все остальные работали только на старом оборудовании. По сравнению со старой установкой, здесь была совсем другая техника, другая автоматика и другая информационная система, контролирующая все параметры установки.



К началу загрузки топлива изменилось штатное расписание ЦО. До этого времени отсеком руководил один из трёх старших вахтенных механиков. У каждого старшего вахтенного механика было своё заведование: у одного живучесть установки и трюмное хозяйство, у другого – винторулевой комплекс или движение и испарительные установки, у третьего – ЦО. Все они имели одинаковые оклады и стояли вахты в ПЭЖе. У нас старшим вахтенным по отсеку был Владимир Васильевич, хотя его все и называли старшим механиком АППУ. Перед загрузкой реакторов по пароходству был издан приказ о вводе в штатное расписание а/л «Ленин» должности старшего механика АППУ. Так Владимир Васильевич получил заслуженное повышение в должности и окладе. Правда, в приказе говорилось, что старший механик АППУ должен нести ходовую вахту старшего вахтенного механика. Вводилась и ещё одна новая должность в отсеке: должность главного физика. Раньше расчёт пускового положения решёток, физические измерения на реакторе, контроль за ядерной безопасностью, приём экзаменов у операторов по физике реактора производил один из операторов. Всё выше перечисленное входило в его заведование, и зарплата у него была, как у любого из шести старших операторов. Сейчас всё эти обязанности исполнял уже главный физик. Главный физик должен был нести вахту инженера оператора за пультом. Оклад у него был приравнен к окладу старшего вахтенного механика. Изменения в штатном расписании произошли благодаря рекомендациям межведомственной комиссии, проводившей экзамены на рабочее место у личного состава на ледоколе. Комиссия мотивировала своё ходатайство необходимостью повышения личной ответственности должностных лиц за ядерную безопасность.

Таким образом, старший оператор Сидоров Юрий Сергеевич, который раньше исполнял обязанности главного физика, стал действительным главным физиком, как действительный статский советник. Нужно заметить, что Юрий Сергеевич был очень грамотным и опытным оператором и был им ещё в первом экипаже. Он имел чисто физическое образование и до ледокола занимался физикой в институте Курчатова. Сдать ему экзамен было очень трудно. Он требовал знание не только пультовой инструкции и физики, но и динамики изменения физических процессов при изменении мощности и других переходных процессах. Сдавать экзамен было тяжело и хлопотно, но это заставляло держать себя в постоянной готовности и изучать подробно те вопросы, которые раньше изучались вскользь, или ускользнули от изучения. Люди прошедшие такую школу были отлично подготовлены ко всем практическим и теоретическим проблемам, связанным с управлением реактора.



Окончание ремонта

Закончив все работы на ТО-1, приступили к загрузке ТО-2. Всё шло по отработанной схеме. Ничего менять не стали, только перегрузили на другой борт деревянный настил и поставили на другой реактор загрузочную площадку. Загрузка шла по тому же графику. Быт несколько усложнился. Мы с Борей Гиршом были в разных сменах. Приходя после вахты в каюту, приходилось принимать меры, чтобы не разбудить спящего товарища. Писать письма или почитать перед сном я уходил в шахматный салон или клуб, расположенный на жилой палубе в кормовой части ледокола. Там по бортам были расположены удобные шахматные столики с настольными лампами, за которыми можно было удобно расположиться.

После начала загрузки поездки домой в отгулы прекратились. Все были заняты и участвовали в технологическом процессе. Напряжённая вахта, изменение привычного ритма работы, большое количество посторонних людей на ледоколе, сказывались на нервной системе. Работая на заводе можно было уйти после работы домой и, побыв с семьёй, отдохнуть от производства. В субботу и воскресенье можно было отдохнуть и восстановиться для работы на следующей неделе. Здесь же все дни были рабочими. Вахты были восьмичасовые, а ночные вахты сильно изматывали. Договорились менять вахты через неделю. Борис объяснил, что в море будет значительно легче. Не будет посторонних, операторы будут жить по одному в каюте, а четырёхчасовые вахты через восемь часов переносятся организмом нормально даже длительное время. Так без происшествий загрузили двести сорок один топливный канал в ТО-2, погрузили и установили крышку реактора. Уплотнили крышку и заглушили все отверстия в ней штатным оборудованием. Испытания на плотность прошли так же без замечаний. Оба реактора были готовы к пуску. Закончился длительный период модернизации реакторной установки, а точнее её изготовление с нуля и до готовности к пуску. Это был настоящий трудовой подвиг завода, его руководителей, ИТР и рабочих. Многим из них он стоил здоровья, поломанной карьеры, неприятностей на семейном фронте. А многим этот самоотверженный труд наоборот помог найти себя, проявить свои способности и возможности, сделать карьеру и стать признанным специалистом в этой области. Осталось сдать ледокол в работе и предъявить его Регистру в доке после ходовых испытаний.

Ввод установки в действие, швартовные и ходовые испытания входили в обязанности экипажа. Завод участвовал в этом процессе только тем, что устранял замечания, возникающие во время перечисленных этапов начала эксплуатации. Для экипажа это был ещё более радостный праздник. Закончился длительный ремонт ледокола. Для тех, кто готовил себя к плаванию



по арктическим морям и плавал до вывода ледокола из эксплуатации, ремонт был вынужденным простоем. Экипаж в ремонте получал в деньгах значительно меньше, чем в рейсе. Не говоря уже о том, что в эксплуатации полностью отсутствует та напряжённость, суета, необходимость постоянного контроля за посторонними людьми, работающими на ледоколе, которая свойственна ремонту. Кроме того, карьера всего командного состава, не имевшего первого разряда в ремонте, попросту говоря, была заморожена. Чтобы получить более высокий разряд, нужно набрать плавательский ценз. На стоящем в ремонте ледоколе ценз не наберёшь. А не имея второго или первого разряда не получишь повышения в должности. Теперь всё, топливо загружено, установка готова к вводу в действие, и скоро ремонт будет вспоминаться, как страшный сон.

Функциональная проверка

Реакторы были готовы к пуску, но пускать их пока было нельзя. Сначала необходимо было убедиться в том, что системы и механизмы реакторов и турбинной установки находятся в исправном состоянии, что автоматика и защита готовы к выполнению своих функций. Для того, чтобы это проверить на подобных установках перед пуском реакторов, проводится функциональная проверка. В американских блокбастерах про авиакатастрофы часто показывают функциональную проверку самолётных систем и механизмов на авиалайнерах перед началом полёта. Только там это называется «легендой» и длится такая проверка несколько минут. Пилот перед полётом с самозабвением щёлкает всеми тумблерами, расположенными в пределах досягаемости его рук, и только, нащёлкавшись до полного удовлетворения, просит разрешения на взлёт. Функциональная проверка на атомной установке намного сложнее и длится она обычно несколько суток. Для её проведения главный физик приносит в ПЭЖ технологическую карту проверки. В этой карте указывается каждая система реакторной и турбинной установки, а рядом с наименованием системы имеются графы, в которых отмечается время проведения проверки, результат и роспись проверяющего. Функционалку решили начать на первом аппарате. В ПЭЖе к этому моменту была введена штатная вахта. За центральным столом сидел старший вахтенный механик. За каждым реакторным пультом находился старший оператор. Между старшими операторами сидел инженер оператор. Действия операторов контролировал помощник старшего вахтенного механика. Его штатное место было за пультом контурных и дренажных вод реакторов, но оттуда действия операторов контролировать было трудно. Это место располагалось при входе в ПЭЖ. Поэтому в ответственных случаях помощнику приходилось стоять за спинами операторов. За пультом электродвижения



располагался старший вахтенный электромеханик. Эти люди постоянно находились в ПЭЖе. Выйти они могли, если только их подменял кто-нибудь из коллег. В распоряжении старшего вахтенного механика и электромеханика была ещё и «ходячая» вахта. В её состав входили: вахтенный механик (номерной), мастер АППУ по ЦО, вахтенный трюмный машинист, вахтенный электромеханик (номерной), два мастера электрика, кроме того в состав вахты входили вахтенный инженер КИПиА со старшим мастером, и инженер службы РБ. Служба КИП несла вахту преимущественно в своей мастерской, а служба РБ располагалась на другом борту, где находился вход в ЦО. Кроме того, старшему вахтенному механику подчиняется вся вахта машинных отделений и станций.

Учитывая, что это был первый пуск второй по счёту установки на первом в мире атомном ледоколе, в ПЭЖе во время пуска и функциональной проверки находилось ещё и определённое количество командировочных. Они контролировали работу систем и механизмов, которые раньше проектировали и консультировали экипаж в случае необходимости. Был составлен список, кто из них и на какой вахте должен был находиться. Для их размещения за спинами операторов были установлены две скамейки. В основном в ПЭЖе постоянно присутствовали представители ЦКБ «Аврора», Горьковского ОКБМ, Курчатовского института, ЦКБ «Айсберг», Северодвинского завода, ЦКБ Балтийского завода, проектировавшего ПГ и паровые задвижки. Сначала командировочные активно присутствовали в ПЭЖе, но постепенно их активность начала падать, и они оставляли вместо себя номер каютного телефона. Требовалось постоянное присутствие в ПЭЖе только представителей «Авроры» и Курчатовского института, и они почти постоянно находились там.

Функциональная проверка проходила довольно тяжело. При проверке почти каждой системы возникали замечания и отказы. Особенно много замечаний было по системе автоматики машинных отделений «Вьюга» и системе дистанционного управления арматурой блокировки и защиты, или сокращённо УСБЗ. Так же сразу после ввода в действие и ещё задолго до функциональной проверки серьезные нарекания были по информационной системе «Полюс», контролирующей почти все параметры установки. Отмечалась большая погрешность в параметрах, которые фиксирует система. Но проектанты «Полюса» утверждали, что они устранят эти недостатки. Замечания, выявленные в процессе проверки, устранялись, а пока шло устранение обнаруженных неисправностей, проверялись следующие пункты. Проектанта систем автоматики машинных отделений представлял ведущий специалист ЦКБ «Аврора» Слёзкин Люций Фёдорович. Вместе с ним из Ленинграда приехал настройщик этих систем Миша Дроздов. Миша раньше



работал на ледоколе мастером в службе КИП, а потом пошёл работать в «Аврору». Когда возникала неисправность какого-либо регулятора «Вьюги» и Слёзкину сообщали о ней, он сразу бежал в каюту, брал вычислительную линейку и производил сложнейшие интегральные вычисления регулятора, а затем сообщал, что необходимо изменить конструкцию обратной связи и изменить диаметр сервомотора регулятора. Главный и старший механик впадали в шоковое состояние: при вводе установки менять конструкцию регулятора. Где брать необходимый материал, кто будет разрабатывать чертежи, кто будет изготавливать уплотнительные манжеты? Когда проблема достигала апогея, незаметно появлялся Миша Дроздов. Пока Люций Фёдорович рисовал эскизы и формулировал свои мысли на бумаге, Михаил менял пружину обратной связи на более жёсткую, или более мягкую, и регулятор начинал работать без замечаний.

Мало того, оказалось, что Люций Фёдорович имеет очень опасную для эксплуатационников привычку: никого не спрося и никого не предупредив, проверять осевшие в каюте идеи на работающей установке. Старший вахтенный механик, находясь в ПЭЖе, видит, что вдруг начинает падать уровень в деаэраторе. Он спрашивает машинную вахту, делали ли они что-то? Вахта отвечает, что ничего не делали, но какой-то мужик поднялся к деаэратору. И поясняют: маленький, худенький, злой, с длинными волосами, похожий на чёрта. Оказывается, товарищ Слёзкин решил проверить работу регулятора уровня в деаэраторе и изменил режим его работы, никого не предупредив. В результате уровень в деаэраторе упал до нижней отметки. Если бы реактор был в работе, то на нём сработала бы аварийная защита. С тех пор данного специалиста из «Авроры» звали только Люцифером. А мастер носовой машины Иван Зубилкин, как только он появлялся в машине, сообщал в ПЭЖ по ГГС: «Ахтунг! Ахтунг! Люцифер в машине». На этот призыв обычно старший вахтенный Мизгирёв Виктор Александрович, с кем на пуске установки я стоял вахту, отвечал: «Данке шон, герр Зубило, следи, куда он пойдёт, и не давай ничего трогать руками».

В результате длительных проверок и устранения замечаний за три дня функциональной проверки удалось ввести в работу цикл конденсатно-питательной системы. Питательная вода прокачивалась через ПГ, попадала в стояночный конденсатор, затем в деаэратор и снова направлялась в ПГ. Особенностью пульта машинной установки было то, что вся арматура по пару и питательной воде не имела дистанционного управления. На пульте была мнемосхема, наглядно отражающая состояние установки. На мнемосхеме имелась вся основная арматура, расположенная в машине, имелась и сигнализация, отражающая состояние этой арматуры, но открыть и закрыть её, можно было только в машине вручную. Зато на пульте управления



реактором вся арматура имела дистанционное управление и управлялась оператором. Ввод и вывод реакторов практически не требовал нахождения вахты в реакторном отсеке. В нашей смене во время функциональной проверки и ввода установки вахту за пультами управления реакторами несли Зюганов Александр Николаевич и Апальков Юрий Петрович, или как его все называли на ледоколе ЮП. Помощником старшего вахтенного был Алексей Иванович.

Саша Зюганов был среднего роста широкоплечий слегка полноватый, с хорошо развитой мускулатурой, круглым лицом и бритой головой. Он очень напоминал Мустафу из кинофильма «Белое солнце пустыни». Александр



*Старший инженер-оператор
Зюганов А.Н. 1970 г.*

Николаевич занимался штангой в спортзале, был очень спокоен и уравновешен. Юрий Петрович был маленького роста, худощав и очень импульсивен. В мореходке и до неё он серьёзно занимался боксом в своей весовой категории. Был «мухачём». Учитывая спортивное прошлое и наличие взрывного темперамента, был агрессивен и напорист в спорных вопросах, но умел держать себя в руках. Про него говорили, что у него золотые руки,

т.е. он мог многое сделать своими руками с высоким качеством. В каюте у него имелся личный набор инструментов: лобзик, тисочки, надфиля, напильники, гравировальный аппарат, в общем все, что требуется для свободного творчества. Многим членам экипажа, с кем он был дружен, сам изготавливал сувениры на день рождения. Эти трое были очень дружны и представляли собой мини коллектив в коллективе отсека. Их даже иногда в шутку называли тремя мушкетёрами, но переименованными на судовой лад: Отсос, Подсос и Д'Артаньян. Да они и были ими. ЮП по комплекции и темпераменту был Д'Артаньяном. Алексей Иванович, своим видом напоминавший провинциального батюшку был Артосам, а мощный Зюганов Портосом. Некоторые их поступки и действия вошли в историю ледокола. Все они были высококлассными операторами, участвовавшими в вводе в действие старой установки. Основные принципы управления реактором на новой установке были те же, что и на прежней трехреакторной. Они очень быстро освоились на новых пультах и на функциональной проверке чувствовали себя в своей стихии. Много времени заняла проверка систем, обеспечивающих защиту и регулирование реакторов, но постепенно замечания устранили.



Пуск и испытания реакторов

Наконец функциональная проверка закончилась, и аппараты были готовы к пуску. Первым пускали ТО-1. Пуск производился по специальной программе. Параллельно с ПЭЖом контроль за пуском реактора вёлся в ПУРе. Там этим занимались «пускачи» из Курчатовского института. У них была своя аппаратура, контролирующая процесс пуска.

Пуск производился на нашей вахте. За пускаемым аппаратом сидел Юрий Петрович. После подъёма групп АЗ и периферийных компенсационных решёток поднимались средние и центральные решётки. В точно указанном в формуляре на зону положения решёток пусковая аппаратура зафиксировала пуск реактора. Во время пуска в ПЭЖе присутствовал главный механик ледокола, старший механик АППУ и главный физик, собрались командировочные из Курчатовского института. Все поздравляли друг друга с удачным пуском. Через некоторое время появился устойчивый контроль за мощностью. Реактор находился на минимально контролируемом уровне, или МКУ. Следующим этапом был разогрев реактора.

21 апреля 1970 года в 23 часа 30 минут – в самый канун 100-летия В.И. Ленина – был осуществлён пуск ЯЭУ. Завод выполнял свои обещания. После пуска было проведено большое количество физических измерений. Физики с Курчатовского института хотели знать соответствуют ли паспортные данные топливной зоны фактическим характеристикам и иметь данные для её дальнейшей эксплуатации. У старших операторов, сидевших за пультом пальцы уставали от работы с ключами. Делая перерыв для уставших рук, ЮП и Зюганов сажали меня за пульт, и под их наблюдением я привыкал к практической работе с пультовыми ключами. После физических измерений стали разогревать первый контур до средней температуры двести девяносто градусов. Закончив разогрев, начали поднимать мощность на реакторе до стояночной. При этом вводились в работу паровые механизмы в машинном отделении и в станциях. Ввели в работу носовую машину. Установка работала, но автоматика машинного отделения требовала доводки. Уровень в деаэраторе постоянно колебался. Слёзкин и Миша Дроздов совместно с судовыми КИПовцами практически не выходили из машины. Первый аппарат был на уровне мощности, обеспечивающем работу паровых механизмов в стояночном режиме. Начался ввод в работу ТО-2.

На втором реакторе пуск произвели на другой вахте. Со вторым аппаратом было проще: все системы и механизмы, обеспечивающие работу реактора, были проверены, или уже находились в работе. После пуска реактора и вывода его на эксплуатационную мощность ввели в работу кормовую машину. Вся энергетическая установка ледокола находилась



в работе. Проводились швартовные испытания систем и механизмов. Главные и вспомогательные механизмы предъявлялись Регистру в работе, проверялось срабатывание защит. Если раньше основная нагрузка лежала на операторах, то теперь после пуска реакторов основная работа легла на плечи старших вахтенных и номерных механиков. Проверялись в работе трюмные системы, пускались и останавливались судовые котлы, проверялся подрыв главных предохранительных клапанов, вводились в работу испарительные установки, проверялись защиты на главной и вспомогательных турбинах. Ледокол готовился к ходовым испытаниям.

Наш старший вахтенный механик Виктор Александрович Мизгирёв имел в заведовании трюмные системы и испарительные установки, отвечал за живучесть ледокола. На вахте ему приходилось постоянно подменяться, чтобы сдавать свои системы Регистру. Отсидев вахту, он бежал в машину и проводил там почти всё время, прерываясь только на сон. В процессе ввода систем в эксплуатацию постоянно выходили из строя насосы и арматура. Механизмы длительное время не работали, да и экипаж частично утратил эксплуатационные навыки. Но завод очень быстро устранял все замечания. Тренажёров, где можно было бы подготовить экипаж к вводу установки и произвести его тренировку, в то время не было. Реакторную установку вводили в действие операторы с большим стажем работы и практическим опытом, к тому же они перед вводом установки использовали вновь установленные пульта, как тренажёр, вспоминая и имитируя различные ситуации, которые имели место на старой установке. В машине же вахта состояла в основном из вновь набранных людей, только костяк сохранился прежний. Многие машинисты были присланы с других судов и практических навыков по работе на данной установке не имели. Правда, перед вводом установки силами механиков и мастеров была проведена техническая учёба с рядовым составом по изучению систем и механизмов ледокола. У всех машинистов был принят экзамен на самостоятельное несение вахты, но практические навыки имели только те, кто работал на прежней установке. Это вносило определённые трудности на первых порах. Взять подготовленных машинистов в это время было негде.

Как только энергетическая установка ледокола была введена в эксплуатацию, приехала масса журналистов из различных газет и киносъёмочная группа из Москвы. Страна должна была знать, что первый в мире атомный ледокол находится в строю в работоспособном состоянии и после модернизации готовится к выходу на просторы Арктики. Журналисты брали интервью у капитана, главного механика, ветеранов ледокола и у молодых комсомольцев. Киносъёмочная группа снимала кают-компанию, салон капитана и каюты комсостава. Эти помещения имели современный ди-



зайн и хорошо смотрелись в объективе кинокамер. Сняв жилые и бытовые помещения, киносъёмочная группа направилась в ПЭЖ. Сопровождал киношников первый помощник капитана. К приходу съёмочной группы операторы были одеты в белоснежные рубашки, с галстуками и отутюженные брюки. В обычное время операторская вахта одевалась в чистую рабочую робу. Киногруппа установила треноги с кинокамерами. Осветители обеспечили освещение. Началась съёмка. Предварительный сценарий съёмки был согласован с капитаном, главным механиком и первым помощником. ПЭЖ перед этим привели в порядок, помещение тщательно убрали и подкрасили, определили круг лиц, которые будут давать интервью.

В самый разгар съёмок случилось непредвиденное. В помещение ПЭЖа вдруг погас свет, раздалась масса звонков, загудел ревун, из машины и станции стали поступать доклады, что упало давление пара и закрылись быстрозапорные клапана на главных турбинах. В ПЭЖ срочно прибыли старший и главный механик, и все операторы, бывшие в то время на борту. Руководитель съёмочной группы в одно мгновение из главного распорядителя превратился в лишнего человека. По распоряжению главного механика треноги с кинокамерами и осветительной аппаратурой задвинули за пульта. Операторы доложили старшему вахтенному механику, что на реакторах сработала аварийная защита по сигналу «Стоп питательная вода». Это означало, что в ПГ перестала поступать питательная вода, и реакторы, которые в это время находились на мощности, не охлаждались водой второго контура. В такой ситуации температура топливных элементов могла превысить допустимые пределы, и могло произойти расплавление топливных зон. Чтобы этого не случилось, защита реактора в автоматическом режиме глушила реактор. Именно это и произошло в данной ситуации. На табло первопричины срабатывания защиты реакторов горел сигнал: «Стоп питательная вода». В это время из носовой машины поступил доклад, что турбопитательный насос остановился по ошибке машиниста во время перевода на автоматический режим.

— Ясно! — ответил в машину наш старший вахтенный.

— Александр Николаевич, Юрий Петрович быстро выводите аппараты на мощность, — обратился к операторам Мизгирёв.

Работа на операторских пультах закипела. ЮП и Зюганов с максимальной скоростью взвели вверх группы аварийной защиты и подняли компенсирующие решетки, а затем быстро разогрели теплоноситель до средней температуры. Через тридцать минут после срабатывания аварийной защиты на реакторах, в паропроводе появился пар и начался ввод в работу паровых механизмов в машине. Нужно было снова вводить в работу все главные и вспомогательные паровые механизмы энергетической установ-



ки. Через полтора часа после появления пара удалось ввести в работу всю установку. Снова ввели в работу четыре вспомогательные турбогенератора и четыре главные турбины. Это было полтора часа тяжёлой и напряжённой работы вахты и всех тех, кто пришёл помогать вахте в ПЭЖе и в машине. На ледоколе было неписаное правило: как только срабатывает АЗ на реакторах, все операторы свободные от вахты приходят в ПЭЖ помогать своим товарищам выходить из создавшейся ситуации. Это было первое неплановое срабатывание АЗ через сутки после ввода установки и случилось оно по вине экипажа. Про киношников все забыли.

После ввода в работу всех механизмов, общими усилиями описали в вахтенном журнале всё, что произошло за это время. Причину записали: «Ошибка вахты при переводе турбопитательного насоса на ручное управление». После восстановления режима вся вахта писала объяснения по причине срабатывания АЗ. Писать то писали, но все знали, что причиной послужила неподготовленность рядового состава к несению вахты. И основной причиной было отсутствие опыта и полное непонимание у молодых машинистов принципов взаимодействия всех механизмов и работы всей энергетической установки в целом. В завершение швартовных испытаний АППУ был проверен режим естественной циркуляции в первом контуре. Руководил проведением этого эксперимента куратор нашего проекта доктор технических наук Хлопкин Николай Сидорович. Суть этой проверки заключалась в следующем: на работающем реакторе сбрасывалась аварийная защита и проверялась возможность естественной циркуляции теплоносителя в контуре при остановленных циркуляционных насосах первого контура. Теоретически этот режим был просчитан проектантами и должен был обеспечить теплосъём с активной зоны, но нужно было проверить его практически, чтобы иметь уверенность в обеспечении ядерной безопасности при обесточивании установки. Это испытание проходило весьма напряжённо, но режим был выполнен, и швартовные испытания АППУ можно было считать завершёнными.

Планы на ближайшее будущее

Швартовные испытания АППУ закончились. Для личного состава центрального отсека наступили эксплуатационные будни. Впереди были ходовые испытания на чистой воде, докование и настройка электродвижения в ледовых условиях. При работе энергетической установки в ледовых условиях предстояло проверить работу двигателей и движителей при работе ледокола на упор и при взаимодействии со льдом. Настройка электродвижения при ходовых режимах, заклинивании ледокола и потере хода во льдах должна быть такой, чтобы винты постоянно находились в режиме



фрезерования при контакте со льдом. Если какой-то из винтов прекращал вращательное движение при поступательном движении ледокола в ледовой массе, то обычно одна из лопастей на этом винте мгновенно отламывалась от ступицы. Это происходило как при ошибочных действиях судоводителей при управлении гребными электродвигателями, так и при заклинке винтов в ледяной массе при неправильной настройке электродвижения, когда гребному электродвигателю не хватало мощности, чтобы провернуть винт. При движении ледокола во льдах лопасти винта должны, как фреза фрезеровать лёд.

Для настройки и регулировки системы электродвижения при работе на упор ещё во время постройки ледокола в Финском заливе, в посёлке Манола была построена специальная дамба. Это было бетонный монолит, начинающийся от берега и уходящий далеко в залив, где глубина позволяла ледоколу подойти к этой дамбе, упереться в неё носом и работать винтами на упор. Данное сооружение было сделано для возможности имитации работы ледокола в ледовых условиях. Страна не жалела средств для испытаний своего первенца. Польза от этой дамбы была несомненная, хотя это было и очень дорогое сооружение. Довольно сложные настроечные работы системы электродвижения на уровне кандидатских диссертаций были выполнены ещё до входа ледокола в лёд. Нужно сказать, что работы по настройке режима фрезерования продолжались во время всего периода эксплуатации «Ленина» и были основой для разработки аналогичных систем на «Арктике» и ледоколах последующей постройки. Всегда на «Ленине» это было «больное место». Данная регулировка никогда не была доведена до совершенства, и это имело определённые последствия при эксплуатации ледокола — имели место довольно частые поломки лопастей.

Основания для вывода установки из эксплуатации

Сделав обход ЦО в чистой зоне, т.е. тех помещений, которые находились вне зоны строгого режима, или проще не в реакторном отсеке, я зашёл в «чистую» мастерскую. В это время там находился Мантула, он по штатному расписанию вахту не стоял, а работал ежедневно с восьми до семнадцати. Владимир Андреевич руководил ремонтом вентилятора, демонтированного из вентиляционной выгородки ЦО. Во время небольшого перерыва я спросил: «Андреич, расскажи, что послужило основанием для замены старой установки, а то ни в учебниках, ни в газетах по этому поводу ничего конкретного не сообщалось?» — «Да Володя, в той литературе, которую ты упомянул, только о победах и достижениях пишут. А происходило это следующим образом, — продолжил Мантула. — В феврале 1965 года мы готовились к навигации. По вине одного из опе-



раторов был нарушен тепловой режим активной зоны на реакторе № 2. В результате активная зона на этом аппарате вышла из строя. Нарушение герметичности первого контура не было, радиационная обстановка на ледоколе осталась в норме. Никто не пострадал. Но, активную зону пришлось заменить вместе с корзиной, в которой она располагалась. Это была сложная, тяжёлая и дорогостоящая операция. После замены активной зоны ледокол ушёл в рейс. К концу навигации 1965 года выявилась небольшая утечка теплоносителя из реактора №2. После возвращения в Мурманск на Базу 92 приступили к поиску течи. Искали несколько дней. Проверили арматуру, трубопроводы первого контура, нигде течи не обнаружили. Течь была на не отсекаемом участке. Уже на третий, или четвёртый день, мы с Мишей Гурьяном решили полазить ещё раз в подблочном пространстве. Вдруг что-нибудь увидим, или услышим. Все механизмы на ледоколе на это время по команде главного механика были остановлены. Тишина стояла гнетущая. Можно было услышать, как комар крылышками машет. И вдруг в районе корпуса второго реактора мы услышали тихое журчание струйки воды. Как будто ребенок в эмалированный горшок писает. Добраться туда для визуального осмотра было невозможно. Всё было загромождено трубопроводами. Мысленно засекали координаты источника услышанного звука и доложили в ПЭЖ. После нас лазили в этом месте все: и главные судовые специалисты и механики-наставники из технического управления, но ничего кроме звука журчащей воды не услышали. Посмотрели чертёж реактора. В этом месте в корпусе находился гужон — стальная технологическая заглушка. Её установили в прочном корпусе аппарата для выпуска воздуха, из пространства между корпусом и тонкой рубашкой внутренней плакировки из нержавеющей стали. После окончания монтажа гужон обварили. По всей вероятности, в этом месте и образовалась течь. Сварка, скорей всего, была выполнена некачественно. Ремонт корпуса реактора занял бы массу времени. К сожалению, наша установка проектировалась на века без ремонта, и в результате оказалась совершенно неремонтопригодной. К тому же всем было ясно, что существует много других недостатков установки, которые не позволят её долго эксплуатировать без замены. В это время уже имелся проект второго поколения атомной установки, который готовился для ледокола «Арктика». Америку обогнали, а теперь в тенёчке и перекурить можно было. В результате Совет министров своим решением от 18.02.67 принял решение о полной замене АППУ. Вот так всё это и происходило. После этого ледокол отбуксировали в Северодвинск на модернизацию».



Воспоминания о первой посадке вертолета на борт ледокола и незапланированный ремонт конденсатора

Устроившись поудобней в рубке на спальном диване, только что установленном Олегом, мы с удовольствием стали пить кофе, приготовленное на яхтенном камбузе. Из яхтенной рубки со спального дивана открывался вид на вертолётную площадку. Площадка была пустой. Миша Гурьян, мечтательно глядя в иллюминатор, заметил, что возможно скоро на этой площадке появится вертолёт, как в старые добрые времена. Я поинтересовался, как используется вертолёт в рейсе и насколько безопасны полёты на этом летательном аппарате. Вертолёт используется не только для ледовой разведки, — продолжил Гурьян, но и для полётов на зимовки и другие ледоколы. С помощью вертолёта добывали медвежат для ледокола.

— А почему сейчас нет мишки на ледоколе? — спросил я.

— Одного мишку подарили президенту Финляндии Кекконену, — пояснил Михаил, когда он посетил наш ледокол во время визита в Мурманск. Другого отдали в Киевский зоопарк. Он и сейчас там живёт. Я его навещал, когда был последний раз в Киеве. Сейчас нет медведя потому, что мы давно не ходили в Арктику.

— Миша, по какой причине отправили своего питомца в зоопарк, — поинтересовался я.

— Да просто он стал очень крупный, но остался таким же игривым и подвижным.

Во время игр мог просто повредить кому-нибудь рёбра. Машинисты любили с ним бороться и меряться силами. Некоторые ребята даже спали с ним на подстилке, когда после похода в город не могли дойти до своей каюты.

— Володя, раз ты напомнил про вертолёт, то я, если не возражают присутствующие, расскажу про первую посадку этого агрегата на борт ледокола, вступил в разговор Зюганов.

— Расскажи, Саша, расскажи, — дружно поддержали его все присутствующие.

— А было это так, — начал Зюганов, — шестого мая 1960 года мы пришли в Мурманск из Ленинграда. А случилось это 17 числа. Почему я запомнил — в этот день у моей жены был день рождения, и я только что успел отправить ей поздравительную телеграмму из радиорубки. От радистов я зашёл на мостик — узнать, когда планируется выход ледокола в Арктику. Выход в рейс задерживался. Приходилось устранять заводские недоделки. На борту была масса командировочных с Адмиралтейского завода, наших и иностранных журналистов с Англии, Франции и США. Вместе с нами



в каютах жили учёные из Курчатника, Горького и Ленинграда. Ожидали прибытия вертолётки МИ-4. Без него в Арктику идти было нельзя. Нужна была ледовая разведка. На мостике находился капитан Павел Акимович Пономарёв и разговаривал по радиации с командиром вертолётки, который в это время находился в Мурманске в авиаотряде и готовился к взлёту. Так получилось, что я стал невольным свидетелем этого события с начала его развития и до самого конца. Капитан ожидал, что вертолёт будет садиться на вертолётную площадку опытный лётчик Василий Колошенко — он его хорошо знал, но выяснилось, что командиром вертолётки был назначен Кузнецов, который раньше в ледовых разведках не участвовал. А Колошенко был направлен на «Ленин» пилотом-инструктором. Это был московский вертолёт, и он летел практически без остановок с короткой посадкой в Мурманске. Капитан запросил состав экипажа и данные о загрузке вертолётки. С вертолётки ответили, что на борту находятся помимо командира Кузнецова: штурман Зубов, бортмеханик Жидовских и радист Крамер. Сам удивляюсь, но почему-то их фамилии я хорошо запомнил. Командир доложил, что вертолёт загружен под завязку. Чувствовалось, что нашему капитану очень не хотелось, чтобы посадку на борт ледокола при таком количестве гостей и командировочных произвёл Кузнецов: то ли внутренний голос ему что-то нашёптывал, то ли он знал, что Кузнецов не имел опыта посадки на судах. Павел Акимович сказал по радиации, что запрещает ему посадку вертолётки — пусть садится пилот-инструктор, и предложил экипажу отдохнуть перед полётом, но командир вертолётки настоял, что они вылетают сейчас и садиться будет именно он. Колошенко остался на берегу, ему надо было решить кое-какие технические проблемы. В результате Пономарёв вынужден был согласиться. Павел Акимович понял, что этот мужик был с гонором, и препираться с ним по радиации было не к лицу капитану первого в мире атомохода. Я узнал у капитана о предполагаемой дате выхода в море и пошёл предупредить командировочных, которые хотели увидеть посадку вертолётки, что скоро кино состоится.

Мы пошли в корму на второй мостик в плотницкую, откуда всё было видно, как в кино и не было холодно. Всё равно во время посадки вертолётки все должны были уйти с открытой палубы в кормовой части. Штурмана уже объявили об этом по трансляции. А с борта судна ничего не увидишь. Эти алюминиевые птички с хлипкими винтами вместо крылышек особой надёжностью не отличались. Только мы зашли в плотницкую, как в воздухе стал слышен стрёкот вертолётки. На берегу и вдоль борта весь свободный от вахт народ высыпал наблюдать за посадкой. На Базе 92 и на борту ледокола это было впервые, и пропустить такое событие никто не мог. Журналисты готовились брать интервью. Вертолёт подлетел к ледоколу, покачал



несущим винтом, в знак приветствия, и начал садиться на вертолётную площадку. Зашёлкали фотоаппараты, застрекотали кинокамеры, люди с борта махали руками, но вертолёт на посадочную площадку с натянутой на палубе сеткой почему-то не спустился, а медленно пролетел над ней, оказался над водой, резко снизился и упал. Мы выбежали на открытую палубу из плотницкой и увидели, как вертолёт погружается, ломая лопасти винтов и выделяя мощные клубы пара над водой от перегретого двигателя — никогда позже ничего подобного ни в одном кино не видел! До того всё это было натурально! Все замерли в оцепенении. На воде находились шлюпки с матросами, которые обеспечивали безопасность посадки, и они помчались к месту падения, но на поверхности воды появлялись только пузыри воздуха. Вдруг медленно всплыло чьё-то тело, и матросы быстро затащили его в шлюпку, а затем доставили в медчасть — это оказался бортмеханик Жидовкин. Такую фамилию трудно забыть. Больше никто на поверхности не появился. Бортмеханика с трудом удалось спасти, а остальные погибли. Вертолёт и тела погибших через несколько часов водолазы подняли на поверхность. Погибший экипаж отвезли в Москву и там похоронили. Следственная комиссия установила, что причиной аварии был сильный попутно-боковой ветер и отсутствие у пилота опыта посадки на суда. Механик Жидовкин трагически погиб через несколько лет и был похоронен рядом со своими товарищами. А Колошенко прожил долгую и красивую жизнь. Так что, ребята, первый блин в ледокольной лётной практике оказался комом, как в известной пословице. Давайте ребята выпьем кофейку за погибших, раз под рукой нет ничего более крепкого и за то, чтобы наши амбиции не становились причиной гибели наших товарищей и техники, которая нам поручена, — закончил Александр Николаевич своё повествование, и мы зазвенели своими ложками в кофейных чашках, размешивая сахар. Только мы поднесли чашки ко рту, в глубине ледокола раздался глухой удар, напоминающий взрыв, палуба ледокола вздрогнула. Мы, сидя на диване в рубке яхты переглянулись, и Гурьян произнёс: «Мужики случилась какая-то неприятность в машине. Наверняка какое-то ЧП, бежим скорей в ПЭЖ».

Удар был довольно сильный, а никаких швартовок к корпусу, или грузовых операций не производилось. Мы быстро спрятали инструменты в ящик, навесили замок и побежали в ПЭЖ. Когда наша компания прибыла в ПЭЖ, обстановка там была гнетущая. На вахте старшим вахтенным был Владимир Васильевич. Оба реактора были в работе. При остановке первой турбины и вводе в работу турбины номер два произошёл взрыв конденсатора. Об этом доложила вахта из машины. Старший и главный механик были в это время на месте происшествия. Точных сведений о масштабах аварии в



ПЭЖе не знали, не пострадал ли кто-нибудь из персонала обслуживающего турбину, так же не было известно.

Реакторы были на мощности, присутствие подвахтенных операторов в ПЭЖе было не нужно, и мы пошли в машину, посмотреть всё на месте. При входе в машинное отделение сразу были видны последствия разрушения конденсатора. Хотя, пострадавшая часть турбины располагалась на две площадки ниже той, где мы оказались при входе, на трубах и светильниках видны были клочья азбопушонки, которой были изолированы паровые трубопроводы. Видны были так же следы интенсивного выхода пара из конденсатора. С переборки стекали ручейки от сконденсировавшегося пара и часть светильников в районе второй турбины не работала, упала изоляция от воздействия влажного пара. На корпусе турбины в районе подшипников наблюдался выброс масла. Турбина уже не вращалась. На верхней площадке никого не было. Голоса слышались на площадке конденсаторов.

Мы направились вниз. Там картина была более впечатляющая. Не работали почти все светильники. У предусмотрительного Бориса оказался с собой ручной китайский фонарик, он захватил его с собой, уходя с яхты. Главный, старший механик и машинная вахта находились в районе повреждения обшивки и корпуса конденсатора. При осмотре места повреждения по коже пробежали мурашки: бочка конденсатора лопнула посередине, как резиновый шарик. Листы обшивки были отогнуты мощным выбросом пара. В месте отогнутой обшивки была видна радиальная трещина, проходящая посередине корпуса. Длина трещины была порядка полуметра.

Главный разъём конденсатора между турбиной и бочкой так же пострадал. В разъёме наблюдалась щель, местами доходившая до шести-восьми миллиметров, несмотря на мощные болты, стягивающие фланцы. Первое впечатление создавалось, что конденсатор не восстановить, во всяком случае, силами экипажа и необходим сложный заводской ремонт. Осмотрев место происшествия и пообщавшись с вахтой, мы узнали, что пострадавших из числа персонала при взрыве конденсатора не было. Все в это время находились вне досягаемости тепловых воздействий вырвавшегося пара. Вахта находилась в шоковом состоянии. В ближайшее время надо было выходить на ходовые испытания, и экипаж своими силами за трое суток непрерывной работы восстановил повреждения. Для этого была создана бригада из всех, кто не стоял вахту. Это была тяжёлая работа, но мы с ней справились к началу ходовых испытаний.

Прощание с Северодвинском

Швартовные испытания закончились. Завод с честью выполнил свою миссию. Ледокол был готов к выходу в море. И вот, наконец, долгожданный



день наступил. Это было весенним солнечным утром 19 мая 1970 года. Отход был назначен на десять часов. Подошли заказанные буксиры. По ГГС дали команду: «Швартовой команде по местам стоять». Мы с Борисом находились на палубе. Моя вахта была с шестнадцати, а его с нуля. Пропустить такое событие было невозможно. На палубах был весь экипаж свободный от вахт. На пирсе так же собралось большое количество людей. Здесь были представители заводской администрации, мастера и рабочие, участвовавшие в модернизации ледокола. Официального митинга не назначалось, но настроение у всех было праздничное. С пирса махали нам руками, и мы отвечали им тем же. Слышались выкрики собравшихся на пирсе: «Боря, счастливого пути. Семь футов под килем».

Заводчане поздравляли тех, с кем дружили, кого знали и с кем сталкивались по работе. Сначала приветствия были неорганизованные, но постепенно образовался стройный хор голосов, который по команде одного из мастеров выкрикивал здравицы в честь представителей экипажа. Постепенно количество голосов увеличивалось, и слышимость была такая, как будто использовалась специальная акустическая техника. С пирса раздавалось:

– Капитану ледокола «Ленин», Ура!

– Ура ... а»

– Главному механику, Ура!

– Ура ... а»

– Старшему механику, Ура!

– Ура ... а»

Поздравления не прекращались и голоса становились всё громче и организованней. Приветствовали не по списку, а всех тех, кто находился в это время на палубе и в поле зрения поздравлявших. Вдруг мы с Борисом услышали:

– Оператору Володе Кондратьеву. Ура!

– Ура ... а»

– Оператору Мише Гурьяну. Ура!

– Ура ... а»

– Оператору Боре Гирш ура!

– Ура ... а»

Непроизвольно у нас на глазах появились слёзы. Растроганные до глубины души мы махали руками и кричали дрожащими голосами: «Ура... а-а!». Постепенно и на палубах ледокола стали подхватывать приветствия заводчан. После каждой фамилии раздавалось мощное: «Ура». Произнеся приветствия один раз, на пирсе продолжили их по второму и третьему кругу. Трап был уже убран. Матросы передали концы на буксиры, сбросили швартовые тросы на пирс и буксиры начали медленно оттаскивать



ледокол от стенки. Расстояние между пирсом и ледоколом постепенно увеличивалось. Ледокол подрабатывал винтами. На всех судах, стоящих у заводской стенки и на заводской акватории экипажи вышли на палубы и махали ледоколу руками. Фигурки людей на пирсе становились всё меньше и меньше. Ледокол вывели на середину заводской акватории, и он дал мощный прощальный гудок. Вдруг, как по команде началась звуковая феерия: все суда, находящиеся на заводской акватории, заводская котельная, заводские автомобили, подводные лодки ответили ему своими гудками. Всё что имело тифоны, гудки и сирены гудело во всю имеющуюся мощь. На пирсе кидали шапки вверх и кричали: Ура...а...а! Эффект был потрясающим. Мы с Борисом наблюдали, как стоявшие рядом члены экипажа смахивали с лица невольно появившиеся слезинки.

Торжественность ситуации слегка разрядилась тем, что на одном из военных судов, стоявших на акватории, гудок стал постепенно садиться, затихать и он долго сипел, шипел и, наконец, заглох. Видно экипаж не смог обеспечить необходимое количество воздуха для длительной работы тифона. По прорытому землечерпалкой каналу буксиры вывели ледокол к выходу из заводской бухты и провели через узость. После этого ледокол стал двигаться самостоятельно, и буксиры вернулись в бухту. Через некоторое время мы оказались в Белом море и начали огибать песчаный мыс. Ледокол прошёл мимо мыса и направился в открытое море. Было по-прежнему солнечно. Подул свежий ветерок, на море появились барашки, стало прохладно, и мы с Борисом отправились в кают-компанию перекусить. По времени обед уже должен был давно закончиться. Но мы надеялись, что нам что-нибудь да останется. Когда мы вошли в кают-компанию, там было довольно много народу, и пообедали мы по полной программе. За столами все обсуждали отход ледокола и были под впечатлением от увиденного и услышанного.

Пообедав, мы пошли в нашу каюту и, попив чайку, решили часок другой вздремнуть. Психологическая нагрузка и пребывание на свежем воздухе утомили нас. Переход от Северодвинска до Мурманска, и программа ходовых испытаний были рассчитаны на двое суток и поэтому вахты решили оставить восьмичасовыми. Движение ледокола по чистой воде с едва заметным волнением действовало, как сильное снотворное и разбудил меня звонок телефона. Вахта, которой предстояла смена, напоминала, что пора на чай и после чая на вахту. На флоте было принято приглашать своих сменщиков на вахту. Я поблагодарил за звонок и стал собираться на чай. Борис проснулся от звонка, и решил так же сходить на чай, а потом побывать на яхте. Вдруг начнётся качка: нужно было проверить раскрепление вещей, находящихся на борту «Лавны». Звание капитана обязывало.



Ходовые испытания

Попив чаю в кают-компании и переодевшись в робу, пошёл в ПЭЖ принимать вахту. Там обстановка была рабочая. Начались ходовые испытания. На столе у старшего вахтенного и на операторских пультах лежали листки программы ходовых испытаний. Несколько первых пунктов было уже выполнено, и около них стояли галочки. По программе на вахте предстояло выполнить несколько режимов при работе установки на мощности 25%, 50%, 75% и 100%, проверить работу установки с неработающей одной из четырёх турбин. Продолжительность каждого режима была два часа. Режимы были статичные и в основном проблемы были у механиков и тех, кто оформлял данные замеров температур подшипников главных и вспомогательных механизмов и валовых линий в специальных таблицах. Занимались этим представители оперативной группы «Айсберга», основного проектанта ледокола. Они всё время находились в Северодвинске во время ремонта, и сейчас наступил их звёздный час. В группу входили конструктора из разных отделов. В этой группе было несколько девушек, молодые конструктора и умудрённые опытом ветераны. Руководил этой группой Рувим Аронович Фрейман. После окончания ходовых испытаний группу расформировывали, и они возвращались с передовой технического фронта к рутинной конструкторской работе.

Когда приёмка вахты закончилась, все статичные режимы ЮП доверил мне, а сам сходил на обход и занялся в ПЭЖе составлением отчётов по своему заведованию. Мне предстояло поднимать мощность реактора в соответствии с заданной мощностью установки и контролировать переходный процесс, удерживая отклонение средней температуры реактора от заданной на нуле. Для этого приходилось ключом менять положение компенсирующих решёток. Вахта была спокойной. Батюшка, просидев некоторое время за чтением вахтенного журнала, встал со своего стула с предложением: «Мальчики! А не испить ли нам кофею?» На что ему хором ответила почти вся вахта: «Отнюдь, отнюдь!» После такого единодушного одобрения внесённого предложения, Алексею Ивановичу не осталось ничего другого, как пройти в кормовую часть ПЭЖа, где на сейфе располагался кофейник и заняться таинством приготовления этого напитка. Там же находилась полка, на которой была размещена служебная документация. На этой же полке обычно хранился «Свербильник». Помолов кофейные зёрна ручной кофемолкой, и загрузив их в кофейник, Батюшка взял поэтический рупор и открыл его на последней странице. Через несколько секунд раздался его возглас: «Мальчики! Слушайте уже написана ода на отход ледокола» — и зачитал написанное:



Прощай, Северодвинск! Труба зовёт!
Арктические льды нас властно призывают!
Наш славный ледокол последний дал гудок.
Винты тихонько обороты набирают.
Прощай, Северодвинск! Дай бог не встретиться опять!
Помолимся за то, чтоб наш Кормилец больше не ломался!
Смахнем слезу, и выпьем по одной,
Чтоб он в строю, как можно дольше оставался!
Прощай, Северодвинск! Запомним звук гудков,
Которыми нас в море провожали.
Нальём ещё бокал и выпьем за людей,
Которые вторую жизнь атомоходу дали.
Прощай, Северодвинск!
С морской волны последний взгляд на заводскую гавань кинем.
Нальём по третьей за удачу и родных.
И, как положено, за щёку опрокинем!

Как и было принято, подписи под стихами не было, но все и так хорошо знали автора стихов. «Молодец Кук», – отметил Юрий Петрович. – «Ему в «Комсомольской Правде» работать надо. Через час после события отпечатанный в стихах материал. Это и Кольцову было не по силам». Пока обсуждали написанное в «Свербильнике» и увиденное при отходе ледокола, кофе было приготовлено умелыми руками Батюшки, и вахта приступила к распитию напитка. Выпив кофе, и обсудив выполнение оставшихся на вахту режимов, наш старший вахтенный распорядился, чтобы вахта поужинала, и обеспечила себе на это время подмену. Вахта была восьмичасовой, и в 20.00 наступило время вечернего чая. Первым пошёл кушать ЮП. Через некоторое время Зюганова подменил Миша Гурьян, а затем и я отправился ужинать, когда Юрий Петрович вернулся в ПЭЖ.

После ужина эмоциональная активность вахты значительно снизилась, и оставшееся до смены время прошло исключительно в обеспечении программы испытаний. Виктор Александрович согласовывал пункты программы с мостиком, давал нам распоряжения, и мы их отработывали. Батюшка вёл по ГГС переговоры с Наумом Тихоновичем, который находился в отсеке и с samozабвением выполнял задания, полученные от старшего мастера на вахту. Самой сложной проблемой во время ходовых испытаний для заводчан было устранение нагрева подшипников валовых линий. Они грелись. Неисправный подшипник выкатывали, шабрили и устанавливали на место. Эту работу выполняли за 2-3 часа по несколько раз. Для этого приходилось ложиться в дрейф и снижать мощность на аппаратах. Неза-



метно подошло время смены, мы сдали вахту и отправились по каютам. Эмоций на этот день было достаточно, хотя вахта и прошла на удивление спокойно. Вахта закончилась в «00» часов, и нужно было ложиться спать. Завтра был последний день ходовых испытаний и по их результатам будет решено, когда ледокол приходит в Мурманск. Во время ходовых испытаний нашему техническому руководителю доктору технических наук Борису Георгиевичу Пологих исполнилось 40 лет и на ледоколе отметили это событие подобающим образом.

Проснувшись в семь утра и позавтракав, я направился в мастерскую ЦО. Владимир Андреевич в это время делал там развод. Основное задание для инженерного состава: обеспечение ходовых испытаний. Мастерам надо было готовить оборудование и помещение отсека к предстоящему приходу в Мурманск и выходу ледокола в рейс. На заводе Мантула всеми легальными и нелегальными способами заготовил массу металла, труб из нержавеющей стали, арматуры, инструмента и крепежа. Всё это надо было разместить, оприходовать, закрепить, сделать дополнительные стеллажи и ящики. Необходимо было подготовить так называемые «твёрдые отходы», которые состояли из использованных белых комбинезонов, бахил и перчаток, в которых личный состав ходил в отсек, для передачи на плавбазу «Лепсе». Там проверяют их степень радиоактивного загрязнения и отправят либо в стирку, либо на захоронение. Получив инструктаж, народ приступил к выполнению заданий. Мне надо было законсервировать компрессор, который входил в систему газа высокого давления, или ГВД. Это было моё заведование, и я занялся этим вместе с Наумом Тихоновичем.

Во время обеда в кают-компании и при общении с коллегами чувствовался определённый психологический подъём экипажа. Все были в празднично-оживлённом состоянии. В радиорубке была очередь. Все хотели знать точное время прихода ледокола в Мурманск. Борис тоже сбегал в радиорубку и отправился в прачечную погладить брюки. На некоторое время он даже позабыл про «Лавну». Наум Тихонович так же был весь в бытовых хлопотах и не тёр свои клапана в мастерской в свободное от вахты время, чтобы в очередной раз победить в соцсоревновании. Спустившись в мастерскую ЦО, я поделился своими наблюдениями с Мантулой, который там находился в это время, и он мне объяснил ситуацию:

— Володя, у тебя семья где живёт? — спросил мой тёзка.

— В Ленинграде, — ответил я.

— Тебе проще. А у большинства экипажа семьи в Мурманске, — пояснил старший мастер, — вот народ и бегаёт. Одни посылают телеграммы домой, чтобы жёны к их приходу успели выбросить окурки и чужие тапочки из квартиры. Другие на корме жгут письма и фотографии, чтобы их драго-



ценные жёны не увидели в каюте компромат, когда придут на ледокол встречать своих героев. Третьи готовят творческий отчёт для жен, о том, как они проводили время в Северодвинске. Холостяки ищут и напряжённо вспоминают адреса и телефоны своих Мурманских подруг, чтобы сразу по приходу развить бурную деятельность на эротическом фронте. У всех забот хватает. Предприходная лихорадка!

—Понятно! — поблагодарил я Владимира Андреевича за полученную информацию.

—Тебе так же надо бежать к старшему механику АППУ и отдать ему заявление на отгулы, чтобы на время стоянки в Мурманске ты смог съездить в Питер и попрощаться с семьёй. Возможно, плавать придётся месяцев шесть — восемь, а это не шутка. Прозеваешь и окажется, что все возможные вакансии на отгулы уже заняты.

Получив ценный совет, я сразу помчался его осуществлять. Сначала забежал в каюту, чтобы написать заявление о предоставлении отгулов на время стоянки в Мурманске. Затем отнёс его Владимиру Васильевичу для утверждения. Как и предвидел старший мастер, я был уже не первый. Передо мной такое же заявление на подпись принёс Алексей Иванович, а за мной с подобным прошением подошёл Стёпа Клименко. Ему наш старший механик АППУ уже подписывал заявление с явной неохотой, мотивируя это большим объёмом работ, которые надо выполнить за время стоянки и необходимостью наличия на борту минимального количества персонала для обеспечения ядерной безопасности работающей установки. На все сомнения своего начальника опытный Эстебан уверено изрёк:

— Не волнуйся, Васильич, что не успеем на стоянке, сделаем в рейсе. Работа от нас никуда не уйдёт. Даст Бог, плавать будем долго. А ядрёную безопасность Вы с Мантулой обеспечите вдвоём в полном объёме. А если понадобится, то и Тихон подсобит.

Так благодаря доброму совету старшего мастера я был так же включён в число охваченных предприходной лихорадкой и помчался в радиорубку давать телеграмму, о том, что по приходу ледокола в Мурманск смогу приехать на отгулы домой. В Мурманске нужно было ещё достать билеты на самолёт. В летний период отпусков это сделать было очень не просто. В хлопотах незаметно подошло время вахты, и, попив чаю в кают-компания я направился в ПЭЖ. Приняв вахту, наша смена приступила к выполнению оставшейся части ходовых испытаний. В это время по ГГС с мостика объявили, что приход ледокола запланирован на десять утра. Это было официальное сообщение, а неофициально время прихода было вычислено и узнано у знакомых штурманов и радистов значительно раньше. Во всяком случае, в телеграммах, которые члены экипажа отправляли домой, это



время сообщалось уже после обеда. На ледоколе тайны не хранятся дольше пятнадцати минут.

Это время и без официальных сообщений было определено достаточно точно. Программа ходовых испытаний заканчивалась ночью, а постановка ледокола к причалу могла производиться только на «большой воде», т.е. во время максимально прилива. «Большая вода» была как раз в десять утра. Это мы узнали у штурманов. На нашей вахте по программе ходовых испытаний надо было выполнить режимы реверсов, проверить работу системы ограничения мощности гребной установки, проверить работу установки в режиме взаимосвязанного управления, режим полного хода и несколько ходовых режимов. Эти режимы прошли нормально. Вахта прошла спокойно, и мы пошли отдыхать по каютам. Как и было намечено ночью, ходовые испытания закончились. Это было 24 мая.

Проснувшись в семь утра от звона будильника, сразу побежал к иллюминатору. Боялся пропустить Кольский залив. Ледокол как раз входил в него. Через стекло были видны скалистые берега. Быстренько одевшись, выбежал на палубу. Было довольно прохладно, с моря дул свежий ветерок. Утро было солнечным. Небо было ясным и синим. Я оказался на палубе не один. Невдалеке прогуливался Наум Тихонович, и это было очень кстати. Наум мог ответить на массу вопросов, которые постоянно возникали в моей голове. Предприходная лихорадка полностью поглотила и меня. Мы поздоровались, и я спросил, будут ли брать на борт лоцмана.

— Да, обязательно, — ответил мой спутник по утренней прогулке, — минут через двадцать лоцман подойдёт на катере.

— А сколько времени занимает проход по заливу? — поинтересовался я.

— Обычно три-четыре часа, — ответил Тихон, — скорость по заливу ограничена. Будем идти не быстрее четырёх-пяти узлов.

— Вот и лоцман подходит, — заметил Наум Тихонович. — а нам пора на завтрак да на развод, а то Владимир Васильевич беспокоиться будет.

Мы отправились на завтрак, а после завтрака встретились с Наумом Тихоновичем на разводе. Главной темой был приход в Мурманск. Всем надо было идти в город и обязательно сразу по приходу. Одним надо было навестить семью, другим позвонить своим родным и близким. Все активно договаривались о заменах и подменах. Владимир Васильевич всё это стойко терпел, а потом спокойно объяснил положение вещей:

— Тихо! Успокойтесь! — объявил старший механик АППУ, — через час-полтора подойдём к Базе 92. Ледокол станет к причалу. На борт придёт пароходское начальство, скажет, какие планы поставлены перед экипажем на ближайшее время. Но и так абсолютно ясно, что ледокол в самое ближайшее время должен встать в док. В декабре 1967 года мы пришли в



Северодвинск, а сейчас 25 мая 1970 года. Почти три года корпус и винторулевой комплекс не обследовались Регистром. Затем надо будет пройти размагничивание. Всё это займёт не меньше месяца. И только после этого можно будет выйти на трассу СМП. На время докования установка должна быть выведена из эксплуатации и в этот период можно будет иногородним предоставить отгулы перед выходом в море. Сразу по приходу в Мурманск надо будет выдать жидкие и твёрдые отходы на «Лепсе». Для этого придётся мобилизовать все наши внутренние резервы, а после этого можно будет решить, кого можно отпустить к родным. Все успеют побывать в отгулах и навестить свои семьи перед рейсом.

Народ успокоился. Развод окончился, и я вышел на палубу. Наум Тихонович оказался там же. Мы как раз проходили мимо большой бухты, на рейде которой стояли несколько эсминцев, а на берегу располагались современные городские постройки. «Это Североморск», — объяснил мой персональный гид. Залив в этом месте был довольно широким. Расстояние между берегами было несколько километров. Берега были скалистые. На скалах в некоторых местах имела молодая зелёная растительность. Скалистые сопки чередовались с довольно высокими каменистыми горами. На вершинах этих горных массивов в тенистых местах лежал снег. Природа в этих местах была довольно суровой. По заливу проходили мелкие рыболовные суда. Из-за поворота вышла дизельная подводная лодка. Лодка поприветствовала нас басистым гудком. Ледокол ответил ей своим тифоном. Слева по борту стали видны несколько плавучих доков, стоявших в бухте и небольшой посёлок, расположенный между сопок.

— Проходим Росляково, — пояснил Наум Тихонович, — в этой бухте расположен судоремонтный военный завод. Мы здесь становились в док. Этот док пригнали из Германии после войны как трофей. Он был больше в два раза. Его перед войной построили для докования немецких линкоров. Говорят, что в нём доковался «Тирпиц». Для удобства транспортировки док разрезали на две части. Сейчас мы видим только половину дока.

— Я читал про этот док, — ответил я.

— Скоро придём на нашу Базу. От этого места до неё полчаса езды на автобусе. Когда мы стояли в Росляковском доке, то каждый день после работы ездили домой на автобусе. На береговой черте за поворотом впереди по левому борту между сопок была довольно ровная площадка. На ней располагались несколько одноэтажных построек издали очень напоминающие сараи. Там же имелись несколько деревянных пирсов. У одного из них стояло судно, у другого — плавучая мастерская, третий пирс был свободен. На встречу нам шли два буксира.



— Вот и наша База, — радостно произнёс мой собеседник, — пустой пирс наш. И буксиры нас встречают. Значит, сразу начнём швартоваться.

Здравствуй, Мурманск!

Ледокол начал сбавлять ход, буксиры подошли ближе. С буксиров запросили концы, но с ледокола концы не подали.

— Наш капитан швартуется сам, — с гордостью объяснил Наум Тихонович. — Буксиры останутся только для страховки.

Ледокол стал медленно приближаться к берегу. На берегу у пирса стояло несколько легковых машин, и находилось довольно много народу.

— Приехало пароходское начальство и все, кто работает на Базе, вышли нас встречать, — проинформировал мой проводник.

Ледокол дал продолжительный приветственный гудок и стал подходить к пирсу. «Здравствуй, Мурманск!» — с большим чувством произнёс Наум Тихонович.

Пирс представлял собой довольно слабое деревянное сооружение. И этот пирс, и вся База производили удручающее впечатление. На этой Базе производилось обслуживание и межрейсовый ремонт ледокола. Мне приходилось видеть места постоянной дислокации гражданских и военных судов и судоремонтные предприятия разного уровня в Ленинграде, Кронштадте, Таллине и Северодвинске. Но строения, расположенные на Базе 92 не имели ничего общего с ними. Это были две деревянные одноэтажные постройки, правда, в хорошем состоянии, покрашенные зеленоватой краской. На этой же территории располагались несколько сараев: вероятно складские сооружения. Никаких порталных кранов, доковых сооружений и крупных ремонтных цехов тут не было.

Ледокол приблизился к пирсу и маневрируя тремя винтами стал разворачиваться параллельно причалу. Буксиры находились поблизости. Развернувшись, ледокол начал самостоятельно швартоваться. Используя течение и винторулевой комплекс, капитан плавно коснулся корпусом привального бруса, и ледокол замер у причала. Тут же подошёл один из буксиров и прижал атомоход к пирсу, другой вплотную подошёл к ледоколу для страховки. Матросы бросили на берег концы и там их закрепили на кнехтах работники Базы. Боцман с матросами по команде старпома завёл трос на барабан кормового шпиля и выбрал слабину. Затем подтянули нос судна к причалу с помощью носового шпиля. Через некоторое время концы были закреплены, и ледокол оказался надёжно ошвартованным у крохотного деревянного пирса. Швартовка была выполнена очень профессионально и с определённой долей риска. Не каждый капитан решился бы на такую ювелирную работу на глазах у стоящего на берегу начальства.



Такую швартовку мог выполнить только судоводитель прекрасно знающий и чувствующий своё судно и доверяющий своему экипажу.

На берегу раздались приветственные крики, аплодисменты. Люди кричали: «С приходом! С возвращением домой!» Среди встречающих находились и члены семей экипажа, в основном женщины, которые приехали на Базу встретить своих близких. В руках они держали цветы. Некоторые были с детьми. С борта ледокола узнавали в толпе своих близких и выкрикивали их имена, махали руками.

Матросы спустили парадный трап, закрепили леера и на борт поднялись руководители пароходства. За ними прошли члены семей. После того, как встречающие поднялись на борт, по трапу начали спускаться члены экипажа, получившие увольнение на берег. Наум Тихонович дождался момента установки трапа и покинул меня, сказав, что пойдёт домой до начала вахты. Я то же отправился в каюту. Борис, немного отдохнув после ночной вахты, был уже одет и готов сойти на берег.

— Пошли прогуляешься до вахты по городу, купишь билеты на самолёт, позвонишь домой. Времени до начала вахты у тебя достаточно, — пригласил меня мой коллега, и я с радостью согласился.

Мы вышли на палубу и спустились по трапу на берег. Территория Базы была огорожена деревянным забором. Выйти с Базы можно было только через проходную, которая представляла собой небольшое деревянное сооружение. Рядом с проходной располагались транспортные ворота. За воротами стоял автобус. Мы прошли через проходную, показав вахтёру удостоверение работника Мурманского Морского Пароходства и вошли в автобус. Народу было много, но нам места хватило. Автобус тронулся, и немного отъехав от ворот Базы, проехал другую проходную.

— Дорога в город идёт по территории «Тридцать Пятого» завода, — объяснил Борис. Другой проезжей дороги нет. Завод военно-морской. На пароходском автобусе можно проехать через завод, а пешком надо добираться через сопки, там есть пешеходная тропа. Пропусков на завод нам не дают.

— А как же мне вернуться на ледокол к своей вахте? — спросил я.

— От пароходства ходит автобус на Базу. Автобус отходит в 15.00. Сядешь в него и доберёшься до ледокола.

Проехав заводскую территорию, автобус миновал посёлок из нескольких домов, который назывался Дежнёвкой, как объяснил Борис, и свернул направо. Дорога шла вдоль залива. Справа была прибрежная полоса, а слева небольшие сопки, на которых ютились одноэтажные деревянные домишки-развалюхи. Скоро автобус, въехав в город и проехав по улице «Челюскинцев», которую я уже знал по прошлому приезду в Мурманск, остановился у здания пароходства. Все высыпали из автобусного салона и



направились по своим делам. Борис извинился, что не может пригласить к себе домой, пожелал мне достать билет и заспешил к семье. В его планах было встретиться с женой, пока дочка ещё не пришла со школы.

Я зашёл в кассу Аэрофлота и спросил, имеются ли билеты в Ленинград. Билетов не было. Не было билетов и в железнодорожной кассе. Для меня это было тяжёлой неожиданностью. Решив, по возвращению на ледокол, спросить у ЮП и Зюганова, как достать билеты, прошёлся по улице Ленина и стал возвращаться к пароходству. Нужно было успеть на автобус. Время отправления уже приближалось. У здания пароходства стоял автобус, на котором мы приехали сюда. Народу в автобусе было немного, в основном те, кому, как и мне надо было на вахту с шестнадцати. Я сел в автобус и через некоторое время он тронулся на Базу. В автобусе находилась почти вся наша вахта. Во всяком случае, все те, кто нёс вахту в ПЭЖе.

На этом период северодвинской жизни закончился, и началась новая жизнь, жизнь морская полная своих прелестей и трудностей. Но об этом разговор дальше. Автобус быстро довёз нас до Базы. Пройдя проходную, мы поднялись по трапу и разошлись по каютам. Наскоро переодевшись в рабочую одежду, пошёл принимать вахту. Приёмка прошла в быстром темпе. Сменившаяся вахта торопилась в Мурманск, кто к своим близким, а кто по делам. Все сторали от нетерпения скорей покинуть ледокол. Сменщики успели только пожать друг другу руки, спросить, как дела дома и расписаться в вахтенном журнале. Некоторое время после приёма вахты в ПЭЖе царил тишина, народ находился в режиме самосозерцания и в состоянии временной прострации, но постепенно люди начали приходить в себя и делать попытки к взаимному общению.

Пример показал Алексей Иванович. Он не был обременён эмоциями от общения со своей семьёй. Батюшка решил отметить приход в Мурманск парой графинчиков пивка с палтусом в ресторане «Дары моря» и поэтому не успел позвонить домой. Наш бессменный тамада встал со своего кресла и занялся приготовлением эликсира жизни. Почувствовав запах закипающего кофе «по турецки», народ начал проявлять признаки активной жизни и готовности к общению. Потихоньку завязалась беседа, коллеги стали делиться впечатлениями, полученными при приходе в Мурманск. Постепенно всё вышло на круги своя. Операторы делали замеры параметров реакторной установки, электрики искали место и причину падения изоляции судовой сети, вахтенный механик докладывал о результатах обхода служебных помещений. Воспользовавшись затишьем в ПЭЖе, я спросил у Зюганова, как можно достать билет в Ленинград в сезон летних отпусков.



— Мы в таких случаях обычно обращаемся к вертолётчикам, которые ходили с нами в Арктику. Они работают в мурманском авиаотряде и без труда достают билеты. Но, ты их не знаешь.

— Так что же мне делать? — поинтересовался я.

— Есть ещё один беспроигрышный вариант. Я им не раз пользовался, — объяснил Зюганов. — Едешь в аэропорт, покупаешь бутылку армянского коньяка, подходишь ко второму пилоту, когда он со стюардессами идёт к самолёту. Говоришь, что ты с «Ленина», что перед длинным рейсом тебя отпустили на три дня домой. Во время разговора показываешь бутылку и говоришь, что готов отблагодарить славный экипаж ТУ-104. И летишь в Ленинград. К сожалению, других вариантов я не знаю.

Выгрузка твердых отходов

Утром на разводе Владимир Васильевич попросил меня перед поездкой домой поработать пару дней в отсеке. Накопилось много дел, которые надо было срочно выполнить. В том числе и сдать на «Лепсе» жидкие и твёрдые отходы, или ЖРО и ТРО. Жидкие отходы накопились в цистернах сбора дренажных и контурных вод при отборах проб первого контура, дренажах и воздухоудалении из отсечного оборудования. По непонятным причинам эти цистерны назывались «монжюсами», как будто, русских слов не хватало для их обозначения. Твёрдые отходы представляли собой обрезки труб, оставшихся от монтажа установки и разное мелкое технологическое оборудование, которое уже выполнило свои функции, было загрязнено и больше никогда в отсеке не понадобится. Твёрдые отходы хранились в специальном помещении отсека, которое так и называлось: ХТО. Отходы размещались в специальных хранилищах, напоминавших банковские сейфы. Твёрдыми отходами считалась и одежда, в которой персонал ЦО ходит в отсек. После загрязнения одежда изымалась из употребления и складывалась в ХТО.

Сразу после развода началась перешвартовка «Лепсе» к нашему борту. 30 декабря 1961 года оно было введено в строй после переоборудования на Адмиралтейском заводе в плавбазу по обслуживанию атомных ледоколов. В 1963 году в первой перезарядке «Ленина», которая производилась с помощью этого судна, участвовало 250 человек. Плавбаза «Лепсе» была подготовлена для обеспечения перегрузочных работ и для хранения отработанного топлива. На ней были установлены ёмкости для временного хранения выгруженных из реактора топливных сборок, ёмкости для хранения жидких отходов и помещения для сбора твёрдых отходов. На «Лепсе» так же хранилось перегрузочное оборудование, с помощью которого свежее топливо загружается в реактор и выгружается отработанное топливо.



Через два часа судно было пришвартовано к нашему борту. Мы начали подсоединять шланги для выдачи жидких отходов из наших монжюсов ёмкости «Лепсе». Одновременно происходила перегрузка твёрдых отходов. Перегрузка твёрдых отходов происходила двумя способами. Металл и различные приспособления грузили в специальные контейнеры. Контейнеры очень напоминали мусорные баки, которые обычно используются во дворах жилых домов. По мере заполнения контейнеры закрывались крышкой, и крышка обваривалась электросваркой. После заварки крышки контейнер судовым краном передавался на плавбазу. Использованная одежда, в которой персонал ЦО посещал помещения зоны строгого режима и аппаратную, перегружалась весьма оригинальным способом. За время ремонта в Северодвинске и загрузки активных зон в реакторы в ХТО накопилось большое количество нижнего белья, бахил, перчаток и белых комбинезонов. Наша служба радиационной безопасности придумала несколько необычный способ упаковки использованной спецодежды для перегрузки.

В помещении ХТО белые комбинезоны набивались бельём, перчатками и бахилами. Получалось что-то вроде чучела, или манекена которые использовались в Красной армии для обучения штыковой атаке. Манекены заносили в грузовой лифт центрального отсека и поднимали на палубу первого мостика, где располагались люковые закрытия центрального отсека, или капы. С этой палубы два дезактиватора брали манекены за «руки» и за «ноги» и бросали их через борт на палубу «Лепсе», которая располагалась намного ниже. На плавбазе, складывали манекены в кучу и перетаскивали их в свои хранилища.

Когда я поднялся на палубу, посмотреть, как происходит перегрузка ТРО, то увидел, что на сопках, которые окружали Базу, находилось довольно большое количество мурманчан. Люди слышали по радио, узнали от родных и близких о приходе ледокола «Ленин» на родную Базу и пришли посмотреть на первый в мире атомный ледокол, по которому успели соскучиться за время его ремонта в Северодвинске. Народ хотел посмотреть на первенца, атомного ледокольного флота, сфотографировать его и рассказать друзьям и соседям, что они увидели с высоты птичьего полёта. И можете представить себе, что они увидели с довольно большого расстояния невооружённым взглядом, без цейсовской оптики. Тогда она в розничную продажу не поступала.

Тем не менее, процесс выгрузки ЖРО И ТРО шёл по плану. Правда, процесс этот был довольно длительный. С подготовкой, испытаниями шлангов перед началом выгрузки ЖРО, продувкой шлангов, после выгрузки и их демонтажем этот процесс занял почти две восьмичасовые смены. ТРО выгружали примерно столько же. За это время понаблюдать за описанным



процессом с высоты сопки смогло довольно большое количество жителей Мурманска. Все восемь часов в дневное время вместе со старшим мастером нам пришлось заниматься выгрузкой ТРО и ЖРО. С шестнадцати часов руководить этим процессом стал Юрий Семёнович Пилявец, который сменил меня на этом поприще. От вахты наш старший механик АППУ меня освободил. После работы я поехал в город: попробовать достать билеты на самолёт, или на поезд. К сожалению, билетов не было. Знакомых, к которым можно было обратиться за помощью, то же не было. Покрутившись по городу, и позвонив домой, вернулся на ледокол. Выгрузка отходов потребовала много сил и энергии, и их необходимо было восстанавливать. Поэтому, попив чаю, слегка попарившись в парилке и почитав перед сном Виктора Конечного, лёг спать. Утром так же предстояло много работы. Боря Гириш после вахты сразу уезжал домой к семье, и теперь я жил практически один в каюте.

Утром трудовой процесс продолжился. Нужно было принимать с Базы транспортные баллоны с азотом для того, чтобы на борту имелся запас азота для подпитки системы компенсации давления. Это было моё заведование. Баллоны грузили на палубу судовым краном и размещали в специальных ячейках. Когда закончилась погрузка баллонов, пришла машина из службы материального обеспечения с запасными частями для механизмов ЦО. ЗИП нужно было принять, разместить в кладовых и поставить на учёт. Всё это приходилось делать мастерам и инженерному составу ЦО не задействованному на вахтах.

После приёмки снабжения нужно было готовить систему хранения сорбентов для приёмки ионообменной смолы в ёмкости хранения сорбентов. Смола была нужна на случай необходимости перегрузки фильтров первого и третьего контуров в рейсе. Паспортная автономность работы ледокола в Арктике в основном определялась, как ни странно, запасами продовольствия. Ни запасами топлива, ни техническим обеспечением автономность не лимитировалась. После обеда на ледокол стали звонить жёны и родственники мурманчан и спрашивать: «Что случилось на ледоколе?» Оказывается, по городу поползли слухи, что почти весь экипаж облучился, и трупы сбрасывали прямо с борта ледокола на палубу «Лепсе». Видимо, увиденная людьми с сопки выгрузка использованной спецодежды в виде комбинезонов, набитых нижним бельём породила у горожан ассоциации с гибелью экипажа от облучения в результате радиационной аварии. Причём количество звонков обеспокоенных родственников росло с каждым часом. Члены экипажа, которые приезжали с города рассказывали, что об аварии на ледоколе и массовой гибели экипажа говорили в магазинах и городском транспорте. Капитан, до которого дошли городские слухи,



Совещание комсостава в салоне капитана

собрал начальников служб и попросил объяснить, чем они порождены, и кто их распространяет. В тот день, когда происходила выгрузка ТРО, Борис Макарович весь день находился на совещании в пароходстве и на приёме в горкоме партии.

Придя в мастерскую после совещания у капитана, Владимир Васильевич рассказал, о чём там шла речь. Собрав начальников служб, Борис Макарович обратился к собравшимся:

– Товарищи командиры! Объясните, что произошло на ледоколе за время моего отсутствия. Почему по городу поползли слухи о массовой гибели членов экипажа от облучения. Мне, «памаете», звонят из Комитета государственной безопасности и спрашивают, какая авария произошла на ледоколе, и сколько человек погибло от облучения. По телефону звонят перепуганные родственники и задают те же вопросы.

– Никаких аварийных происшествий за время Вашего отсутствия не было, – доложил главный механик. – Производилась выгрузка жидких



и твёрдых радиоактивных отходов на плавбазу «Лепсе». Радиационная обстановка за время выгрузки была нормальной. Никаких разливов и загрязнений акваторий не имело место. Всё операции производились в соответствии с инструкциями по эксплуатации.

— Так почему же всё население Мурманска в панике, объясните мне, пожалуйста. Дыма без огня не бывает. Ведь что-то же должно было спровоцировать эти слухи! — настаивал капитан. Николай Степанович, у нас есть больные на борту? С простудой, или с желудочными заболеваниями. Может, кто-нибудь из экипажа обращался за помощью к врачам на берегу, — капитан обратился к главному врачу.

— На борту больных нет, — ответил доктор, — с береговых лечебных пунктов к нам сигналов о заболеваниях не поступало.

— А имели место не выходы на работу из тех, кто живёт на берегу за эти последние два дня? Начальники служб, сообщите мне, пожалуйста!

— Нет, личный состав в полном составе, по очереди доложили начальники служб.

— В чём же тогда дело, кто мне может объяснить: что происходит на ледоколе и в городе?

— Может слухи спровоцировало то, что использованные комбинезоны, набитые бельём и использованной ветошью, которые дезактиваторы сбрасывали с борта ледокола на палубу «Лепсе», люди, гуляющие на сопках, приняли за трупы, — робко высказал предположение начальник службы РБ. Мне самому жутковато было, когда я смотрел за выгрузкой с территории Базы.

— А кто дал распоряжение производить выгрузку использованной спецодежды таким способом? — поинтересовался Борис Макарович.

— Такого количества мешков, в которые поместилась бы вся одежда и ветошь, на ледоколе просто не было. А выгружать надо было быстро, пока погода не испортилась. Если бы пошёл дождь, то радиационные загрязнения с одежды водой были бы разнесены по всей палубе. Поэтому и был выбран такой способ, — доложил начальник РБ.

— Мне всё ясно, — сделал заключение капитан, — совещание окончено, можете расходиться по своим делам, а начальника РБ прошу остаться.

Через час, когда я зашёл по делу в каюту к Александру Ивановичу, (так звали начальника службы РБ), он сидел за своим столом белый как мел с трясущейся авторучкой в руках. Александр Иванович очень напоминал белый комбинезон, набитый бельём и ветошью. Он извинился и сказал, что занят тем, что пишет объяснительную на имя капитана. Борис Макарович распорядился дать письменные объяснения: почему был выбран не штатный способ упаковки использованной спецодежды при её перегрузке



на плавбазу. И почему такой способ не был согласован с техническим отделом управления пароходства и вахтенным штурманом, — закончил свой рассказ Владимир Васильевич.

Так в трудовых хлопотах и обсуждении с коллегами того, чем закончилась выгрузка ТРО, закончился рабочий день. Сдав трудовую вахту Юрию Семёновичу, который работал во вторую смену, я отправился в каюту. Надо было приготовиться к поездке домой.



Утром начался вывод установки. Владимир Васильевич отпустил меня на пару недель и сказал, чтобы я звонил на судно. В зависимости от обстоятельств мой отпуск может сократиться, или увеличиться. Я покинул борт ледокола, добрался до железнодорожного вокзала, сел в автобус и прибыл в мурманский аэропорт. Билетов в кассе не было и пришлось воспользоваться советом Александра Николаевича Зюганова. Предложенный вариант сработал и я долетел до Ленинграда в составе экипажа ТУ-104.

БАЙКА И НЕМНОГО МОРСКОГО ЮМОРА

А.Н. Баринов



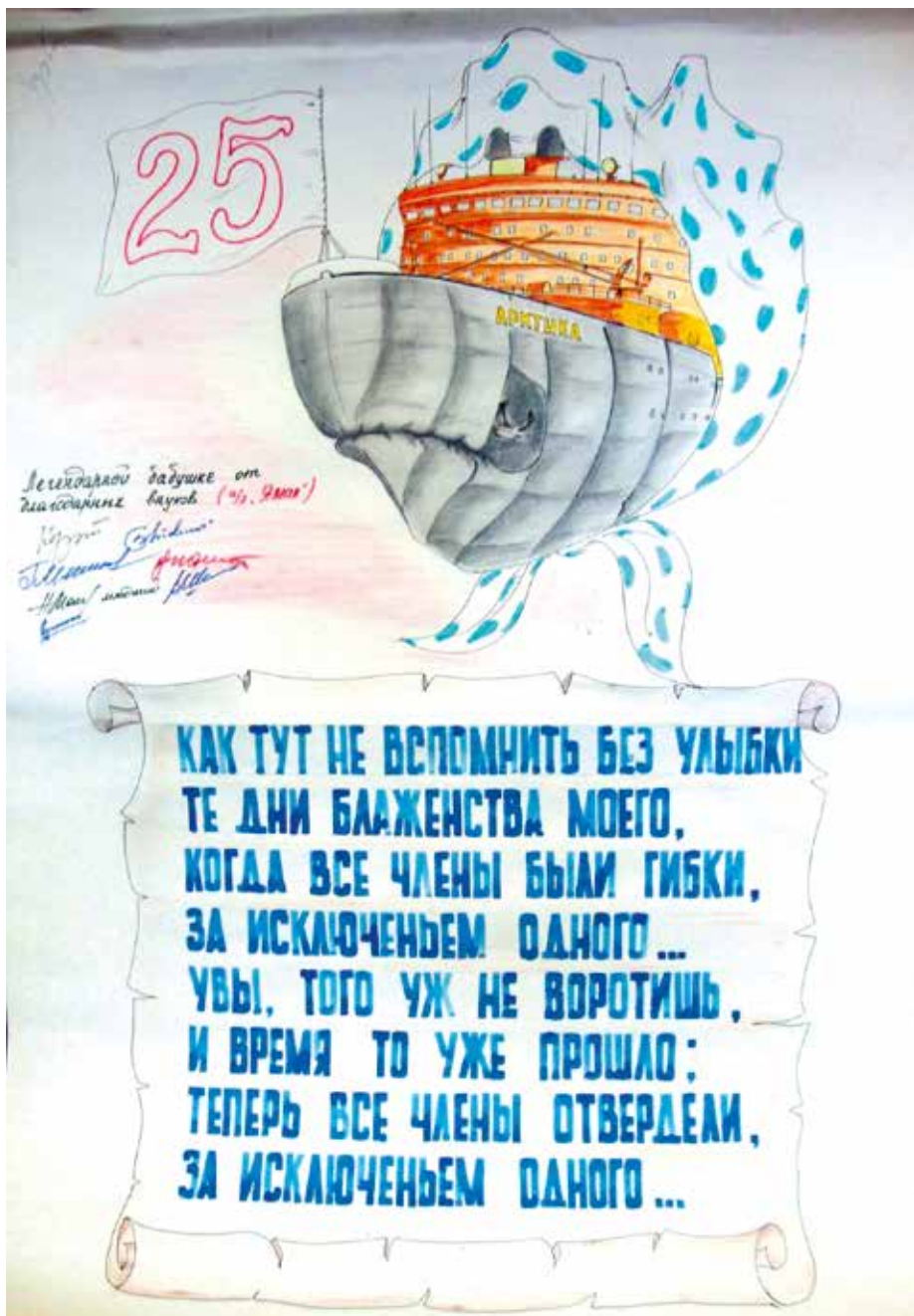
Байка об архиледоколе, услышанная и пересказанная Виктором Ко-нецким (Собрание сочинений, том 7, с. 44–45), без всякого рода намёков на нынешнее время:

«Ещё до Великой Отечественной войны, в год, когда Сталин изобрёл Сталинские премии, сразу нашлась группа талантливых прохиндеев — инженеров-кораблестроителей. Ну тогда гремели челюскинцы, папанинцы — Арктика была в моде. И запроектировали инженерики архиледокол — длиной чуть не в милю, шириной в кабельтов и с парой сотен котлов, чтобы через полюс шляться без всяких-сяких. Назвали, конечно, проект «Иосиф Сталин». Деньги, естественно, нужны громадные. Доложили вождю, чертежи выложили. Ну все знают, что вождь у нас был мужчина скромный. Посмотрел он на все эти чертежи и говорит, что, pardon, но в этих делах я не петрю, но вот есть у нас один ещё с царских времён недобитый академик, член Английского общества корабельных инженеров со времён ещё до революции 1905 года, пускай он изобретение завизирует. И Алексей Николаевич Крылов положил резолюцию: «До сей поры на Руси было два чуда — Царь-пушка, которая никогда не стреляла, и Царь-колокол, который никогда не звонил. Теперь будет третье чудо (уже советское) — ледокол «Иосиф Сталин», который никогда не отойдёт от причала». И, как я думаю, группа ведущих изобретателей — претендентов на Сталинскую премию прокатилась именно туда, куда собиралась отправить свой фантастический ледокол».

* * *



«Легендарной бабушке от благодарных внуков» — вот такое поздравление с 25-летним юбилеем экипаж атомного ледокола «Арктика» получил от экипажа атомохода «Ямал» в апреле 2000 года.





Плавание во льду можно совершать и таким способом, если все остальные уже исчерпаны:



На транспаранте надпись: «Hurry of, boys home before Christmas» (Вольный перевод: «Спешите мальчики, чтобы успеть домой к Рождеству»). Карикатура голландского художника Яна Сандерса (Jan Sanders)

* * *

ОБ АВТОРАХ

Баринов Александр Николаевич — капитан дальнего плавания. Проработал на атомных ледоколах 37 лет (1978–2015), девятнадцать из которых капитаном. Ветеран атомной энергетики и промышленности, Почётный полярник, Почётный работник морского флота, Заслуженный работник транспорта России.



*«Портрет капитана Александра Баринова».
Работа участника конкурса детского рисунка «Лидеры Арктики»
Василия Фадеева, 13 лет, г. Новосибирск, изостудия «ФаНат»*

С первой же навигации полюбил суровый и красивый уголок нашей планеты под названием АРКТИКА. Благодарен своим учителям и наставникам: капитанам Кучиеву Юрию Сергеевичу, Голохвастову Василию Александровичу, Улитину Григорию Алексеевичу, гидрологу Лосеву Валерию Михайловичу. На флоте обрёл друзей, с которыми не теряю связи до сих пор.

Участвовать в создании книги, не с первого раза, уговорило руководство Атомфлота. Старался привлечь поделиться своими воспоминаниями достойных представителей атомного ледокольного флота. По сути, ими и пишется история. Хотелось бы надеяться, что подобный проект станет традицией.

* * *

Пользуясь правом авторства, я хочу сделать небольшое лирическое отступление.

Так сложилось, что все мои сознательные годы детства и юности я прожил на Урале в городе Снежинске, расположенном у озера Синара. Там я окончил среднюю школу. Там я «заболел» морем. После окончания



Озеро Синара

Ленинградского высшего инженерного морского училища, совсем неожиданно для себя, я принял решение пойти работать на атомный ледокольный флот. Работая в Арктике, я часто вспоминал Урал. Проводки караванов нередко осуществлялись вдоль берегов Новой Земли. А ведь каждый школьник знает, что Новая Земля есть продолжение Уральского хребта. Часто в бинокль я наблюдал красивейшие

пейзажи гор и ледников этого северного архипелага. Дважды на ледоколе «Арктика» мы заходили в пролив Маточкин Шар транспортные суда. Правда, не сбылась моя мечта — пройти этим проливом из Баренцева моря в Карское. Каждый раз, видя Новую землю на карте или в иллюминатор, я невольно ощущал не утраченную для себя связь с Уралом. Ещё будучи молодым штурманом, когда в Советском Союзе строились атомные ледоколы, я был уверен, что одному из ледоколов присвоят имя «Урал» и в тайне мечтал поработать на этом ледоколе. Поработать не удалось, но ледокол «Урал» сегодня достраивается на Балтийском заводе. И может быть в скором времени какой-нибудь мальчишка, мечтающий стать моряком, из какого-нибудь уральского города, может быть даже из Снежинска, устроится в «Атомфлот» и будет работать на этом ледоколе.

Я благодарен судьбе, которая связала меня с Уралом, с городом Снежинск. На озере Синара произошло моё первое знакомство со льдом, с которым имел дело всю последующую трудовую жизнь. Изредка бываю на Урале. У меня там родственники, друзья и знакомые. Я люблю этот город.

Александр Баринов

Козлова Елена Александровна — ветеран атомной энергетики и промышленности, кандидат технических наук, участник ЛПК на ЧАЭС в 1986–1987 годах, член Союза писателей России. 30 лет проработала в Минсредмаше, где прошла путь от молодого специалиста до начальника технологической лаборатории НИКИМТ, участвовала в строительстве многих объектов атомной отрасли, неоднократно выезжала в командировки для оказания технической помощи при строительстве и эксплуатации атомных ледоколов первого поколения «Арктика», «Россия», «Сибирь», автор многочисленных статей и изобретений. В течение длительного времени пишет о своих коллегах по работе в атомной отрасли, их самоотверженном труде при ликвидации последствий радиационных аварий и катастроф. Среди ее книг наиболее известные «Родом из Хранева», «Воспоминания о Чернобыле», «Неизвестные герои советской эпохи», «Схватка с неизвестностью». Большой популярностью пользуются ее книги, написанные для серии «Творцы ядерного века», о заслуженных специалистах атомной отрасли: Ю.Н. Медведеве, Е.И. Микерине, Н.Ф. Луконине, Е.Т. Мишине, В.А. Лебедеве, Ю.П. Сараеве, Л.Л. Бочарове, В.Г. Асмолове.



Е.А. Козлова награждена орденом Мужества, отраслевыми наградами «За заслуги перед атомной отраслью» I степени, «За заслуги в развитии атомного ледокольного флота», «70 лет атомной отрасли», «За ликвидацию радиационных аварий», лауреат Международной литературной премии имени М.А. Шолохова, награждена Золотой Есенинской медалью, имеет две литературные премии от «Союза «Чернобыль России»: «Чернобыльская Звезда» и «Патриотизм и верность долгу», награждена другими знаками отличия как за научную, так и за литературную деятельность.

Художественно-публицистическое издание

Баринов Александр Николаевич

Козлова Елена Александровна

ЛЮДИ И ЛЕДОКОЛЫ

Книга издана в авторской редакции
В книге использованы фотографии
из личных архивов авторов и их героев

Художественный редактор *С.И. Евдокимов*
Верстка *С.И. Евдокимов*

Издательство:

Подписано в печать *##.##.2019*. Формат 70×100 ¹/₁₆.

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 33,8. Тираж 2000 экз. Заказ

Отпечатано в типографии.....