



Контр-адмирал Наумов Владлен Васильевич. Сослуживцы. Биография "К-182". Отдельные тактические приемы действий противолодочных сил ВМС США против одиночных подводных лодок ВМФ СССР в период с 1962 по 1980 год ("Квакеры"). Часть 14.



Швецов Владимир Геннадиевич, старшина команды торпедистов Веремейчик Александр Сергеевич, Петренко Сергей Яковлевич. (17.04.2010. ФИО старшины Веремейчика А.С. сообщил М.Х.Галеев, большое ему спасибо!)

"Наш гость – капитан 1 ранга запаса Сергей Яковлевич Петренко – с 1966 по 1987 год служил на подводных лодках Северного флота и прошел все ступени флотской карьеры от командира группы до командира атомного ракетносца. Сергей Яковлевич закончил ленинградское ВВМУ радиоэлектроники им. А.С. Попова (ныне Военный институт).

1969 – 1973 гг. – начальник радиотехнической службы АПЛ К-411 (30.08.1971 года лодка достигла Северного полюса, пройдя подо льдами на глубине 150 метров).

1974 г. – помощник командира АПЛ К-219 (впоследствии, в середине 80-х годов, затонула в Атлантике).

1975 – 1980 гг. – старший помощник командира АПЛ К-182

1980 – 1987 гг. – командир АПЛ К-182 (боевое оснащение – 16 баллистических ракет с подводным стартом класса «корабль - земля», по данным ежегодного английского военно-морского справочника «Джейн»).

УП. Сергей Яковлевич, случались ли в вашей службе нештатные ситуации?

С.П. Профессия подводника – одна из самых опасных в Военно-морском флоте. Как в жизни всякого подводника были нештатные ситуации и у меня. Это и поступление воды внутрь прочного корпуса, и пожары в отсеках (случалось сидеть в отсеке в изолирующих дыхательных аппаратах до 6 часов). Особенности любой аварийной ситуации на подводной лодке в том, что межотсечные переборочные двери должны быть задрены и отсек до полной ликвидации аварии должен оставаться герметичным.

УП. А если из задряенного отсека раздадутся крики о помощи?

С.П. Пока нештатная ситуация не ликвидирована, отсек остается задряенным. Это продиктовано заботой об остальных членах экипажа и корабле в целом, чтобы не дать огню или воде распространиться на другие отсеки, поставив под угрозу их жизни. Это не значит, что оставшиеся в отсеке люди брошены на произвол судьбы, - при подготовке экипажа на берегу и на учебных выходах в море подводники постоянно готовятся к тому, что борьбу за живучесть аварийного отсека будут вести те люди, которые на момент аварии находятся в отсеке. Помощь от других членов экипажа они могут получить лишь в виде рекомендаций по корабельной связи либо вводом в действие общекорабельных систем защиты (система химического пожаротушения, воздух высокого давления, системы осушения или орошения и т.д.), но это, как правило, в крайнем случае, когда все остальные меры оказались малоэффективными.

УП. Вы знали «слабые места» своего корабля?

С.П. «Слабых мест» на подводной лодке довольно много: все забортные отверстия (а их сотни), электрооборудование, оружие (ракеты и торпеды), кислородное оборудование, аккумуляторная батарея. По флотской статистике около 80% всех нарушений безопасности происходит по вине экипажа, в основном по причине нарушения написанных кровью инструкций и наставлений. Так, во время боевой службы на подводной лодке К-219 на глубине 120 метров из-под пробки клапана слива конденсата начала капать вода. Вместо предписанного инструкцией доклада в центральный пост, матрос решил просто подтянуть гайку – в итоге струя воды под давлением 12 атмосфер ворвалась в отсек. После устранения аварийной ситуации (для этого потребовалось всплытие на безопасную глубину) весь экипаж был собран, и возникшая проблема была подробно обсуждена, вплоть до категорического запрета самовольно «подтягивать гайки». В итоге через два дня возникла абсолютно аналогичная ситуация. Только фамилия матроса была другая. А представьте, что лодка подвсплывает в реальной боевой обстановке...

Как в таком случае поступить с нарушителем? На берегу просто – и наряды вне очереди, и гауптвахта. А на лодке отстранить от несения вахты – значит создать дополнительную нагрузку на его товарищей, в карцер не посадить за неимением оного (вся подлодка как карцер, – шутит Сергей Яковлевич). Поэтому с нарушителями на лодке приходится проводить и проводить беседы, усиливать за ними контроль, приставляя «нянек» из старшин и более ответственных моряков. Репрессивных мер под водой никто никогда не применяет.

УП. Три месяца под водой без всплытий – это сложно?

С.П. Конечно, служба подводника не сахар. Сказываются и эффект замкнутого пространства, и иной, чем наверху, состав воздуха, и постоянное напряжение нервов, и пространство, насквозь пронизанное электромагнитными полями, и, как результат всего этого, – время от времени вспыхивающие среди людей психологические конфликты. Их погашение и профилактика – это отдельная большая тема.

УП. Возникали ли проблемы с питанием экипажа?

С.П. Как правило, нет. Рацион подводника в море – это и 50 грамм вина, и 5 грамм икры, балык, копчености, вобла, шоколад, сгущенное молоко, сыр, варенье, печенье, сухофрукты и многое другое. А если еще и на борту опытный и искусный кок – прием пищи из обыденной процедуры превращается в ритуал общения, где, наверное, сглаживаются возможные острые углы, возникшие в процессе боевой службы.

УП. Каковы же слагаемые безопасности на подводной лодке?

С.П. Во-первых, неукоснительное соблюдение положений Корабельного и Боевого устава ВМФ, инструкций и правил безопасности, боевых расписаний. Во-вторых, знание экипажем правил и способов борьбы за живучесть корабля, умение слаженно и без раздумий применить их при возникновении нештатной ситуации. В-третьих, морально-психологическая готовность моряков в экстремальных условиях (а других на лодке не бывает) сделать все для спасения себя и товарищей. Ну и, конечно, борьба с таким явлением, как «годковщина» (флотский аналог армейской «дедовщины»), хотя, по-моему, на подводной лодке, особенно в период выполнения боевых задач, это явление не принимает такого размаха и таких уродливых форм, как в армии. Мое убеждение, что «годковщина» имеет абсолютно не военное происхождение, она приходит к нам с гражданки и, как вирус, передается от поколения к поколению матросов. Конечно, свою лепту в обеспечение безопасности вносят и прикрепляемые к кораблю на выход в море особисты и даже такое необычное явление, как информаторы замполита из среды матросов.

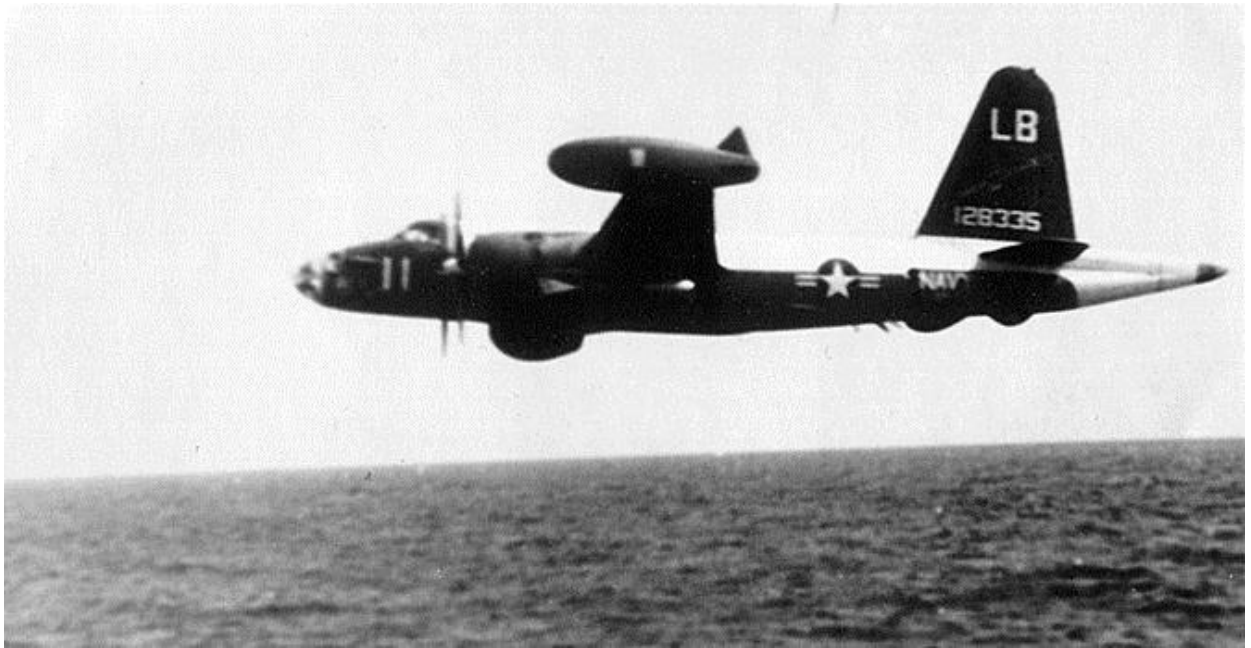
Конечно, даже при соблюдении всех предписанных мер безопасности, профессия подводника все равно не станет такой же обыденной и привычной, как профессия врача и учителя, но риск для жизни людей существенно уменьшится."

[Отдельные тактические приемы действий противолодочных сил ВМС США против одиночных подводных лодок ВМФ СССР в период с 1962 по 1980 год. Контр-адмирал в отставке В. Наумов, командир РПК СН «К-182» \(1973-1980\).](#)

"Впервые на практике мне довелось наблюдать действия ПЛС США против одиночной подводной лодки 641 проекта «Б-36» во время Карибского кризиса в Саргассовом море в должности штурмана «Б-36». В октябре 1962 года, после объявления президентом США Кеннеди блокады Кубы, ВМС США, в том числе и противолодочные силы, были развернуты во всей своей мощи.

Невидимым и в те времена неизвестным для «Б-36» врагом явилась система гидроакустического наблюдения «СОСУС».

Вынесенные в Атлантику далеко от береговых постов, гидрофоны системы «СОСУС», обнаруживали 4 подводные лодки 69 брпл СФ по работе дизелей, как в надводном положении, так и под устройством РДП с точностью 20-30 миль, позволяющей в подозрительные районы посылать противолодочные самолеты, как с АПУГов, так и из состава базовой патрульной авиации. Противолодочная авиация с прибытием в район с помощью систем «Джули» и «Джезбел» производила поиск и с обнаружением самолеты уточняли место пл совместным применением пассивных гидроакустических буев и взрывных устройств. Отражаемые корпусом пл эхо-сигналы взрывов принимали радиобуи и по их сигналам экипаж самолета достаточно точно классифицировал объект и его местонахождение.



Р-2 «Neptune». Фото Е.Н. Владимирова.

"После одного из таких эпизодов радиоразведки «Б-36» перехватили донесение самолета с координатами обнаруженной пл, значительно отличавшихся от счислимых, и показавшиеся мне сомнительными. Но спустя сутки, имея возможность определить место по звездам, (других средств обсервации в этом походе и в этом районе «Б-36» просто не имела), я убедился, что данные самолета ПЛС ВМС США были точнее, чем мое счисляемое место. Затем к месту обнаружения пл направлялся КПУГ, состоящий из 2-3 эсминцев. Они начинали поиск в районе, как правило, с помощью РЛС, обнаруживая пл под РДП, заряжающую аккумуляторную батарею. Высокая активность действий ПЛС в районе не позволяла полностью зарядить АБ и все 4 пл пользовались любой возможностью подзарядить АБ под РДП в ночное время. Получив радиолокационный контакт с устройством РДП, эсминцы полным ходом неслись на таран (во всяком случае, так было с «Б-36», и так было с «Б-130», утверждает командир «Б-130», в то время капитан 2 ранга Шумков Н.)"



"Прозвонен винтами в 2-3 метрах над корпусом едва успевшей погрузиться «Б-36», 2 эсминца взяли ее в кольцо, работая гидролокаторами. Это были эсминцы времен 2-й мировой войны типа «Гиринг», прошедшие модернизацию и имеющие прекрасное для того времени радиотехническое вооружение и, прежде всего, гидролокатор SQS-23. При благоприятной гидрологии и спокойной поверхности моря SQS-23 обеспечивал эсминцу надежный гидроакустический контакт с пл при движении эсминца вокруг пл с радиусом около 20 каб., на ходу около 20 узлов против часовой стрелки, смещая свои круги-петли в сторону смещения «Б-36», имеющей ход 6 узлов. Большей скорости для «Б-36» не обеспечивала разряженная батарея. Работа гидролокатора по корпусу отлично прослушивалась в отсеках без каких-либо приборов и мешала отдыху экипажа.

Первоначально вокруг «Б-36» ходили два эсминца, но спустя 12 часов остался один «Чарльз П. Сешип» при поддержке патрульной противолодочной авиации. От одиночного эсминца «Б-36» сделала попытку отрыва на кратковременной скорости 9 узлов.

Маневр заключался в повороте вправо за корму эсминца, продолжавшего движение по кругу и удаляющегося от «Б-36» до тех пор пока не изменит курс на 270 град, и начнет догонять пл, сокращая при этом траверзное расстояние. Повторный поворот «Б-36» вправо на 90° за корму эсминца позволил быстрее выйти за радиус круга, описываемого эсминцем и увеличить расстояние. Эсминец перешел на круговой поиск, но из-за дальнейшей ошибки в маневре «Б-36», быстро восстановил контакт.

Больше обеспечить ход более 6 узлов аккумуляторная батарея «Б-36» даже кратковременно не могла. Осталось, всячески сокращая расход электроэнергии, тянуть время в надежде на счастливую случайность в виде шторма, тайфуна или другого чуда. Попытка зависнуть на глубине без хода, за счет приема и откачки воды из уравнильной, была прекращена применением взрывных устройств эсминцем. От взрывов мигали лампочки, и слегка осыпалась крошка пробковой изоляции корпуса пл. Как только «Б-36» дала ход, взрывы прекратились. Через 36 часов после ухода из-под РДП «Б-36» вынужденно всплыла и начала зарядку под "охраной" эсминца. За сутки на «Б-36» полностью зарядили АБ, зарядили ВИПС имитатором пл (чего невозможно было сделать под водой из-за поломки верхней крышки ВИПС) и настроили ЗПС «Свяга» на частоту излучения SQS-23.

Эти мероприятия в сочетании с ранее изложенным маневром на ходу 12 узлов с применением имитационного патрона и созданием акустических помех от ЗПС «Свяга» работе SQS-23 обеспечили достаточно легко успешный отрыв от эсминца. Спустя 5-6 часов «Б-36» начала движение в ранее ей назначенную новую позицию в район Бермудских островов, не встречая никакого противодействия.

К этому времени Карибский кризис был ликвидирован на государственном уровне, но тем, не менее, в районе назначенных позиций для пл 69 брпл оказалось значительное количество маневренных ПЛС ВМС США, вероятно, прибывших туда по наведению системы «СОСУС». Впрочем, состоявшееся вскоре возвращение «Б-36» в родную базу было омрачено только штормом, облачным небом, поломкой дизеля и нехваткой топлива."



Подводные лодки проекта 675.

"Участвуя в двух боевых службах на пларк 675 проекта, мне не пришлось наблюдать действий ПЛС ВМС США, кроме продолжительной работы корабельного гидролокатора в кормовых секторах пл в Средиземном море. Предполагаю причиной такого «невнимания» к 675 проекту в Атлантике объяснимо высокой шумностью этих кораблей, что позволяло надежно отслеживать их передвижение с помощью постоянно совершенствующейся системы «СОСУС». А вот в Средиземном море за ними следили надводные корабли, в том числе и с помощью буксируемых гидроакустических антенн, что подтверждается столкновением пл проекта 675 под командованием капитана 1 ранга Максимова Н.И. с фрегатом «Водж», при попытке оборвать корпусом пл буксируемые антенны фрегатов."

Greenland-Iceland-United Kingdom (GIUK) Gap



"Совсем другое отношение проявляло руководство США к поиску, разведке и организации слежения за стратегическими ракетными подводными крейсерами Советского Союза, как за надежным оружием возмездия агрессору.

Противолодочные атомные пл ВМС США постоянно дежурили при выходе из баз советских подводных лодок, принимали «участие» во всех учениях ВМФ СССР в разведывательных целях, сопровождали каждую обнаруженную подводную лодку стреляющую ракетами в стрельбовых полигонах, записывая гидроакустический портрет пл, шумы предстартовой подготовки и старта ракет с пл, в Баренцевом море пла ВМС США стремились установить слежение за каждым РПК СН, следующим на боевую службу в Атлантику, Норвежское море или подо льды Северного Ледовитого океана.

Проверка отсутствия слежения за РПКСН, следующими в Атлантику, не всегда давала положительные результаты, прежде всего в связи с недостаточно продуманным способом и выбором средств, осуществляющих эту проверку. Например, проверка отсутствия слежения за РПК СН «К-182» в 1977 году проводила пл 633 проекта на линии Нордкап - Медвежий, длительное время находящаяся с этой целью на своей позиции, периодически заряжая АБ дизелями, что легко позволяло многоцелевой ПЛА ВМС США в это время ее найти и расположиться рядом.

Для «К-182» предписывалось лечь на курс 270, дать ход 8 узлов на глубине 50 м и следовать около 6 часов, чтобы пл 633 проекта могла легко ее обнаружить, следуя курсом 0° южнее движения «К-182», Следует сказать, что до этого «К-182» маневрировала на скорости 3,5 - 5 узлов в акватории Баренцева моря на оптимальных для скрытности глубинах в течение нескольких суток и обнаружить ее было непросто. После того как пл 633 проекта обнаружила «К-182», пересекающую ее курс справа налево и подходила к линии курса «К-182» она неожиданно обнаружила возникший шум турбины на левом курсовом 120°, в дальнейшем удалившийся по пеленгу на ушедшую «К-182», Закономерно предположить, что пл ВМС США находилась в позиции ожидания западнее пл 633 проекта, в режиме электродвижения, поэтому и не пересекала курс средней пл, а, обнаружив «К-182», дала ход турбинами и последовала за ней. Так обнаруживать РПК СН для пла ВМС США было надежнее и проще, чем искать по всему Баренцеву морю. На высказанное мною это предположение в отделе ПЛС СФ мне ответили, что данных о слежении пла ВМС США за дизельными пл не имеют."



Проект 667БД ("Мурена-М") - "Дельта-II".

"Не лучшим средством проверки отсутствия слежения за «К-182» при её возвращении с Атлантики, организованным штабом СФ в Норвежском море, оказалась пла 627 проекта. Положительно то, что для «К-182» не назначалась повышенная скорость и глубина следования, а сообщался только заданный курс и характер маневрирования проверяющей пла.

В результате «К-182» обнаружила пла 627 проекта за 16 миль, маневрирующую на 8 миль севернее заданного «К-182» курса, нанесла на планшете все элементы ее маневра и прошла незамеченной мимо ее позиции.

Сместиться в центр маневра пла 627 проекта не имело смысла, так как в случае наличия следящей за «К-182» пла ВМС США, последняя обнаружила бы ее значительно дальше 16 миль и спокойно бы обошла район маневрирования пла 627 проекта.

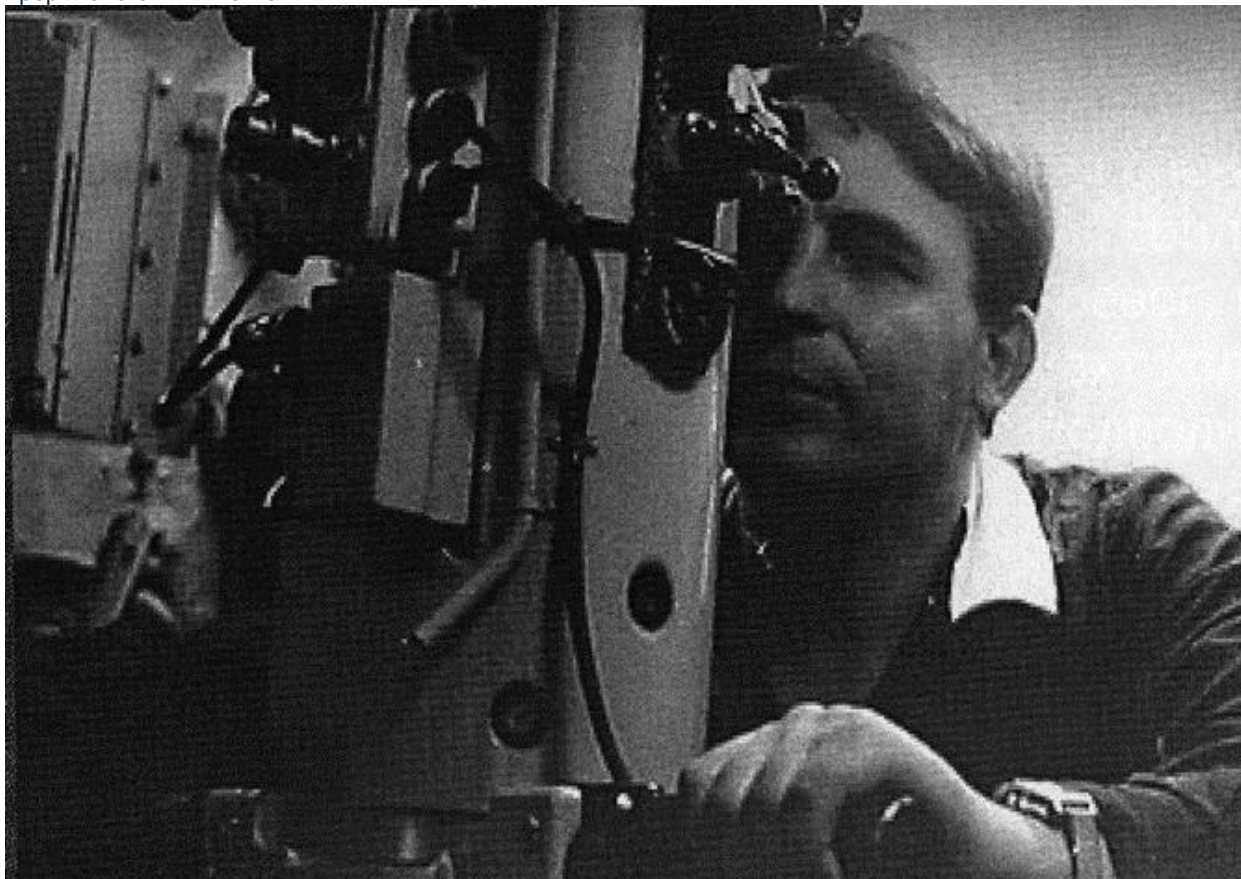
Легко представить, как нелепо выглядел предписанный для РПК СН 667А, 667Б и 667БД проекта маневр самостоятельной проверки отсутствия слежения, для экипажа следящей пла ВМС США типа «Лос-Анжелес», имеющей значительное превосходство в дальности взаимного обнаружения наших пл. Практика убеждает, что подводная лодка, значительно, в разы уступающая во взаимной дальности обнаружения другой подводной лодке оторваться от слежения за собой может только одним способом. Следует постепенно нарастить ход до полного, что вынудит преследователя увеличивать ход и за счет роста собственных помех потерять контакт. С потерей контакта преследователь вынужден будет периодически сбавлять ход, отставая от преследуемого и не имея понятия, когда тот остановится или отвернет в сторону, делать эти прослушивания чаще и чаще. Через 3-6 часов преследующая пл в произвольный момент резко сбросив ход до минимально-малошумного, маскируясь приповерхностным волнением моря от системы «СОСУС» медленно «отползая» в сторону имеет почти 100% вероятности прослушать шумы проносающегося мимо преследователя. Кстати, такой маневр целесообразно профилактически проводить для отрыва от возможного слежения в особых условиях (угрожаемый войной период и т.п.).

Трудно утверждать, что за всеми без исключения РПК СН вели слежение пла ВМС США, но вряд ли найдется подводник с РПК СН, да и других проектов пл, которому незнакомы источники искусственных излучений (ИИС), получившие прозвище «квакеры».

Практически в каждом походе в Атлантику акустики всех РПК СН слышали в различных районах Атлантики непонятные шумы, некоторые считали, что шум похож на прыгающий на чугунной плитке шарик. Мне, например, при первом прослушивании эти шумы напомнили беспорядочные стуки и скрипы, похожие на шум работающей землечерпалки в Северодвинском канале в ночное время. Акустики кораблей записывали эти шумы, отдавали в разведку и «науке», но классификаторы, находя среди этих шумов и звуки, издаваемые рыбами и морскими животными, основную массу шумов относили к неизвестным ИИС. Никаких рекомендаций командирам РПК СН по действиям при обнаружении квакеров не было, и в большинстве случаев, все сводилось к записям в вахтенные журналы: «Вошли в поле квакеров», «Вышли из поля квакеров». К 1980 году у некоторых подводников появилось мнение, что «квакеры» вероятно, какая-то стационарная система наблюдения за подводными лодками. Многие этого мнения придерживаются до сих пор. Опыт боевых служб РПК СН ««К-182»» позволил мне сделать другое предположение. При этом учитывалось, что «К-182» не встречала «квакеры», ни в Баренцевом, ни в Северном море, ни в Северной части Норвежского моря, то есть там, где отсутствовали гидрофоны системы «СОСУС».

Кроме того, практически «К-182» не встретила «квакеры» в зимний поход в Атлантику при штормовой погоде и при большом скоплении рыболовных судов вдоль западного побережья Англии и Ирландии, в условиях, когда работа системы «СОСУС» крайне затруднена. Кратковременное прослушивание работы одной группы «квакеров» при подходе к Фареро-Исландскому рубежу, работающей в направлении Норвежского побережья, в связи с беспорядочными механическими стуками и скрипами предположительно классифицировалась как работы на нефтяной платформе. Первое обнаружение работы «квакеров» летом 1980 года зафиксировано после прохода через Фареро-Исландский рубеж в Северной части Атлантики. Они появились примерно через полтора часа после кратковременного повышения хода РПК СН «К-182» до 8 узлов на перископной глубине. Однако сопровождения «К-182» группами «квакеров» не последовало. Следующий эпизод возник через час-полтора после постановки антенны «Параван». Впоследствии я выяснил, что работа лебедки антенны «Параван» не соответствовала нормам шумности на всех подводных лодках в те времена и демаскировала подводников. Начавшееся сопровождение «К-182» вдоль ее курса группами «квакеров» и имеемый запас времени относительно расчетной подвижной точки позволили «К-182» лечь на обратный курс на какое-то время. Этот маневр вызвал резкое увеличение количества выставляемых групп «квакеров» в том числе и перегородивших ширину полосы движения «К-182». Когда запас времени истек, «К-182» вынужденно, продолжая маршрут, пошла через полосу «квакеров», перегородивших курс. В момент пересечения этой полосы акустики обнаружили по правому борту и показали мне на выносном индикаторе работу самолетного радиогидроакустического буя. «К-182» выставила имитационный патрон и в дальнейшем действовала из предположения, что «квакеры» не что иное, как самолетные активные РГАБ, выставляемые авиацией во взаимодействии с системой «СОСУС».

В результате действия «К-182» сильно отличались от остальных РПК СН, что вызвало неподдельный интерес и внимание к ней. За время боевой службы «К-182» «квакеры» появлялись 72 раза и 72 раза «К-182» прерывала с ними контакт."



У перископа - командир подводного атомного ракетного крейсера стратегического назначения Владлен Наумов.

"Этот значительный опыт и специально предпринимаемые «К-182» маневры позволяют сделать следующие выводы, касательно характера объекта «квакеры» и тактики их использования.

Прежде всего, 90% записанных на магнитофон «К-182» шумов ИИС, на берегу классифицировали в лаборатории как «квакеры». В то же время то, что применялось против «К-182» были авиационными активными РГАБ, доказывается нижеследующим:

1. Когда «К-182» легла курсом на одиночный «квакер» и подошла на дистанцию 60 каб, этот объект превратился в 3 активных РГАБ с расстоянием между ними 15 каб. и 25 каб. С расстояния 15-16 миль работа этих буюв сливалась в один беспорядочный шум с плавающим пеленгом между тремя буюми, и прослушивалась как «квакер».

2. Обнаружив слой скачка в Атлантике «К-182» при движении на другой одиночный «квакер» установила, что 2 бую лучше прослушивались над слоем скачка, а 1-й бую под слоем скачка.

3. После одного из скоростных отрывов вне зоны действия гидрофонов «СОСУС», наблюдая массовую постановку буев, «К-182» 32 часа находилась в целях исключения сближения с ними на пологой циркуляции, в ходе которой буи («квакеры») через 24 часа стали постепенно, ослабевая по интенсивности, затухать, а через 32 часа все до единого исчезли.

4. В зонах действия системы «СОСУС» с увеличением хода РПК СН до величины, обеспечивающей надежное слежение за ней гидрофонами «СОСУС», «квакеры» исчезали. Когда РПК СН давал минимально малозумный ход, постановка "квакеров" возобновлялась через 1,5-2 часа, что соответствовало подлетному времени с аэродромов НАТО.

Можно сделать определенный вывод о тактике действий ПЛС ВМС США. Хорошо просматриваются два способа использования РГАБ самолетами, в зависимости от нахождения РПК СН в зоне действия системы «СОСУС» или вне ее.

В зоне действия системы «СОСУС» с получением кратковременного контакта с гидрофонами в район контакта прилетает самолет ПЛО и при отсутствии надводной цели начинает поиск подводной цели с помощью РГАБ, прежде всего активных, что не исключает применение и пассивных буев. В случае подтверждения контакта буями и определения ЭДЦ подводной лодки, не меняющей режимы движения, продолжается слежение с помощью гидрофонов, а при слабом прерывистом контакте с периодическим подтверждением контакта с помощью авиационных РГАБ («квакеров»).

В случае потери контакта с подводной целью системой «СОСУС» и неудачного поиска с помощью авиационных РГАБ в походе «К-182» наблюдались два эпизода, когда появилась работа корабельных гидролокаторов со стороны пролива Ла-Манш в первом эпизоде, и со стороны Гибралтара - во втором. В обоих эпизодах «К-182» вынужденно увеличивала ход для выхода из полосы поиска, система «СОСУС» устанавливала надежное слежение, а после перехода РПК СН на минимально-малозумную скорость, начиналась массовая постановка буев в районе прекращения контакта.

Действия, способствующие повышению скрытности РПК СН от гидрофонов системы «СОСУС»:

1. Выбор режима работы механизмов, соотносясь с результатами предпоходного замера шумности на ГКС.

2. Без крайней необходимости не превышать скорость 4-5 узлов.

3. Избегать использования механизмов, по которым есть данные или предположения, что они демаскируют корабль за счет превышения норм шумности в период работы. На «К-182» таким механизмом была, как оказалось лебедка антенны «Параван», поэтому в районе низкого судоходства сеансы связи принимались на другую антенну «Рамка» на глубине 25 метров (при перископной 19 метров).

4. При наличии слоя скачка следует патрулировать над ним, и лучше всего, в приповерхностном слое 35-40 м, особенно при свежей погоде, которая за счет шумов волнения моря полностью маскирует корабль от системы «СОСУС». Следует помнить, что погружение под слой скачка с любой целью резко увеличивает эффективность действий системы «СОСУС».

5. В случае обнаружения работы «квакеров» и установления факта начавшегося сопровождения корабля систематической постановкой их вдоль курса, следует попытаться уклониться от слежения «квакерами» с помощью средств ГПД. При нецелесообразности или невозможности применения средств ГПД, следует увеличить скорость до обеспечивающей надежное сопровождение корабля гидрофонами, а спустя 1-2 часа после прекращения работы «квакеров» перейти на минимально-малозумную скорость и начать уклонение в расчете на то, что новое массивное применение «квакеров» для поиска и восстановления контакта с кораблем будет для них неудачным."



Проект 667БД ("Мурена-М") - "Дельта-II".

"Когда «К-182» вышла из зоны действия гидрофонов «СОСУС», тактика использования «квакеров» резко изменилась. Увеличение хода до 19 узлов не только не способствовало их исчезновению, а наоборот, они на этом ходу хорошо прослушивались вблизи корпуса корабля в количестве, напоминающем лягушачье болото. Снижение скорости приводило к более экономному, но все же довольно плотному использованию буев. Так что, тактический прием авиации ПЛО при действии против уже обнаруженной подводной цели и отсутствии взаимодействия с системой "СОСУС" заключался в массированном применении РГБ с разумной экономией в зависимости от скорости цели и ее маневрирования.

В случае потери контакта с подводной целью прежде всего выставлялся отсекающий барьер по направлению генерального курса цели на расстоянии, равном отрезку возможного пути цели при ее максимальной скорости за время после потери контакта. Затем на обширной акватории, где предполагалось возможное местонахождение потерянной цели, выставлялись поисковые достаточно редкие барьеры в виде широтных и меридиональных линий с расстояниями между ними 30-50 миль.

В случае продолжения движения подводной цели в любую сторону вероятность ее сближения с буями на дистанцию обнаружения подводной лодки становилась достаточно большой.

«К-182» в этом походе средства ГПД не использовала, прежде всего, потому, что тождество «квакеров» и работающих групп РГБ предстояло еще доказывать. Впрочем, и сейчас далеко не все подводники считают это истиной.

Опыт похода "К-182" показал, что без применения средств ГПД слежение за РПК СН, осуществляемое только с помощью буев противолодочной авиации ("квакеров") можно прервать следующими способами:

1. Временный уход с маршрута патрулирования под транспортом, пересекающим курс РПК СН на ходу 12-14 узлов. При этом следует двигаться непосредственно под его кормой, когда акустики уже не наблюдают шум винтов, а корректура курса и скорости РПК СН ведется с помощью наблюдения работающих винтов транспорта по подледному телевизору с глубины 50-60 метров. Этот маневр требует особого внимания и непрерывного личного присутствия командира корабля в центральном посту.

2. Длительное движение на полных ходах приводит к повышенному расходу авиационных РГБ. В связи с вероятностью того, что слежение за РПК СН ведется одиночным самолетом или парным патрулем, имеющим назначенное время для передачи контакта сменщику, повышенный расход буев, как правило, приводит к их израсходованию и потере контакта до времени смены самолетов. С прибытием сменщиков начинается поиск с постановкой отсекающего барьера на продолжение генерального курса РПК СН на дистанции от точки потери контакта, равной величине пути РПК СН за прошедший промежуток времени на максимально возможной скорости. Затем в обширной акватории возможного нахождения РПК СН при движении другими курсами и скоростями выставляются барьеры авиационных РГАБ большими расстояниями между ними (30-50 миль). Это дает возможность маневрировать, не сближаясь с буями, на пологий циркуляции или находиться на стабилизаторе без хода. Через 24-32 часа по истечении ресурса работы буи утонут ("квакеры" исчезнут), и РПК СН получит возможность продолжить скрытное патрулирование.

Разведслужба ВМФ тщательно и достаточно долго изучала документацию боевой службы «К-182» и, несомненно, докладывала об ее особенностях руководству ВМФ СССР. Тем не менее, разбор боевой службы «К-182» в соединении не проводился, ни один начальник по поводу неоднократных отклонений «К-182» от маршрута патрулирования никаких замечаний не сделал.

Все это вызывает предположение, что ничего нового в природе «квакеров» в результате похода «К-182» для руководства ВМФ не было, просто широкая публикация этой «новизны» были политически нецелесообразна. Впрочем, это моё сугубо личное мнение."

Продолжение следует.

<http://flot.com/blog/historyofNVMU/927.php>

Copyright © 1998-2014 Центральный Военно-Морской Портал. Свидетельство о регистрации СМИ № ФС77-39156.