

ПІДВОДНИЙ ЧОВЕН „ЗАПОРІЖЖЯ” – ПЕРВІСТОК ПІДВОДНИХ СИЛ ВМС УКРАЇНИ

11 липня 1997 р. стало днем народження підводних сил незалежної України. Цього дня врочисто піднято Прапор Військово-Морських сил України на підводному човні, переданому Чорноморським флотом за результатами офіційного розподілу флоту між Росією і Україною. Дизельний підводний човен „Б-435” дістав нове ім'я – „Запоріжжя” й бортовий номер „U 01”.

Уже 21 липня 1997 р. субмарина офіційно ввійшла до бойового складу ВМС України (ВМСУ) і її перший командир – капітан 3 рангу Іван Джемела почав готувати свій корабель до переміщення в Балаклавську бухту, куди субмарина й перейшла під буксирами 3 серпня того ж року¹. Затишна бухта стародавньої Балаклави стала на п'ять років домівкою для українського підводного човна.

„Запоріжжя” – це стандартна дизельна субмарина 641-го проекту. 75 човнів цього проекту зійшли зі стапелів трьох суднобудівних заводів колишнього СРСР, з них 56 становили основу радянського дизельного підводного флоту, 8 поставлено Індії, 2 – Польщі, 3 – Кубі й 6 – Лівії.

Рішення розпочати проектування океанської торпедної дизельної субмарини було прийнято ще в 1954 р.

Роботу доручили ЦКБ-18 (пізніше – ЦКМ МТ „Рубин”) під керівництвом головного конструктора С. Єгорова, а з 1958 року – З. Дерібіна. Нагляд за роботою від ВМФ очолив капітан 2 рангу Л. Александров. У серпні 1955 р. було вирішено впровадити в підводне кораблебудування нову корпусну сталь марки „АК-25” з границею плинності 60 кгс/кв. мм, а відтак використати її для побудови човнів 641-го проекту, щоб збільшити глибину занурення їх. Одночасно ці субмарини обладнувати новітніми засобами навігації, спостереження і зв'язку.

Підводні човни 641-го проекту дістали в НАТО кодове позначення „Foxtrot”. Вони призначалися для тривалих дій на океанських лініях сполучення і віддалених базах проти кораблів і транспортів супротивника, провадження оперативної розвідки, прикриття своїх конвоїв на океанських шляхах, встановлення мін на шляхах руху транспортів і бойових кораблів супротивника та поблизу його баз. Човни цього проекту порівняно з попередніми відзначалися більшою глибиною занурення (на 40 %), автономністю (на 20%), далькістю плавання, а також більшими запасами палива, запасами засобів регенерації повітря, кра-



Підводний човен „Запоріжжя” під час буксирування

щими умовами для життя екіпажу й обслуговування дизелів, найновішими гідроакустичними станціями й радіостанціями, можливістю використання новітніх торпед і мін тощо. При цьому залишились майже такими, як у субмарин старого проекту 611, обводи корпусу й загальна конструкція корабля.

Український підводний човен „Запоріжжя” збудовано на Новоадміралтійському заводі в Ленінграді. Закладення корпусу субмарини, що дістала тактичне найменування „Б-435” (заводський номер С-260), відбулося 24 березня 1970 р. А вже 29 травня 1970 р. корпус човна урочисто спустили на воду. Першим командиром його став українець – капітан 3 рангу Володимир Косенко.

Екіпаж із запалом допомагав робітникам заводу ввести човен до ладу. Розпочаті 16 жовтня 1970 р. державні випробування завершилися 6 листопада підписанням приймального акта. Наказом командувача ДЧБФ № 018 від 20 січня 1971 р. підводний човен „Б-435” увійшов до складу Балтійського флоту. Згодом, того ж року, субмарина була включена до складу Північного флоту. Вона здійснила 14 виходів на бойову службу в Атлантику й Середземне море, відвідала з візитом Кубу, лишила за кормою понад 13 000 морських миль, здобула приз головнокомандувача ВМФ СРСР з торпедної стрільби. У серпні 1990 р. перейшла на Чорне море й відтоді належала до 155-ї бригади підводних човнів Чорноморського флоту з базуванням на Балаклаву. Протягом



1970 – 1997 рр. на кораблі змінилося десять командирів, після Володимира Косенка ними були: Станіслав Потешкін (з 21 травня 1976 р.), Михайло Маначинський (з листопада 1979 р.), Володимир Пучнін (з 6 січня 1980 р.), Володимир Семенов (з вересня 1983 р.), Олег Кулик (з жовтня 1984 р.), Юрій Прохоров (з жовтня 1985 р.), Валерій Федоров (з 19 вересня 1986 р.), Сергій Табачний (з 11 березня 1992 р.), Андрій Єгоров (з 14 серпня 1993 р.) й Ігор Дмитрієв (з 26 грудня 1996 р. по 11 липня 1997 р.), який передав човен його першому українському командирові – Іванові Джемелі. З 1 червня 2000 р. підводним човном „Запоріжжя” командує Олег Орлов.

„Запоріжжя” має такі тактико-технічні характеристики: водотоннажність нормальна надводна –

„Запоріжжя” на ремонті в плавдоку ПД-51 (Балаклава)

1945 т., підводна – 2471,5 т. Довжина корпусу максимальна – 91,3 м (89,7 м по ватерлінії і 70,1 м – по міцному корпусу), ширина – 7,5 м (5,6 м – по міцному корпусу і 8,0 м – по стабілізаторах), осадження – 5,1 м. Як головні двигуни використано три чотиритактні дизелі марки „2Д42” потужністю по 1900 к.с. при 500 об/хв. На човні встановлено систему дистанційного керування дизелями ДАУ-2Д42. У підводному положенні рух субмарини забезпечують три гребні електродвигуни: один середній – марки „ПГ-102К” потужністю 2700 к.с. при 540 об/хв і два бортові – марки „ПГ-101К” потужністю по 1350 к.с. при 440 об/хв. Передбачено й один електродвигун економічного ходу марки „ПГ-104 К” потужністю



У Балаклаві

140 к.с. при 185 об/хв. Нормальний запас палива (соляр марки „ДС”) – 255 т, посилений – 455 т. Акумуляторні батареї „48СМ” розміщено в другому й четвертому відсіках чотирма групами по 112 елементів. Шестилопатеві бронзові гвинти змінного кроку мають діаметр: 1,68 м (середній, масою 622 кг) і 1,72 м (бортові, по 569 кг). Один якір Голла вагою 1 т має 175 м якірного ланцюга вагою 3805 кг, підіймають його за допомогою електрошпиля. Швидкість ходу в надводному положенні (під дизелями) досягає 16,8 вузла, у підводному положенні (під електромоторами) – 16,0 вузлів. Далекість плавання економичним ходом (8,3 вузла) під дизелями сягає 30 000 миль, під водою – 400 миль при 2 вузлах. Робоча глибина занурення – 250 м, гранична – 280 м. Автономність човна становить 90 діб. Чисельність екіпажу – 70 осіб, у тому числі 11–12 офіцерів. Озброєння субмарини – шість носових і чотири кормових 533-мм торпедних апарати, боєзапас – 22 торпеди або 32 міни „МТД” замість 16 торпед. Глибина стрільби торпедами – до 80 метрів, застосовуються торпеди типів „КИТ”, „СЭТ”, „53-51”, „53-59”. Радіоелектронне забезпечення човна представлено радіолокаційними станціями „Флаг” (виявлення надводних цілей), „Накат” і „Хром-К” (відповідь системи розпізнавання), гідроакустичними станціями „Арктика-М”, „Свет-М” і ГАС зв’язку „МГ-15”). Є також пристрій швидкого перезарядження торпедних апаратів, станція „Береста” (визначення швидкості

поширення звуку у воді), шумопеленгувальна ГАС „МГ-10”, пристрій РДП (робота дизелів під водою), ехолот „НЭЛ-6”, пристрій кондиціонування повітря „К-5”, стабілізатор глибини „Мрамор” і пристрій ДУК (видалення камбузних відходів). У рубці встановлено два перископи: командирський перископ атаки „ПК-8,5” діаметром 180 мм (з рухомим окуляром) і зенітний „ПЗНГ-8” (з гідравлічним приводом обертання). Для боротьби з пожежами призначена повітряно-пінна система пожежогашіння „ВПЛ-52”, є два дизель-компресори „ДК-2” і один електрокомпресор „ЭК-10-2”. За умови використання всіх засобів регенерації субмарина може перебувати під водою 575 годин. У цілому підводний човен „Запоріжжя” – це й досі доволі грізна зброя морського бою.

Проте човен був переданий від Чорноморського флоту до складу українських ВМС без акумуляторних батарей і з того часу через це жодного разу не зміг вийти в море. Врешті морякам допомогли шефи з „Укрзалізниці”. На закупівлю акумуляторних батарей і першочергові ремонтні роботи з допомогою спонсорів удалося знайти 4,5 млн. гривень. Виготовлені грецькою компанією „Germanos S. A.” і фірмою „Sunlight” акумуляторні батареї для „Запоріжжя” було доставлено з Греції на борту великого десантного корабля „Костянтин Ольшанський”. У серпні 2002 р. човен поставили в плаваючий док № 51 Балаклавського БРЗ „Металіст” для виконання середнього

ремонті. Вранці 22 лютого 2003 р. субмарину вивели з доку й підготували до буксирування з Балаклави в Севастополь. О 7 годині ранку 28 лютого українські буксири „Кременець”, „Красноперекопськ” і „Корець” вивели човна з Балаклави й до 14 години дня щасливо завели його в акваторію Кілен-бухти судноремонтного заводу № 13 Чорноморського флоту РФ. У березні 2003 р. уряд України створив спеціальну комісію для розгляду доцільності перебування субмарини в складі ВМС. Комісія ухвалила позитивне рішення. Передбачено повністю відновити „Запоріжжя”. Роботи на човні планується закінчити до середини грудня 2004 р., і на це з державного бюджету виділено відповідні кошти. Після ремонту підводний човен використовуватиметься з навчальною метою і для тренування протичовнових кораблів та морської авіації ВМС України.

2004 року група офіцерів субмарини – командири бойових частин і груп – вирушила в службове відрядження до США. Там, на великій військово-морській базі м. Гротон, вони відбули одномісячний перевишкіл і тренування на спеціальному тренажері щодо керування дизельними підводними човнами. Повернувшись додому, українські офіцери готуються взятися за практичне відпрацювання здобутих навичок на відновленому човні. Передбачається, що вже на початку 2005 р. підводний первісток незалежної України зможе вийти в море. Базуватиметься

„Запоріжжя” разом з російськими човнами на Південну бухту Севастополя.

Попри гарні бойові якості єдиної української субмарини її 35-річний вік обмежує можливості використання човна. Тож Україна зіткнулася з нагальною потребою якомога швидше оновити підводні сили своїх ВМС.

На чорноморському театрі підводні човни мають ще чотири країни. У Болгарії – це навіть старіша від української дизельна субмарина радянської будови „Слава” (проект 633, 1960 р.). У складі ВМС Румунії є досить сучасний дизельний підводний човен, також побудований у СРСР, – „Дельфінул” (проект 877ЕКМ, 1986 р.), при цьому країна орієнтується на переозброєння під стандарти НАТО. Підводні сили Росії на Чорному морі перебувають у катастрофічному стані, адже в строю тут лише одна експериментальна дизельна субмарина з водо-метним рушієм „Алроса” (колишня „Б-871” проекту 877В, побудована в 1990 р.). Старий човен „Б-380” (проект 641Б, побудований у 1982 р.) – у довготривалому ремонті. Є ще човен-мішень „СС-226” (проект 690, 1968 р. будови), але це не бойовий корабель, до того ж він не має акумуляторних батарей. Нині єдина грізна підводна сила на чорноморському театрі – турецькі підводні човни, яких налічується 19 одиниць: 5 субмарин – застарілі човни, побудовані в США в 1944 і 1952 рр. (їх використовують з навчально-тренувальною метою), 6 порівняно

нових субмарин типу 209/1200 і 8 найновіших човнів типу 209/1400 (перші з них озброєні вісьмома торпедними апаратами з боєзапасом 14 торпед, другі несуть на борту по 10 торпед і по 4 крилаті ракети „Суб-Гарпун” з далькістю лету 110 км).

Тим часом ВМС України, зокрема їхнім підводним силам, є що захищати на Чорному морі. Для прикладу можна назвати приблизно півтора десятка українських плавучих нафтобурових платформ, це стратегічні цілі для будь-якого ворога. З дистанції близько 100 км підводний човен супротивника може безкарно атакувати ракетами ці платформи й спричинити в прилеглому районі екологічну катастрофу. Протиставити такій загрозі нині немає чого, а покладатися й надалі на тимчасову відсутність потенційного супротивника недалекоглядно й небезпечно.

На одному з цьогорічних брифінгів головнокомандувач ВМС України віце-адмірал Ігор Князь повідомив, що плани розвитку збройних сил передбачають у складі ВМС один-два підводні човни. Один потрібен для виконання бойових завдань, а другий – для підготовки екіпажів (йдеться про ПЧ „Запоріжжя”).

Те, що ВМС України повинні набути ще кілька субмарин, не викликає сумнівів. Справу гальмує брак коштів. У разі цільового виділення їх урядом України постане інше питання: де купувати потрібні субмарини? Можна замовити сучасні дизельні підводні човни родини „Амур” у Росії, але це досить проблематично, бо російські

корабельні перевантажені іноземними замовленнями. Набагато реальніший варіант купівлі або оренди дизельних підводних човнів в одній з країн НАТО, зокрема ще й тому, що Україна орієнтується в розвитку збройних сил на стандарти цього блоку. Скажімо, Німеччина має 12 човнів типу 206 і 206 А (побудовані в 1973 – 1975 рр.), Греція – 4 човни типу 209/1100 (побудовані в 1971 – 1972 рр.) і 4 човни типу 209/1200 (побудовані в 1979 – 1980 рр.). Ці човни вони виводитимуть з експлуатації у зв'язку з надходженням нових субмарин. Придбання субмарин у Німеччині або Греції – цілком реальне й приступне щодо можливих витрат розв'язання проблеми. При цьому треба враховувати, що Україні для охорони кордонів потрібні не 1 – 2, а щонайменше 4 – 5 підводних човнів.

ПРИМІТКИ

1 При написанні статті використано матеріали історичного журналу підводного човна „Запоріжжя” ВМС України та відомості з таких видань: История отечественного судостроения. – Санкт-Петербург, 1996. – Т. 5. – С. 137–139; Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР. 1945–1991. – Санкт-Петербург, 1996. – С. 88–95; Павлов А.С. Военные корабли СССР и России. 1945–1995. – Якутск, 1994. – С. 46, 47; Широкоград А.Б. – Советские подводные лодки послевоенной постройки. – Москва, 1997. – С. 63–69; Jane's Fighting Ships. – 2000.