СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

Мурманское ордена Трудового Красного Знамени морское пароходство

МУРМАНСКОЕ
ОРДЕНА ТРУДОВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО

СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

Министерство морского флота СССР

МУРМАНСКОЕ
ОРДЕНА ТРУДОВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО

СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

МОСКВА · В/О «Мортехинформреклама»
1988

Развернуть работы по созданию атомных силовых установок для транспортных целей. Построить ледокол с атомным двигателем.

(Из Директив XX съезда КПСС)

Освоение Арктики, создание вдоль «фасада нашей Родины» регулярно действующей национальной транспортной магистрали – Северного морского пути – одно из важнейших достижений советского народа, воплотившего в реальность мечты многих поколений русских ученых и мореплавателей.

Уже на заре Советской власти огромное внимание уделялось организации плавания на арктических трассах. Достаточно вспомнить первые Карские экспедиции, плавание «А. Сибирякова», «Челюскина», «Г. Седова» и других судов, чтобы иметь представление о планомерном и настойчивом исследовании Арктики советскими моряками и учеными.

Однако навигация в те годы была непродолжительной: три-три с половиной месяца. Ледоколы, работавшие сначала на твердом, а затем на жидком топливе, постоянно требовали бункеровки, что в условиях Арктики дело непростое. Небольшая мощность энергетической установки (10 000–12 000 л. с.) не позволяла судам форсировать тяжелые льды ранней весной

и поздней осенью, в условиях сильного сжатия и низких температур. Поэтому внедрение атомной энергетики на морском флоте СССР было начато на ледоколах не случайно.

С вводом в эксплуатацию первого в мире атомного ледокола «Ленин» началась новая эра использования энергии атома в мирных целях. Более четверти века назад вышел на трассу Северного морского пути этот мощный ледокол, обладающий наибольшей энерговооруженностью, повышенной ледопроходимостью и небывалой автономностью плавания. Появление атомного ледокола в Арктике вселяло уверенность в благополучном осуществлении проводок караванов судов в самых тяжелых ледовых условиях. Атомный ледокол «Ленин» внес значительный вклад в совершенствование тактики проводки судов, увеличение скорости плавания во льдах. Было начато сначала опытное, а потом и регулярное плавание в труднодоступные районы Арктики, появилась возможность экспериментального плавания в весенне-летний и осенне-зимний периоды. На ледоколе «Ленин» успешно прошли всесторонние испытания в тяжелейших ледовых условиях два типа отечественных судовых атомных паропроизводящих установок (АППУ). В 1975, 1977, 1985 гг. вступили в эксплуатацию атомоходы второго поколения – «Арктика», «Сибирь» и «Россия» с однотипной АППУ.

Благодаря атомным ледоколам стала возможна круглогодичная навигация в Западном секторе Арктики.

Перестала зависеть от капризов погоды и состояния льда такая важная линия, как Мурманск – Дудинка. Вошли в практику Ямальские зимне-весенние рейсы к мысу Харасавэй. Исторические походы атомных ледоколов «Арктика» и «Сибирь» к Северному полюсу в августе 1977 г. и в мае 1987 г. продемонстрировали всему миру целеустремленность нашей страны в использовании атомной энергии в мирных целях на благо науки и прогресса, на благо народного хозяйства.

Атомный ледокол «Сибирь» в мае–июне 1978 г. за 18 суток провел дизель-электроход «Капитан Мышевский» из Мурманска в Берингов пролив, совершив сверхранний высокоширотный рейс.

Атомоходы «Ленин», «Арктика», «Сибирь» и «Россия» стали основной ударной силой ледокольного флота, обеспечивающего круглогодичную навигацию в Карском море.

В начале октября 1983 г. в Восточном секторе Арктики сложилась чрезвычайно тяжелая ледовая обстановка, грозившая сорвать обеспечение обширного района материально-техническими ресурсами и продовольствием и вызвать зимовку большой группы транспортных судов. Участие атомных ледоколов в проводке судов в этом районе позволило успешно справиться со своевременной доставкой народнохозяйственных грузов.

В нашей стране положительный опыт эксплуатации атомных ледоколов закреплен принятием программы дальнейшего строительства и создания новых типов атомных судов.

На Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе в Ленинграде 31 октября 1986 г. спущен на воду атомный ледокол типа «Россия» – «Советский Союз».

По заказу СССР в Финляндии построен атомный ледокол с малой осадкой «Таймыр» и завершается строительство однотипного ледокола «Вайгач».

В 1988 г. вступит в строй первое транспортное судно на ядерном топливе – лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть», построенный в Керчи на судостроительном заводе «Залив» им. Б. Е. Бутомы.

На советских атомных ледоколах трудятся около 1000 моряков различных специальностей, в том числе и новых для флота: инженер-оператор, инженер-радиохимик, инженер-дозиметрист, мастер АППУ и др. Благодаря их энтузиазму, мастерству, работоспособности стало возможным решение многих научно-технических проблем освоения атомной энергетики на морском флоте.

Важный вклад в создание, внедрение и становление атомной энергетики на флоте внесло Мурманское морское пароходство – первый судовладелец атомных ледоколов. Перед судовладельцем возникли принципиально новые задачи: технология обслуживания АППУ, обеспечение радиационной и ядерной безопасности окружающей среды и экипажа, освоение перезарядки реакторов, подготовка кадров и многие другие проблемы.

Важная роль в становлении и утверждении атомохода «Ленин» и последующих атомных ледоколов принадлежит начальникам Мурманского морского пароходства И. Д. Данилкину, Ю. Г. Левину, В. А. Игнатюку, секретарям партийного комитета пароходства Н. В. Вакорину, А. П. Лукоянову, Ю. Н. Варламову, главному инженеру по атомным установкам пароходства, лауреату Государственной премии СССР, канд. техн. наук Л. Г. Данилову.

Пароходство разработало и внедрило систему технического обслуживания атомных судов, включающую в себя плавучие и береговые сооружения и обеспечивающую непрерывную и безопасную эксплуатацию АППУ ледоколов. Достигнутые успехи стали возможны благодаря замечательным советским ученым и конструкторам И. В. Курчатову, И. И. Африкантову, Ю. Н. Кошкину, Д. В. Каганову, А. М. Шаматову, Е. Н. Черномордику, В. И. Неганову, А. Е. Перевозчикову; судостроителям Б. Е. Клопотову, В. И. Червякову, А. В. Юдину и многим другим. Большой вклад в дело развития атомной энергетики на морском флоте внесли академик А. П. Александров, члены-корреспонденты АН СССР Н. С. Хлопкин, Ф. М. Митенков, докт. техн. наук Б. Г. Пологих; судостроители В. Н. Шершнев, В. И. Лунев, И. М. Козлов, В. И. Кузнецов, А. И. Поляков; машиностроители В. Д. Максименко, А. А. Гордеев, А. С. Пантелеев, Г. А. Гоголев, машиностроители Ленинградского Кировского завода М. А. Казак, М. К. Блинов, М. Д. Васильев; машиностроители завода «Электросила» В. М. Миничев, М. А. Семенов, Л. А. Ротштейн; ветераны-атомоходцы Б. М. Соколов, канд. техн. наук А. К. Следзюк, В. К. Кочетков, канд. техн. наук В. А. Каратеев, В. А. Мизгирев, В. К. Коваленко, Ю. С. Кучиев, О. Г. Пашнин, И. А. Домахин, В. А. Голохвастов, канд. физ.-мат. наук А. А. Адрианов, А. А. Ламехов, А. Н. Зюганов; инженерно-технические работники пароходства М. И. Чухманенко, А. К. Синяев, В. И. Соколов, Н. Я. Тетеревлев, М. Я. Семин, В. И. Харитоненко, канд. техн. наук С. И. Дождиков, А. И. Тумпаров, В. В. Пугач и многие другие.

СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

1959

«ЛЕНИН»

ПЕРВЫЙ В МИРЕ ЛЕДОКОЛ НА ЯДЕРНОМ ТОПЛИВЕ

Длина наибольшая – 134 м
Ширина наибольшая – 27,6 м
Высота борта – 16,1 м
Водоизмещение полное – 17 810 т
Тип главной установки – атомная турбоэлектрическая
Мощность главной установки – 44 000 л. с.
Максимальная скорость хода на чистой воде – 19,6 уз

«ЛЕНИН» – СИМВОЛ МОЩИ И МИРА В АРКТИКЕ

1959 г. стал знаменательным для морского флота СССР. Вошел в строй атомоход «Ленин» – ледокол нового класса с атомной энергетической установкой. Началась новая эра мирного использования энергии атома, принципиально отличной по своей физической сущности от энергии сжигания органического топлива в традиционных тепловых двигателях.

Создание атомного ледокола свидетельствовало о высоком уровне развития советской науки и техники.

3 декабря 1984 г. атомному ледоколу «Ленин» исполнилось 25 лет

За этот знаменательный срок атомоход:
– участвовал в 21 арктической навигации;
– прошел свыше 500 тыс. миль;
– провел через льды Северного Ледовитого океана около 2800 судов с народнохозяйственными грузами;
– первым среди атомных ледоколов достиг годового рубежа непрерывной эксплуатации;
– стал важной опытно-экспериментальной базой для проверки новых научных идей в области судовой атомной энергетики.

На атомном ледоколе «Ленин» прошли всесторонние испытания два типа отечественных атомных паропроизводящих установок (АППУ). С первой АППУ ледокол успешно проработал в течение шести навигаций продолжительностью 140–160 суток каждая. С новой АППУ ледокол успешно эксплуатируется с июня 1970 г. по настоящее время.
Аналогичной АППУ оснащены также ледоколы «Арктика», «Сибирь» и «Россия».

Навигация в разгаре
А/л «Ленин» в Карском море

ЛЕНИН

1

Многолетний опыт эксплуатации атомохода «Ленин» показал, что атомная паропроизводящая установка:

– надежна и безопасна для обслуживающего персонала и окружающей среды;

– гарантирует безопасное изменение режимов работы реакторов при срабатывании аварийной защиты и при выходе из строя отдельного оборудования;

– обеспечивает хорошие маневренные качества ледокола.

2

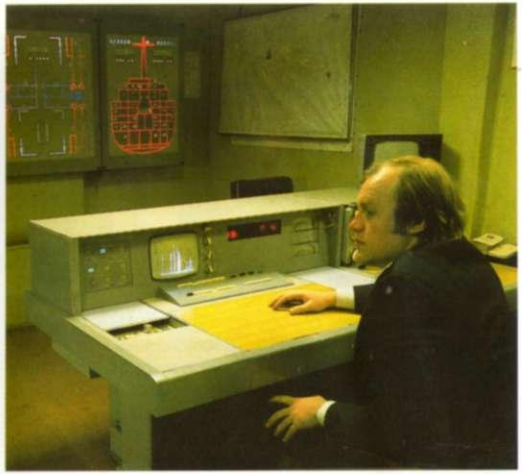
1. Свыше 10 лет атомно-механическую службу а/л «Ленин» возглавлял В. А. Мизгирев (в центре), ныне – главный инженер-механик а/л «Россия»

2. В носовом машинном отделении

3. Центральный пост радиационного контроля

4. Пост энергетики и живучести

5. В центральном отсеке



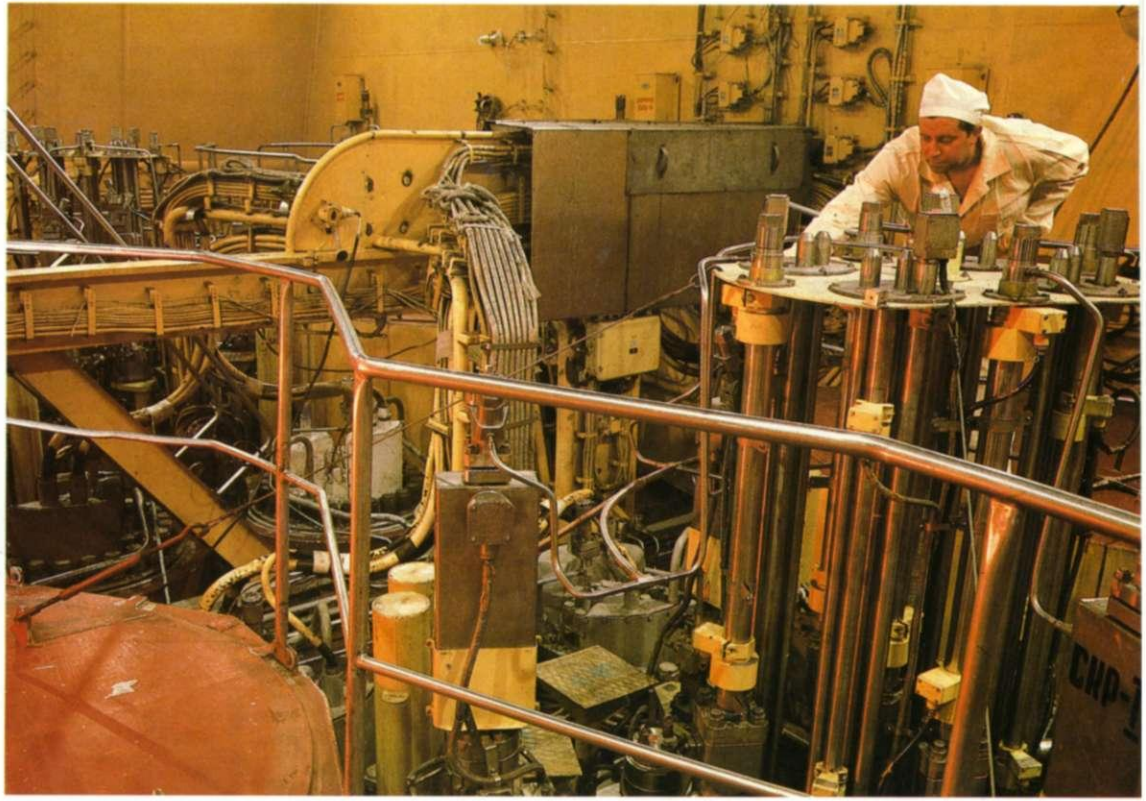
3

И. К. Мочешников – главный инженер-механик (1965–1975)

В. В. Каратеев – старший инженер-механик АППУ (1959–1978)

О. С. Никаноров – начальник службы радиационной безопасности (1966–1985)

4



5

ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ПЕРВОГО АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА

Организаторами создания атомного ледокола «Ленин» были министр судостроительной промышленности В. А. Малышев, заместитель министра судостроительной промышленности А. М. Фокин, заместитель министра морского флота А. С. Колесниченко, начальники Главсевморпути В. Ф. Бурханов, А. А. Афанасьев. Инициаторами создания судовой атомной энергетической установки стали основатели отечественной атомной энергетики академики И. В. Курчатов и А. П. Александров.

Под их руководством молодые ученые Н. С. Хлопкин, Б. Г. Пологих, Ю. В. Сивинцев и другие выполнили теоретические расчеты атомного реактора и приняли смелое решение построить атомную установку без наземного прототипа.

Проект судна и его энергетической установки создавался двумя коллективами: судостроителями во главе с главным конструктором В. И. Негановым и машиностроителями под руководством докт. техн. наук профессора И. И. Африкантова; научное руководство возглавлял академик А. П. Александров. Под их началом работали такие крупные специалисты, как Б. Я. Гнесин, А. И. Брандаус, Н. К. Горбатенко, Н. А. Агафонов, П. П. Березин, Н. М. Царев, А. М. Шаматов, В. И. Ширяев, Г. А. Гладков, Д. В. Каганов, Ю. Н. Кошкин.

Большую помощь проектировщикам и строителям ледокола оказали академик Ю. А. Шиманский, профессора А. А. Кудюмов, Н. Е. Путов, канд. техн. наук Ю. Г. Деревянко, Г. И. Копырин, Е. В. Товстых, Н. Г. Быков, А. М. Загю и др.

Большой вклад в разработку проекта внесли и работники Адмиралтейского завода. Под руководством главного инженера Н. И. Пирогова работала группа ведущих конструкторов и технологов: А. А. Гайсенок, В. В. Маленков, Б. И. Степанов, Ю. А. Петров, Н. С. Дроздовская и др.

Коллектив строителей ледокола возглавил В. И. Червяков. Вместе с ним трудились строители Е. Н. Литонов, В. Н. Барабанов, К. В. Вераксо, В. Л. Гуревич, Б. А. Немчонок, И. С. Драбкин.

Атомный ледокол «Ленин» построен за три года в Ленинграде на Адмиралтейском заводе по решению XX съезда КПСС.

В его строительстве приняли участие около 500 предприятий нашей страны.

За создание атомного ледокола Адмиралтейский завод получил высшую награду Родины – орден Ленина.

5 декабря 1957 г. на Адмиралтейском заводе состоялся торжественный спуск на воду первого атомного ледокола. Начались достроечные работы на плаву.

Более двух тысяч гостей побывало за это время на ледоколе. Строители и экипаж атомохода принимали на борту Генерального секретаря ЦК Коммунистической партии Франции Мориса Тореза, представителей Польши и Финляндии, Болгарии и Швеции, Англии, Норвегии и других стран.

После всесторонних ходовых испытаний в водах Балтики правительственная комиссия отметила, что «атомный ледокол «Ленин» обладает высокими ходовыми качествами, которые в сочетании с хорошо управляемой и надежно работающей атомной энергетической установкой обеспечивают ледоколу высокие маневренные качества, необходимые для выполнения ледокольных работ при проводке судов в Арктике».

Ленинградские судостроители создали судно, аналогов которому еще не было в мире.

Это была большая победа советской науки и техники.

3 декабря 1959 г. атомный ледокол «Ленин» был принят в эксплуатацию.

Большая группа создателей ледокола награждена правительственными наградами. Главный строитель ледокола В. И. Червяков и ведущие конструкторы были удостоены высокого звания лауреатов Ленинской премии, главный конструктор ледокола В. И. Неганов и лучший слесарь Адмиралтейского завода П. С. Арцибасов – высокого звания Героя Социалистического Труда.

Ученым, конструкторам, инженерам, техникам, рабочим, морякам морского флота и всем коллективам, участвовавшим в создании первого в мире атомного ледокола «Ленин»

Трудящиеся Советского Союза одержали новую крупную победу в деле использования атомной энергии в мирных целях, создав первый в мире атомный ледокол. Ледокол «Ленин» намного превосходит по своей мощности и возможности длительного плавания все существующие ледоколы. Создание атомного ледокола открывает новые возможности в освоении богатств советской Арктики и для дальнейшего развития народного хозяйства северных районов нашей страны.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Совет Министров СССР сердечно поздравляют ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих, принимавших участие в строительстве атомного ледокола, с успешным завершением испытаний и вступлением в строй действующих кораблей морского флота ледокола «Ленин» и желают им, а также личному составу ледокола дальнейших успехов в их плодотворной работе на благо нашей великой Родины.

«Правда» от 20 декабря 1959 г.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

Академик И. В. Курчатов

Академик А. П. Александров

Организаторы и участники создания первого атомного ледокола

А. С. Колесниченко – заместитель министра морского флота (1955–1975)

А. М. Фокин – заместитель председателя Государственного комитета Совета Министров СССР по судостроению (1957–1965); заместитель министра судостроительной промышленности СССР (1965–1981)

А. И. Бурназян – заместитель министра здравоохранения СССР (1962–1981)

В. Ф. Бурханов – заместитель начальника, начальник Главсевморпути (1947–1959)

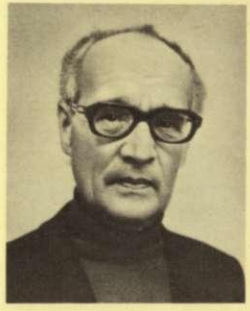
А. А. Афанасьев – начальник Дальневосточного морского пароходства (1940–1942); заместитель министра морского флота (1942–1946); начальник Главсевморпути (1946–1948); затем находился на ответственной работе в Центральном аппарате Министерства морского флота

В. Н. Правецкий – начальник Главного управления Министерства здравоохранения СССР (1962–1968)

Н. Г. Быков – начальник Управления Министерства морского флота (1957–1975)

А. М. Загю – начальник отдела Управления Министерства морского флота (1964–1975)

Н. С. Хлопкин – член-корреспондент Академии наук СССР, Герой Социалистического Труда



Б. Г. Пологих – докт. техн. наук

В. И. Неганов – главный конструктор а/л «Ленин», докт. техн. наук, Герой Социалистического Труда

И. И. Африкантов – главный конструктор атомной установки, докт. техн. наук

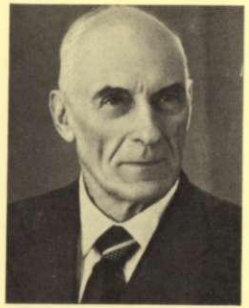
А. Н. Стефанович – руководитель группы наблюдения Министерства морского флота (1955–1964)

А. К. Следзюк – первый главный инженер-механик а/л «Ленин», канд. техн. наук, Герой Социалистического Труда

Б. Е. Клопотов – директор Адмиралтейского завода (1952–1964)

В. И. Червяков – главный строитель а/л «Ленин»

В. Д. Максименко – директор машиностроительного завода (1951–1974)



Ю. Н. Кошкин – заместитель главного конструктора АППУ (1964–1983)

Д. В. Каганов – заместитель главного конструктора АППУ (1964–1975)

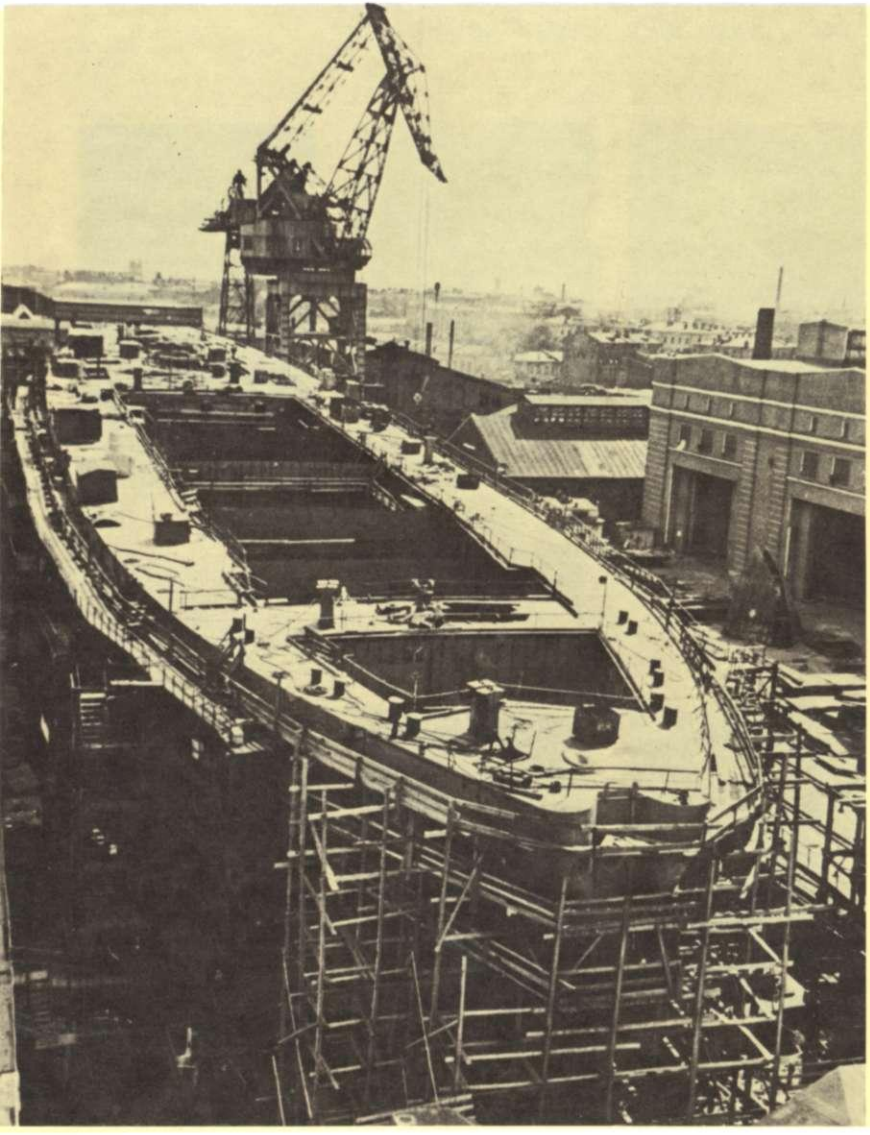
А. М. Шаматов – заместитель главного конструктора АППУ (1966–1971)

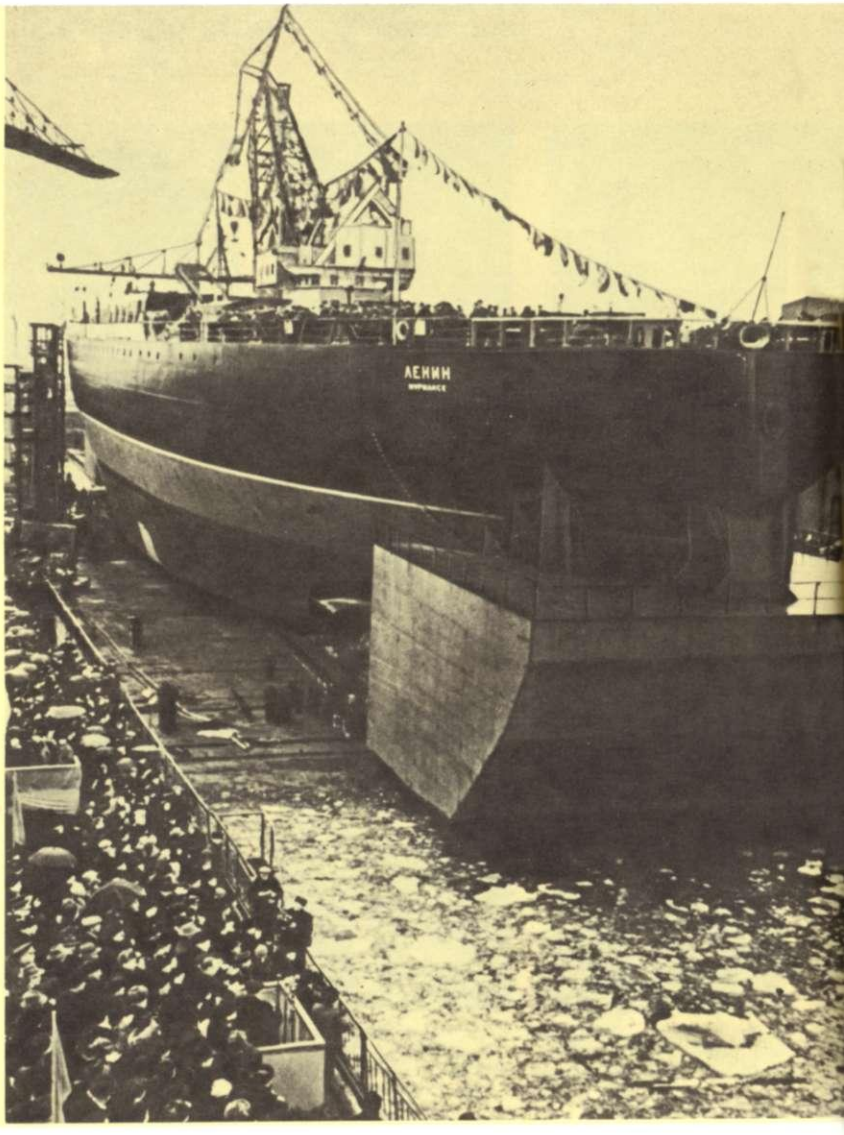
И. Д. Данилкин – начальник Мурманского морского пароходства (1956–1963)

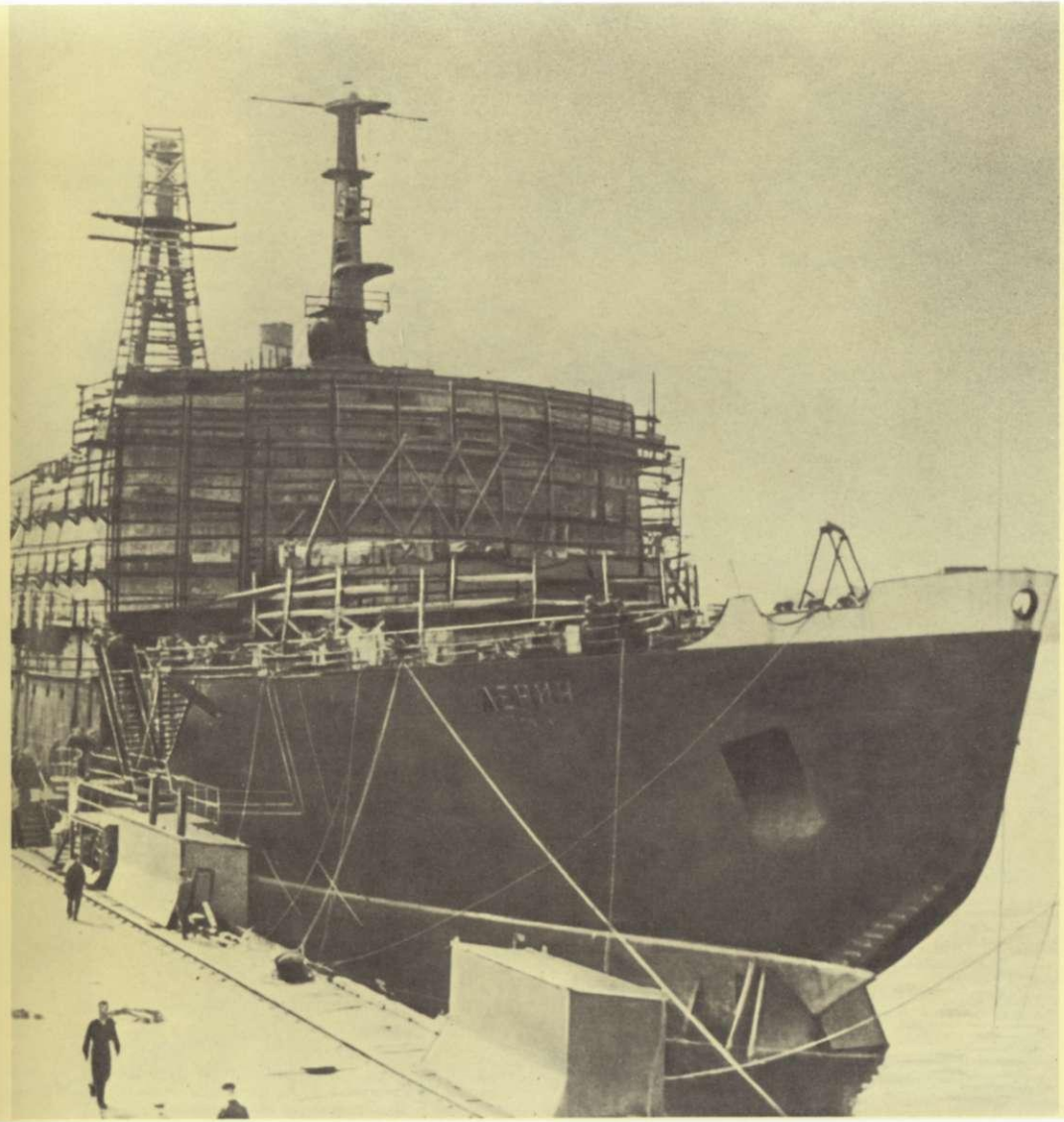
Ю. Г. Левин – начальник Мурманского морского пароходства (1963–1970)

В. А. Игнатюк – начальник Мурманского морского пароходства (1970–1985)

Л. Г. Данилов – заместитель начальника Мурманского морского пароходства, главный инженер по атомным установкам, канд. техн. наук (1962–1985)




ЛЕНИН



Ленинград, Адмиралтейский завод. А/л «Ленин» на стапеле

Торжественный митинг перед спуском на воду а/л «Ленин»

Достроечные работы у стенки завода

Перед выходом на ходовые испытания

В ПЕРВУЮ АРКТИЧЕСКУЮ НАВИГАЦИЮ

Экипаж первого атомного ледокола был подобран из лучших моряков Мурманского морского пароходства и выпускников высших инженерных морских училищ. В формировании, подборе и подготовке экипажа большая заслуга принадлежала начальнику Мурманского пароходства И. Д. Данилкину и его заместителю по кадрам, ныне первому заместителю министра морского флота В. И. Тихонову.

Было создано шесть структурных служб:
1. Палубная, возглавляемая старшим помощником капитана А. М. Кашицким.
2. Атомно-механическая служба, возглавляемая старшим инженером-механиком А. В. Неупокоевым.
3. Электромеханическая служба, возглавляемая старшим инженером-электромехаником А. Н. Барановым.
4. Служба контрольно-измерительных приборов и автоматики (КИПиА), руководимая инженером Ю. В. Кузнецовым.
5. Служба радиационной безопасности (РБ), руководимая инженером Ю. С. Огородниковым.
6. Медицинская служба, возглавляемая врачом-терапевтом Н. С. Лисициным.

Первым капитаном атомохода стал опытный ледокольщик П. А. Пономарев, отдавший морскому флоту около 50 лет своей жизни. Дублером капитана был назначен капитан дальнего плавания Б. М. Соколов, первым помощником капитана – канд. техн. наук Г. В. Шленов, главным инженером-механиком – А. К. Следзюк. Экипаж судна с энтузиазмом взялся за освоение совершенно новой для торгового флота техники. В первое время были трудности в эксплуатации ледокола: не хватало практического опыта, были срывы в работе оборудования и систем. Однако уже первая навигация убедительно доказала, что ядерная энергия является перспективной для использования ее в судовой энергетической установке.

Первая арктическая навигация атомного ледокола «Ленин» началась 19 августа 1960 г.
Она длилась 3 месяца и 10 дней. Атомоход прошел более 10 000 миль, из которых более 7000 миль – в тяжелых ледовых условиях, провел через льды Карского моря и моря Лаптевых 92 судна.

Первый капитан а/л «Ленин» П. А. Пономарев, второй помощник капитана В. К. Кочетков, первый помощник капитана Г. В. Шленов (слева направо)

ЛЕНИН

Ледокол продемонстрировал высокую проходимость и маневренность во льдах, способствовал успешной проводке транспортных судов на ответственных участках трассы Северного морского пути.

Была оказана своевременная помощь ледоколам «Красин» и «Капитан Мелехов», буксировавшим пароход «Володарский» и теплоход «Разлив» у мыса Щербина в проливе Вилькицкого в условиях сжатия льда, считавшегося ранее труднопроходимым для судов.

Это было только начало. Впереди ледокол ждали сложные ответственные рейсы, вошедшие в историю освоения Арктики.

Б. М. Соколов – второй капитан на атомоходе «Ленин». Он сменил ушедшего на пенсию в 1961 г. П. А. Пономарева и с тех пор командует ледоколом.

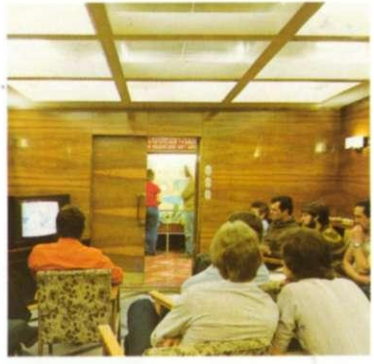
Почетный работник морского флота, почетный полярник Б. М. Соколов награжден орденами Ленина и Октябрьской Революции. В 1981 г. ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Д/э «Павел Пономарев» назван в честь первого капитана а/л «Ленин»

Капитан а/л «Ленин» Б. М. Соколов

LENIN

В МОРЕ – ЗНАЧИТ ДОМА



На атомном ледоколе «Ленин» созданы все условия для работы и отдыха экипажа. Моряки живут в одноместных и двухместных комфортабельных каютах. В их распоряжении: кают-компания, столовая, салоны отдыха, библиотека с читальным залом, фотолаборатория, спортивный зал, отличная сауна с бассейном. На вертолетной площадке при желании можно играть в волейбол и настольный теннис. Через спутник связи радисты ледокола принимают московскую программу цветного телевидения. Все общественные помещения на ледоколе просторны и уютны.

На атомоходе оборудованы превосходные медицинские кабинеты – терапевтический, стоматологический, рентгеновский, физиотерапевтический. Имеются операционная, лаборатория и аптека.

Верхний ряд, центр
Фидель Кастро в гостях у моряков (27 апреля 1963 г.)
Нижний ряд, справа
Первый космонавт Ю. А. Гагарин на борту ледокола (декабрь 1965 г.)

В тесном контакте с работниками Ленинградского института гигиены морского транспорта врачи атомохода внимательно следят за здоровьем членов экипажа. Регулярные медицинские обследования подтвердили полную надежность биологической защиты и безопасность технического обслуживания атомной установки. На ледоколе не было ни одного случая профессионального заболевания.

Большой вклад в медицинское обслуживание экипажей атомных ледоколов внесли крупные советские специалисты: заместитель министра здравоохранения СССР А. И. Бурназян, сотрудники Министерства здравоохранения СССР В. Н. Правецкий, М. И. Гнеушев, А. Д. Спиридонов, лауреат Государственной премии СССР А. А. Шереметьев, заведующая лабораторией Н. Е. Никифорова, докт. мед. наук В. М. Баранова, канд. мед. наук Л. Г. Меркина, заслуженный врач РСФСР Н. С. Лисицин и многие другие.

А. А. Шереметьев – директор Института гигиены морского транспорта Министерства здравоохранения СССР с 1974 г., канд. мед. наук, лауреат Государственной премии СССР

В. М. Баранова – докт. мед. наук

Л. Г. Меркина – канд. мед. наук

Н. С. Лисицин – заслуженный врач РСФСР

М. И. Гнеушев – ст. инспектор Министерства здравоохранения СССР (1960–1967 гг.); начальник Управления Министерства здравоохранения СССР с 1970 г.

А. Д. Спиридонов – ст. инспектор Министерства здравоохранения СССР (1960–1967 гг.); начальник Управления Министерства здравоохранения СССР с 1985 г.

В судовой амбулатории

ЛЕНИН
LENIN
LENIN

ВЫСАДКА ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС-10»

Навигация 1961 г. для атомохода «Ленин» была несколько необычной. Предстояло пробиться в район тяжелых льдов в Чукотском море, к северу от острова Врангеля, доставить на паковую льдину коллектив зимовщиков с экспедиционным грузом и основать дрейфующую полярную станцию «Северный полюс-10» (СП-10). Эта задача для моряков была новой, потому что все предыдущие СП доставлялись с помощью авиации.

К концу арктической навигации, 11 сентября, атомоход «Ленин» вышел из порта Мурманск. Из моря Лаптевых он вывел на запад последние суда, принял на борт с ледокольного парохода «Леваневский» и дизель-электрохода «Ангаргэс» коллектив зимовщиков и 510 т экспедиционного груза. Через скованный молодым льдом пролив Санникова ледокол взял курс на восток. В Восточно-Сибирском море пробивались сквозь мощный паковый лед. К северу от острова Врангеля подошли к огромной дрейфующей льдине. В условиях полярной ночи и сильных морозов началась разгрузка и одновременно сборка жилых домиков, радиостанции, складов. Все свободные от вахт моряки трудились вместе с полярниками. К 17 октября, дню открытия XXII съезда КПСС, все работы в основном были закончены. На станции торжественно подняли флаг нашей Родины.

На обратном пути (курс был проложен высокими широтами, севернее Новосибирских островов) экипаж выполнил вторую часть задания – вдоль кромки многолетних льдов расставили ДАРМСы – дрейфующие автоматические радиометеорологические станции.

22 ноября ледокол возвратился в Мурманск. Этот рейс показал, что ледокольный флот имеет реальную возможность приступить к расширению сроков арктической навигации.

А/л «Ленин» в Чукотском море
Груз для научной станции СП-10
Научная дрейфующая станция СП-10

ПЕРВАЯ ПРОДЛЕННАЯ НАВИГАЦИЯ

В 1966 г., после шестилетней эксплуатации ледокола, было принято решение заменить трехреакторную атомную энергетическую установку на двухреакторную – более мощную и совершенную.

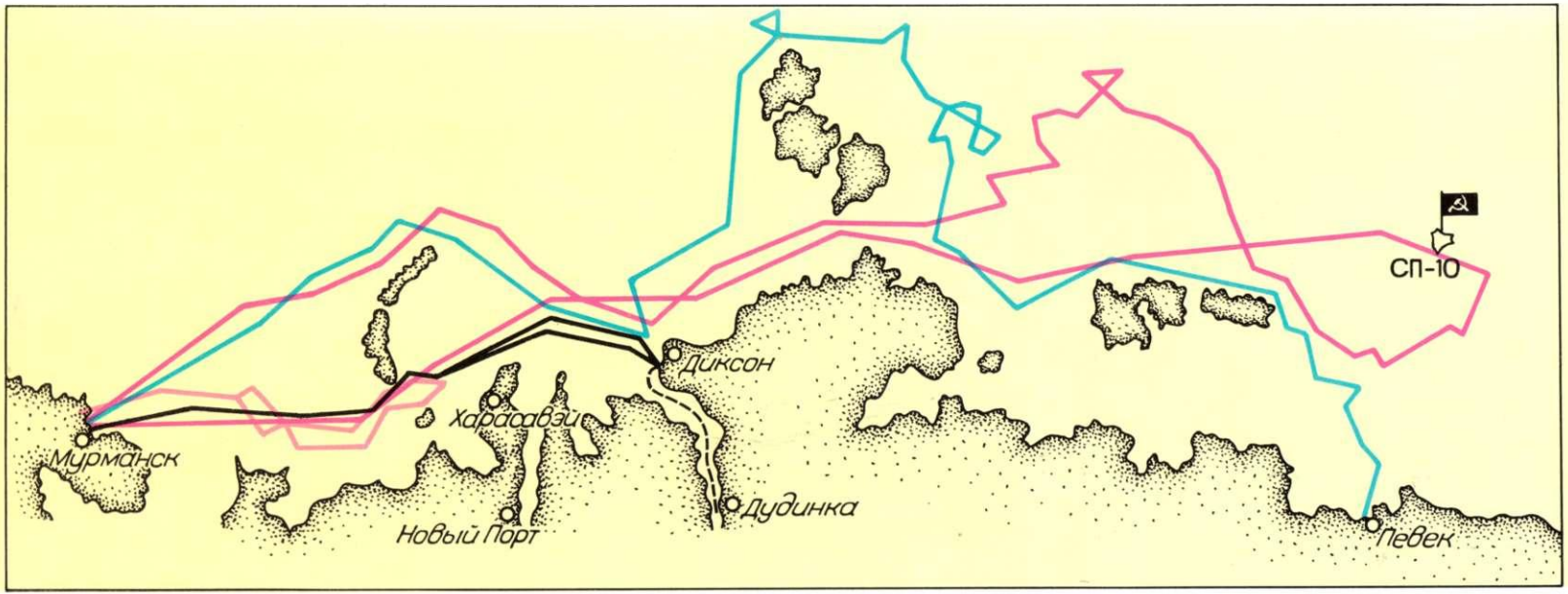
При ее создании использовался богатый практический опыт, собранный такими опытными судовыми специалистами, как А. К. Следзюк, И. К. Мочешников, В. А. Мизгирев, В. В. Каратеев, А. И. Соколов, А. М. Нецецкий, О. М. Хованский.

С новым атомным сердцем, с новейшей автоматикой ледокол обрел как бы вторую молодость.

В 1970 г. Министерство морского флота и Мурманское морское пароходство приняли решение провести первую продленную навигацию на трассе Мурманск – Дудинка – Мурманск. Необходимо было определить возможности и условия проводки транспортных судов в этом районе Арктики в конце осени и начале зимы, в условиях полярной ночи.

14 ноября 1970 г. в районе Карских Ворот атомоход «Ленин» взял под проводку дизель-электроход «Гижига» с грузом для Норильского горно-металлургического комбината. У Енисейского залива атомоход передал судно ледоколу «Капитан Белоусов» для дальнейшей его проводки по реке. В такие поздние сроки Дудинка еще никогда не принимала суда. На обратном пути, несмотря на сжатие и торосы, средняя скорость ледокола и проводимого им судна составляла около 8 узлов. 1 декабря «Гижига» была выведена на чистую воду.

Это был новый этап в истории полярного мореплавания. С тех пор плавание из Мурманска в Дудинку и обратно в столь поздние сроки моряки стали называть продленными навигациями. С каждым годом количество судов на этой трассе увеличивалось, а навигация постепенно продлевалась до января–февраля, пока не стала круглогодичной.



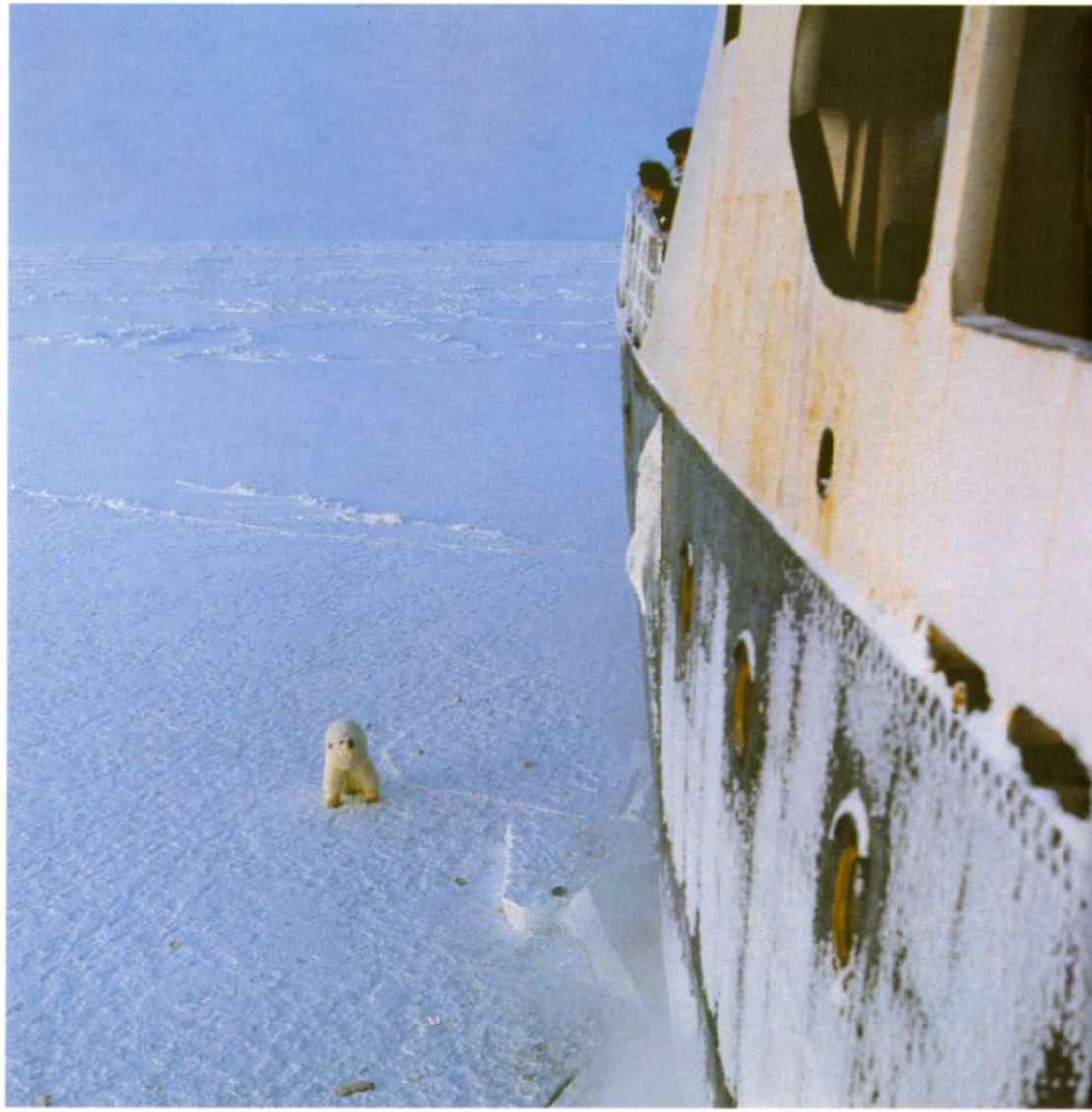
Рейс а/л «Ленин» в Чукотское море с экспедиционным грузом для дрейфующей станции СП-10 (сентябрь – ноябрь 1961 г.)

Первая продленная навигация - проводка д/э «Гижига» в Енисейский залив (1970 г.)

Высокоширотный переход а/л «Ленин» с л/к «Владивосток» из Мурманска в Певек (1971 г.)

Первый Ямальский экспериментальный рейс с д/э «Павел Пономарев» к мысу Харасавэй (1976 г.)

СВЕРХРАННИЙ ВЫСОКОШИРОТНЫЙ РЕЙС



26 мая 1971 г. атомный ледокол «Ленин» покинул Мурманск и совершил совместно с ледоколом «Владивосток» сверхранний по тому времени высокоширотный переход до порта Певек.

Ледоколы прошли севернее Новой Земли, оставили к югу Северную Землю и Новосибирские острова, спустились к мысу Шелагскому и, взломав припай Чаунской губы, 22 июня отдали якоря в Певеке.

Главная задача – в минимальный срок провести ледокол «Владивосток» в Восточный район Арктики – была выполнена.

За большой вклад в обеспечение арктических перевозок народнохозяйственных грузов и использование атомной энергии в мирных целях 10 апреля 1974 г. атомный ледокол «Ленин» был удостоен высшей награды Родины – ордена Ленина. А в 1973 и 1976 гг. правительственные награды получила большая группа членов экипажа.

ПЕРВЫЙ ЯМАЛЬСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ

Серьезным шагом на пути к расширению сроков арктической навигации, на этот раз в сторону более раннего ее открытия, стал рейс, вошедший в историю арктических плаваний как Первый Ямальский экспериментальный.
В конце марта 1976 г. атомоход «Ленин» вышел в Арктику совместно с дизель-электроходом «Павел Пономарев», на борту которого был груз для В/О «Комигазпром».

Нелегким был этот рейс. Достаточно сказать, что последние 14 миль к месту выгрузки пробивались почти четверо суток.
Задание было выполнено: моряки в тесном сотрудничестве с летчиками и газодобытчиками выгрузили на берег через ледовый припай 4000 т груза.

Ямальские зимне-весенние рейсы к мысу Харасавэй затем вошли в практику. Но первый путь к Ямалу проложил атомоход «Ленин».

Тяжелый лед на пути к Ямалу

С-12

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

РАДИОГРАММА

От рации УмН 30.11.79 числа
19 час. 00 мин. Принял Н ДОБРЯКОВ
Служебные отметки
Из МОСКВЫ 18131 267 30 1610=

РАДИО АТОМНОМУ ЛЕДОКОЛУ "Л Е Н И Н"

КАПИТАНУ СОКОЛОВУ Б М
СЕКРЕТАРЮ ПАРТБЮРО КАЗАЧКОВУ Ю И
ПРЕДСУДКОМА ПЕРЕДЫГИНУ А А
СЕКРЕТАРЮ КОМСОМОЛЬСКОГО БЮРО ЕЛЬЧАНИНОВУ А А=

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!
ИСПОЛНИЛОСЬ 20 ЛЕТ СО ДНЯ ВСТУПЛЕНИЯ В СТРОЙ ПЕРВОГО В МИРЕ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА "Л Е Н И Н", ПОСТРОЕННОГО РУКАМИ СЛАВНЫХ ЛЕНИНГРАДСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ И ЭНЕРГЕТИКОВ И ВОБРАВШЕГО В СЕБЯ ПОСЛЕДНИЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ СОВЕТСКИХ УЧЕНЫХ И СПЕЦИАЛИСТОВ. НАЧАЛАСЬ НОВАЯ ЭРА В ОСВОЕНИИ СЕВЕРА МИРНЫЙ АТОМ НАЧАЛ РАБОТАТЬ В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.НАКОПЛЕННЫЙ ВАМИ ОПЫТ В ДЕЛЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АТОМНО ЭНЕРГИИ ВЫЗВАЛ В ЖИЗНИ ДАЛЬНЕЙШЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО БОЛЕЕ МОЩНЫ АТОМОХОДОВ "АРКТИКА" И "СИБИРЬ", ЧТО ДАЛО ВОЗМОЖНОСТЬ ВОПЛО В ЖИЗНЬ РЕШЕНИЯ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА О КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ В ВАЖНЫХ РАЙОНАХ АРКТИКИ. ЗА ЭТИ ГОДЫ НА ЛЕДОКОЛЕ ВОСПИТАНО МНОГО ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ. ЛЕДОК ПРОШЕЛ МНОГИЕ ТЫСЯЧИ ЛЕДОВЫХ МИЛЬ, ПРОВОДЯ КАРАВАНЫ ТРАНСПО СУДОВ С НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННЫМИ ГРУЗАМИ ДЛЯ РАЙОНОВ КРАЙНЕГО СЕВЕРА. ВЫ ЯВИЛИСЬ ПИОНЕРАМИ В ДЕЛЕ ПРОДЛЕНИЯ СРОКОВ АРКТИЧ НАВИГАЦИИ В ПЕРВОМ ЗИМНЕМ РЕЙСЕ НА П-ОВ ЯМАЛ,РАННИХ РЕЙСОВ НА АРХИПЕЛАГ ЗЕМЛИ ФРАНЦА ИОСИФА, АРХИПЕЛАГА СЕДОВА. ПРИВЕ В ЭТОТ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ДЕНЬ ВСЕХ МОРЯКОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ОРДЕ ЛЕНИНА АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА "Л Е Н И Н", ВСЕ БЕРЕГОВЫЕ СЛУЖБЫ ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ РАБОТУ ЛЕДОКОЛА, РАБОТНИКОВ НАУКИ И СТРОИТЕ ВЫРАЖАЮ ТВЕРДУЮ УВЕРЕННОСТЬ В ТОМ ЧТО ВЫ И ВПРЕДЬ БУДЕТЕ САМООТВЕРЖЕННО ОТДАВАТЬ СВОЙ БОГАТЫЙ ОПЫТ БЛАГОРОДНОМУ ДЕЛУ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АТОМА В МИРНЫХ ЦЕЛЯХ, ПРЕВРАЩЕНИЯ АРКТИЧЕСКОГ БАССЕЙНА В БАССЕЙН КРУГЛОГОДОВОЙ НАВИГАЦИИ.ЖЕЛАЮ ВАМ,ДОРОГИ ТОВАРИЩИ, КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ, СЧАСТЬЯ, ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ В РЕШЕНИИ ЗАДАЧ, ПОСТАВЛЕННЫХ XXV СЪЕЗДОМ КПСС ВО ИМЯ УКРЕ МОГУЩЕСТВА СТРАНЫ СОВЕТОВ. СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ=

СИ-3142 МИНИСТР МОРСКОГО ФЛОТА Т.Б. ГУЖЕНКО-

С-12

СССР
МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

РАДИОГРАММА

От рации УМН 03.12.79 числа
19 час. 00 мин. Принял Н. ЮШКОВ
Служебные отметки
Из МОСКВЫ 1/111218/1 121 03.12.79 1120=

СЕРИЯ П М У Р М А Н С К М О Р Ф Л О Т
НАЧАЛЬНИКУ ПАРОХОДСТВА ИГНАТЮКУ ВЛАДИМИРУ АДАМОВИЧУ=

СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЕМ МУРМАНСКОЕ ПАРОХОДСТВО СО СЛАВНЫМ ЮБИЛЕЕМ - 20-ЛЕТИЕМ ОРДЕНА ЛЕНИНА АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА "Л Е Н И Н" ПЕРВОГО В МИРЕ АТОМНОГО СУДНА ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ.

ВВОД В ДЕЙСТВИЕ ЛЕДОКОЛА ЯВИЛСЯ РЕАЛЬНЫМ ВЫРАЖЕНИЕМ СТРЕМЛЕНИЯ НАШЕЙ СТРАНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЯДЕРНУЮ ЭНЕРГИЮ В МИРНЫХ ЦЕЛЯХ,СВИДЕТЕЛЬСТВОВАЛ О МОГУЩЕСТВЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОЯ, ЕГО УСПЕХАХ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ, НАУКЕ, ТЕХНИКЕ. АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ СПОСОБСТВОВАЛИ КОРЕННОМУ ИЗМЕНЕНИЮ СУДОХОДСТВА В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ И ПРОСЛАВИЛИ СТРАНУ СВОИМИ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫМИ РЕЙСАМИ. ЭТО СТАЛО ВОЗМОЖНЫМ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОЧНОГО СОЕДИНЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ С САМООТВЕРЖЕННЫМ ТРУДОМ МОРЯКОВ. СЛАВНЫЕ ЭКИПАЖИ ЛЕДОКОЛОВ ОТЛИЧНО СПРАВИЛИСЬ СО ВСЕМИ ЗАДАЧАМИ. ЖЕЛАЕМ МУРМАНСКОМУ ПАРОХОДСТВУ ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ НА БЛАГО НАШЕЙ РОДИНЫ=

1410 ДИРЕКЦИЯ, ПАРТКОМ, МЕСТКОМ ИАЭ ИМЕНИ И.В. КУРЧАТОВА-

В 1979 г., когда ледоколу исполнилось 20 лет, министр морского флота Т. Б. Гуженко сказал: «Атомоход «Ленин» оказался своеобразным полигоном, где испытывалась всевозможная техника. За время его работы решено около 300 научно-практических вопросов и проблем, связанных с эксплуатацией атомных установок. На ледоколе нашим морякам пришлось самостоятельно выполнять задачи, с которыми до сих пор никто не сталкивался».

ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЙ ЮБИЛЕЙ

3 декабря 1984 г. атомный ледокол «Ленин» возвратился из Арктики в порт Мурманск и встал у причала, украшенный флагами расцвечивания. Первому атомоходу – четверть века.

В торжественной обстановке был отмечен этот знаменательный юбилей. На празднование прибыли почетные гости из многих городов страны. Среди них видные ученые, инженеры, судостроители, участники создания первого атомохода.

Во Дворце культуры моряков состоялся торжественный вечер. С докладом об основных этапах работы ледокола в Арктике выступил капитан атомохода «Ленин» Герой Социалистического Труда Б. М. Соколов.

С большим интересом встретили моряки выступление президента Академии наук СССР, трижды Героя Социалистического Труда академика А. П. Александрова. Он подробно рассказал о развитии атомной энергетики в нашей стране, подчеркнул роль первого атомного ледокола в освоении Арктики, дал высокую оценку работе экипажа.

На вечере выступили первый секретарь Мурманского обкома КПСС В. Н. Птицын, заместитель министра морского флота Б. А. Юницын, генеральный директор ленинградского Адмиралтейского объединения В. Л. Александров.

В Мурманске прошла научно-практическая конференция, посвященная 25-летию ледокола «Ленин». Анализируя опыт эксплуатации первого атомохода, выступающие отметили тесную связь экипажа с учеными и судостроителями, которая благотворно отразилась на развитии отечественного атомного ледоколостроения.

Экипаж атомного ледокола «Ленин» за успешную многолетнюю работу на трассе Северного морского пути и за большой вклад в дело народнохозяйственного освоения Арктики был награжден Почетной грамотой Мурманского обкома КПСС и облисполкома.

Несмотря на почтенный возраст, первенец атомной энергетики на морском транспорте СССР по-прежнему находится в хорошем техническом состоянии и продолжает успешно водить караваны судов по трассе Северного морского пути.

В родном порту. 3 декабря 1984 г.

Президент Академии наук СССР А. П. Александров выступает с докладом во Дворце культуры моряков на торжественном собрании, посвященном 25-летнему юбилею ледокола

На обороте –

В юбилейный день. Президент Академии наук СССР А. П. Александров и руководство Мурманского морского пароходства среди членов экипажа а/л «Ленин»

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета
Коммунистической партии Советского Союза

Год издания 48-й
№ 354 (15113)
Воскресенье 20 декабря 1959 года
Цена 30 коп.

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН» ВСТУПИЛ В СТРОЙ!

ИЗВЕСТИЯ

СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ СССР

№ 300 (13227) Год издания 43-й | Воскресенье, 20 декабря 1959 г. | Цена 30 коп.

НАШЕМУ АТОМОХОДУ — СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ!

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Орган Центрального Комитета ВЛКСМ

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Год издания 35-й
№ 298 (10623) | Воскресенье, 20 декабря 1959 года | Цена 30 коп.

Доброго плавания, мирный атом!

Ученым, конструкторам, инженерам, техникам, рабочим, морякам Морского Флота и всем коллективам, участвовавшим в создании первого в мире атомного ледокола «Ленин»

Трудящиеся Советского Союза одержали новую крупную победу в деле использования атомной энергии в мирных целях, создан первый в мире атомный ледокол. Ледокол «Ленин» намного превосходит по своей мощности и возможности длительного плавания все существующие ледоколы. Создание атомного ледокола открывает новые возможности в освоении богатств Советской Арктики и дальнейшего развития народного хозяйства северных районов нашей страны.

ИЗВЕСТИЯ

СОВЕТОВ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ СССР

Газета выходит с марта 1917 года

№ 337 (21048) • Московский выпуск • Воскресенье, 2 декабря 1984 года • Цена 4 коп.

Арктика — постоянный адрес

Сегодня исполняется 25 лет ордена Ленина ледоколу «Ленин» — первенцу атомной энергетики на морском транспорте СССР

Еще издали различаю строгий профиль ледокола. Корабль точно высечен из единого куска металла, и вместе с тем он не кажется тяжелым «утюгом». «Здравствуй, солдат Арктики! Опять ты домой, но ненадолго». К борту подкатывают машины с продуктами, пылят мешки с кар-

...учебе, где ...
...ты с такими известными ...ведствии ледовыми капита-..., как Вакула, Кочетков ...год... Четвертый рейс в ...рктиду — он уже старший ...щник капитана на «Оби». И ...рь поздравляю его с особой ...рой — 25 лет на атомоходе ...ин». С ходовых испытаний ...гласил его сюда своим дуб-...м первый капитан ледокола ...л Акимович Пономарев. Не...о же было судов в жизни ...и Социалистического Труда ...са Макаровича Соколова,

который протягивает мне для приветствия руку,— «Илья Муромец», «Сибиряков», «Обь», «Лена».

Над Мурманском совсем недавно пронесся ураган. И морякам атомохода «Ленин» было бы приятнее принять на борту почетного гостя — президента Академии наук СССР А. П. Александрова в иное время. Но юбилей определяет четкая дата, и в этот день кстати напомнить: более 500 организаций создавало ледокол «Ленин». Стояла трудная задача построить совершенно новый корабль. У его колыбели стояли известные ученые, конструкторы — А. П. Александров, В. И. Неганов, И. И. Африкантов и другие.

Понятно волнение моряков, ждущих к себе в гости человека, вложившего ум, сердце и душу в их судно. И ученый, знаю, ждет встречи с ним, первым полярным богатырем, перед которым, образно говоря, снимают шляпу его младшие, но более сильные братья — второе поколение наших атомоходов. Издали встречают его гудками в Арктике...

С приходом на трассу Северного морского пути атомохода «Ленин» навигационный сезон увеличился сразу на два месяца — с 90—100 дней до 140—160. Более чем вдвое ускорилось движение караванов. Но самое, пожалуй, главное: ледокол «Ленин» стал школой, где прошли выучку экипажи последующих атомоходов. Как было не перенимать знания у Павла Акимовича Пономарева, главного инженера-механика Александра Калиновича Следзюка, много сделавшего для ледокольно-атомного флота страны. А сколько Героев Социалистического Труда дал

первый наш атомоход! Тот же Калиныч, как моряки любовно называют Следзюка, Юрий Сергеевич Кучиев, начинавший на «Ленине» дублером капитана. Потом его фамилия облетела весь мир, когда он провел на Северный полюс атомоход «Арктика».

Еще хочу упомянуть капитана «Сибири» Владимира Константиновича Кочеткова, впервые в истории мореплавания осуществившего проводку транспорта от Мурманска до Берингова пролива высокими широтами. Тоже выходец с первого атомохода. Да, наверное, и новое поколение, то, которое только начало свою службу на ледоколе «Ленин», заслуживает похвалы.

Построенный ленинградскими корабелами «Ленин» — это не простое судно, это — фундамент завтрашних побед в Арктике, ибо только атомоходы, как показала тяжелая навигация 1983 года, помогут освоить богатые ценными ископаемыми районы прибрежья Ледовитого океана.

Скоро Соколов поведет атомный богатырь в новый поход.

В. ЧЕРТКОВ.
(Спец. корр. «Правды»).
г. Мурманск.

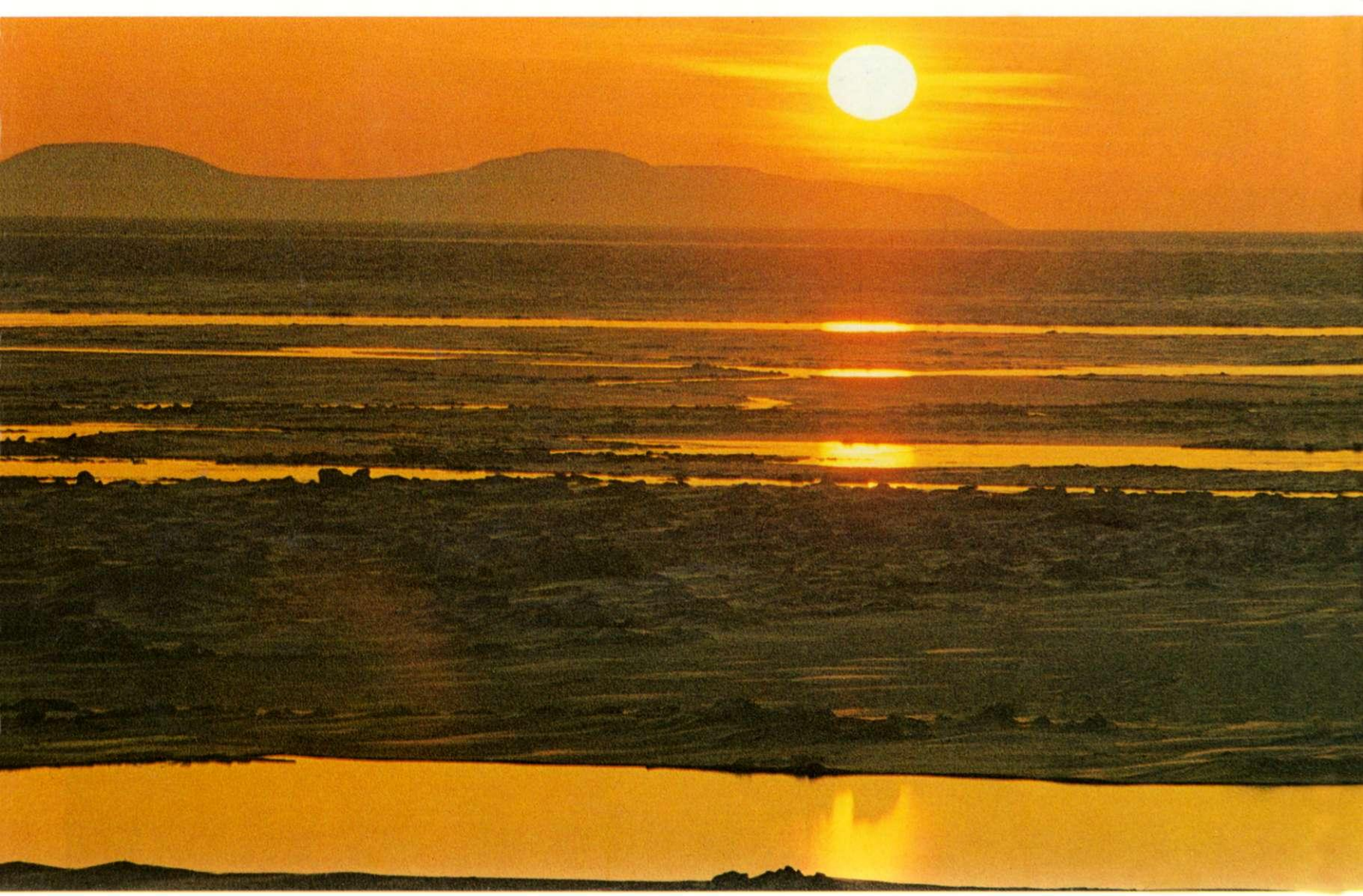
НОВОСТИ

Газ пришел в Полесье

Новая газовая артерия начала действовать в Белоруссии

М. ШИМАНСКИЙ,
соб. корр. «Известий».
МИНСК.

Атомоход «Ленин»: 25 ЛЕТ ВО ЛЬДАХ



СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

1975

«АРКТИКА»

ИСТОРИЧЕСКИЙ РЕЙС К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

Длина наибольшая – 147,9 м
Ширина наибольшая – 29,9 м
Высота борта – 17,2 м
Водоизмещение полное – 20 905 т
Тип главной установки – атомная турбоэлектрическая
Мощность главной установки – 75 000 л. с.
Максимальная скорость хода на чистой воде – 20,8 уз

«АРКТИКА» – САМЫЙ МОЩНЫЙ В МИРЕ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ

Изменения объемов и характера перевозок грузов на трассе Северного морского пути за последние двадцать лет вызвали необходимость усовершенствования ледокольного флота.

В результате научно-технических разработок было принято решение о создании новой серии атомоходов повышенной ледопроходимости с атомной установкой большей мощности.

Большой вклад в проектирование нового ледокола внесли конструкторы А. Н. Василевский, В. Я. Демьянченко, А. В. Чуркин, Р. Ю. Фрейман, С. Г. Лившиц, А. П. Калинин, Б. А. Горбунов, В. А. Старшинов, В. В. Сержантов, Г. Ф. Пятышев, Н. А. Епифанов, Ф. В. Рябинин, Ю. Н. Авик, В. Н. Машин, В. К. Тарасов и многие другие.

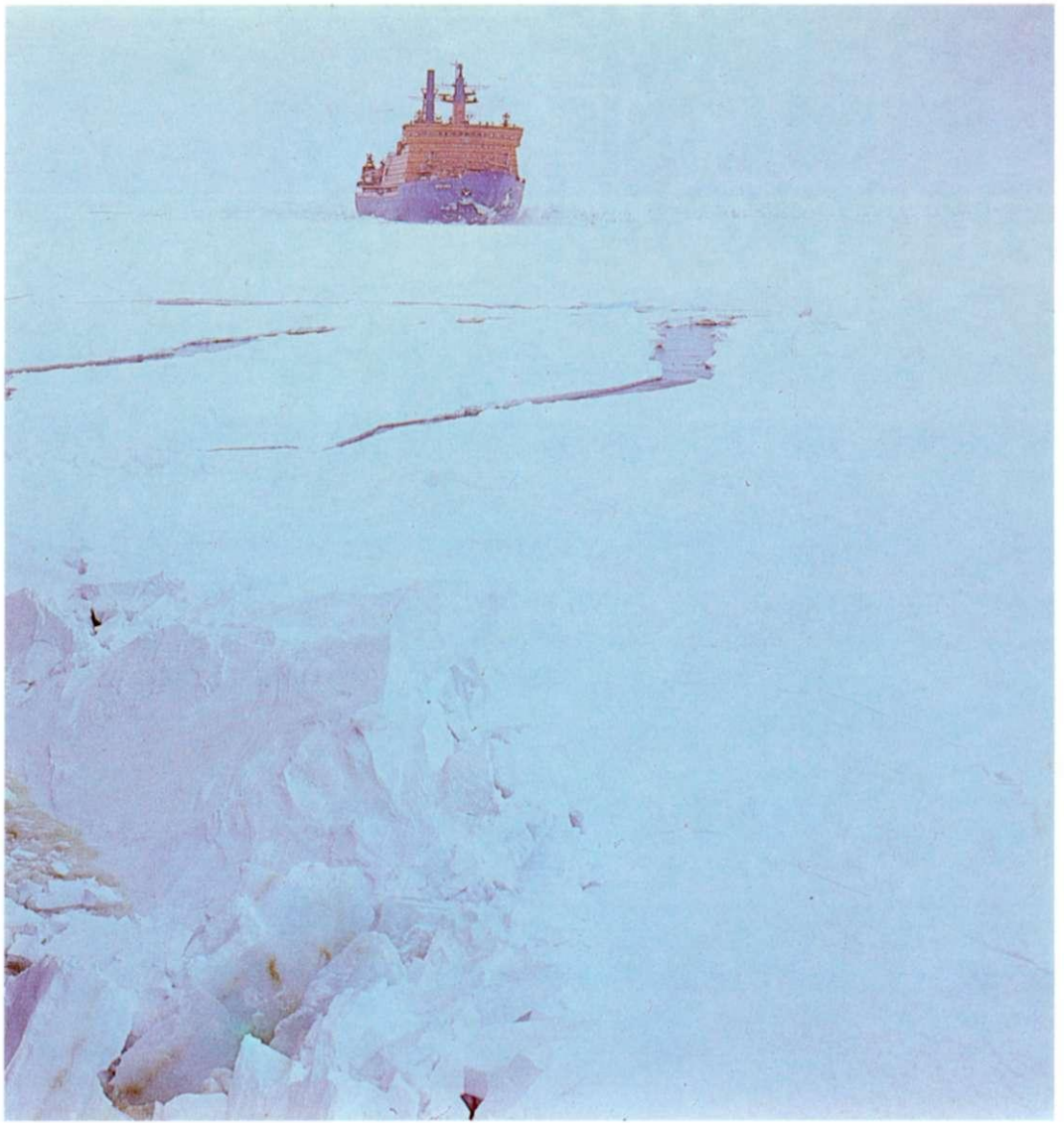
В период разработки проекта ледокола конструкторы в тесном сотрудничестве со специалистами Министерства морского флота и Мурманского морского пароходства и учеными Арктического и Антарктического научно-исследовательского института с учетом опыта эксплуатации первого атомного ледокола «Ленин» выполнили важные научные разработки, создали более 40 новых видов оборудования и систем.

Все технические решения по ледоколу в целом, по оборудованию были подтверждены результатами комплексных испытаний на чистой воде и во льдах.

Головной ледокол новой серии был построен на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе в Ленинграде.

ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Советское правительство высоко оценили труд создателей нового атомохода. Более 500 рабочих, инженеров, конструкторов и ученых были награждены государственными наградами.

Конструкторам В. Я. Демьянченко, Б. А. Горбунову, А. В. Чуркину, Р. Ю. Фрейману, инжене-



АРКТИКА

рам О. П. Демченко, В. Н. Шершневу, Л. Г. Данилову и другим присвоено высокое звание лауреата Государственной премии СССР. Балтийский завод им. Серго Орджоникидзе удостоен ордена Октябрьской Революции.

С большой трудовой победой!
Ученым, конструкторам, рабочим, судостроителям, машиностроителям, эксплуатационникам, партийным, профсоюзным и комсомольским организациям, всем участникам создания атомного ледокола «Арктика»

Дорогие товарищи!

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза горячо поздравляет вас с большой трудовой победой – завершением строительства и сдачей в эксплуатацию самого мощного в мире атомного ледокола «Арктика».

Созданные вашим трудом современные атомные реакторы, уникальные корабельные турбогенераторы и другие виды оборудования воплощают последние достижения науки и техники. Испытания ледокола подтвердили прогрессивность принятых научных и технических решений и перспективность строительства ледоколов с атомными энергетическими установками большой мощности.

Достигнутые вами успехи являются достойным примером по успешному созданию и освоению сложнейших образцов современной техники.

Центральный Комитет КПСС выражает уверенность, что участники создания атомного ледокола «Арктика» обеспечат выполнение заданий партии по развитию советского судостроения, ознаменуют очередной XXV съезд КПСС новыми трудовыми достижениями. Желаем вам, дорогие товарищи, дальнейших успехов на благо нашей социалистической Родины.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза

А. Е. Перевозчиков – главный конструктор а/л «Арктика», Герой Социалистического Труда

В. К. Коваленко – руководитель Спецгруппы технадзора с 1978 г.

А. В. Юдин – директор Балтийского завода им. Серго Орджоникидзе (1972–1976 гг.)

Ф. В. Рябинин – главный инженер Центрального конструкторского бюро

Б. А. Горбунов – конструктор

Р. Ю. Фрейман – конструктор

А. В. Чуркин – конструктор

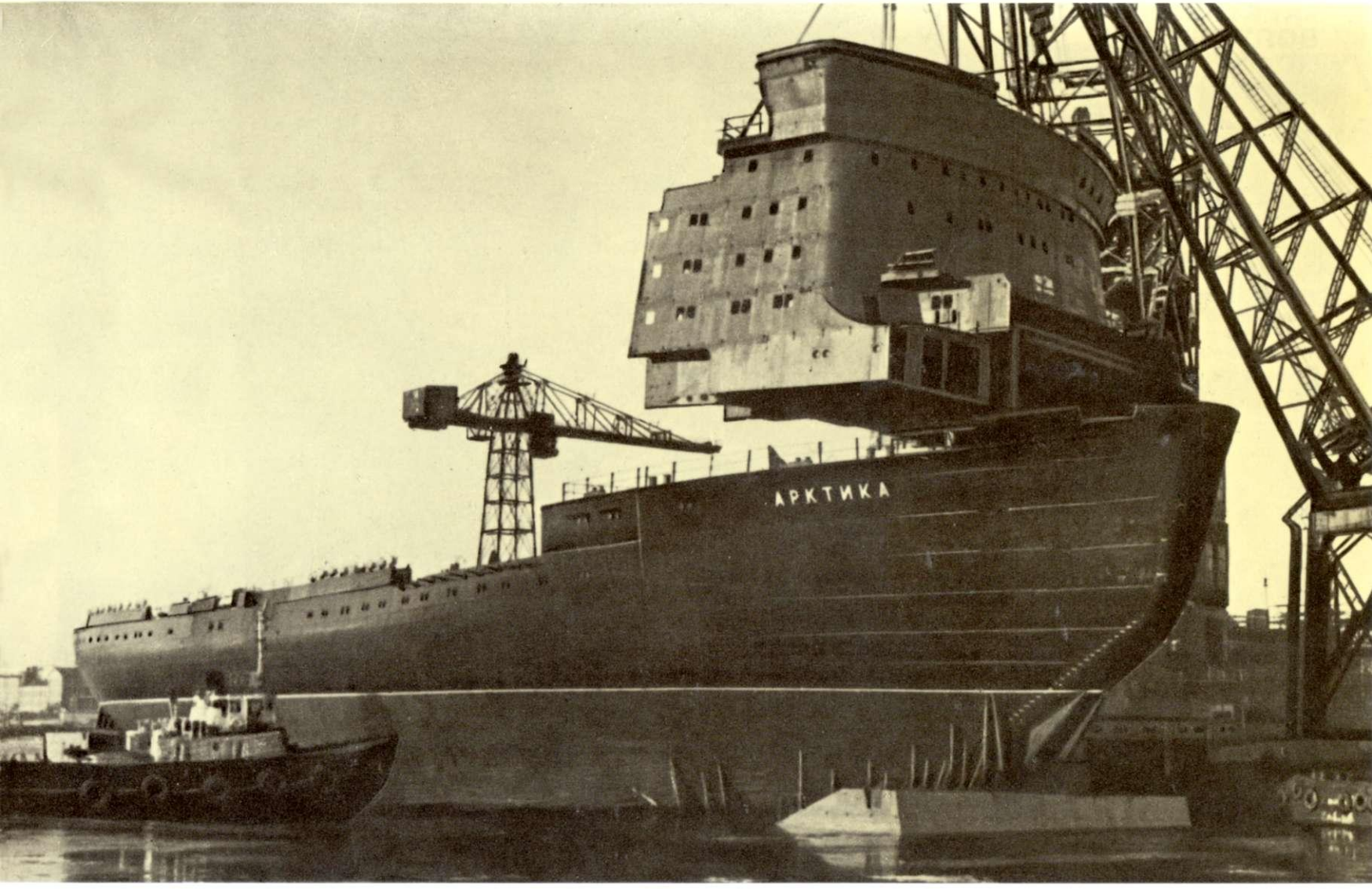
А. П. Калинин – конструктор

С. Г. Лившиц – конструктор

В. Н. Шершнев – главный инженер, ныне директор Балтийского завода им. Серго Орджоникидзе

И. М. Козлов – главный строитель а/л «Арктика»

В. И. Кузнецов – строитель АППУ а/л «Арктика»


АРКТИКА

«АРКТИКА» – ВОПЛОЩЕНИЕ ПОСЛЕДНИХ ДОСТИЖЕНИЙ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

При строительстве нового атомохода, удовлетворяющего требованиям эксплуатации в Арктике, решены многие сложные задачи.

Существенно повышена степень надежности всего комплекса оборудования и ответственных элементов ледокола.

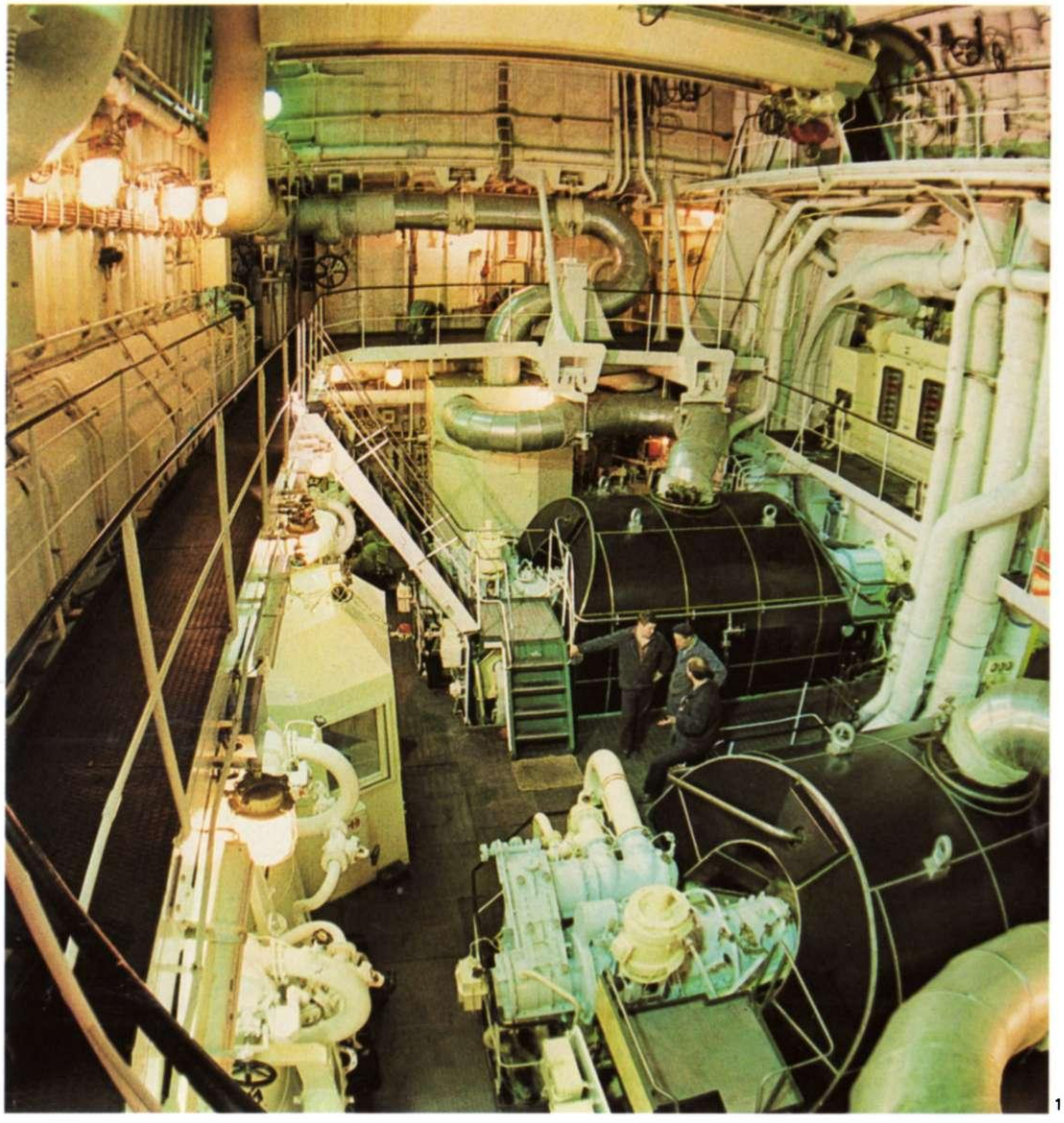
Создана энергетическая установка, способная передавать большую мощность на гребные винты.

Реакторы атомохода размещены в отдельных газоплотных отсеках, имеющих надежную биологическую защиту.

Управление реакторами и обслуживающими их системами производится с пультов, расположенных в центральном посту. Информация на пультах в цифровом виде в сочетании с мнемосхемами позволяет оперативно вести управление и правильно оценивать протекание процессов в атомной установке на всех режимах ее эксплуатации.

Приборы управления ледоколом впервые в отечественном ледоколостроении размещены в пультах судовождения, расположенных в ходовой рубке. Хороший обзор, наличие на крыльях ходовой рубки пультов управления гребной электрической установкой позволяют судоводителям уверенно выполнять сложные маневры во льдах.

На ледоколе применена специальная система радиационного контроля, с помощью которой оценивается состояние теплоносителя, целостность оболочек твэлов и контролируется герметичность оборудования АППУ. Сведения, получаемые датчиками радиационного контроля,



1

2

централизованно обрабатываются и выводятся на пульт. Обработка этой информации позволяет прогнозировать радиационную обстановку и своевременно принимать меры по ее нормализации.

Безаварийная работа атомной паропроизводящей установки обеспечивается комплексом систем автоматизации, осуществляющих регулирование и аварийную защиту без вмешательства экипажа. Это позволило сократить обслуживающий персонал, уменьшить затраты на эксплуатацию при одновременном улучшении характеристик установки, особенно в переходных и аварийных режимах.

3

О. Г. Пашнин – главный инженер-механик а/л «Арктика» (до 1980 г.), Герой Социалистического Труда

Ф. Ф. Асхадуллин – ст. мастер АППУ, Герой Социалистического Труда

4

1. Турбогенераторное отделение
2. В радиохимической лаборатории
3. На ходовом мостике
4. В центральном посту управления

«АРКТИКА» ВСТРЕЧАЕТСЯ С АРКТИКОЙ

25 апреля 1975 г. ледокол «Арктика» был принят в эксплуатацию. Предстояли ледовые испытания.

Экипаж – 150 человек – впервые участвовал в постройке ледокола и был сдаточной и приемной командой. Это дало возможность морякам быстро освоить новую технику.

Возглавил экипаж опытный ледовый капитан Ю. С. Кучиев. До этого он проработал в Арктике более 30 лет, плавал почти на всех типах ледоколов.

Атомоход успешно прошел испытания в тяжелых арктических льдах и сразу же включился в летнюю навигацию, которая перешла в осеннюю, а затем в зимнюю. Два года активной работы показали, что ледокол с честью оправдал надежды конструкторов и строителей. Были продемонстрированы надежность атомной установки, всего оборудования, хорошие маневренные и мореходные качества атомохода.

Капитан «Арктики» Ю. С. Кучиев и капитан дальнего плавания Г. О. Кононович вышли с предложением о проверке ледокола в высокоширотном арктическом рейсе. Так началась подготовка к походу в район Северного полюса.

Первый капитан а/л «Арктика» Ю. С. Кучиев, Герой Социалистического Труда

ЗИМОЙ К ЯМАЛУ

В конце февраля 1977 г. состоялся экспериментальный рейс атомохода «Арктика» с ледоколом «Мурманск» к полуострову Ямал. В это время года лед по своим физическим свойствам резко отличается от летнего. Ледоколам приходилось работать на полную мощность и порой не с ходу, а ударами пробивать отдельные торосы. Тактический замысел заключался в том, что «Арктика» прокладывала канал, а «Мурманск» обеспечивал расширение канала и проводку транспортного судна.

Полярный эксперимент продолжался 50 суток. На полуостров Ямал было доставлено свыше 36 тыс. т грузов. Средняя продолжительность рейсооборота, несмотря на тяжелые ледовые условия, не превышала 22 суток.

Если рейс атомохода «Ленин» на Ямал в марте-апреле 1976 г. показал техническую возможность доставки грузов в этот период, то экспедиция 1977 г. доказала экономическую целесообразность массовой завозки грузов в этот район.

По ледовому каналу
Разгрузка д/э «Гижига» на припай у мыса Харасавэй

ВЕРШИНА ЗЕМНОГО ШАРА ПОКОРЕНА

Руководитель экспериментального рейса к Северному полюсу, министр морского флота Т. Б. Гуженко и капитан а/л «Арктика» Ю. С. Кучиев

В навигацию 1977 г. на долю экипажа «Арктики» выпала ответственная и почетная миссия – поход в район Северного полюса. 9 августа атомоход под флагом министра морского флота Т. Б. Гуженко, руководившего экспедицией, после перезарядки реакторов и тщательной подготовки вышел из Мурманска и взял курс к северной оконечности Новой Земли. В состав экспедиции вошли ученые-исследователи различных специальностей.

Миновав пролив Вилькицкого, «Арктика» в море Лаптевых по 130-му меридиану повернула на север. 15 августа ледокол пересек 85° северной широты и вошел в приполюсный район.

17 августа 1977 г. в 4 часа утра по московскому времени атомный ледокол, преодолев мощный ледяной покров Центрального полярного бассейна, впервые в мире достиг в активном плавании географической точки Северного полюса. За 7 суток 8 часов атомоход преодолел 2528 миль. Исполнилась вековая мечта моряков и полярных исследователей многих поколений. Экипаж и участники экспедиции отметили это событие торжественной церемонией поднятия Государственного флага СССР на десятиметровую стальную мачту, установленную на льду. За 15 часов, которые атомоход провел на вершине Земли, ученые выполнили комплекс исследований и наблюдений. Перед уходом с полюса моряки спустили в воды Северного Ледовитого океана памятную металлическую плиту с изображением Государственного герба СССР.

Моряки, ученые, летчики – все, кто принимал участие в подготовке и проведении высокоширотного плавания, посвятили свою победу 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

Руководитель экспедиции – министр морского флота Т. Б. Гуженко и капитан атомохода Ю. С. Кучиев радировали ЦК КПСС и Советскому правительству:

«В ходе экспериментального рейса все системы ледокола работали нормально, в заданных режимах. Выполнены в полном объеме запланированные экспедицией эксперименты. Получен ценный научно-практический материал, который после обработки будет использоваться в целях дальнейшего продления навигации по национальной транспортной магистрали – Северному морскому пути и для развития высокоширотных перевозок между восточными и западными районами бурно развивающейся экономики Севера и Дальнего Востока в соответствии с решениями XXV съезда КПСС».

Мировая печать, ученые и специалисты зарубежных стран высоко оценили успех высокоширотной экспедиции на атомном ледоколе «Арктика». Отмечались техническая мощь и совершенство советского кораблестроения, высокий уровень развития науки в СССР, мастерство и мужество советских моряков.

Коммунистическая партия и Советское правительство за подвиг и мужество наградили орденами и медалями всех участников рейса и большую группу специалистов, которые обеспечивали экспедицию.

Звания Героя Социалистического Труда были удостоены:

АСХАДУЛЛИН Ф. Ф. – старший мастер АППУ атомного ледокола «Арктика»;

ГУЖЕНКО Т. Б. – руководитель экспериментального рейса, министр морского флота;

КУЧИЕВ Ю. С. – капитан атомного ледокола «Арктика»;

ПАШНИН О. Г. – главный инженер-механик атомного ледокола «Арктика»;

ХЛОПКИН Н. С. – член-корреспондент АН СССР.

14 сентября 1977 г. атомный ледокол «Арктика» был награжден орденом Октябрьской Революции.

На следующем развороте
1. 17 августа 1977 г. Через несколько минут Государственный флаг СССР будет поднят на Северном полюсе
2. Слева направо: дублер капитана В. А. Голохвастов, министр морского флота Т. Б. Гуженко, капитан а/л «Арктика» Ю. С. Кучиев, член-корреспондент Академии наук СССР Н. С. Хлопкин
3. На память о Северном полюсе
4. «Арктика» на вершине Земли

1

2

3

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

ПРАВДА

Газета основана 5 мая 1912 года В. И. ЛЕНИНЫМ

Орган Центрального Комитета КПСС

№ 231 (21566) • Пятница, 19 августа 1977 года • Цена 3 коп.

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» — НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ!

Выдающаяся победа советской науки и техники

ИЗВЕСТИЯ

СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ СССР

Газета выходит с марта 1917 года

№ 195 (18650) • Московский вечерний выпуск • Четверг, 18 августа 1977 года • Цена 3 коп.

АЛЫЙ СТЯГ НА ВЕРШИНЕ ПЛАНЕТЫ

Беспримерный рейс советского атомохода посвящается 60-летию Великого Октября

Расколов застывший океан, «Арктика» пробилась к заветной точке, которая не имеет географической долготы, а обозначена лишь одним измерением — девяностым, последним градусом северной широты.

Специальный корреспондент «Известий» Василий ЗАХАРЬКО передает с борта ледокола:

ТАКОГО еще никогда не было. Известно, что сюда добирались люди на собачьих упряжках, по воздуху, на подводных лодках. Но эти восхождения на северную вершину планеты еще не давали основания утверждать, что полюс окончательно завоеван, ибо до сих пор не состоялось самое желанное, самое трудное, самое необходимое...

11 АВГУСТА. Принято решение заполнить забортной водой дифферентные цистерны. Их две: в носовую взято 1 025 тонн, в кормовую — 785 тонн. Теперь ледокол глубже вошел в воду, его осадка увеличилась с 10,3 до 11 метров. Чем больше вес, тем меньше вибрация, тем легче «давить» льды.

Около часа дня вдруг слева и...

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Орган Центрального Комитета ВЛКСМ

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Основана в мае 1925 г. • Пятница, 19 августа 1977 г.

Выдающаяся победа советской науки и техники

ЗДРАВСТВУЙ, СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС!

АРКТИКА

АРКТИКА

НА ПРОСТОРАХ АРКТИКИ

В. А. Голохвастов – капитан а/л «Арктика» с 1980 г.

А. Н. Зюганов – главный инженер-механик а/л «Арктика» (1980–1986 гг.)

ТЕПЛО РОДНОГО ЛЕДОКОЛА

Учитывая, что ледокол находится длительное время в суровых условиях Арктики без захода в порты, конструкторы и судостроители постарались сделать все возможное для создания экипажу максимальных удобств.

На ледоколе 155 кают, большинство одноместные, клуб, библиотека, спортивный зал, финские бани, плавательный бассейн. Интерьеры кают-компании, столовой, музыкального, курительного салонов и других помещений современны и удобны.

Отделка их осуществлялась по специальному архитектурному проекту, с применением слоистого пластика, имитирующего ценные породы дерева, повинола, негорючих тканей, синтетических ковровых покрытий, а также оригинальных произведений декоративно-прикладного искусства, созданных ленинградским отделом Художественного фонда СССР. Приятно радует глаз обилие живых цветов, за которыми здесь с любовью ухаживают, – в Арктике цветы особенно нужны.

Судовой медпункт не уступает по своей оснащенности хорошей береговой клинике. Здесь есть операционная, рентгенкабинет, клиническая лаборатория, стоматологический, физиотерапевтический и другие кабинеты с новейшей медицинской аппаратурой.

Столовая экипажа
Шахматный салон
Кают-компания

Осенью 1983 г. атомоход «Арктика» в экстремальных ледовых условиях в Чукотском море совместно с атомоходом «Ленин», ледоколами «Сибирь», «Красин», «Адмирал Макаров», «Ермак» и другими обеспечил завоз необходимых грузов в порты и пункты Чукотки, а также в условиях сильнейших сжатий льда вывел транспортные суда на чистую воду.

Ледовыми операциями в этом районе руководил председатель В/О «Мореплавание», капитан дальнего плавания Б. С. Майнагашев.

Навигация 1983 г. в Чукотском море вновь подтвердила возможность круглогодичного плавания транспортных судов под проводкой атомных ледоколов по всей трассе Северного морского пути.

В 1980 г. Ю. С. Кучиев перешел на береговую работу. Капитаном атомохода стал опытный капитан В. А. Голохвастов.

СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

1977

«СИБИРЬ»

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РЕЙС В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ

Длина наибольшая – 147,9 м
Ширина наибольшая – 29,9 м
Высота борта – 17,2 м
Водоизмещение полное – 21 120 т
Тип главной установки – атомная турбоэлектрическая
Мощность главной установки – 75 000 л. с.
Максимальная скорость хода на чистой воде – 20,8 уз

ЗА «АРКТИКОЙ» – «СИБИРЬ»

28 декабря 1977 г. в состав морского флота вошел новый атомный ледокол «Сибирь». Он продолжил серию самых мощных в мире атомоходов типа «Арктика».

Как и головное судно, он построен на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе в Ленинграде.

Часть экипажа, как и на «Арктике», прошла «ледовые университеты» на атомном ледоколе «Ленин». И первый капитан «Сибири» В. К. Кочетков до 1974 г. работал на ледоколе «Ленин» дублером капитана.

А/л «Сибирь» у достроечного причала

СИБИРЬ

ОПЕРАЦИЯ «ЯМАЛ-78»

Весной 1978 г. атомоход «Сибирь» совместно с ледоколом «Капитан Сорокин» провели в Дудинку д/э «Павел Пономарев» и «Наварин», тем самым осуществив впервые круглогодичную навигацию на линии Мурманск – Дудинка.
Вывод судов из Дудинки после выгрузки осуществляли ледокол «Капитан Сорокин» и атомоход «Ленин».
Почти два месяца длилась операция «Ямал-78». Газовики получили 70 тыс. т разнообразных грузов, что вдвое больше, чем было получено в 1977 г.

На подходе к Дудинке

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ВЫСОКОШИРОТНЫЙ РЕЙС

С вводом в строй атомного ледокола «Сибирь» моряки и ученые приступили к подготовке нового экспериментального высокоширотного рейса.

В задачу экспедиции входило: изучить возможности и определить технико-экономические показатели плавания транспортного судна под проводкой атомного ледокола в ранние сроки навигации; получить опыт безопасной и наиболее эффективной тактики проводки судов; проверить эффективность существующего навигационного, гидрографического, авиационного, гидрометеорологического оборудования и средств связи при плавании в высоких широтах; испытать новые спутниковые и другие технические средства обеспечения плавания в Арктике. Руководил экспедицией заместитель начальника Администрации Северного морского пути Б. С. Майнагашев.

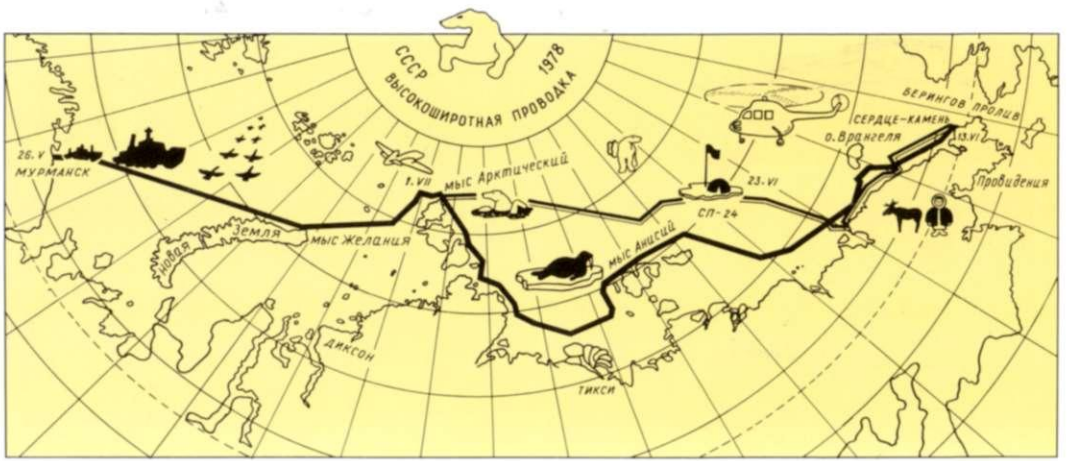
25 мая 1978 г. д/э «Капитан Мышевский» Дальневосточного пароходства, приняв груз в Мурманске, взял курс на Магадан. Вслед за ним, сутки спустя, из Мурманска начал рейс атомоход «Сибирь». Он шел с грузом для дрейфующей станции «Северный полюс-24». У кромки льда в Баренцевом море у северо-западного берега Новой Земли началось совместное плавание ледокола и ведомого им судна.

Маршрут следования проходил так: мыс Желания – мыс Арктический – район севернее Новосибирских островов – пролив Лонга.

Наиболее сложными в ледовом отношении были участки рейса в северной части Карского моря, в северо-западной части моря Лаптевых, в Восточно-Сибирском море и в проливе Лонга. Порой дизель-электроход приходилось брать на короткий буксир, чтобы форсировать льды.

13 июня на траверзе мыса Сердце-Камень суда вышли на чистую воду и здесь расстались. Д/э «Капитан Мышевский» самостоятельно продолжил плавание на Магадан.

Если в 1971 г. атомоход «Ленин» и ледокол «Владивосток» прошли примерно этим же маршрутом за месяц, то атомоход «Сибирь» и дизель-электроход «Капитан Мышевский» шли более северной трассой и достигли Берингова пролива за 18 суток. Впервые транспортное судно было проведено высокими широтами из Мурманска до района Берингова пролива на два месяца раньше обычного срока плавания судов через пролив Вилькицкого и морем Лаптевых.



На обратном пути «Сибирь» направилась от мыса Шелагского на северо-запад и успешно преодолела тяжелый Айонский ледовый массив. В точке 77° северной широты и 163° восточной долготы ледокол остановился у ледяного «острова» для выгрузки оборудования, предназначенного для научной дрейфующей станции «Северный полюс-24». Затем «Сибирь» направилась неизведанным путем к северной оконечности архипелага Северная Земля. 1 июля ледокол миновал мыс Арктический и вышел в Карское море. На этом экспедиция завершила работу, а атомоход включился в проводку судов по Северному морскому пути.

Руководитель высокоширотного экспериментального рейса, заместитель начальника Администрации Северного морского пути Б. С. Майнагашев, капитан а/л «Сибирь» В. К. Кочетков (справа налево)

СИБИРЬ

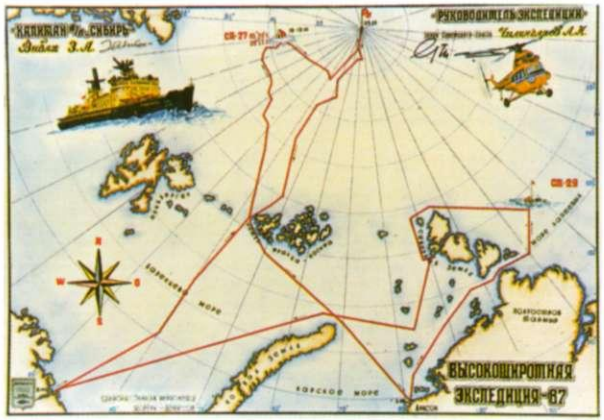
ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

В. Н. Красовский – капитан а/л «Сибирь» с 1985 г.

А. М. Нецецкий – начальник службы радиационной безопасности

В. Г. Ициксон – главный инженер-механик до 1987 г.

«СИБИРЬ» ИДЕТ НА ПОЛЮС



Свою десятую навигацию атомный ледокол «Сибирь» начал проводкой судов в Карском море на линии Мурманск – Дудинка. После трех месяцев работы он был отозван в Мурманск. Готовилась высокоширотная экспедиция в район Северного полюса. Перед экипажем ледокола под командованием капитана З. А. Вибаха и экспедицией под руководством Героя Советского Союза А. Н. Чилингарова стояли две ответственные практические задачи: эвакуировать дрейфующую полярную станцию СП-27 и организовать новую – СП-29.

СП-27 находилась в труднодоступном районе, вблизи Северного полюса. Размеры и состояние льдины не позволяли произвести там посадку самолетов: она продолжала разрушаться и стала небезопасна для работы и жизни полярников.

8 мая 1987 г. атомоход «Сибирь» вышел из Мурманска. Его курс был проложен через Баренцево море между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа до 87° северной широты, где дрейфовала полярная станция. Для безопасности плавания на ледоколе была создана оперативно-научная группа, которая принимала с искусственных спутников Земли информацию о состоянии ледовой обстановки, поддерживала связь с ледовой разведкой.

Кроме практического задания, в программу высокоширотного рейса входил комплекс океанологических, геофизических, гидрометеорологических исследований. На борту находились ученые Арктического и Антарктического института, институтов океанологии и географии АН СССР, специалисты из Министерства геологии СССР, Главного управления картографии и геодезии при Совете Министров СССР и других ведомств. Экспедицию обеспечивали Госкомгидромет СССР, министерства морского флота и гражданской авиации.

Десять суток понадобилось ледоколу «Сибирь», чтобы пробиться к полярной дрейфующей станции. От Мурманска он прошел 1360 миль, из них 1020 миль во льдах. Последние мили пришлось преодолевать ударами. Сплоченные, тяжелые льды 4-метровой толщины, торосы... В это время года в столь высокие широты не заходило еще ни одно надводное судно.

Более 20 лет работает в Мурманском морском пароходстве З. А. Вибах. Опытный капитан начинал свою биографию ледовых плаваний на атомоходе «Ленин». В 1987 г. он возглавлял экипаж атомохода «Сибирь» в высокоширотном рейсе

По всему маршруту постоянно велась ледовая разведка с вертолетов Ми-2 и Ми-8, а также с самолета Ил-24Н, что намного облегчало задачу выбора пути судоводителями.

Можно понять радость 14 полярников, проживших на льдине почти год, когда они увидели приближающуюся в дымке громадину ледокола. Люди на льдине стреляли из ракетниц, бросали вверх шапки... Первый этап экспедиции закончился 18 мая, накануне 50-летия со дня организации научно-исследовательской дрейфующей станции СП-1.

Во время эвакуации полярной станции самолет Ил-24Н и вертолет Ми-8 произвели ледовую разведку к Северному полюсу, до которого оставалось всего 212 миль.

Разведка показала: чтобы достичь Северного полюса, понадобится около недели. Быть рядом с полюсом и не побывать на нем, этого никогда не простили бы себе ни моряки, ни члены экспедиции...

25 мая в 15 ч 59 мин по московскому времени ледокол «Сибирь» вышел в географическую точку Северного полюса. В истории арктического мореплавания второе надводное судно в активном плавании достигло вершины планеты. Над полюсом снова взвился флаг нашей Родины. Желающие, а ими оказались почти все моряки и члены экспедиции, смогли за считанные минуты совершить кругосветное путешествие – пересечь все меридианы Земли. В районе полюса ученые выполнили комплекс научных исследований. Этот рейс стал большим успехом советской науки и техники в год 70-летия Великого Октября.

И снова ледокол в движении, теперь путь на юг. По-прежнему тяжелая ледовая обстановка. Обогнув Землю Франца-Иосифа с запада, ледокол взял курс на мыс Желания, северную оконечность Новой Земли.

У Новой Земли встретили караван судов во главе с ледоколом «Красин». Взяв одно из судов на короткий буксир, «Сибирь» продолжила путь на Диксон, где полярники СП-27 простились с гостеприимными моряками. На борт взяли груз и персонал СП-29.

Наступил последний этап экспедиции. 4 июня «Сибирь» взяла курс на северо-восток к проливу Вилькицкого. 6 июня вышла в море Лаптевых и повернула на север. Скорость резко упала. Начинался лед Таймырского массива. Ледокол вынужден прокладывать себе путь ударами... Начальник СП-29 В. Лукин вместе с гидрологами вылетел для осмотра льдины, на которую предстояло высадить персонал станции и доставить груз.

С большой радостью встретили моряки и члены экспедиции приветствие Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева: «Дорогие товарищи! Советские люди с гордостью и восхищением следят за ходом вашей экспедиции. В славную историю освоения и изучения Арктики вписана новая замечательная страница. Желаю успешного завершения намеченной программы. Здоровья вам и счастья, новых свершений на благо нашей социалистической Отчизны».

9 июня подошли к льдине, которая находилась в координатах 80°15′ северной широты, 113°27′ восточной долготы. Разгрузка шла круглые сутки. Надо было не только извлечь 360 т груза из трюмов ледокола, но и развезти его тракторами по своим местам, помочь полярникам поставить домики. Затем состоялось торжественное открытие новой полярной станции СП-29.

19 июня атомный ледокол «Сибирь» возвратился в порт приписки. Теплые встречи, поздравления с успешным завершением экспедиции ждали моряков в Мурманске. Более 40 суток продолжался этот беспримерный рейс в высокие широты, который войдет в историю освоения Арктики.

СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

1985

«РОССИЯ»

НОВЫЙ АТОМОХОД ВСТУПИЛ В СТРОЙ

Длина наибольшая – 150 м
Ширина наибольшая – 30 м
Высота борта – 17,2 м
Водоизмещение полное – 22 920 т
Тип главной установки – атомная турбоэлектрическая
Мощность главной установки – 75 000 л. с.
Максимальная скорость хода на чистой воде – 20,8 уз

ПЕРВЫЕ МИЛИ «РОССИИ»

С выходом на трассу Северного морского пути атомных ледоколов навигационный период в Арктике увеличился до 8–9 месяцев, а на западном участке навигация стала круглогодичной. Более чем вдвое возросла скорость проводки судов. Надежная устойчивая работа атомных ледоколов способствовала резкому повышению эффективности всей транспортной системы в Арктике. Рейс «Арктики» на Северный полюс и высокоширотное плавание «Сибири» подтвердили высокие технические и эксплуатационные качества атомоходов, показали, что они по-прежнему остаются самыми мощными и наиболее современными судами данного типа. Это предопределило продолжение строительства ледоколов типа «Арктика».

20 февраля 1981 г. на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе в Ленинграде был заложен третий атомный ледокол этой серии – «Россия». 2 ноября 1983 г. новый атомоход был спущен на воду.

На «России» внедрен комплекс конструктивных решений, направленных на дальнейшее повышение ледовых качеств атомохода. В частности, на нем предусмотрены устройства для уменьшения взаимодействия гребных винтов со льдом, средства для лучшей ледопроходимости, защиты корпуса от облипания и коррозии, а также для улучшения чистоты канала за ледоколом. Изменен состав оборудования, обеспечивающего ледовую разведку, в том числе в условиях полярной ночи. Ангар атомохода рассчитан на всепогодный вертолет Ка-32. Для приема информации о состоянии льда на большом расстоянии установлена специальная аппаратура, опытный образец которой был успешно опробован на «Сибири». Комплекс новейших технических средств обеспечивает решение навигационных задач при плавании в высоких широтах и все виды оперативной связи с материком и судами каравана.

Основные технические решения по паротурбинной установке остались прежними, однако в составе установки заменены практически все вспомогательные механизмы, внесен ряд конструктивных улучшений в схемы. Состав средств автоматизации на ледоколе обеспечивает управление техническими средствами из центрального поста без несения постоянной вахты в помещениях энергетической установки.

При корректировке проекта большое внимание было уделено дальнейшему улучшению условий жизни экипажа. Основные усилия были направлены на снижение шума и вибрации. Часть жилых помещений, располагавшихся в кормовой части второй палубы (наиболее неблагоприятной с точки зрения шума и вибрации), перенесена в надстройку. Существенно улучшена акустическая изоляция кают, оставшихся на второй и верхней палубах. Усовершенствована вентиляционная система и система кондиционирования воздуха.

Экипаж располагается в 149 каютах: в 11 блок-каютах, 120 одноместных, 14 двухместных и 4 шестиместных, предназначенных для временного персонала – практикантов, ремонтного персонала и т. п.

В распоряжении экипажа кают-компания, столовая, библиотека, салон отдыха, салон «Природа» с живыми цветами и аквариумом, шахматный салон, кинозал на 100 мест, учебный класс и двухблочный спортивный комплекс, включающий в себя спортивный зал, зал тренажеров, кладовую спортинвентаря, раздевалку, душевую, плавательный бассейн и сауну. В спортивном комплексе можно играть в волейбол, баскетбол, настольный теннис, заниматься боксом, тяжелой атлетикой, спортивной гимнастикой, тренироваться на вело- и гребных тренажерах.

Оформление интерьеров жилых и общественных помещений выполнено по индивидуальному архитектурно-художественному проекту. В них использованы живые цветы, предметы декоративно-прикладного искусства, набивные декоративные стеклоткани, современные ковровые покрытия.

Атомный ледокол «Россия» принят в эксплуатацию 21 декабря 1985 г. Командует ледоколом Герой Социалистического Труда капитан А. А. Ламехов. Главный инженер-механик – В. А. Мизгирев.

В январе 1986 г. ледокол успешно прошел ледовые испытания и приступил к проводке судов на линии Мурманск – Дудинка.

Первая арктическая навигация нового атомного ледокола началась накануне XXVII съезда КПСС.

«Россия» вписала новые страницы в историю освоения Арктики: ранние высокоширотные рейсы на восток, интенсивная работа на трассе Мурманск – Дудинка.

Только за два года эксплуатации пройдено 90 тыс. миль в сложных ледовых условиях, проведено самостоятельно и совместно с другими ледоколами около 400 судов с народнохозяйственными грузами для районов Крайнего Севера и с продукцией Норильского горно-металлургического комбината.

А. А. Ламехов – капитан а/л «Россия», Герой Социалистического Труда

Ледовые испытания. Январь 1986 г.

РОССИЯ

СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

1989

«ТАЙМЫР»

ПЕРВЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ С МАЛОЙ ОСАДКОЙ

Длина наибольшая – 151,8 м
Ширина наибольшая – 29,2 м
Высота борта – 15,2 м
Осадка – 8,1 м
Водоизмещение полное – 20 000 т
Тип главной установки – атомная турбоэлектрическая
Мощность главной установки – около 50 000 л. с.
Максимальная скорость хода на чистой воде – 18,5 уз
Ледопроходимость – 1,77 м при скорости около 2 уз
Ледокол может работать при температуре минус 50 °С

РАЙОН РАБОТЫ – УСТЬЯ СИБИРСКИХ РЕК

На судоверфи финского акционерного общества «Вяртсиля Морская Техника» по заказу Советского Союза построен атомный ледокол «Таймыр».

Это ледокол с малой осадкой, предназначенный для проводки судов в устья сибирских рек. На ледоколе использовано советское оборудование, хорошо зарекомендовавшее себя в сложных арктических условиях: атомный реактор, главные и вспомогательные турбины, аварийные дизель-генераторы, вспомогательные котлы и т. д. В составе корпуса использована сталь советского производства, которая отличается высокой прочностью и ударной вязкостью при низких температурах. Главная силовая установка ледокола состоит из двух турбогенераторов, которые обеспечат на валах максимальную длительную мощность около 50 000 л. с., что позволит форсировать лед толщиной до двух метров.

Из Хельсинки атомный ледокол «Таймыр» в 1988 г. отбуксирован в Ленинград для установки атомного реактора. В 1989 г. новый ледокол будет сдан в эксплуатацию.

Создание атомного ледокола «Таймыр» – новая веха в истории взаимовыгодного сотрудничества СССР и Финляндии.

АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ-КОНТЕЙНЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ»

Длина наибольшая – 260,3 м
Ширина наибольшая – 32,2 м
Осадка – 10,68 м
Высота борта – 18,3 м
Полное водоизмещение – 61 000 т
Тип главной установки – атомная турбинная
Мощность – 40 000 л. с.
Скорость хода на чистой воде – 20 уз
Лихтеровместимость и контейнеровместимость – 74 лихтера (типа ЛЭШ) или 1336 20-футовых контейнеров

В Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981–1985 гг. и на период до 1990 г. поставлена задача: «пополнить флот специализированными судами – контейнеровозами, лихтеровозами, железнодорожными паромами, судами арктического плавания и ледоколами. Начать оснащение транспортных судов атомными силовыми установками».

Учитывая огромную протяженность береговой линии и островов советского Заполярья, где пока недостаточно оборудованных портов, решено первое атомное транспортное судно сделать комбинированным

В начале ноября 1984 г. в Керчи на судостроительном заводе «Залив» им. Б. Е. Бутомы состоялась торжественная закладка первого отечественного ледокольно-транспортного судна с атомной энергетической установкой – лихтеровоза-контейнеровоза «Севморпуть». Главное его назначение – доставка различных народнохозяйственных грузов в лихтерах и контейнерах в северные районы страны.

Мощная энергетическая установка позволит судну самостоятельно следовать во льдах толщиной до 1 м. Винт регулируемого шага во избежание поломки лопастей о крупные льдины будет находиться в стационарной направляющей насадке. Для экипажа предусмотрены отдельные каюты, сауна, бассейн, спортивный зал.

Новый атомоход будет полностью отвечать требованиям Международной конвенции о безопасности торговых судов на ядерном топливе.

Эффективная система лихтерной доставки грузов как в прибрежные районы Арктики, так и по сибирским рекам в глубь материка получит дальнейшее развитие.

20 февраля 1986 г., накануне XXVII съезда КПСС, керченские судостроители спустили судно на воду. В 1988 г. «Севморпуть» будет сдан в эксплуатацию.

ТАЙМЫР

СИБИРЬ

В РОДНОМ ПОРТУ

После напряженной работы по проводке караванов судов в Арктике атомоходы приходят в порт постоянной приписки – Мурманск. Заполярный город-порт ждет своих неутомимых тружеников. Здесь будет выполнен ремонт машин и механизмов, пополнятся запасы продовольствия и снабжения, произойдет смена экипажей.

Надежной и безопасной эксплуатации атомных ледоколов способствует научно организованное техническое обслуживание атомных установок. Большой вклад в разработку и внедрение системы и технических средств этого вида обслуживания внесли: главный инженер по атомным установкам, канд. техн. наук Л. Г. Данилов, инженеры М. И. Чухманенко, А. К. Синяев, М. Я. Семин, В. И. Соколов, Н. Я. Тетеревлев, В. И. Харитоненко, канд. техн. наук А. К. Следзюк и В. В. Каратеев; канд. техн. наук С. И. Дождиков, инженеры А. И. Соколов, А. М. Нецецкий, О. С. Никаноров, В. В. Ишин, А. И. Тумпаров, В. В. Пугач.

Командные кадры для атомных ледоколов проходят специализацию в учебном центре при Ленинградском высшем инженерном морском училище (ЛВИМУ) им. адм. С. О. Макарова. Важная роль в подготовке кадров принадлежит кафедре ядерных энергетических установок, которую возглавляет канд. техн. наук В. А. Кузнецов.

А. И. Тумпаров – начальник базы технического и технологического обслуживания атомного флота

М. И. Чухманенко – начальник группы судов технологического обслуживания (1960–1979 гг.)

А. К. Синяев – начальник группы судов технологического обслуживания (1979–1985 гг.); заместитель начальника Мурманского морского пароходства, главный инженер по атомным установкам

М. Я. Семин – заместитель начальника группы судов технологического обслуживания

В. И. Соколов – заместитель начальника группы судов технологического обслуживания

В. И. Харитоненко – заместитель начальника группы судов технологического обслуживания

Н. Я. Тетеревлев – заместитель начальника группы судов технологического обслуживания

В. А. Кузнецов – заведующий кафедрой ЛВИМУ

МУРМАНСК

Мурманск – центр важной индустриальной области страны, один из крупнейших морских портов Советского Союза и самый большой в мире город за Полярным кругом.

Все, что построено в Мурманске, несет отпечаток современной архитектуры с учетом суровости края. На мраморной доске, прикрепленной к стене Дворца культуры и техники рыбаков, надпись гласит: «На этом месте 4 октября 1916 года состоялась торжественная закладка города Мурманска». Годом ранее к временной деревянной пристани только что зарождавшегося порта пришвартовался первый пароход.

Жизнь всякого морского города начинается с порта, так и Мурманск поддерживал связь со страной только водным путем. Железная дорога, которая должна была связать его с Петербургом, была еще только в проекте.

Первая мировая война заставила царское правительство спешить со строительством порта на Мурмане, прокладывать к нему железную дорогу, так как Балтийское море было блокировано противником, а Архангельск на пять месяцев переставал принимать суда из-за тяжелых ледовых условий. Кольский же залив практически не замерзает круглый год.

После Великого Октября Советское правительство большое внимание уделило Мурманску. Были выделены средства на достройку Мурманской железной дороги, на строительство порта и города, на исследование рыбных промыслов. Но в марте 1918 г. город был оккупирован интервентами, нанесшими большой урон кольской земле. Корабли интервентов увозили награбленное добро (лен, пеньку, лес и др.), десятки русских судов были угнаны за границу.

21 февраля 1920 г. власть в Мурманске перешла в руки Советов. Несколько бревенчатых зданий, бараки, старые полуразрушенные вагоны, приспособленные под жилье, – вот что собой представлял город Мурманск после освобождения от белогвардейцев.

Нерадостную картину являл собой и порт: поврежденные причалы, сломанные краны и несколько чудом уцелевших судов портового флота.

Освоение в тридцатые годы Северного морского пути вызвало быстрый рост морских перевозок в Арктике. А началом этого пути благодаря своему выгодному географическому положению стал заполярный город-порт Мурманск. Всем известны связанные с Мурманском плавания «Персея», «Челюскина», «Ф. Литке», «Г. Седова» и другие полярные экспедиции, вошедшие в историю освоения Арктики. В 1939 г. образовалось Мурманское морское пароходство. К тому времени грузооборот порта превысил 1 млн. т. Порт получил новые средства механизации, строились склады, работал судоремонтный завод. Появилась постоянная номенклатура грузов: рыба, уголь, руда, лес.

Были организованы регулярные грузовые линии из Мурманска на Печору, в Дудинку, Игарку, на Шпицберген и грузо-пассажирские – по побережью Кольского полуострова и в Архангельск.

В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Мурманск стал фронтовым городом. И хотя бои шли в 80 километрах от его кварталов, он постоянно подвергался бомбардировкам вражеских самолетов. Фашисты превратили его улицы в руины, но город не сдавался. В этих тяжелых условиях порт принимал наши суда и суда союзных конвоев с грузами, необходимыми фронту.

За годы войны портовики Мурманска переработали более 2 млн. т грузов.

11 февраля 1971 г. Президиум Верховного Совета СССР наградил Мурманск орденом Трудового Красного Знамени.

За мужество и стойкость, проявленные тружениками города в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, Мурманск 2 декабря 1982 г. награжден орденом Отечественной войны I степени, а 6 мая 1985 г. Мурманску присвоено почетное звание «город-герой» с вручением ему ордена Ленина и медали Золотая Звезда.

После войны Мурманск был включен в число 15 крупных советских городов, подлежащих первоочередному восстановлению.

Сейчас город не узнать. На двадцать с лишним километров протянулись вдоль Кольского залива его жилые кварталы. Здесь созданы прекрасные условия для труда и отдыха: Дворец культуры моряков, областной драматический театр, Театр кукол, филармония, библиотеки, музеи, плавательный бассейн. Украсила город недавно построенная 15-этажная гостиница «Арктика».

Неузнаваемо изменился флот Мурманского морского пароходства. Он постоянно пополняется специализированными судами усиленного ледового класса, способными круглогодично работать в Арктике. Суда пароходства участвуют в научно-исследовательских рейсах в Арктику и Антарктику. Дизель-электроходы «Обь» и «Лена» первыми из советских судов в январе 1956 г. подошли к берегам шестого континента с комплексной научной экспедицией АН СССР.

В 1956 г. открылась арктическая пассажирская линия Архангельск – Диксон – Тикси, затем линия Мурманск – Певек. В 1958 г. пароходство открыло регулярную грузовую линию Мурманск – порты Балтики – Шпицберген. В 1964 г. открылась зимняя грузовая линия между портами Европы и замерзающими портами Канады.

Современный крупнотоннажный флот работает круглогодично на традиционной линии Мурманск - Дудинка. Все арктические перевозки, особенно в осенне-зимний период, были бы невозможны без мощного ледокольного флота. Мурманск стал базой атомного мирного флота.

Мурманский ордена Трудового Красного Знамени порт перерабатывает теперь свыше 10 млн. т грузов в год. Суда под флагами многих стран посещают этот незамерзающий порт за Полярным кругом в любое время года.

Памятник защитникам советского Заполярья

Новые жилые кварталы Мурманска
Памятник ледоколу «Ермак»
Проспект Ленина

ПЛАНЫ ПАРТИИ–ПЛАНЫ НАРОДА!

Вычислительный центр пароходства

 Гостиница «Арктика»

Хронология важнейших событий, связанных с развитием ледокольного атомного флота

17 июля 1956 г. – в Ленинграде на Адмиралтейском заводе заложен первый в мире атомный ледокол «Ленин».

3 декабря 1959 г. – атомный ледокол «Ленин» вступил в строй.

17 октября 1961 г. – атомоход «Ленин» высадил в полярных льдах к северу от острова Врангеля экспедицию, организовавшую научно-исследовательскую станцию «Северный полюс -10».

14 ноября 1970 г. – в районе Карских Ворот атомоход «Ленин» взял под проводку дизель-электроход «Гижига», начало первой продленной навигации в Западном секторе Арктики.

26 мая – 22 июня 1971 г. – атомоход «Ленин» и ледокол «Владивосток» совершили высокоширотный рейс из Мурманска в Певек.

10 апреля 1974 г. – атомный ледокол «Ленин» награжден орденом Ленина.

25 апреля 1975 г. – вступил в строй самый мощный в мире атомный ледокол «Арктика», построенный в Ленинграде на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе.

31 марта 1976 г. – атомоход «Ленин» и дизель-электроход «Павел Пономарев» вышли из Мурманска в экспериментальный рейс к полуострову Ямал.

17 августа 1977 г. – впервые в истории освоения Арктики атомный ледокол «Арктика» в активном плавании достиг Северного полюса.

14 сентября 1977 г. – атомный ледокол «Арктика» награжден орденом Октябрьской Революции.

28 декабря 1977 г. – вступил в строй атомный ледокол «Сибирь», построенный в Ленинграде на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе.

25 мая 1978 г. – начался высокоширотный экспериментальный рейс атомохода «Сибирь» и дизель-электрохода «Капитан Мышевский» из Мурманска в Магадан.

1978 г. – навигация в Западном секторе Арктики благодаря атомным ледоколам стала круглогодичной.

Осень 1983 г. – атомоходы «Ленин», «Арктика», «Сибирь» совместно с другими ледоколами в экстремальных ледовых условиях в Чукотском море вывели караваны судов на чистую воду.

2 ноября 1984 г. – на Керченском судостроительном заводе им. Б. Е. Бутомы заложен первый атомный лихтеровоз-контейнеровоз ледового класса «Севморпуть».

21 декабря 1985 г. – вступил в строй атомный ледокол «Россия», построенный в Ленинграде на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе.

20 февраля 1986 г. – в г. Керчи спущен на воду атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть».

29 мая 1986 г. – на судоверфи финского акционерного общества «Вяртсиля Морская Техника» по заказу СССР заложен атомный ледокол с малой осадкой «Вайгач».

31 октября 1986 г. – в Ленинграде на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе спущен на воду атомный ледокол «Советский Союз».

10 апреля 1987 г. – на судоверфи финского акционерного общества «Вяртсиля Морская Техника» спущен на воду атомный ледокол с малой осадкой «Таймыр».

25 мая 1987 г. – атомный ледокол «Сибирь» в активном плавании достиг Северного полюса.

Содержание

СОВЕТСКИЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

«ЛЕНИН» 5

«АРКТИКА» 35

«СИБИРЬ» 53

«РОССИЯ» 65

«ТАЙМЫР» 69

«СЕВМОРПУТЬ» (атомный лихтеровоз-контейнеровоз) 70

В РОДНОМ ПОРТУ 73

МУРМАНСК 74

ХРОНОЛОГИЯ ВАЖНЕЙШИХ СОБЫТИЙ, СВЯЗАННЫХ С РАЗВИТИЕМ ЛЕДОКОЛЬНОГО АТОМНОГО ФЛОТА 79

Составители: Б. М. Соколов, А. К. Синяев, Ю. С. Кучиев, В. К. Кочетков, Р. Ю. Фрейман, М. И. Курносов, В. И. Ободзинский

Ответственный за выпуск Л. Г. Данилов

Фотокорреспонденты: И. М. Барабанов, А. А. Большаков, Р. А. Бумагин, М. И. Курносов, В. И. Ободзинский, Г. М. Смирнов, П. И. Шраго

Художник Е. Г. Капустянский
Редактор Г. И. Киселева
Художественный редактор В. Н. Волкович
Технические редакторы Л. П. Бушева, Б. Г. Колобродова
Корректоры О. Л. Лизина, Г. Л. Шуман

© В/О «Мортехинформреклама» (СССР, Москва), 500/5-Р, Т-06946