

ВАЛЕРИЙ РЯЗАНЦЕВ

В КИЛЬВАТЕРНОМ СТРОЮ ЗА СМЕРТЬЮ



ПОЧЕМУ ПОГИБ
«КУРСК»



ЯУЗА

МОСКВА

УДК 355.353(470)
ББК 68.54(2)
P99

Рязанцев, Валерий Дмитриевич.

P99 В кильватерном строю за смертью. Почему погиб «Курск» / Валерий Рязанцев. — Москва : Эксмо : Яуза, 2025. — 384 с.

ISBN 978-5-04-215371-6

10 августа 2000 года новейшая атомная подводная лодка К-141 «Курск» вышла в море на свои последние учения: «Разгром авианосно-многоцелевой группы противника ударными силами флота». При выполнении этой задачи 118 подводников, весь ее экипаж, пополнили собой скорбный список жертв аварий и катастроф отечественного ВМФ. Гибель «Курска» в массовом сознании до сих пор окутана ореолом тайны.

Книга вице-адмирала Валерия Рязанцева впервые на основе фактов, а не досужих домыслов и раздутых журналистами «сенсаций» воссоздает реальную картину трагедии, произошедшей в Баренцевом море. Эта картина кардинально отличается от популярных и прочно укоренившихся мифов. Богатый опыт службы на подводном флоте, работа в качестве эксперта при расследовании катастрофы АПЛ «Курск», а также беседы с участниками спасательных работ позволили автору установить подлинную причину гибели подлодки, поставив точку в ожесточенных спорах об одном из знаковых событий в истории современной России.

УДК 355.353(470)
ББК 68.54(2)

ISBN 978-5-04-215371-6

© Рязанцев В.Д., 2025
© ООО «Издательство «Яуза», 2025
© ООО «Издательство «Эксмо», 2025

*Сослуживцам, военным
морякам-тихоокеанцам
ПОСВЯЩАЮ*

Все истинно честное и благородное
сникло; оно вредно и отстраняется, люди,
достойные одного презрения, идут в гору...
Бедная Родина! С кем она встретит
испытания, если они суждены ей?

Н.С. Лесков

На вопрос иностранного журналиста «Что случилось с подлодкой «Курск» Президент РФ ответил: «Она утонула». Генеральный прокурор РФ чуть позже заявил: «Лиц, виновных в катастрофе АПЛ «Курск»... нет».

Следственное дело о гибели 118 моряков-подводников до суда не дошло. Оно закрыто и сдано в архив.

Эта книга о том, почему утонула самая современная атомная подводная лодка ВМФ России, и о тех, кого Главная военная прокуратура признала невиновными в ее гибели. Эта книга — свидетельские показания свидетеля катастрофы К-141 «Курск», свидетеля развала ВМФ России. Надеюсь, что такие показания должны понадобиться суду российской общественности, суду истории.

ОТ АВТОРА

12 августа 2000 года воды Баренцева моря на несколько промилле стали соленее от крови российских моряков-подводников. В этот день, при выполнении учебных задач в море, погибла новейшая атомная подводная лодка (АПЛ) России К-141 «Курск». Сто восемнадцать североморцев пополнили скорбный список жертв аварий и катастроф, которые происходят в Военно-морском флоте с ужасающей регулярностью.

Подводникам «Курска» «повезло»: их имена и обстоятельства катастрофы подводной лодки сразу же узнал весь мир. Многие страны предложили России свою помощь для спасения экипажа затонувшей АПЛ.

Руководители нашего государства и военного ведомства под давлением общественности, хотя и с опозданием, но все же приняли от Великобритании и Норвегии такую помощь. Моряков с «Курска» не спасли, но возродилась надежда на то, что российское государство не оставит в беде своих граждан, каких бы средств ни стоило стране спасение людей. Не так давно все было по-другому.

В марте 1968 года, при выполнении боевого задания в Тихом океане, погибла ракетная дизельная подводная



лодка Тихоокеанского флота К-129. В Советском Союзе сообщения об этом не было. В 1974 году США, проведя тайную и уникальную по технической сложности поисковую операцию, подняли на поверхность с глубины около 3000 метров носовую оконечность К-129. В ней находились останки нескольких наших подводников. Американцы предложили руководству ВМФ СССР принять останки моряков для захоронения на родине. Советские адмиралы ответили американцам, что в Главном штабе ВМФ нет сведений о гибели советской подводной лодки в Тихом океане, и отказались от тех, кого сами же послали на смерть. Так девяносто восемь членов экипажа подводной лодки К-129 надолго остались безвестными в своей стране.

В августе 1980 года в Филиппинском море, при боевом патрулировании, на атомной подводной лодке К-122 Тихоокеанского флота произошла тяжелая авария. Погибли четырнадцать подводников, лодка потеряла ход, осталась без связи с берегом. Оставшиеся в живых моряки без помощи с берега были обречены на смерть. Командир подводной лодки принял решение передать кодированное сообщение об аварии на берег через английское торговое судно «Гарри», которое проходило через район терпящей бедствие АПЛ. Англичане передали радиограмму и обеспечили подводников К-122 пресной водой. Помощь с берега пришла, корабль и большую часть экипажа спасли, но за нарушение инструкции по связи командира подводной лодки сняли с должности и пытались привлечь к уголовной ответственности. Моряки должны были все погибнуть, но передавать сообщение об аварии через судно капиталистической страны и принимать от него питьевую воду советские подводники не имели права. Погибших подводников К-122 похоронили на территории воинской части, за колючей проволокой. На городском кладбище им не нашлось места.

А вот тех, кто принимал решение оставить погибших в океане советских моряков без имени, без оказания достойных последних почестей, «за заслуги в руководстве ВМФ СССР», хоронили в Москве на Новодевичьем кладбище.

Тяжелые аварии и аварийные происшествия, сопровождавшиеся гибелью моряков, в 60–90-е годы XX столетия происходили ежегодно не на одном десятке боевых кораблей флота. Для одних моряков могилой стало море, для других — неласковая и неродная холодная земля военных гарнизонов. Их имена не значатся в морских храмах, в списках экипажей кораблей, где они проходили службу. Много литературы о Военно-морском флоте России и Советского Союза было издано к 300-летию российского Военно-морского флота. Но у руководства ВМФ, Морского центра Общественного движения поддержки флота, не нашлось денег на то, чтобы издать Книгу Памяти о тех моряках России и Советского Союза, кто погиб в сражениях и боях; о тех, кто погиб в мирное время, осваивая сложную боевую технику; о тех, кто умер от пережитых моральных травм.

Однако те, кто причинил эти травмы, о себе не забыли. Почти в каждой книге об истории современного военного флота они поместили свои фотографии и биографии, назвали сами себя «флотоводцами», чей опыт в руководстве ВМФ в период «холодной войны» был «...одним из самых ярких за 300-летнюю историю Российского флота». Услужливые «адмиралы-чегоизволитесь» сравнили служебную деятельность в мирное время на посту командующего ВМФ СССР С. Г. Горшкова с деятельностью по руководству флотом первого российского императора Петра I и императрицы Екатерины Великой, рассказывают народу сказки о небывалой мощи советского Военно-морского флота.



Советский и российский военный флот с 1945 года и по настоящее время не провел ни одного морского боя или сражения, не потопил ни одного боевого неприятельского корабля, но сам понес ощутимые безвозвратные потери. Атомные подводные лодки К-8, К-219, К-429, К-278 «Комсомолец», К-141 «Курск», К-159; дизельные подводные лодки М-256, С-117, С-80, Б-37, К-129, С-178; надводные боевые корабли минзаг «Ворошиловск», линкор «Новороссийск», большой противолодочный корабль «Отважный», малый ракетный корабль «Муссон» погибли не в бою с неприятелем. Они погибли в мирное время в результате аварий оружия и техники. Десятки боевых кораблей разного класса и ранга после аварийных происшествий на них были поставлены в так называемый «отстой», который закончился для многих тихим исключением из боевого состава флота.

Аварии и катастрофы боевых кораблей, оружия и техники возникали не в результате полученных в бою повреждений. Это результат конструктивных недостатков в проектировании и строительстве флота, низкой надежности боевой морской техники и оружия, плохой профессиональной подготовки моряков. «Холодная война» все списала, на войне как на войне — без потерь не бывает. Но самое удивительное в строительстве современного ракетно-ядерного флота было то, что, в то время как на море не велось никаких боевых действий, во флоте за это время появилось больше всех в мире званий «флотоводцев», героев, высших офицеров. Потери боевых кораблей в мирное время открывали «флотоводцам мирного времени» огромные перспективы служебного роста. Чем тяжелее была катастрофа в ВМФ, тем значительнее представлялась служебная должность тому, кто нес непосредственную ответственность за случившееся. Для служебного роста главное было — проявить собачью

преданность главнокомандующему ВМФ и постоянно цитировать речи генеральных секретарей ЦК КПСС. Все остальное самым преданным прощалось. За аварии и катастрофы в ВМФ отвечали те, кто горел, тонул и взрывался на кораблях.

Кильватерную колонну боевых кораблей, которые в мирное время канули в морскую пучину, до 2000 года замыкала атомная подводная лодка К-278 «Комсомолец», которая погибла в Норвежском море в 1989 году. В августе 2000 года ее задним мателотом стала атомная подводная лодка Северного флота К-141 «Курск». В 2003 году на Северном флоте утонула списанная с боевого состава атомная подводная лодка К-159. Североморцы похоронили с ней на дне морском два ядерных реактора и 9 моряков-подводников. Кто следующий? Кто и как может остановить эти трагедии?

Правительственная комиссия, которая расследовала причины катастрофы АПЛ «Курск», истратив огромные материальные и денежные средства на проведение различных следственных экспертиз, моделирование аварийных ситуаций, вынесла вердикт о том, что подводная лодка погибла в результате взрыва перекисной практической торпеды 65–76 ПВ (практический вариант) и последующего взрыва боевых торпед после удара носовой оконечности АПЛ о грунт. В состав этой комиссии входили конструкторы атомной подводной лодки 949А проекта ФГУП ЦКБ «МТ Рубин», научные сотрудники ЦНИИ им. А. Н. Крылова, ЦНИИ военного кораблестроения Министерства обороны РФ, конструкторы морского оружия ЦНИИ «Гидроприбор», руководители управлений Военно-морского флота, представители судостроительной, химической промышленности и военно-промышленного комплекса России. В комиссию входили все, кто был заинтересован в том, чтобы найти ответы на вопросы:



1. Как могло случиться такое, что самая современная атомная подводная лодка, при проектировании которой предъявляются самые высокие требования к способности противостоять боевым повреждениям, погибла от взрыва всего лишь энергокомпонентов практической торпеды (в практических торпедах взрывчатых веществ не бывает)?

2. Почему взорвались энергокомпоненты перекисной практической торпеды 65–76 ПВ?

3. Какие ошибочные действия в обращении с перекисной практической торпедой на подводной лодке и на торпедо-технической базе при приготовлении ее к выдаче на подводную лодку могли привести к взрыву энергокомпонентов торпеды?

Увы, правительственная комиссия не нашла правдивых ответов на эти простые вопросы. Это значит, что точных причин катастрофы АПЛ «Курск» не найдено. Изуродованную подводным взрывом К-141 отправили на утилизацию, погибшим подводникам поставили памятники, перекисные торпеды сняли с вооружения ВМФ, следственное дело по факту гибели корабля и экипажа закрыли и сдали в архив. Сотворена очередная тайна гибели боевого корабля российского ВМФ, оставлено место в скорбном кильватерном строю очередной жертве ведомственных интересов.

Родственники погибших подводников «Курска», те, кто служил, служит и будет служить в российском флоте, общественность страны хотят знать правду о том, почему в мирное время гибнут самые современные атомные подводные лодки, почему ставится под угрозу жизнедеятельность многих миллионов людей из-за возможных экологических катастроф после таких происшествий? И эту правду нужно сказать, даже если это кому-то неприятно или из-за нее снизится «креслоустойчивость»

От автора

высокопоставленных должностных лиц. Если же правда затрагивает военные интересы государства и ее нельзя сообщать широким слоям населения, значит, государство делает в области военного строительства и обороноспособности что-то не так. Правда — это законность и справедливость, честность и добросовестность, надежда и уверенность в завтрашнем дне. Если ее донести до людей не может правительственная комиссия или Главная военная прокуратура, общественность вправе потребовать от руководства страны назначить другую комиссию, других следователей, которые смогут определить истинную причину гибели АПЛ К-141 «Курск». Расследование должно продолжаться до тех пор, пока не будет полной ясности в вопросе о том, почему так легко погиб самый современный корабль российского ВМФ.

Знание подводной службы и всей подоплеки строительства современных атомных подводных лодок России, знание истинного положения дел, совмещенное с профессиональной деятельностью в Военно-морском флоте, работа в качестве одного из экспертов по делу о гибели АПЛ «Курск», беседы с очевидцами и участниками спасательных работ в Баренцевом море в августе 2000 года позволяют мне сказать общественности правду о том, как погибла атомная подводная лодка «Курск» и что стало первопричиной этой ужасной трагедии. Гибель «Курска» — не тайна.

В. Рязанцев



ГЛАВА I



Рождение самого уязвимого «Антея»

Боевые корабли Военно-морского флота, как и люди, имеют свою биографию. Моряки знают, где и когда «родился» тот или иной корабль, кто его «родители», как он «жил» среди людей морской профессии, какими государственными наградами отмечен, какова его судьба.

Жизнь кораблей не вечна, а значит, и они когда-нибудь уходят в никуда. Лишь немногие суда, чьи экипажи вписали в историю государства яркие страницы славных морских побед, совершили выдающиеся географические открытия, выполнили важные исследования морей и океанов или исторические правительственные поручения, оказали существенную и своевременную помощь людям в море или на берегу, обретают бессмертие.

Имя атомной подводной лодки «Курск» знает весь мир, хотя подводники не успели прославить свой корабль морскими победами или какими-либо другими героическими делами. Как часто бывало в истории боевого флота России, об этой атомной подводной лодке мир узнал в связи с жуткой трагедией, которая выпала на долю экипажа. Самый современный боевой корабль Военно-морского флота России в мирное время затонул вблизи своего побережья, в мелководном районе,

на глазах у всего командного состава Северного флота, и никто не сумел оказать помощь гибнувшему под водой экипажу. Мало того что чиновники от ВМФ не сумели спасти ни одного подводника с АПЛ «Курск», они не сумели установить даже точную причину гибели подводной лодки. Анналы мировых морских катастроф пополнились еще одной загадочной аварией на атомной подводной лодке России. В 1989 году правительственная комиссия не смогла установить точную причину возникновения пожара в 7-м отсеке АПЛ К-278 «Комсомолец», который закончился гибелью корабля и большей части экипажа в Норвежском море. И хотя заместитель главного конструктора АПЛ «Комсомолец» Д. А. Романов на основании объективных данных и свидетельских показаний оставшихся в живых членов экипажа абсолютно точно установил то, как развивалась авария и что стало причиной катастрофы АПЛ, его исследования никому не понадобились. Тех, кто ставил под сомнение официальные выводы правительственной комиссии о причинах гибели К-278 «Комсомолец», никто не хотел слушать. Результатом необъективного расследования той катастрофы становится в августе 2000 года на К-141 «Курск» Северного флота беспричинный взрыв энергокомпонентов перекисной практической торпеды 65–76 ПВ, приведший к гибели подводной лодки и всего экипажа. И снова правительственная комиссия не усмотрела в регулярной гибели боевых кораблей флота ничего такого, что требовало бы принятия решений на государственном уровне. АПЛ погибла от взрыва практической торпеды, значит, устранить причину подобных происшествий может Военно-морской флот. Решением главнокомандующего ВМФ подобный тип оружия снят с вооружения боевых кораблей, и все проблемы аварий и катастроф с кораблями, по мнению членов правительства РФ и руководителей ВМФ, решены.

Увы, как же они заблуждаются. Сегодня «рванула» торпеда — убрали торпеды с кораблей. Завтра где-нибудь «рва-



нет» ракета — уберем ракеты. Послезавтра «рванет» ядерный реактор или артиллерийский погреб. Что будем делать?

Пока на боевых кораблях будут происходить беспричинные пожары, взрывы, аварии, до тех пор мы не решим проблему безопасности и безаварийности кораблей ВМФ.

Кто расследует катастрофы боевых кораблей? Те должностные лица Военно-морского флота, которые отвечают за их безаварийную эксплуатацию. Разве могут эти чиновники объективно и правдиво расследовать аварию или катастрофу корабля, если это расследование затрагивает их личное благополучие и служебную карьеру? Конечно же нет. Поэтому в истории Военно-морского флота остаются тайной гибель линкора «Новороссийск», минзага «Ворошиловск», большого противолодочного корабля «Отважный», малого ракетного корабля «Муссон», подводных лодок Б-37, С-117, Б-129, К-278 «Комсомолец». Наши комиссии по расследованию причин гибели кораблей находят не причины катастрофы, а выясняют следствие этих причин.

Погибла АПЛ «Комсомолец» в результате возникшего в 7-м отсеке пожара. Комиссия по расследованию катастрофы не ответила на вопросы о том, почему возник пожар, почему экипаж не справился с этим пожаром, почему моряки оказались в ледяной воде Норвежского моря без средств спасения. Рабская покорность и страх за свое благополучие порождают у флотских чиновников невиданную ложь и фальсификацию всех объективных материалов и документов, связанных с профессиональной подготовкой моряков, конструктивными особенностями обеспечения живучести и непотопляемости кораблей, системой подготовки их к плаванию и личной подготовкой должностных лиц флота и офицеров штабов к управлению силами флота в море и на базе.

Морские чиновники, которые фальсифицируют результаты расследования аварий и катастроф кораблей флота, в десятки раз опаснее самых опасных врагов. Своим враньем

они изнутри подрывают боеготовность флота и нравственные устои морской службы, порождают духовный упадок в умах офицеров, «выращивают» для себя высокопоставленных подхалимов и соратников. Это происходило и при определении причин гибели АПЛ «Курск», хотя со стороны казалось, что все государственные структуры заинтересованы в правдивом расследовании этой трагедии.

В далеком 1989 году военные моряки объявили виновниками гибели К-278 «Комсомолец» представителей Военно-промышленного комплекса страны, которые якобы сконструировали и построили атомную подводную лодку с большими конструкторскими просчетами. Представители ВПК не согласились с такими обвинениями и в свою очередь «нашли» причину гибели АПЛ в низкой профессиональной подготовке военных моряков. Правительственная комиссия по расследованию причин катастрофы К-278 «Комсомолец» приняла сторону военных моряков.

В 2000 году представители ВМФ и ВПК в правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы подводной лодки «Курск» работали дружно. Никто друг друга не обвинял, никто претензий друг другу не высказывал. Виновником катастрофы К-141 определили не существующее сегодня иностранное предприятие — АО «Машзавод» (Алма-Ата, Казахстан), которое поставило Военно-морскому флоту СССР в 1990 году практическую переокисленную торпеду 65–76 ПВ с некачественными сварными швами резервуара окислителя.

Катастрофу, в которой роковым образом совместились существующие конструктивные недостатки в подводном кораблестроении и имеемых образцах морского оружия с огромными недостатками в системе профессиональной подготовки моряков России, ВПК и ВМФ, представили как случайный взрыв некачественной торпеды. То, что давно стало причиной непрекращающейся тяжелой аварийности в Военно-морском флоте, что давно переросло в деградацию профессиональ-



ных знаний и умений офицеров и матросов, что определяет низкую живучесть и непотопляемость современных боевых кораблей, их слабую боевую устойчивость в современном морском бою, представлено общественности в виде «нехорошей перекисной торпеды». Так удобно и для ВМФ, и для ВПК. Ссориться с могущественной корпорацией подводного кораблестроения ВМФ не хотел. Такая ссора непременно выявила бы тех, кто лоббировал в ВМФ интересы ВПК, тех, кто принимал в боевой состав Военно-морского флота боевые корабли с большими конструктивными недостатками, тех, кто в военных институтах Министерства обороны разрабатывал планы подводного кораблестроения, тех, кто занимался боевой подготовкой экипажей подводных лодок и давно потерял профессиональную подготовку в морском деле. Такого скандала никто не хотел. Поэтому «некачественные сварные швы практической торпеды» устроили всех: и ВМФ и ВПК. Конструктор уникальной атомной подводной лодки К-278 «Комсомолец» Д. А. Романов в своей книге «Трагедия подводной лодки «Комсомолец» сказал: «Трагедия, если коротко говорить, произошла из-за катастрофического разрыва между уровнем технической оснащенности современных подводных лодок и уровнем профессиональной подготовки подводников, качеством выполнения регламентных работ в период подготовки подводных лодок к походу»¹.

В отношении гибели К-141 «Курск» я скажу, что эта катастрофа не злой рок или несчастный случай.

Гибель АПЛ — это результат лжи и обмана, очковтирательства и самовосхваления, существующих в высших структурах управления ВПК и ВМФ, результат проектирования и строительства негодных для современной вооруженной борьбы на море подводных систем, результат несоответст-

¹ Романов Д. А. «Трагедия подводной лодки «Комсомолец» (аргументы конструктора)». СПб., 1993, с. 143.

вия системы профессиональной подготовки моряков с техническим прогрессом в сфере производства новейших систем вооружения, результат деградации управленческих структур ВМФ. Чтобы понять, как готовилась катастрофа АПЛ «Курск», надо узнать всю ее короткую биографию — от рождения до трагической гибели.

Атомная подводная лодка К-141 была заложена на верфи судостроительного комплекса Северного машиностроительного предприятия города Северодвинска Архангельской области в 1990 году. Разработчики данного проекта подводной лодки — главные конструкторы ЦКБ «Рубин» П. П. Пустынцев и И. Л. Баранов. К-141 оказалась последним корпусом из серии «Антеев», что были заложены на стапелях Севмаша. Моряки знают, как строятся последние серийные корпуса. Поговорки: «С миру по нитке, голому рубашка» или «Сначала густо, под конец пусто» точно отражают те процессы, которые сопровождают строительство этих кораблей. Денег на последние корпуса у заказчика (ВМФ) и у исполнителя заказа (ВПК) нет — они давно израсходованы на устранение всяких недоделок на тех кораблях серии, которые уже переданы флоту. Чтобы свести концы с концами, берутся бюджетные деньги, которые выделяются на строительство кораблей другой серии. Такое строительство боевого флота напоминает финансовую пирамиду, где в роли обманутых вкладчиков выступает руководство Военно-морского флота, которое с таким положением согласно.

Время закладки и строительства атомной подводной лодки К-141 совпало с перестроечными процессами: распадом Союза, шоковыми реформами, развалом экономики, Военно-промышленного комплекса, армии и флота советского государства. Постройка этой подводной лодки затянулась. Она строилась более четырех лет. Корабелы спустили К-141 на воду 14 мая 1994 года. Согласно «Положению о классификации кораблей и судов ВМФ России» атомная подводная лодка



К-141 принадлежала к классу «атомная ракетная подводная лодка», подклассу «атомный подводный крейсер с крылатыми ракетами», 949А проекта, типа «Антей», первого ранга.

С классификацией боевых кораблей в ВМФ так же, как и с их боевой мощью, не все в порядке. Только наши «мирные флотоводцы» смогли превратить подводную лодку в механическое двуполое существо, этакое «подводного гермафродита». По их велению ракетные подводные лодки превратились в «ракетные подводные крейсеры». К тридцатилетию «правления» в ВМФ С.Г. Горшкова, думаю, появились бы у нас и «легкие подводные крейсеры», и «подводные эсминцы», и «подводные сторожевики». Услужливые подчиненные в Главном штабе ВМФ столько всего выдумали, что сами перестали разбираться в сложной классификации советских кораблей и с абракадаброй аббревиатуры типа АПКРРК, ТАПКР, ТААВКР и т.п. Чтобы сделать какую-либо надпись на морской карте, корабельный офицер должен носить с собой толстую книжку — справочник, потому что запомнить все то, что придумали «флотоводцы» в Москве, было невозможно.

В свою очередь разработчики подводных лодок каждой головной АПЛ новой серии присваивали свои названия (определили тип подводной лодки). Атомная подводная лодка 949 проекта получила название тип «Гранит». Она была вооружена крылатыми ракетами «Гранит». Атомной подводной лодке 949А проекта ЦКБ «Рубин» дало название тип «Антей». Какое отношение имеет мифологический великан Антей к морю, непонятно. Хотя Антей и является одним из сыновей владыки морей и океанов Посейдона, к морской стихии он никакого отношения не имеет. Неужели «родители» 949А проекта не знали, что неуязвимость и сила Антея действовали до тех пор, пока он прикасался к матери-земле?

Сила и мощь атомной подводной лодки связана не с землей. Ее родная стихия — вода. Вода обеспечивает функционирование всех боевых систем подводной лодки, защищает

и скрывает ее от врагов, вода обеспечивает жизнедеятельность экипажа. Прикоснется подводная лодка к земле, и пропадет ее сила, произойдет авария или катастрофа.

Еще большее недоумение вызывает то, как называют подводные лодки некоторые военные писатели и журналисты. «Атомарина», «атомоход, извозчик ракет», «субмарина-ракетоносец», «подводный истребитель авианосцев», «убийца авианосцев» — это далеко не полный перечень неологизмов, родившихся в головах офицеров писцовых должностей. Российская подводная лодка, как ни одна боевая система Вооруженных сил страны, подвергается оскорбительным и нелепым названиям.

В своем рассказе я буду именовать К-141 просто и доступно для понимания — «атомная подводная лодка (АПЛ) К-141 «Курск» или «атомная подводная лодка «Курск» (АПЛ «Курск»).

Тяжелый груз экономических и социальных проблем в государстве сыграл роковую роль в дальнейшей судьбе экипажа этой подводной лодки. После спуска на воду для завершения строительства и передачи новой АПЛ в состав ВМФ на ней должны проводиться швартовые, ходовые и государственные испытания. Швартовые испытания — это настройка и отлаживание всех боевых систем и механизмов подводной лодки согласно боевому предназначению. Эти испытания проводятся специалистами судостроительного завода у пирса. После завершения швартовых испытаний подводная лодка готовится к проведению ходовых испытаний в море. К этому времени подводники должны быть обучены порядку эксплуатации и боевого применения оружия и техники новой подводной лодки. Специально обученная заводская сдаточная команда из заводских специалистов предьявляет экипажу подводной лодки и представителям военной приемки Министерства обороны всю боевую технику в работе с теми параметрами, которые определялись тактико-техническим заданием на проектирование



данного типа подводной лодки. На этом этапе постройки подводники принимают от завода под свой контроль и обслуживание часть боевой техники, хотя фактически это происходит уже на этапе швартовых испытаний. Ходовые испытания — самый главный этап в постройке подводной лодки. От того, с каким качеством личный состав и представители военной приемки примут от заводских специалистов вооружение и технику, будут зависеть в будущем все боевые характеристики подводной лодки в целом, техническая надежность всех ее узлов и механизмов. На этом этапе строительства интересы представителей судостроительного завода и экипажа подводной лодки расходятся. Заводские специалисты изо всех сил стараются «вогнать» параметры систем и механизмов в заданные пределы и сдать их представителям военной приемки и экипажу. Часто бывает трудно это сделать, требуется дополнительное время для настройки техники в работе. Чтобы не срывать сроки сдачи новой подводной лодки, представители военной приемки и моряки-подводники идут с заводом на компромисс. Они подписывают акт готовности подводной лодки к государственным испытаниям, а судостроительный завод выдает гарантийные обязательства устранить недоделки до начала госиспытаний и обязуется за свой счет выполнить для экипажа и представителей военной приемки «кое-какие личные заказы».

Государственные испытания новой подводной лодки проводит государственная комиссия во главе с председателем. На государственных испытаниях проверяется функционирование всех корабельных систем как единого целого, определяются способность подводной лодки действовать в соответствии с боевым назначением и соответствие ее тактико-технических характеристик проектному заданию. Совмещать швартовые, ходовые и государственные испытания запрещается. Но ни на этапе приемки в боевой состав флота, ни на последующих этапах повседневной эксплуатации в боевом составе Северного флота на К-141 никакие запреты не распространялись.