

НЕПОТОПЛЯЕМЫЙ АВИАНОСЕЦ КРЫМ

1945–2014



XX
военные
тайны
века

А.Б. ШИРКОРАД

Александр Борисович Широкопад
«Непотопляемый авианосец» Крым. 1945–2014
Серия «Военные тайны XX века»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=14653723
«Непотопляемый авианосец» Крым. 1945–2014 / А.Б. Широкопад: Вече; Москва; 2014
ISBN 978-5-4444-2235-9, 978-5-4444-8141-7

Аннотация

Тот, кто владеет Крымом, владеет Черным морем. Это прекрасно понимали византийцы, генуэзцы, турки, последовательно владевшие полуостровом. В 1783 г. императрица Екатерина II повелела присоединить Крым к России.

Крым стал одновременно цитаделью России и курортной зоной. Там располагались практически все базы Черноморского флота и морской авиации. Чуть ли не половина авиационных и ракетных полков СССР также находились в Крыму.

Что представлял собой военный Крым в 70–80-х годах XX века? Как проходил раздел флота, авиации, баз и полигонов между Российской Федерацией и Украиной в середине 1990-х годов?

Как повлияло на военную инфраструктуру полуострова 23-летнее украинское правление?

Почему у России не было иного выхода, нежели помочь населению Крыма весной 2014 г.?

Об этом и многом другом рассказывается в книге Александра Широкопада «Непотопляемый авианосец» Крым. 1945–2014».

Содержание

Раздел I	5
Глава 1	5
Глава 2	14
Глава 3	21
Глава 4	23
Глава 5	27
Раздел II	33
Глава 1	33
Глава 2	36
Глава 3	50
Глава 4	53
Конец ознакомительного фрагмента.	57

Александр Борисович Широкоград «Непотопляемый авианосец» Крым. 1945—2014

© Широкоград А.Б., 2014

© ООО «Издательство «Вече», 2014

* * *

Раздел I

Крым – непотопляемый авианосец¹

Глава 1

Бомбардировочная авиация

Кто придумал название «Крым – непотопляемый авианосец», неизвестно, но его использовали уже в 1930-е годы германские и британские политики и военные.

В апреле 1940 г. британский Кабинет министров отдал приказ разбомбить Баку и уничтожить или по крайней мере серьезно вывести из строя нефтехранилища.

В Москве всерьез восприняли британскую угрозу. В полную боевую готовность была приведена система ПВО Закавказья. Замечу, что всего в ПВО страны к этому времени было три корпуса ПВО – в районах Москвы, Ленинграда и Баку. Батум же прикрывала 8-я бригада ПВО.

Тем не менее Сталин решил не ограничиваться обороной. Где-то в начале февраля 1940 г. советское командование приступило к подготовке ответного удара. Его должны были нанести шесть дальнебомбардировочных полков (всего свыше 350 бомбардировщиков ДБ-3).

6-й, 42-й и 83-й дальнебомбардировочные полки начали сосредотачиваться на аэродромах Крыма. Еще три полка ДБ-3 должны были действовать с аэродромов в Армении в районе озера Севан.

Бомбардировщики первой группы, базировавшейся в Крыму, начали выполнять пробные полеты. С аэродрома под Евпаторией они летали на запад до берегов Болгарии, а затем кружным путем вдоль берегов Турции выходили на условленную цель на побережье Абхазии и потом тем же путем возвращались в Евпаторию.

Эскадрильи первой группы, пролетев над Турцией, должны были атаковать британские базы в Ларнаке, Никозии и Фамагусте на Кипре, базу в Хайфе в Палестине и французские военные объекты в Сирии.

Самолеты второй группы, базировавшиеся в Армении, должны были лететь через Иран и Ирак. В районе Багдада полки расходились в разные стороны на турецкие объекты и на британские базы в Ираке и в Египте.

Последний, самый лакомый, кусочек достался 21-му дальнебомбардировочному авиаполку. Две его эскадрильи должны были атаковать британскую эскадру в Александрии, две эскадрильи – сбросить бомбы под Порт-Саидом, а одна эскадрилья должна была разрушить шлюзы Суэцкого канала и парализовать британское судоходство. Стоит добавить, что все английские и французские базы к началу июня 1940 г. жили в режиме мирного времени, и о возможности авианалетов никто и не думал.

Союзное командование назначило первую бомбардировку Баку на 15 мая 1940 г. Сразу после обнаружения самолетов противника должны были подняться в воздух и бомбардировщики Ильюшина, чтобы устроить англичанам небольшой Перл-Харбор.

Однако планам англичан и французов не суждено было сбыться.

¹ В разделе использованы данные справочника: *Левин П.В., Болтенков Д.Е.* Век в строю ВМФ. Авиация военноморского флота России (1910–2010). Справочник. СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2002.

10 мая вермахт начал наступление на Западном фронте. 15 же мая капитулировала голландская армия, а танковый корпус генерала Гота расчленил 2-ю и 9-ю французские армии и двинулся на Сен-Контен. Понятно, что тут бравым союзникам стало не до Баку.

13 октября 1940 г. Риббентроп в письме к Сталину вежливо поддел его: «...советский нефтяной центр в Баку и нефтепорт в Батуми, несомненно, уже в этом году сделались бы жертвой британских покушений, если бы разгром Франции и изгнание английской армии из Европы не сломили бы английский дух нападения как таковой и не положили бы внезапный конец всем этим махинациям»².

С первых дней войны советские бомбардировщики ДБ-3 и СБ стали совершать налеты на города и нефтехранилища Румынии.

С потерей Севастополя в начале июля 1942 г. господство над Черным морем перешло от Черноморского флота к германским силам, хотя Черноморский флот имел в своем составе линкор, четыре крейсера, десятки эсминцев, подводных лодок и других кораблей, по своей огневой мощи на порядок или два превосходивших германскую флотилию, где наиболее мощными артиллерийскими кораблями были десантные баржи с 10,5-см пушками.

Контроль над морем определяли самолеты, базировавшиеся в Крыму.

Следует заметить, что хотя в целом оккупанты нанесли огромный ущерб военной инфраструктуре и экономике полуострова, но они построили там превосходные аэродромы, не имевшие аналогов в СССР.

Так, на аэродроме в Саки (65 км северо-западнее Симферополя), введенном в строй еще в конце 1930-х гг., немцы построили две бетонные взлетно-посадочные полосы длиной в 1400 м и в 1000 м. Взлетные и рулежные полосы были построены из железобетонных шестигранных плит длиной 1,3 м. Аэродром был захвачен частями Красной армии в июне 1944 г. с неповрежденными ВПП.

Отличную бетонную ВПП немцы построили на аэродроме Сарабуз (с 1948 г. – Гвардейское), расположенном в 13 км к северу от Симферополя. Эта ВПП используется до сих пор. Также до сих пор используются для проживания дома, построенные немцами для размещения личного состава.

Для подвоза боеприпасов и снаряжения с близлежащей железнодорожной станции Остряково немцы силами советских военнопленных, по некоторым сведениям, построили подземную узкоколейную железную дорогу от станции до аэродрома. Однако следы ее существования на местности до сих пор не найдены.

Рассказ о бомбардировщиках, базировавшихся в Крыму, я начну с 13-й Севастопольской авиационной дивизии пикирующих бомбардировщиков.

В первые послевоенные годы 13-я авиадивизия была перебазирована в Крым на аэродром Гвардейское. В конце 1947 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС № 0035 от 7 октября 1947 г. 13-я авиадивизия была переформирована в 88-ю дальнебомбардировочную авиационную дивизию (ДБАД) по штату № 98/704-А. В состав дивизии вошли 565-й ДБАП (бывший 29-й АППБ) и 569-й ДБАП (бывший 40-й АППБ).

В 1947–1948 гг. в состав дивизии также был включен 5-й гвардейский МТАП ВВС ЧФ.

1 февраля 1951 г. 88-я ДБАД была переименована в 688-ю минно-торпедную авиационную дивизию. Входящие в ее состав 565-й и 569-й ДБАП стали, соответственно, именоваться 1675-м и 1678-и МТАП, а 5-й гв. МТАП сохранил свой номер.

На 1 января 1952 г. 688-я МТАД числилась в составе ВВС ЧФ, с дислокацией управления на аэродроме Гвардейское. В этом же году 1675-й МТАП был передан в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

² Россия. XX век. Документы. 1941 год / Под ред. В.П. Наумова. В 2 кн. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Кн. I. С. 307.

В 1954 г. в составе 688-й МТАД числились 5-й гв. МТАП, 1676-й МТАП и 1817-й МТАП (с февраля), вооруженные самолетами Ил-28. Управление дивизии, 5-й гв. МТАП и 1676-й МТАП базировали на аэродроме Гвардейское, а 1817-й МТАП – на аэродроме Веселое.

30 апреля 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 25 марта 1955 г. 688-я МТАД была переименована в 141-ю минно-торпедную авиационную дивизию ВВС ЧФ. Входившие в ее состав 1676-й МТАП и 1817-й МТАП были, соответственно, переименованы в 943-й МТАП и 981-й МТАП. Последний с марта по август 1955 г. временно переходил в состав 2-й гв. МТАД, после был возвращен в дивизию.

С мая 1955 г. по январь 1956 г. в составе дивизии имелась 502-я отдельная авиационная эскадрилья.

На основании директивы Главного штаба ВМФ от 30 августа 1955 г. 5-й гв. МТАП из состава 141-й МТАД был передан во вновь формируемую 88-ю ТБАД специального назначения ВВС ЧФ (вторую дивизию в составе ВВС ЧФ с таким номером).

В 1957 г. управление 141-й МТАД базировалось на аэродроме Октябрьское. В состав дивизии входили 943-й МТАП на аэродроме Октябрьское и 981-й МТАП на аэродроме Веселое (Джанкой).

С 28 января 1958 г. директивой главнокомандующего ВМФ управление 141-й МТАД на аэродроме Октябрьское было расформировано. Входивший в ее состав 981-й МТАП был передан во 2-ю гв. МТАД, а 943-й МТАП – в 88-ю МТАД ВВС ЧФ.

Несколько слов стоит сказать о 5-й гвардейской МТАП, которая с 1945 г. базировалась на аэродроме Сарабуз (с 1948 г. – Гвардейское).

С 13 февраля по 15 апреля 1945 г. на базе 5-го гв. МТАП на аэродроме Саки проходили войсковые испытания нового торпедоносца Ту-2т. По результатам испытаний новый самолет был рекомендован к принятию на вооружение. В 1946–1948 гг. Ту-2 в варианте торпедоносца строился серийно. Кроме того, в условиях авиамастерских выполняли дооборудование бомбардировщиков Ту-2, поступавших в строевые части.

Следует заметить, что эффективных пикирующих бомбардировщиков в СССР не производилось. Легкий бомбардировщик Пе-2 был плохим пикировщиком, и в 1949 г. бомбометание с пикирования на Пе-2 окончательно запретили. А бомбометание с пикирования на бомбардировщиках Ту-2 в морской авиации вообще не выполнялось.

Ту-2т мог нести 450-мм торпеды 46АМ, мог нести донные мины АМД-500 и АМД-1000.

На Черноморском флоте в 1949 г. из 33 сбросов торпед с Ту-2 успешными оказались 24, а 4 торпеды вообще утонули.

В конце 1947 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС от 7 октября 1947 г. полк был переведен на четырехэскадрильный штат.

К 1949 г. 5-й гв. МТАП был перевооружен на торпедоносцы Ту-2т.

Тут невозможно не сказать пару слов о реактивных бомбардировщиках – конкурентах Ту-14 и Ил-28, параллельно служивших в Морской авиации. Дело в том, что обе машины создавались как фронтовые бомбардировщики. Однако в НИИ ВВС по результатам испытаний Ту-14 было выдано заключение: «Учитывая, что в настоящее время нет скоростного бомбардировщика, обеспечивающего подвеску минно-торпедного оружия, рекомендовать самолет Ту-14 в серийное производство для вооружения только авиации ВМС с использованием на аэродромах, имеющих взлетно-посадочные полосы длиной не менее 2500 м. Ввиду большой длины разбега и большой взлетной дистанции (без ускорителей), а также недостаточной скороподъемности Ту-14 не может быть рекомендован для использования в качестве фронтового бомбардировщика в ВВС Советской армии».

Нормальная бомбовая нагрузка самолета Ту-14 составляла 1000 кг. Грузовой отсек позволял подвесить низковысотную торпеды 45—36АНУ и авиационную мину.

Скорость полета самолета на высоте 5000 м достигала 845 км/ч, дальность – 2800 км, практический потолок – 11 300 м. Нормальный полетный вес самолета составлял 21 000 кг, максимальный – 25 140 кг.

В феврале 1951 г. первые Ту-14 начали поступать в 5-й гв. ТБАП ВВС ЧФ. Поскольку летный состав полка не эксплуатировал ранее самолеты с носовым колесом, то для переучивания был выделен самолет В-25 «Митчелл». Однако с 23 июля по 15 августа 1952 г. самолеты Ту-14 продолжали летать в 5-м ТБАП ВВС ЧФ.

18 августа 1951 г. 15 самолетов Ту-14 т полка под руководством летчика-инспектора ВВС Черноморского флота Героя Советского Союза полковника А.И. Фокина пролетели в строю над Красной площадью на воздушном параде в честь Дня Воздушного флота.

Заключение о принятии на вооружение самолета Ту-14 т было подписано наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецовым и командующим Авиации ВМФ Н.Е. Преображенским еще в августе 1951 г.

В соответствии с директивой Главного штаба ВМФ от 3 октября 1957 г. 5-й гв. ТБАП был переименован в 5-й гв. минно-торпедный авиаполк дальнего действия в составе 88-й МТАД дальнего действия.

В 1959 г. для освоения летным составом новой ракетной системы КС (самолет снаряд «Комета») в штатах полка имелся самолет Ту-14кс.

В 1957 г. вторым после 124-го МТАП на Ту-16кс перевели 5-й МТАП.

В июне 1957 г. 5-й МТАП начали перевооружать на крылатые противокорабельные ракеты К-10 на самолетах Ту-16к-10. Ракета К-10 имела стартовый вес около 4500 кг, максимальную скорость 2030 км/ч. При этом ракета К-1 °СН имела дальность 220 км, а К-1 °СД – 325 км. (Сх. 1, 2, 3.)

Ко времени распада СССР в Крыму несли службу 38 самолетов Ту-16к-10, оснащенных ракетами К-10 различных модификаций. Окончательно К-10 были сняты с вооружения в 1994 г.

В ноябре 1958 г. экипаж командира 5-го МТАП полковник В. Дубинин произвел успешный пуск и наведение двух ракет с одного самолета. Вскоре было отработано наведение с одного самолета трех ракет.

С 1971 г. 5-й гв. ОМПАП вошел в состав вновь сформированной 2-й гв. МРАД. В составе полка 1-я эскадрилья имела самолеты Ту-16к-10—26, 2-я эскадрилья – Ту-16к-26 и 3-я эскадрилья – Ту-16спс и Ту-16е.

Маленькое пояснение: самолеты Ту-16к-10—26 и Ту-16к-26 – ракетоносцы, принятые на вооружение в 1967 г. и 1969 г. соответственно. Основное вооружение их одинаковое: 2 противокорабельные крылатые ракеты КСР-2 или КСР-5, или КСР-11. Самолет Ту-16спс нес 2 крылатые ракеты КСР-2 или КСР-5, а кроме того, станцию постановки активных помех СПС-2. Ну а Ту-16е – самолет дальней радиоэлектронной разведки. (Сх. 4, 5.)

К 1985 г. 5-й гв. МРАП перевооружился с Ту-16 сразу на сверхзвуковые ракетоносцы Ту-22м3, минуя Ту-22м2.

На 1992 г. в составе полка имелось 20 машин Ту-22м3 и 15 – Ту-16 различных модификаций.

15 ноября 1994 г. 5-й гв. МРАП, базирующийся на аэродром Веселое, был расформирован. Самолеты Ту-22м3 сначала передали в 943-й МРАП, а после расформирования и этого полка 19 самолетов отошли России, а 20 – Украине. Российские Ту-22м3 передали в 444-й ЦБП и ПЛС ВВС ВМФ, а также в 568-й ОМПАП ВВС Тихоокеанского флота.

Несколько слов стоит сказать и о других полках, входивших в 688-ю (141-ю) авиадивизию.

1 февраля 1951 г. 569-й ДБАП был переименован в 1676-й минно-торпедный авиаполк.

В октябре 1951 г. в полк поступили первые четыре самолета Ил-28, после чего он, вторым в Морской авиации после 1531-го МТАП ВВС 8-го ВМФ, приступил к переучиванию на них. Боевая нагрузка Ил-28 почти не отличалась от Ту-14.

В сентябре – октябре 1953 г. 1676-й МТАП, первым в Авиации ВМФ, производил испытания новой реактивной авиационной торпеды РАТ -52 с самолетов Ил-28, выполнив при этом 54 торпедометания.

В 1951–1955 гг. полк был передислоцирован с аэродрома Гвардейское на аэродром Октябрьское.

Директивной начальника Главного штаба ВМФ № ОМУ/1/53065 от 25 марта 1955 г. 1676-й минно-торпедный Констанцкий Краснознаменный авиаполк на аэродроме Октябрьское был переименован в 943-й минно-торпедный авиаполк 141-й МТАД (бывшей 688-й МТАД) ВВС ЧФ.

В мае 1957 г. на вооружение полка поступили самолеты-торпедоносцы Ту-16 т, а в июне полк был переименован в 943-й тяжелый бомбардировочный авиаполк. Но уже 3 октября того же года на основании директивы Главного штаба ВМФ № ОМУ/4/30353 943-й ТБАП был переименован в 943-й минно-торпедный авиаполк дальнего действия.

Самолет Ту-16 создавался как дальний бомбардировщик, а о применении его в качестве торпедоносца известно мало. Поначалу Ту-16 хотели отправить на флоты в качестве бомбардировщиков, но командование ВМФ настояло на их переделке в торпедоносцы.

Самолет Ту-16 т по основным характеристикам не отличался от бомбардировщика и обеспечивал подвеску и применение шести торпед 45—54ВТ или четырех торпед РАТ -52, а при необходимости мог нести до 12 мин различных образцов. Вся нагрузка размещалась в грузовом отсеке.

Наши адмиралы почему-то не поняли, что использование таких больших самолетов в качестве торпедоносцев может иметь успех только в борьбе с конвоями торговых судов, не имеющими авиационного прикрытия.

Ту-16 т нашли широкое применение в Черноморском флоте. В апреле 1956 г. они поступили в 5-й МТАП, в июне – в 124-й МТАП, а в мае 1957 г. – в 943-й МТАП.

В июне 1959 г. в 943-м МТАП состоялось показательное торпедометание. В учении принимали участие три Ту-16 т с нагрузкой по шесть циркулирующих торпед 45—54ВТ. В каждом вылете их сбрасывали с одного захода. Прицеливание производилось без использования автоматики бомбардировочных прицелов. Всего на учениях было сброшено 54 торпеды.

Как писал А.М. Артемьев: «Это последнее исследовательское учение с применением циркулирующих торпед. Выводы по итогам учения заслуживают, чтобы их привести:

“Самолет Ту-17 т с прицельным оборудованием можно применять для нанесения ударов по кораблям в море. Эффективность применения торпед не зависит от скорости цели. Средняя площадь накрытия при сбрасывании 18 торпед составляет $970 \times 1900 \text{ м}^2$. Ни само учение, ни столь глубокомысленные выводы уже не представляли интереса и использовались лишь для кандидатских диссертаций”»³.

Самолет Ту-16 т стал последним торпедоносцем советского ВМФ. Хотя неугомонные адмиралы настаивали на создании еще более тяжелого торпедоносца на базе четырехмоторного стратегического бомбардировщика М-6 конструкции В.М. Мясищева.

В сентябре 1958 г. после расформирования 141-й МТАД 943-й МТАП ДД вошел в состав 88-й МТАД ВВС ЧФ.

³ Артемьев А.М. Крылья над морем // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра... 2007. № 1.

После расформирования 88-й МТАД и в связи с преобразованием МТА ВВС ВМФ в морскую ракетноносную авиацию, на основании приказа Министерства обороны СССР № 0028 от 20 марта 1961 г. и приказом главкома ВМФ № 048 от 13 апреля 1961 г., с 1 мая 1961 г. 943-й МТАП ДД стал именоваться 943-м отдельным морским ракетноносным авиационным полком.

В 1959–1961 гг. 943-й МТАП ДД был перевооружен на Ту-16кс. Перевооружение полка происходило на аэродроме Гвардейское на базе 124-го МТАП. В 1960 г. для отработки практических пусков ракет был сформирован 120-й отдельный истребительный авиаотряд (ОИАО) специального назначения, вооруженный самолетами СДК-7. В январе 1961 г. отряд расформировали, а вместо него в штат полка включили истребительное авиазвено. После окончания освоения экипажами полка ракетной системы звено было расформировано.

В 1962 г. 12 экипажей полка в рамках программы военной помощи Индонезии перегонали самолеты Ту-16кс по маршруту Октябрьское – Иркутск – Пекин – Рангун – Джакарта – Мадиям.

С 1971 г. полк вошел в состав вновь сформированной 2-й гвардейской морской ракетноносной авиадивизии (МРАД) ВВС ЧФ.

Весной 1970 г. экипажи из состава полка на ротационной основе находились в спецкомандировке в Арабской Республике Египет. Они входили в состав 90-й ОДРАЭ особого назначения ВМФ и базировались на аэродроме Каир-Вест. Летчики выполняли полеты над Средиземным морем на Ту-16р с египетскими опознавательными знаками.

Летом 1972 г., после разрыва отношений между АРЕ и СССР, экипажи полка вернулись к месту постоянной дислокации.

С февраля 1974 г. 943-й МРАП, первым в Авиации ВМФ, приступил к переучиванию на новые сверхзвуковые ракетноносцы Ту-22м2. К 7 августа переучивание 1-й эскадрильи завершилось.

3 сентября 1974 г. первые два Ту-22м2 приземлились на аэродроме Гвардейское, а 20 сентября состоялась первая летная смена 1-й авиаэскадрильи на этих самолетах.

17 апреля 1975 г. экипаж подполковника Задирако первым в полку произвел практический пуск авиационной крылатой ракеты Х-22 на Каспийском полигоне.

Ракета Х-22 имела стартовый вес 5740 кг. Дальность стрельбы составляла 310–330 км, максимальная скорость – 3710 км/ч. Ее модификации Х-22Н и Х-22НА имели дальность стрельбы 390 км и 480 км соответственно.

Боевая эффективность полка Ту-22 м с ракетным комплексом К-22Н оценивалась вдвое выше, чем у Ту-16к-26 и втрое выше по сравнению с Ту-16к-10.

Помимо 943-го МРАП на Черноморском флоте самолетами Ту-22м2 пополнился 5-й МРАП.

В сентябре 1975 г. к переучиванию на Ту-22м2 приступила 2-я авиаэскадрилья.

К началу 1980-х гг. в составе полка имелись две эскадрильи самолетов Ту-22м2 и одна эскадрилья самолетов Ту-16к-16.

В 1983 г. эскадрилья самолетов Ту-16к в полку была расформирована.

В 1987 г. 943-й МРАП был перевооружен на самолеты Ту-22м3.

В 1992 г. в боевом составе 943-го МРАП имелось 23 самолета Ту-22м3 и четыре Ту-16.

После расформирования в конце 1994 г. управления 2-й гвардейской МРАД 943-й МРАП стал отдельным полком в составе ВВС ЧФ. В нем имелось 25 экипажей. В полк на хранение были переданы самолеты из расформированного 5-го гвардейского МРАП.

31 августа 1996 г. 943-й ОМРАП на аэродроме Октябрьское был расформирован. Самолеты Ту-22м3 (39 единиц) поделили между Украиной (20 единиц) и Россией (19 единиц). Российские самолеты Ту-22м3 передали на хранение на аэродром Веретье (Остров). Часть из них, пройдя ремонт на авиаремонтном заводе в городе Чкаловске Калининградской обла-

сти, позже были переданы в 568-й гв. ОМРАП ВВС Тихоокеанского флота. А украинские «Бэкфайры»⁴, включая и доставшиеся им Ту-22м3 из состава частей дальней авиации ВВС СССР, в период с октября 2000 г. по апрель 2006 г. были утилизированы.

В марте 1951 г. в составе 2-й гв. МТАД на аэродроме Саки был сформирован 1817-й минно-торпедный авиаполк, вооруженный самолетами Ил-28.

В 1952 г. 1817-й МТАП с аэродрома Саки был перебазирован на аэродром Веселое.

С февраля 1954 г. полк числился в составе 688-й МТАД (бывшей 13-й АДПБ) ВВС ЧФ.

В марте 1955 г. 1817-й МТАД вновь входит в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

30 апреля 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 25 марта 1955 г. 1817-й МТАП был переименован в 981-й минно-торпедный авиаполк.

В августе 1955 г. на основании директивы начальника Главного штаба ВМФ № ОМУ/4/53280 от 30 августа 1955 г. полк был передан повторно в состав 141-й МТАД (бывшей 688-й МТАД).

После расформирования 141-й МТАД, с марта 1958 г. 981-й МТАП в третий раз передается в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

В 1955–1960 гг. в составе полка одна из эскадрилий была бомбардировочной. В это время полк базировался на аэродроме Джанкой (Веселое).

13 сентября 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 981-й МТАП ВВС ЧФ, вооруженный самолетами Ил-28, на аэродроме Джанкой был расформирован.

А теперь перейдем ко 2-й гвардейской смешанной авиационной дивизии.

После войны до ноября 1947 г. состав дивизии не изменялся: 5-й гв. МТАП, 13-й гв. МТАП и 11-й гв. ИАП. На вооружении дивизии состояли бомбардировщики (торпедоносцы) Ил-4, А-20 «Бостон», а также истребители Р-63 «Кингкобра».

Позже произошла «рокировка» полками: 5-й гв. МТАП на Ту-2 из 2-й гв. МТАД на аэродроме Гвардейское был передан в 88-ю ДБАД (бывшую 13-ю АДПБ), а вместо него оттуда в дивизию передали 1675-й МТАП (бывший 29-й БАП) на аэродроме Саки, также на самолетах Ту-2.

К 1 января 1952 г. в составе 2-й гв. МТАД числились: 13-й гв. МТАП, 241-й гв. ИАП, 1675-й МТАП (бывший 29-й БАП) и вновь сформированный 1817-й МТАП. Все полки дивизии дислоцировались на аэродроме Саки. В это время ее минно-торпедные полки перевооружались на реактивные самолеты Ил-28.

На 1 ноября 1952 г. штаб дивизии перебазировался с аэродрома Саки (поселок Новоедфоровка) на аэродром Веселое (в районе Джанкоя).

К 1953 г. из состава дивизии, как и из других минно-торпедных соединений Морской авиации, был исключен 241-й гв. ИАП (бывший 11-й гв. ИАП).

В феврале 1954 г. 1817-й МТАП был передан из 2-й гв. МТАД в состав 688-й МТАД (бывшей 13-й АДПБ) ВВС ЧФ, но уже в марте 1955 г. он ненадолго вернулся в состав 2-й гв. МТАД.

В апреле 1955 г. 1817-й МТАД переименовали в 981-й МТАП, а в августа опять вернули в 141-ю МТАД (бывшую 688-ю МТАД) ВВС ЧФ, с базированием на аэродроме Веселое.

В 1957 г. 2-я гв. МТАД, составом 13-го гв. МТАП и 942-го МТАП (бывшего 1675-го МТАП), базировалась на аэродроме Саки.

В марте 1958 г. в дивизию опять вернулся 981-й МТАП, который оставался в ее составе вплоть до своего расформирования в середине 1960 г.

В августе 1958 г. в состав дивизии вошел 819-й гв. БАП, принятый в Авиацию флота из 48-й воздушной армии Одесского военного округа.

⁴ Натовское обозначение самолетов Ту-22М.

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных Сил» 2-я гв. МТАД на аэродроме Саки была расформирована, а ее полки стали отдельными частями, подчинявшимися непосредственно командующему Авиацией Черноморского флота.

В 1971 г. 2-я гвардейская морская ракетноносная Севастопольская авиадивизия им. Н.А. Токарева была вновь сформирована на аэродроме Гвардейское. В нее включили 5-й гв. МРАП, 124-й МРАП и 943-й МРАП. Такой состав дивизии оставался неизменным до 1990 г.

В 1987 г. произошел международный инцидент, в котором три Ту-16 из состава 2-й гв. МРАД, выполняя вылет в Средиземное море на боевую службу с аэродрома в Болгарии, нарушили воздушное пространство Греции и Турции. За этот инцидент был снят с должности командир дивизии полковник Н.И. Осипов.

В 1990 г. был расформирован 124-й МРАП, базировавшийся на аэродроме Гвардейское. Он был вооружен устаревшими ракетноносцами Ту-16к-10.

15 декабря 1994 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ РФ от 21 апреля 1994 г. управление 2-й гв. МРАД на аэродроме Гвардейское и 5-го гв. МРАП на аэродроме Веселое были окончательно расформированы. Уцелевший 943-й МРАП стал на некоторое время отдельным полком, но и он в 1996 г. был расформирован. На этом морская ракетноносная авиация на Черном море прекратила свое существование.

Несколько слов стоит сказать о 13-м гвардейском минно-торпедном полку. 9 мая 1945 г. он встретил, имея на вооружении 27 бомбардировщиков А-20G «Бостон», базировавшихся на аэродром Саки. В 1946 г. полк был перевооружен на самолеты Ту -2т.

В 1949 г. на базе полка были проведены испытания нового торпедного прицела ПТН-45, для чего 8 экипажей выполнили 75 полетов со сбросом 90 торпед, в том числе двух-торпедными залпами – 38.

В 1953 г. полк получил новую реактивную авиационную технику – самолеты Ил-28 т.

С 1950 по 1960 год 13-й гв. МТАП находился в составе 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ, дислоцируясь на аэродром Саки.

В июле 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 13-й гв. МТАП вместе с управлением 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ на аэродроме Саки были расформированы.

819-й авиаполк (бывший 82-й гв. БАП) получил новый номер в январе 1949 г. В течение 9 лет он базировался в Венгрии, в районах Запорожья и Одессы.

4 сентября 1958 г. на основании директивы Главного штаба ВС СССР от 25 июня 1958 г. 819-й гв. БАП, вооруженный самолетами Ил-28, из 164-й гв. БАД ВВС Таврического ВО (46-я воздушная армия), был передан в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ с перебазированием на аэродром Веселое в Крыму.

В январе 1959 г. 819-й гв. БАП был переименован в 819-й гвардейский минно-торпедный авиаполк.

В составе ВВС ЧФ полк использовал для проведения торпедных стрельб Евпаторийский морской полигон на Черном море и Азовский полигон «Арабатская стрелка».

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 819-й гв. МТАП ВВС ЧФ на аэродроме Веселое был расформирован.

Нумерация частям в СССР присваивалась довольно бестолково, что периодически приводило к накладкам и путанице. Так, 30 августа 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ № ОМУ/4/53280 на аэродроме Гвардейское было сформировано управление 88-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии специального назначения. Это было уже второе авиационное соединение в составе ВВС ЧФ с этим номером.

В состав дивизии вошли 124-й ТБАП (переформированный из 27-й учебно-тренировочной части), 5-й гв. МТАП (переименованный тогда же в 5-й гв. ТБАП специального

назначения), 32-й отдельный отряд управления, 33-й отдельный истребительный авиаотряд специального назначения.

30 октября 1957 г. в соответствии с директивой главкома ВМФ № ОМУ/4/30335 от 3 октября 1957 г. 88-я ТБАД специального назначения была переименована в 88-ю минно-торпедную авиадивизию дальнего действия. В состав дивизии в это время входили 124-й МТАП, 5-й гв. МТАП, 943-й МТАП и 153-я ОИАЭ специального назначения.

В декабре 1957 г. экипаж заместителя командира 88-й МТАД подполковника М.Г. Дервееда выполнил на Каспийском полигоне первый практический пуск ракеты КС с самолета Ту-16 по танкеру-мишени «Чкалов».

В соответствии с директивой главкома ВМФ № ОМУ/1/9536 от 28 февраля 1961 г. управление 88-й МТАД дальнего действия было расформировано. Фактически расформирование дивизии завершилось к концу года. Полки, входившие в ее состав, стали отдельными морскими ракетноносными.

В 1959–1961 гг. в состав отряда управления 88- МТАД ДД входил самолет Ту-4кс.

В 1961–1962 гг. СССР поставил 25 самолетов Ту-16кс для ВМС Индонезии. В качестве инструкторов использовались экипажи частей Морской ракетноносной авиации ВВС ЧФ.

«Ракетноносная авиация в годы “холодной войны” получила возможность решать задачи как в Черном, так и в Средиземном морях. Ее возможности позволили самостоятельно и во взаимодействии с Дальней авиацией вести боевые действия по уничтожению авианосцев в восточной части Средиземного моря, а с использованием оперативных аэродромов на территории Венгрии и Болгарии – в центральной и даже в западной части Средиземного моря. В Черном море она могла наносить ракетные удары по кораблям и группировкам кораблей, по конвоям и одиночным судам как в море, так и в пунктах базирования из районов северной части моря, не входя в зону ПВО вероятного противника. Дивизия ракетноносной авиации была способна выпустить одновременно до 90 ракет в Черном море и до 60 ракет в Средиземном море. Ракетноносная авиация являлась одним из составных компонентов в ходе завоевания господства в Черном море и блокаде Проливной зоны»⁵.

⁵ Российский Черноморский флот. Исторический очерк / Коллектив авторов. Симферополь: ДИАИПИ, 2008. С. 528.

Глава 2

Истребительная авиация

К 1946 г. истребительная авиация Черноморского флота состояла из 4-й истребительной авиадивизии. Еще несколько истребительных полков входили в состав минно-торпедной, пикировочной и штурмовой дивизий.

В 1951–1957 гг. в составе ВВС Черноморского флота насчитывалось уже четыре истребительные дивизии: 4-я в Каче, 49-я в Бельбеке, 127-я в Керчи и 181-я в Джанкое. Только 4-я ИАД была довоенного формирования. 49-я и 127-я ИАД были сформированы в 1951 г., а 181-я ИАД принята из ССВ Советской армии. К началу 1957 г. в эти дивизии входили 12 авиаполков.

К 1 января 1954 г. в составе Черноморского флота было боевых реактивных машин: 245 истребителей МиГ-17 и 88 МиГ-15.

К началу 1957 г. все истребители были выведены из боевого состава, а 62-й ИАП в 1955–1956 гг. перевооружен сверхзвуковыми истребителями МиГ-19.

Отдельно рассмотрим истребительные дивизии.

На 1 сентября 1948 г. в 4-й ИАД ВВС ЧФ числились: 6-й гв. ИАП на аэродроме Кача, вооруженный истребителями Р-40 «Киттихаук» и Р-63 «Кингкобра»; 62-й ИАП на аэродроме Бельбек (Р-40 «Киттихаук» и Як-11); 329-й ИАП (бывший 7-й ИАП) на аэродроме Геленджик (Р-40 «Киттихаук», Як-9 и Як-11); 241-й гв. ИАП на аэродроме Гвардейское (Р-40 «Киттихаук» и Як-11); 39-я отдельная авиаэскадрилья ночных истребителей (ОАЭ НИ) на аэродроме Кача на самолетах А-20 «Бостон» и Р-39 «Аэрокобра» (в ноябре 1948 г. эскадрилья переведена на Балтику).

Весной 1950 г. в дивизию вошел еще 661-й истребительный авиаполк, сформированный на аэродроме Кача.

В 1951 г. 326-й ИАП был переведен из дивизии во вновь сформированную 527-ю ИАД ВВС ЧФ.

В начале 1950-х гг. началось перевооружение полков дивизии на реактивные истребители МиГ-15, а в середине 1950-х гг. их перевооружили на МиГ-17.

В 1952 г. 4-ю ИАД в составе 6-го гв. ИАП, 661-го ИАП и 241-го ИАП передали в состав 52-го истребительного авиакорпуса ВВС Таврического ВО.

В июле 1953 г. 4-я ИАД 52-го ИАК ВВС Таврического ВО была возвращена в состав ВВС ЧФ.

По состоянию на 1 января 1954 г. в состав 4-й ИАД входили: 6-й гв. ИАП и 241-й ИАП, базировавшиеся на аэродроме Кача, а также 661-й ИАП на аэродроме Песчаное (бывший поселок Альма-Тамак в районе Качи). Управление дивизии также базировалось на аэродроме Кача. На дивизию возлагалась задача ПВО в районе главной базы Черноморского флота – Севастополя.

К сентябрю 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» управление 4-й ИАД Авиации Черноморского флота на аэродроме Кача было расформировано. Тогда же были расформированы и ее полки: 6-й гв., 241-й гв. и 661-й.

10 апреля 1950 г. на базе 62-го ИАП 4-й ИАД ВВС ЧФ, который базировался на аэродроме Бельбек, началось формирование еще одного соединения истребительной авиации – 49-й истребительной авиадивизии ВВС ЧФ. Ее управление разместилось на аэродроме Бельбек. В состав дивизии вошли: 62-й ИАП (аэродром Бельбек) и вновь сформированные 433-й ИАП (аэродром Херсонес), 628-й ИАП (аэродром Бельбек), 639-й ИАП (аэродром Херсонес). На укомплектование дивизии был направлен личный состав истребительной авиации всех флотов. На нее возлагалась задача ПВО в районе Севастополя.

В 1952 г. 49-я ИАД в составе 62-го, 628-го и 639-го полков была передана в состав 52-го ИАК ВВС Таврического ВО.

В июле 1953 г. 49-я ИАД 52-го ИАК была возвращена в состав ВВС Черноморского флота.

В 1957–1958 гг. в состав дивизии входили: 62-й ИАП (истребители МиГ-19, Бельбек), 433-й ИАП (МиГ-17, мыс Херсонес), 628-й ИАП (МиГ-17, Бельбек). К апрелю 1958 г. 639-й полк был перебазирован с Херсонеса на аэродром Октябрьское.

6 апреля 1960 г. директивой Министерства обороны СССР от 16 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» управление 49-й истребительной авиадивизии на аэродроме Бельбек было расформировано. Одновременно с ним были расформированы 628-й и 433-й авиаполки. А 62-й авиаполк передали в состав 1-й дивизии 8-й отдельной армии ПВО страны. Он стал единственным истребительным полком из ВВС Черноморского флота, уцелевшим после всех реформ в составе Вооруженных сил Украины до 2013 г.

На вооружении частей дивизии состояли истребители МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19с и МиГ-19св.

527-я истребительная авиадивизия трехполкового состава была сформирована в составе ВВС Черноморского флота в феврале – марте 1951 г. Ее задачей была ПВО в районе Керченского пролива. В дивизию вошли 326-й и 329-й ИАП, а также вновь сформированный 1727-й полк.

На 1 января 1954 г. управление дивизии базировалось на аэродроме Керчь. 326-й полк дислоцировался на аэродроме Кировское, 329-й – на аэродроме Геленджик, 1727-й – на аэродроме Темрюк. Полки были вооружены истребителями МиГ-15.

В июне 1955 г. на основании директивы Главного штаба ВМС от 25 марта 1955 г. 527-я ИАД была переименована в 127-ю ИАД, а 1727-й полк стал 966-м полком.

В середине 1950-х гг. полки дивизии перевооружались на истребители МиГ-17.

В 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 127-я ИАД была расформирована.

С конца 1945 г. 181-я ИАД числилась в составе ВВС Таврического ВО, дислоцируясь на аэродроме Джанкой. В ее состав входили полки: 53-й (в 1946 г. базировался на аэродроме Веселое, а с 1947 г. – на аэродроме Джанкой); 306-й (Кача), 355-й (Джанкой) и 728-й (с 1949-го – 925-й), который базировался на аэродроме Советский (Грамматиково).

С 8 марта по 1 апреля 1947 г. на основании директивы командующего Таврическим ВО от 26 февраля 1947 г. 306-й ИАП был расформирован, а личный состав отправлен на укомплектование 53-го, 355-го и 728-го полков дивизии.

В августе 1953 г. на основании приказа Минобороны СССР № 0084 от 25 апреля 1953 г. 181-я ИАД, вооруженная истребителями МиГ-15, в полном составе была передана ВВС Черноморского флота.

На 1 января 1954 г. в составе дивизии имелись 53-й, 355-й и 925-й полки. Управление дивизии базировалось на аэродроме Евпатория.

В феврале 1957 г. 181-ю дивизию передали во вновь сформированную Крымскую дивизию Одесского корпуса ПВО.

К 1 апреля 1958 г. управление 181-й ИАД на аэродроме Евпатория было расформировано, а входившие в состав дивизии полки стали подчиняться непосредственно командованию Крымской дивизии.

В октябре 1947 г. 6-й гв. отдельный истребительный авиаполк из Одессы перебазировался в Крым на аэродром Кача и вошел в состав 4-й ИАД ВВС ЧФ.

В 1950 г. на вооружении полка состояли истребители: Ла-11, Р-63, УТ-2, Як-12, Р-39у. В конце 1950 г. в полк стали поступать новые реактивные самолеты УТИ Як-17 и МиГ-15.

19 января 1951 г. были собраны и облетаны первые истребители МиГ-15, после чего началось переучивание на них личного состава полка, которое завершилось в апреле того же года.

На 1 января 1954 г. 6-й гв. авиаполк базировался на аэродром Кача. К этому времени он был перевооружен на истребители МиГ-17.

В феврале 1957 г. 9 самолетов МиГ-17 и 11 летчиков 53-го ИАП 181-й дивизии были перебазированы на аэродром Кача, где вошли в состав 6-го гв. ИАП 4-й ИАД. Вместо них 11 февраля 10 машин МиГ-17п и 12 летчиков полка были переданы в 53-й ИАП, который уходил в ПВО страны.

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 6-й гвардейский авиаполк на аэродроме Кача был расформирован. Часть личного состава пошла на укомплектование 853-го отдельного вертолетного полка Авиации ЧФ.

В соответствии с циркуляром начальника Главного штаба ВМС от 12 декабря 1946 г. 7-й ИАП 4-й ИАД был переименован в 34-й истребительный авиаполк ВВС ЧФ. Полк дислоцировался на аэродроме Альма-Тамак (позже Песчаное) близ Качи.

19 июля 1948 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС от 12 апреля 1948 г. 34-й ИАП был переименован в 329-й ИАП, поскольку в составе ВВС СА уже имелся 34-й ИАП. На вооружении полка состояли истребители Р-40 «Киттихаук», Як-9 и Як-11.

В 1949 г. 329-й ИАП числился отдельным полком, подчиненным непосредственно командующему ВВС ЧФ.

В январе 1950 г. полк базировался на аэродром Геленджик.

В феврале – марте 1951 г. полк вошел в состав вновь сформированной 527-й ИАД ВВС ЧФ.

В начале 1950-х гг. полк был перевооружен на истребители МиГ-15, а к середине 1950-х гг. – на МиГ-17.

В апреле 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 329-й ИАП 127-й ИАД (бывшей 527-й ИАД) на аэродроме Геленджик был расформирован.

В апреле 1948 г. в соответствии с циркуляром начальника Главного штаба ВМС от 12 апреля 1948 г. 11-й гв. ИАП был переименован в 241-й гв. ИАП. Полк, вооруженный истребителями Р-63 «Кингкобра» и Як-11, базировался в Евпатории и числился во 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

В 1950 г. полк перебазировался на аэродром Саки, где базировались остальные полки 2-й гв. МТАД.

С января по апрель 1951 г. на аэродроме Саки шло теоретическое переучивание личного состава 241-го гв. ИАП на реактивные истребители МиГ-15.

В апреле того же года на вооружение 62-го полка поступили истребители Ла-11, которые оставались там недолго, до освоения летным составом реактивных истребителей МиГ-15.

До 1953 г. полк входил в состав 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ, после чего был передан в 4-ю ИАД, где и оставался вплоть до своего расформирования.

В 1954 г. 241-й полк числился уже на аэродроме Кача.

27 марта 1960 г. в рамках «дальнейшего значительного сокращения Вооруженных сил СССР» 241-й гв. ИАП, вооруженный истребителями МиГ-15, на аэродроме Кача, вместе с управлением 4-й ИАД был расформирован.

В июле 1948 г. 326-й ИАП 4-й дивизии базировался на аэродром Сарабуз в Крыму.

С февраля 1951 г. 326-й полк вошел в состав 527-й ИАД (с 1955 г. – 127-я ИАД) ВВС ЧФ, базируясь на аэродром Кировское.

В начале 1950-х гг. полк перевооружили на истребители МиГ-15, а в середине 1950-х гг. – на МиГ-17.

В январе 1957 г. на основании приказа Минобороны СССР № 002 от 3 января 1957 г. 326-й полк был передан из 127-й ИАД в 181-ю ИАД ВВС ЧФ и вместе с последней вошел в состав Крымской дивизии Одесского корпуса ПВО.

По данным исторического формуляра 21-й дивизии ПВО на момент передачи 326-й полк числился отдельным полком, базирующимся на аэродром Карагоз (село Гончаровка).

Весной 1958 г., после расформирования управления 181-й ИАД, 326-й полк стал подчиняться непосредственно командованию Крымской дивизии Одесского корпуса ПВО. В том же году полк был перевооружен на сверхзвуковые перехватчики Су-9.

326-й ИАП оставался в составе 8-й отдельной армии ПВО до конца 1970-х гг. В сентябре 1979 г. полк на аэродроме Кировское был расформирован.

С 9 ноября по 10 декабря 1945 г. 53-й ИАП был перебазирован из 2-й войсковой армии Центральной группы войск в Крым на аэродром Кача. Тогда же на базе хранения авиатехники в Узине было получено 18 самолетов Як-9. Всего же в полку имелось 43 истребителя Як-9.

В апреле 1946 г. полк перебазировался на аэродром Веселое. Тогда же из Узина перегнали 12 Як-9 и еще 23 истребителя с завода в Таганроге.

К марту 1947 г. 53-й ИАП перебазировался на аэродром в Джанкой, а на пополнение полка прибыла эскадрилья из 306-го ИАП.

В октябре 1951 г. полк получил на вооружение самолеты МиГ-15 и приступил к переучиванию экипажей и освоению новой техники.

12 сентября 1952 г. 53-й полк в составе 181-й ИАД ВВС Таврического ВО вошел в 52-й ИАК, штаб которого размещался в Севастополе.

В ноябре 1952 г. 53-й ИАП перебазировали на аэродром Евпатория.

С 23 мая 1953 г. приказом Минобороны СССР от 25 апреля 1953 г. 53-й полк 181-й ИАД 52-го смешанного авиакорпуса (бывшего 52-го ИАК) ВВС Таврического ВО приказом главкома ВМС от 29 августа 1953 г. был передан в состав ВВС ЧФ.

В середине 1950-х гг. личный состав полка освоил истребители МиГ-17.

До конца января 1957 г. 53-й ИАП, вооруженный самолетами МиГ-17, находился в составе 181-й ИАД ВВС ЧФ.

С 1 февраля 1957 г. на основании приказа МО СССР № 002 от 3 января 1957 г. 53-й полк в составе 181-й дивизии был передан в Крымскую дивизию Одесского корпуса ПВО.

В феврале 1957 г. 9 самолетов МиГ-17 и 11 летчиков полка были перебазированы на аэродром Кача, где вошли в состав 6-го гв. ИАП 4-й ИАД ВВС ЧФ. Вместо них 11 февраля полк пополнился 10 самолетами МиГ-17п и 12 летчиками из 6-го гв. ИАП.

Весной 1958 г. после расформирования управления 181-й дивизии 53-й полк стал подчиняться непосредственно командованию Крымской дивизии Одесского корпуса ПВО.

28 июня 1945 г. 62-й истребительный авиаполк всем составом перебазировался на аэродром Аджи-Булат (позже поселок Угловое, Крым) и приступил к выполнению задач ПВО главной базы Черноморского флота Севастополя.

В ноябре 1945 г. 1-я эскадрилья полка была перевооружена на самолеты Як-9 в количестве 12 единиц.

С 15 мая 1946 г. полк получил задачу перевооружить эту эскадрилью на самолеты Р-39 «Аэрокобра». Перевооружение закончилось к 25 сентября.

В 1945 г. 62-му полку вручили Боевое знамя части.

На 1 января 1947 г. 62-й ИАП, базировавшийся на аэродром Джанкой, на самолетах Р-40 «Киттихаук» и Р-39 «Авиакобра» входил в состав 4-й ИАД ВВС ЧФ.

В марте 1947 г. 62-й полк получил 13 самолетов Р-39 для перевооружения 2-й эскадрильи. В том же году полк получил для перевооружения 16 самолетов Р-63 «Кингкобра».

Во второй половине 1947 г. на основании приказа командующего ВВС ЧФ № 096 от 20 мая 1947 г. полк был перебазирован на аэродром Бельбек и приступил к выполнению задач ПВО главной базы ЧФ Севастополя дежурством на земле. С этим аэродромом связана и вся последующая история полка.

10 апреля 1950 г. на базе 62-го ИАП началось формирование управления 49-й истребительной авиадивизии и 628-го истребительного авиаполка ВВС ЧФ. Управление 49-й ИАД разместилось на аэродроме Бельбек, а 62-й полк вышел из состава 4-й ИАД и вошел в состав новой дивизии, передав две эскадрильи (38 самолетов Р-39 «Аэрокобра») в 4-ю дивизию. В том же году 62-й полк получил на вооружение самолеты Ла-11 и приступил к переучиванию личного состава.

22 мая 1951 г. 62-й полк временно перебазировался на аэродром Саки и приступил к практическому переучиванию на реактивный истребитель МиГ-15. Одновременно технический состав занимался сборкой поступивших на вооружение самолетов МиГ-15. Истребители Ла-11 были преданы в 241-й гв. ИАП (бывший 11-й гв. ИАП) 2-й гв. МТАД ВВС ЧФ.

22 июля 1951 г. полк закончил переучивание на МиГ-15 и приступил к выполнению боевого дежурства в системе ПВО Севастополя на аэродромах Кача и Бельбек. Затем в связи со строительством на аэродроме Бельбек новой ВВП полк вернулся на аэродром Саки.

В 1952 г. полк был зачислен в состав 52-го ИАК ВВС Таврического ВО и 29 октября 1952 г. перебазирован на аэродром Бельбек, где продолжал выполнение боевой подготовки и боевого дежурства.

В сентябре 1955 г. 1-я и 2-я эскадрильи 62-го ИАП первыми в ВВС ЧФ начали переучиваться на сверхзвуковые истребители МиГ-19.

Это был первый отечественный сверхзвуковой истребитель. Скорость его достигала 1450 км/ч. Потолок – 17 км. Увы, дальность была невелика – 1390 км, что было терпимо для ВВС, но мало для флотских истребителей. Вооружение: две 30-мм пушки НС-30 и два блока 57-мм НУРС.

В 1957–1958 гг. летчики полка освоили машины МиГ-19с и МиГ-19св. При этом в течение полутора лет погибли два командира полка – майор И.И. Гуркович и подполковник В.С. Абрамов.

В 1956–1960 гг. 62-й полк трехэскадрильного состава (36 самолетов) входил в состав 49-й ИАД ВВС ЧФ. При выполнении полетов две эскадрильи полка летали поочередно день и ночь по 4 часа, а третья эскадрилья несла боевое дежурство. В это время одной из задач полка являлось уничтожение разведывательных воздушных шаров, запускаемых с сопредельной стороны на нашу территорию. Кроме освоения аэродромов побережья Черного моря – Саки, Евпатория, Кировское, Карагоз, Керчь, Крымское – летчики полка составом эскадрилий дважды летали в Болгарию на аэродромы Балчик и Бургас.

Директивой Минобороны СССР от 16 марта 1960 г. 62-й ИАП был выведен из ВВС ЧФ и передан в состав войск ПВО страны. Он перешел в состав 1-й дивизии 8-й отдельной армии ПВО. Штаб армии дислоцировался в Киеве. В этот период в составе полка числились три эскадрильи, 40 самолетов МиГ-19с и МиГ-19св, и 60 летчиков.

В 1968 г. 62-й полк был перевооружен на истребители-перехватчики Су-15. Полк стал последней строевой частью ВВС бывшего СССР, получившей на вооружение самолеты этого типа.

В ночь с 11 на 12 сентября 1970 г. дежурное звено перехватчиков 62-го полка перехватило и привело на свой аэродром греческий «Дуглас» DC-3, залетевший в воздушное пространство СССР.

Во второй половине 1970-х гг. полк был перевооружен на перехватчики Су-15тм, которые оставались на его вооружении до начала 1990-х гг.

В начале 1990-х гг. 62-й ИАП ПВО на аэродроме Бельбек начал перевооружаться на Су-27, получив 14 самолетов, параллельно до 1996 г. используя и Су-15тм. Тогда же полк получил истребители МиГ-29, переданные из частей ВВС в Саки и Кировском.

62-й ИАП оставался единственным истребительным полком, входившим ранее в состав ВВС ЧФ, который сохранился к 2013 г.

С 5 ноября по 12 декабря 1945 г. 355-й ИАП в составе 181-й ИАД был передан из 2-й войсковой армии Центральной группы войск в состав ВВС Таврического ВО и перебазировался в Крым на аэродром Джанкой (Веселое).

В начале 1950-х гг. полк получил на вооружение реактивные самолеты МиГ-15. 12 сентября 1952 г. 355-й полк в составе 181-й дивизии вошел в 52-й истребительный авиакорпус, штаб которого находился в Севастополе. С 23 мая 1953 г. приказом Минобороны СССР № 0084 от 25 апреля 1953 г. 355-й ИАП 181-й ИАД 52-го САК (бывш. 52-й ИАК) ВВС Таврического ВО приказом главкома ВМС № 1189 от 29 августа 1953 г. был передан в состав ВВС ЧФ.

В 1953–1957 гг. 355-й полк, вооруженный самолетами МиГ-15, находился в составе ВВС ЧФ. В январе 1954 г. полк базировался на аэродром Евпатория.

В середине 1950-х гг. полк перевооружился на истребители МиГ-17.

В январе 1957 г. на основании приказа Минобороны СССР № 002 от 3 января 1957 г. 355-й ИАП в составе 181-й ИАД был передан в Крымскую дивизию Одесского корпуса ПВО.

В апреле 1958 г. на основании директивы Минобороны СССР от 15 января 1958 г., директивы главкома ПВО от 22 января 1958 г. и приказа командира Одесского корпуса ПВО от 29 января 1958 г. 355-й ИАП на аэродроме Евпатория вместе с управлением 181-й ИАД был расформирован.

Несколько слов стоит сказать об истребителях 8-й отдельной армии ПВО, базировавшейся к 1991 г. в Крыму: 62-й истребительный авиаполк ПВО (Бельбек) – 39 Су-15тм. В начале 1990-х гг. полк начал перевооружаться истребителями Су-27 (успели получить 14 машин), параллельно продолжая эксплуатировать Су-15тм.

136-й истребительный авиаполк ПВО (Кировское) – в стадии перевооружения на Су-27.

В годы «холодной войны» нарушения воздушного пространства Крыма и прилегающих районов самолетами США были сравнительно редки по сравнению с другими регионами СССР. Так, 10 июля 1956 г. в 7 ч. 36 мин. нарушитель пересек границу ГДР в районе Вюрцбурга и, пройдя ГДР и Польшу, в 9 ч. 08 мин. вторгся в воздушное пространство СССР в районе Перемышля. Дальнейший полет нарушителя проходил по маршруту Черновцы – Одесса – Херсон – Севастополь – Керчь – мыс Меганом, где он развернулся в юго-западном направлении и затем через Симферополь продолжал полет обратно: Одесса – Галац – Румыния – Венгрия – Чехословакия и через Австрию и Западную Германию. Самолет-нарушитель устойчиво шел на высоте примерно 20 тыс. метров со скоростью от 800 до 1000 км/ч.

На перехват нарушителя поднялись три истребителя МиГ-19. Однако цель увидели только два пилота. В 10 ч. 25 мин. майор Демидов, находясь на высоте 17,5 тыс. м, видел выше на 1500–2000 м белый блестящий самолет, по внешнему виду похожий на «Канберру». При сопровождении цели летчик наблюдал отвороты самолета и покачивание крыльями. В 10 ч. 34 мин. подполковник Виноградов, находясь на высоте 17,2 тыс. м, видел цель над собой, опознав ее как «Канберру». Замечу, что о существовании разведывательного самолета У-2 в США никто из пилотов МиГ-19 и не догадывался.

27 октября 1957 г. в 10 ч. 35 мин. РЛС в Крыму засекли воздушную цель, приближавшуюся к полуострову на высоте 19–22 км. В воздух были подняты МиГ-19 с аэродромов

Бельбек и Крымский. Однако цель перехватить не удалось. Неопознанный самолет обошел полуостров, даже не входя в воздушное пространство СССР. Связано ли это было с подъемом перехватчиков, неизвестно. Далее самолет пролетел к горам Кавказа, где ему навстречу были подняты МиГ-17 с аэродрома Миха-Цхакая и Мериа. Пройдя до Батуми и опять же не входя в воздушное пространство СССР, неопознанный самолет двинулся назад и сел в районе Стамбула.

Глава 3

Штурмовая авиация

К июню 1943 г. части штурмовой авиации ВВС Черноморского флота были сведены в 11-ю штурмовую авиабригаду (с июля – 11-я штурмовая авиадивизия). Кроме 8-го гвардейского штурмового авиаполка (бывший 18-й ШАП) и 47-го ШАП на самолетах Ил-2 в нее входили два истребительных полка (6-й гвардейский и 9-й), вооруженных самолетами Як-9. 23-й штурмовой авиаполк оставался отдельным и подчинялся непосредственно командующему ВВС ЧФ.

Структура частей штурмовой авиации Черноморского флота не изменялась до конца мая 1944 г. После освобождения Крыма ГКО принял решение передать 11-ю штурмовую дивизию в состав Балтийского флота для использования в боях в Прибалтике.

Исключение составил отдельный 23-й отдельный штурмовой авиаполк, который участвовал в боях в Румынии. На вооружении полка состояли штурмовики Ил-2 и ночные бомбардировщики У-2б и УТ-1б.

К январю 1945 г. 23-й ОШАП дислоцировался на румынском аэродроме Мамайя вблизи Констанцы.

В апреле 1945 г. 23-й полк перебазировался в Крым на аэродром Джанкой.

В декабре 1947 г. во время первой волны послевоенных сокращений на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМФ от 7 октября 1947 г. 23-й ОШАП ВВС ЧФ был расформирован.

В начале 1970-х гг. руководство ВМФ решило возродить морскую штурмовую авиацию. Штурмовики должны были содействовать морским десантам, бороться с малоразмерными высокоманевренными целями типа катеров различного назначения, поскольку состоявшие на вооружение авиационные ракетные комплексы не могли эффективно решать подобные задачи. Об этом свидетельствует и опыт многочисленных локальных войн 50–70-х гг. XX века.

Первым штурмовую авиацию получил Балтийский флот. В июле 1975 г. на аэродроме Веретье (город Остров) был сформирован 846-й гв. отдельный морской штурмовой авиаполк на самолетах Су-17 м.

Возрождение штурмовой авиации на Черном море началось только в 1990 г., когда в состав ВВС ЧФ был включен 43-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков на самолетах Су-17м3, переданный из ВВС Советской армии и перебазированный в Крым из Монголии.

У моряков этот полк стал именоваться 43-м ОМШАП. После раздела Черноморского флота между Россией и Украиной в 1995 г. полк был свернут в отдельную штурмовую эскадрилью.

В 1997 г. 43-я ОМШАЭ была перевооружена на бомбардировщики Су-24, а в 2002 г. вновь была развернута в отдельный штурмовой авиаполк с прежним номером.

До конца 2009 г. 43-й ОМШАП составлял главную ударную силу Морской авиации Черноморского флота. Она принимала участие в боевых действиях против Грузии в августе 2008 г.

Затем полк был обращен на формирование 7058-й авиационной базы Морской авиации Черноморского флота.

Несколько слов стоит сказать о потере аэродромов Черноморского флота после распада Советского Союза. В 1992–1994 гг. Молдавии были оставлены аэродромы Маркулешты и Тирасполь. Грузии оставлен аэродром Мэрия. Украине переданы ОКП авиации и аэродромы: основные – Лиманское, Саки, Донузлав (Мирный), Октябрьское, Веселое (5 из 7 – 71 %); запасные – Сизовка, Геническ, Сокологорное, Воинка, Большой Токмак (5 из 7 – 71 %).

В составе Черноморского флота остались аэродромы: основные – Гвардейское, Кача; запасные – Херсонес, Южный.

Глава 4

Авиачасти особого назначения

В конце 1952 г. на аэродроме Гвардейское в составе ВВС ЧФ была сформирована отдельная авиаэскадрилья специального назначения, вооруженная самолетами Ту-4. Самолеты поступили с завода, а личный состав – из Дальней авиации. Командир эскадрильи – полковник В.В. Вережко. Эскадрилья предназначалась для освоения крылатых ракет КС.

В начале 1953 г. эскадрилья СпН была переформирована в учебно-тренировочную часть № 27. В нее вошли 12 самолетов Ту-4к и 8 Ту-4, а также вспомогательный самолет. На базе 27-й части планировалось провести войсковые испытания системы «Комета» и подготовить для строевых частей авиации ВМС рекомендации по ее применению. Одновременно на аэродроме создается часть по хранению, подготовке и эксплуатации крылатых ракет КС.

Первоначальное освоение системы и первые практические пуски производились с аэродрома НИИ ВВС в Багерово, расположенном на Керченском полуострове.

С мая 1953 г. экипаж заместителя командира 27-й УТЧ подполковника М.Г. Дервоведа прошел обучение в испытательном центре ВВС по освоению ракетной системы КС. (Сх. 6)

В декабре 1953 г. им был выполнен первый практический пуск ракеты КС с самолета Ту-4 по мишени (транспорт «Курск» на Каспийском полигоне № 77).

В 1954–1955 гг. экипажи части успешно осваивали новую ракетную систему, производя 18 практических пусков авиационных крылатых ракет. Пуск 21 ноября 1954 г. носил демонстративный характер для руководства Вооруженных сил СССР. Капитан В.А. Никольский произвел пуск ракеты в боевом варианте по крейсеру «Красный Кавказ». В результате прямого попадания цель в течение 12 минут затонула.

30 августа 1955 г. в соответствии с директивной Главного штаба ВМФ на базе 27-й УТЧ был сформирован 124-й тяжелый бомбардировочный авиаполк трехэскадрильного состава. Полк вошел в состав 88-й ТБАД СпН (МТАД) ВВС ЧФ и находился в ней вплоть до ее расформирования в 1961 г.

В составе полка имелись 12 самолетов Ту-4к, 2 СДК-5 (затем СДК-7), УТИ МиГ-15, Ли-2, два По-2.

Самолет СДК-5 мало известен, поэтому о нем следует рассказать отдельно. Он специально создан для имитации в воздухе крылатой ракеты авиационного ударного комплекса «Комета» и отработки бортовой аппаратуры наведения. При проектировании за основу взяли истребитель МиГ-17, с которого сняли вооружение, над воздухозаборником под обтекателем разместили систему наведения на цель, а в обтекателе над килем установили антенны для приема сигналов от самолета-носителя, корректирующих траекторию полета. Самолет оснащен автопилотом и контрольно-записывающей аппаратурой.

Имитаторы «Кометы» использовались следующим образом. Ракетносец Ту-16 с подвешенным СДК взлетал и следовал в район цели. Экипаж носителя действовал с ним, как и с реальной ракетой, исключение составлял запуск двигателя на имитаторе, который производился не автоматически, а пилотом СДК. Штурман-оператор, обнаружив цель, переводил аппаратуру в режим автосопровождения и затем давал команду пилоту СДК на запуск двигателя. После этого производилась отцепка и наведение имитатора на цель, причем его пилот в управление не вмешивался. Если машина не отклонялась от нужной траектории, то за 500–600 м до цели летчик отключал автопилот и следовал на аэродром. Результаты пуска анализировались по данным КЗА.

Госиспытания комплекса проходили с июля 1952 г. по январь 1953 г. и завершились запуском «Кометы» в серийное производство и принятием ее на вооружение. Однако после окончания испытаний использование СДК-5 продолжилось. Дело в том, что реальные пуски

ракет заканчивались их разрушением. В целях экономии было решено использовать в процессе боевой подготовки имитаторы, что позволило более эффективно вести работы по совершенствованию комплекса и отработке его применения.

В 1958 г. началось изготовление СДК-5ТГ, который был имитатором ракеты КСС, оснащенной тепловой головкой самонаведения «Спутник-2». С декабря 1957 г. изготавливались СДК-7ТГ, которые тоже были созданы на базе истребителя МиГ-17 и служили аналогом ракет КС с тепловой ГСН «Спутник-2».

В том же 1955 году 124-й полк в течение трех месяцев находился на боевом дежурстве на Северном флоте.

В июне 1957 г. в полк поступил от промышленности первый реактивный самолет-ракетоносец Ту-16кс. К концу года в составе полка насчитывалось 12 самолетов носителей мишеней Ту-16ккм, 6 самолетов заправщиков Ту-16зщ и один самолет постановщик активных помех Ту-16спс, не считая восьми самолетов Ту-4кс. Первые же самолеты в торпедоносном варианте поступают в полк в июне 1956 г.

С 3 октября 1957 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ в соответствии с новой классификацией 124-й ТБАП был переименован в 124-й минно-торпедный авиаполк дальнего действия.

В декабре 1957 г. первый практический пуск ракеты КС с самолета Ту-16 полка произвел полковник М.Г. Дервояд.

В 1960 г. полк начал перевооружение на авиационный комплекс Ту-16к-10 с крылатой ракетой К-10.

С 1961 г. в состав 124-го ОМРАП вошел авиаотряд спасательных самолетов – два Ту-16сп. Самолеты отряда были оснащены сбрасываемыми в воздухе спасательными катерами «Фрегат», подвешиваемыми под грузоотсеком.

В 1959–1961 гг. в составе полка имелось звено самолетов СДК, предназначенное для тренировки экипажей самолетов-ракетоносцев в имитации пусков ракет КС. Аналогичные звенья тогда же были сформированы в большинстве ракетоносных полков ВВС ВМФ.

В феврале 1961 г. после расформирования 88-й МТАД дальнего действия 124-й МТАД дальнего действия стал отдельным полком, а в апреле на основании приказа Минобороны СССР № 0028 от 20 марта 1961 г. 124-й ОМТАП дальнего действия переименовали в 124-й отдельный морской ракетоносный авиаполк. В составе полка имелись 16 Ту-16кс, 6 Ту-16спс, 6 Ту-16зщ и один пассажирский биплан Ан-2.

В 1974 г. 124-й ОМРАМ вошел в состав вновь сформированной 2-й гв. МРАД ВВС ЧФ.

В начале 1980-х гг. в составе полка были 1-я и 2-я эскадрильи, вооруженные самолетами Ту-16к-10—26, и 3-я эскадрилья, вооруженная самолетами Ту-16зщ и Ту-16спс.

В 1980-е гг. эскадрилья самолетов Ту-16к-10—26 из состава полка несла боевую службу в Средиземном море, выполняя вылеты с аэродромов Сирии.

В 1990 г. 124-й МРАП, вооруженный самолетами Ту-16к-10, на аэродроме Гвардейское был расформирован.

А теперь перейдем к авиации 71-го специального полигона ВВС.

Решение о создании 71-го специального полигона ВВС для авиационного обеспечения ядерных испытаний было принято ЦК КПСС и Советом Министров СССР 21 августа 1947 г. Приказ главкома ВВС о формировании полигона с его штатной структурой был подписан 10 ноября того же года.

Место для полигона выбрали на аэродроме Багерово в Крыму. Аэродром расположен в 3 км от поселка Багерово, в 14 км к северо-западу от Керчи. Восточная граница полигона Багерово выходила к Азовскому морю в районе Чокракского озера, а западная – к Казантипскому заливу.

Для взлета и посадки тяжелых бомбардировщиков в Багерово была построена взлетно-посадочная полоса шириной 80 м и длиной 3,5 км. Полоса была сделана из прочнейших аэродромных бетонных плит ПАГ-18.

В составе полигона были штаб, летно-испытательная часть (три авиаполк), научно-испытательная часть с лабораториями и отделами, службы тылового обеспечения.

В летно-испытательную часть входили:

– 35-й отдельный специальный испытательный авиационный полк на аэродроме Багерово (бывший 35-й бомбардировочный Берлинский орденов Суворова и Кутузова авиаполк). В составе 35-го ОСИАП имелись самолеты Ту-4, затем Ту-16, Ту-95, ЗМ, Ил-28, Бе-12, Су-7Б. Поступавшие в полк самолеты оснащались дополнительным специальным и испытательным оборудованием. Они подвергались аттестации и, по ее результатам, затем использовались на ядерных испытаниях в качестве самолетов-носителей и самолетов-лабораторий.

С января 1973 г. 35-й ОСИАП был переформирован в 75-й ОСАП 8-го НИИ ВВС и убыл в Северо-Кавказский ВО.

– 513-й истребительный авиаполк на аэродроме Багерово. До этого он входил в состав 331-й истребительной дивизии Прикарпатского ВО. На вооружении полка состояли истребители Ла-9, МиГ-15, а затем МиГ-17. Они предназначались для выполнения задач по сопровождению и охране самолетов-носителей, при полетах с изделиями на базе 71-го полигона ВВС, а также на Семипалатинском полигоне, при полетах самолетов-носителей с испытываемыми образцами ядерного оружия. При выполнении полетов самолеты-истребители снаряжались полным боекомплектом стрелково-пушечного вооружения. Им предписывалось применять это оружие, вплоть до поражения, для предотвращения умышленных уходов самолетов-носителей за пределы оговоренных заданием зон. Полк был расформирован в 1962 г.

– 647-й смешанный авиаполк специального обеспечения. В состав полка входили самолеты По-2, Як-12, Ли-2, Ил-14, Ил-28, Як-15, Ан-8, Ан-12 и вертолеты Ми-6. Они предназначались для отбора радиоактивных продуктов из облака ядерного взрыва, проведения воздушных фото- и киносъемок различных этапов ядерных испытаний, отработки и испытания ядерных авиабомб, для связи и транспортирования грузов.

Структура научно-испытательной части с самого начала деятельности полигона была представлена тематическими подразделениями, лабораториями и отделами, определенным образом связанными с предстоящими направлениями научно-испытательных работ: отдел испытаний ядерных авиабомб, отдел испытаний специальных боевых частей авиационных ракет; отдел испытаний самолетов; отдел самолетных измерений; отдел испытаний средств эксплуатации, временного хранения и подготовки изделий к применению; отдел по средствам отбора радиоактивных продуктов из облака ядерного взрыва и дезактивации самолетов; лаборатория механических и климатических испытаний.

С началом создания ядерного оружия НИИ ВВС активно участвовало в этих работах. Так, для участия в учениях и реального применения атомной бомбы РДС-3 на Тоцком полигоне была выделена авиагруппа 71-го полигона ВВС. Авиагруппа включала два самолета-носителя Ту-4, два самолета-фотографа Ил-28, 6 истребителей МиГ-17, транспортный самолет Ли-2 и связной самолет Як-12.

В 1949–1962 гг. 71-й полигон ВВС участвовал в 178 ядерных испытаниях, в том числе: на Семипалатинском полигоне – в 94 испытаниях, на Новоземельском полигоне – в 83 испытаниях, на Тоцком полигоне в Оренбургской области – в одном войсковом учении.

В начале 1953 г. на базе 35-го ОСИАП 71-го полигона проходило освоение ракетной системы «Комета» экипажами 27-й УТЧ ВВС ЧФ под руководством подполковника М.Г. Дервоеда. Этим было положено начало создания морской ракетноносной авиации ВМФ.

В январе – феврале 1957 г. на базе 35-го ОСИАП 71-го полигона был переучен на самолеты Ту-4 отряд управления 143-й МТАД дальнего действия ВВС Тихоокеанского флота. Из состава полка было получено два Ту-4кс и два Ту-4ш.

В 1962 г. на базе полигона проводились летно-тактические учения двух тяжелых бомбардировочных полков ВВС дальней авиации с практическим применением термоядерных авиабомб. Авиагруппа базировалась на аэродром Оленья (Оленегорск).

Первое летно-тактическое учение прошло 15 сентября 1962 г. в составе 24 экипажей на самолетах Ту-16, а второе – 16 сентября того же года, также в составе 24 экипажей. Сброс «изделия» производился только с одного Ту-16.

В этих полетах в общем строю кроме самолетов дальней авиации находилось еще по три самолета-лаборатории Ту-16 с летчиками-испытателями 71-го полигона. В ходе ЛТУ в соответствии с полетным заданием бомбометание «изделиями» производилось по цели Д-2 на полигоне Новая Земля с высоты 11 300 м при заданной высоте подрыва 2200 м над целью.

По результатам самолетных и наземных измерений было установлено, что мощность взрыва «изделий» в обоих случаях соответствовала основным техническим характеристикам «изделий» и составляла несколько мегатонн. Подразделения самолетов Ту-16 боевого порядка, находившиеся в момент светового воздействия на удалении 50–75 км и ударной волны – на 35–50 км, затруднений в пилотировании самолетов не имели. Обход радиоактивного облака взрыва экипажами самолетов, следовавших за носителем, осуществлялся на расстоянии от кромки облака не менее 25 км. Радиоактивного облучения и загрязнения самолеты и экипажи при этом не получили. Комиссия по ЛТУ отметила, что боевое применение изделий соответствующего типа с серийных самолетов Ту-16, имеющих светозащитное оборудование, обеспечивается.

В 1962 г. СССР подписал договор о прекращении испытаний ядерного оружия на земле, в море и воздухе, и надобность в специальном полигоне отпала сама собой.

В 1972 г. 71-й полигон ВВС в поселке Багерово прекратил свое существование как самостоятельная организация и, по директиве Главного штаба Минобороны, был реорганизован в 10-е управление при 8-м ГНИИ ВВС с дислокацией в районе города Ахтубинска.

С 1998 г. аэродром не эксплуатируется.

16 мая 2012 г. на сайте Фонда имущества АРК был выставлен лот на продажу комплекса взлетно-посадочной полосы Багеровского аэродрома. 29 мая 2012 г. аэродром был продан за 13 млн 300 тыс. гривен (около 1,5 млн долларов США) на аукционе, проведенном 29 мая Фондом имущества Крыма, ООО «Лама» из Керчи, зарегистрированному в 2003 г. в Керчи и специализирующемуся на оптовой торговле строительными материалами. По многочисленным оценкам, одни только плиты взлетной полосы могли быть проданы за 50 млн гривен. К 10 сентября 2012 г. было разобрано 2 км полосы из 4,5 км.

Глава 5

Летающие лодки

По состоянию на 1 января 1945 г. 18-я отдельная морская разведывательная авиаэскадрилья дислоцировалась в Севастополе в бухте Голландия, где и оставалась до конца 1951 г.

С июля по октябрь 1945 г. экипажи майора Чесалина и капитана Мищенко на самолетах РБУ-6а «Каталина» совершили перелеты по маршруту Севастополь – Владивосток – Севастополь и Севастополь – Красноярск – Севастополь с целью переброски личного состава 43-го ИАП ВВС ЧФ на Дальний Восток для участия в войне с Японией.

С 18 мая 1948 г. на основании циркуляра начальника Главного штаба ВМС № 0059 от 12 апреля 1948 г. 18-я ОМДРАЭ была переименована в 132-ю отдельную морскую дальне-разведывательную авиаэскадрилью.

По приказу командующего Авиацией ВМС экипажами 132-й ОМДРАЭ была осуществлена перегонка трех самолетов РВН-1 из Севастополя в порт Балтийск в состав ВВС Краснознаменного Балтийского флота (21 июня 1951 г.).

В соответствии с директивой начальника Главного организационного управления Морского Генерального штаба Военно-Морских Сил (ГОУ МГШ ВМС) от 2 ноября 1951 г. и приказом командующего Черноморским флотом от 7 января 1952 г. 132-я ОМДРАЭ с 20 декабря 1951 г. была передислоцирована из Севастополя (бухта Голландия) в Поти (озеро Палеостоми) к временному месту базирования (приказ командующего ВВС ВМФ № 0034 от 18 января 1952 г.). В соответствии с директивой начальника ГОУ МГШ ВМС от 27 марта 1953 г. озеро Палеостоми стало числиться постоянным местом дислокации эскадрильи (циркуляр № 00113 от 15 апреля 1952 г.).

27 мая 1952 г. 132-я ОМДРАЭ вместе с 82-й ОМДРАЭ ВВС ЧФ была переформирована в 1772-й отдельный морской дальнеразведывательный авиационный полк. Новая авиачасть базировалась на аэродром Палеостоми в Поти.

С 16 июля по 10 сентября 1953 г. на базе полка проходили войсковые испытания Бе-6 (серийные экземпляры именовались Бе-6м). По результатам испытаний приказом главкома ВМС № 081 от 30 мая 1953 г. он получил положительную оценку. Тогда же началось переучивание полка на этот самолет.

Отдельный авиаотряд самолетов из состава 1772-го ОМ-ДРАП был передислоцирован на аэродром Саки (циркуляр от 28 января 1954 г.).

На основании директивы Главного штаба ВМС от 12 апреля 1955 г. 1772-й ОМДРАП был переименован в 977-й отдельный морской дальнеразведывательный авиаполк.

В 1954 г. на Черноморском флоте началось переоборудование Бе-6М в противолодочный самолет. В 1954 г. была принята на вооружение противолодочная авиационная бомба малого калибра ПЛАБ-МК весом 7,54 кг, содержащая 0,74 кг ВВ. Глубина применения бомбы – до 300 м.

На Бе-6М можно было подвесить до шести кассет К-ПЛАБ-МК, в каждую из которых помещалось 57 бомб. Вес каждой снаряженной кассеты составлял 490 кг. Кассеты подвешивались попарно – две, четыре, шесть.

Для обнаружения подводных лодок с Бе-6М стали использовать сбрасываемые буи гидроакустической системы «Баку». Однако выяснилось, что дальность обнаружения подводной лодки буями зависит от множества факторов и изменяется в очень широких пределах. Так, в Баренцевом море она достигала 4000–5000 м, а в Черном море летом снижалась до 200–300 м. Под крылом Бе-6 подвешивалось до 16 буев.

С 11 июня по 18 июля 1958 г. на базе полка проходили испытания самолета Бе-6сс – спасательного варианта морского разведчика.

8 мая 1974 г. летающая лодка Бе-6 была установлена в качестве памятника в Донузлаве.

6 июля 1961 г. День авиации. Тушинский аэродром. Тысячи зрителей. Из мощных динамиков разносится: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью...» И вдруг над самыми трибунами со страшным грохотом проносится четверка огромных летающих лодок. Но людей поразили не столько их размеры, сколько наличие реактивных двигателей и стреловидных крыльев. Такого отродясь не видели не только московские обыватели, но и западные военные атташе!

Зачем русским реактивные летающие лодки, то есть лишние проблемы при взлете и посадке на воде? Да и для патрульной и противолодочной службы, а именно этим занимались летающие лодки во всем мире, околозвуковые скорости не только не нужны, а скорее противопоказаны. Военные обозреватели и адмиралы на Западе не могли понять очередного чудачества русских.

Но лишь несколько человек на правительственной трибуне в Тушине знали, что четверка летающих лодок Бе-10 – это осколки грандиозного плана Хрущева сокрушить Америку с помощью гидроавиации.

В начале 1950-х гг. МБР многим генералам и членам ЦК КПСС казались ненаучной фантастикой, и руководство СССР параллельно с ними готовило альтернативный проект оружия возмездия. Система оружия состояла из больших реактивных летающих лодок – носителей сверхзвуковых самолетов-снарядов и подводных лодок-танкеров, обеспечивавших дозаправку летающих лодок.

Сразу замечу, проект создания соединений гидросамолетов – носителей ядерного оружия – не бред, а довольно грамотная техническая идея. Начну с того, что обыкновенный стратегический бомбардировщик требует огромной взлетно-посадочной полосы (ВПП) с твердым покрытием, на строительство которой уходит много недель, а то и месяцев. ВПП невозможно скрыть от противника даже в мирное время, а в военное время легко вывести из строя. Летающим лодкам не нужны дорогостоящие и легкоуязвимые ВПП, они могут взлетать и садиться теоретически в любой точке водной поверхности, занимающей # территории земного шара.

Представим себе картину: зима за Полярным кругом, безлюдный гористый берег, море, скованное льдом. И вдруг на полосе в несколько сот метров начинает таять лед. «Чудо» происходит за счет выделения горячего воздуха из специальных труб, проложенных вдоль водной ВПП. Воздух нагревает воду, а главное, обеспечивает циркуляцию теплой воды со дна на поверхность⁶. С отвесной скалы на берегу осыпается снег, поднимается стальная плита, и из скального укрытия катер медленно выводит реактивную летающую лодку с двумя подвешенными под крыльями ракетами.

Лодка взлетает с искусственной полыньи и берет курс на юг. Где-то в тропическом море, например, в архипелаге Антильских островов или в восточной части Тихого океана летающая лодка проводит дозаправку топливом с подводной лодки-танкера. Затем лодка взлетает и берет курс на США. Напомню, что в конце 1950-х – начале 1960-х гг. янки еще не имели системы спутников-разведчиков, фиксирующих каждый вылет самолета, а сплошная зона обнаружения РЛС была только на севере США и Канады (система ПВО «НОРАД»). С юга США до явления Фиделя Кастро никогда не ожидали нападения. А именно с юга к штатам приближается наша лодка.

В любом случае ей не придется входить в ближнюю зону ПВО крупных городов или военных объектов. С расстояния 110 км лодка могла запустить самолеты-снаряды К-12БС и с 2500 км – самолеты-снаряды Х-44. Выпустив обе ракеты, лодка ложится на обратный курс

⁶ Это не фантастика. В 1959 г. на одной из баз гидроавиации на балтийском побережье Швеции таким образом всю зиму акватория поддерживалась в незамерзающем состоянии.

и следует на randеву с подводным танкером. Но на сей раз ей предстоит не только заправка топливом. С подводной лодки с помощью специального надувного плота на самолет перегружается еще пара самолетов-снарядов для нового налета. А пока «экипаж машины боевой» плещется в тропическом море, его место занимает сменный экипаж.

Работы по созданию первой реактивной летающей лодки Бе-10 были заданы Постановлением Совмина № 2622—1105сс от 8 октября 1953 г.

В октябре 1955 г. был закончен постройкой первый опытный образец Б-10. Его делали на авиационном заводе № 86 в Таганроге, на котором серийно выпускались летающие лодки Бе-6 с поршневыми двигателями.

В акте по результатам государственных испытаний летающая лодка Бе-10 с определенными оговорками рекомендовалась к принятию на вооружение авиации ВМФ. Там же отмечалось, что летные данные не полностью соответствуют тактико-техническим требованиям. Максимальная скорость Бе-10 на испытаниях составила 910 км/ч вместо заданной 950—1000 км/ч, а практический потолок – 12,5 км вместо заданных 14–15 км. Практическая дальность полета составила 2895 км вместо 3000 км. Основной причиной снижений летно-технических характеристик стало несоответствие фактических характеристик двигателя АП-7ПБ заявленным.

Работы по крылатой противокорабельной ракете К-12 были начаты по Постановлению Совмина № 838–389 от 11 июля 1957 г. Первоначальное проектирование ракеты велось в ГСНИИ-642, однако Постановлением Совмина № 564–275 от 26 мая 1958 г. работы по К-12 были переданы в ОКБ-49 (г. Таганрог, главный конструктор Г.М. Бериев).

Бериев решил делать ракеты К-12 в комплексе с самолетом-носителем Бе-10Н, созданном на базе двухмоторной реактивной летающей лодки Бе-10. У Бериева индекс ракеты К-12 был преобразован в К-12БС.

Максимальная скорость полета 2500 км/час. Высота полета ракеты 5—12 км. Дальность стрельбы – от 40 до 110 км. Длина ракеты 8,36 м. Крылья стреловидные с углом 65°, размах крыльев 2,25 м. Стартовый вес 4,3 т.

Вес боевой части составлял около 350 кг. Боевая часть могла быть как ядерной, так и фугасно-кумулятивной. В последнем случае она содержала 216 кг взрывчатого вещества.

В СССР с целью отработки взаимодействия гидросамолетов и подводных лодок при дозаправке в ноябре-декабре 1956 г., в июне – июле 1957 г. и в августе 1957 г. были проведены учения на Черноморском, Северном и Тихоокеанском флотах. При этом роль реактивной летающей лодки исполнял гидросамолет Бе-6, а роль танкеров – подводная лодка проекта 613.

Судостроительная промышленность параллельно работала над несколькими проектами лодок-танкеров. Самым простым вариантом было переоборудование серийной подводной лодки проекта 613 в проект 613Б.

Таганрогский авиазавод № 86 с 1958 г. по 1961 г. сдал 27 серийных реактивных летающих лодок Бе-10. А ракеты К-12БС и Х-44 не дошли даже до стадии летных испытаний.

Изготовленные Бе-10 было решено использовать в качестве противолодочных и патрульных самолетов, и их даже оснастили специальной ядерной глубинной бомбой «Скаल्प». Но в этой роли они оказались неэффективны.

Превосходные летные качества Бе-10 были использованы Хрущевым для пропагандистских целей. Летающие лодки со стреловидным крылом неоднократно на бреющем полете пролетали на параде в Тушино, над Невой и в Севастополе. На Бе-10 было установлено 12 мировых рекордов для летающих лодок, в т. ч. скорость 912 км/ч и высота с грузом в 15 т – 11 997 м.

С 1964 г. построенные Бе-10 ржавели на берегу, а в 1968 г. были сняты с вооружения.

Летом 1959 г. 2-я эскадрилья 977-го ОМДРАП приступила к переучиванию экипажей на реактивную летающую лодку Бе-10. Поскольку с озера Палеостоми не обеспечивались безопасные взлеты и посадки этих самолетов, эскадрилью перебазировали в Крым на гидроаэродром озера Донузлав.

С 1 декабря 1959 г. на базе 2-й эскадрильи 977-го полка была сформирована 270-я отдельная дальняя противолодочная авиаэскадрилья, местом дислокации которой стал поселок Мирный на озере Донузлав.

С 1 мая 1961 г. на основании приказа Минобороны СССР № 0028 от 20 марта 1961 г. 270-я ОПЛАЭ ДД была переименована в 270-ю отдельную противолодочную авиаэскадрилью дальнего действия.

В конце июля 1961 г. новые самолеты Бе-10 продемонстрировали широкой публике – они выполнили показательный полет четверкой над Невой на День ВМФ, а в августе того же года – на День воздушного флота над Тушино.

В сентябре 1961 г. на основании приказа Минобороны СССР от 23 апреля 1961 г. 270-я ОПЛАЭ ДД была преобразована в 318-й отдельный противолодочный Констанцкий Краснознаменный авиаполк дальнего действия двухэскадрильного состава. На вооружении полка состояли реактивные летающие лодки Бе-10.

7 августа 1961 г. серийный самолет Бе-10 318-го полка, специально доработанный для рекордных полетов, пилотируемый полковником Н.И. Андриевским и летчиком-испытателем Г.И. Бурьяновым, выполнил рекордные полеты с гидроаэродрома Донузлав. Подобные полеты, но уже с экипажем летчиков-испытателей, выполнялись в сентябре того же года. Всего на данном самолете (под гражданским обозначением М-10) было установлено 12 мировых рекордов.

Для несения службы Бе-10 использовались лишь эпизодически. Тем не менее имели место катастрофы. Так, 26 мая 1961 г. на разбеге самолет резко увеличил угол атаки, на малой скорости оторвался от воды, потеряв управление, ударился о воду и разломился. Разлившееся по поде топливо загорелось. Летчик И.А. Занин и штурман Б.А. Головченко погибли, а стрелка-радиста подобрал катер. В 318-м ОМПЛАП также произошло три катастрофы, после которых недоверие к самолету резко возросло.

В итоге после 1964 г. на Бе-10 летать перестали. Они состояли на вооружении до 1968 г., а в 1968–1970 гг. были утилизированы.

Последним советским гидросамолетом (самолетом-амфибией) стал Бе-12.

Приказом Минобороны СССР от 29 ноября 1965 г. противолодочный самолет-амфибия Бе-12 был принят на вооружение морской авиации. До 1972 г. построили 142 самолета, преимущественно в противолодочном варианте. Крейсерская скорость Бе-12 составляла 440 км/ч, дальность – до 2700 км.

Первые два Бе-12 поступили в Очаков в мае 1965 г., и через два месяца 318-й ОМПЛАП дальнего действия ВМФ ЧФ приступил к переучиванию на новые машины. Переучивание происходило на аэродроме Евпаторийского АРЗ с грунтовой взлетно-посадочной полосы, а с 1966 г. – на аэродроме Саки. Сначала переучилась 3-я эскадрилья, в 1965–1966 гг. – 2-я, а в 1969–1970 гг. – и 3-я эскадрилья.

14 мая 1966 г. с Бе-12 310-го ОПЛАП дальнего действия было выполнено первое практическое торпедометание торпедой АТ -1.

Осенью 1968 г. полк перебазировался на свой аэродром Донузлав, где была построена бетонная ВПП длиной 1500 м и шириной 32 м.

19 августа 1968 г. три самолета Бе-12 из состава 318-го полка, проследовав по воздушной трассе через Венгрию и Югославию, выполнили посадку на аэродроме Каир-Вест и вошли в состав 90-й отдельной дальнеразведывательной авиаэскадрильи особого назначения. Позже их перебазировали на аэродром небольшого курортного городка Мерса-Матрух

на побережье. Так Бе-12 стали первыми самолетами морской авиации, которые приступили к поиску подводных лодок в Средиземном море.

Из-за ограниченности поставок радиогидроакустических буев и их дороговизны противолодочные самолеты вылеты на поиск подводных лодок по плану боевой службы выполняли небольшими тактическими группами, используя для первичного обнаружения магнитометры.

Всего было произведено 165 самолетовылетов, в том числе: на поиск подводных лодок – 101 вылет, на обеспечение кораблей 5-й оперативной эскадры – 35 вылетов, на испытание поисковой аппаратуры по теме «Гагара» – 9 вылетов.

В марте – апреле 1970 г. этот отряд Бе-12 принял участие в стратегических маневрах «Океан», выполняя вылеты в Средиземное море.

В июне 1971 г. после прибытия на аэродром Мерса-Матрух самолетов Ил-38 24-го ОПЛАП ВВС Северного флота отряд самолетов Бе-12 318-го полка покинул Египет и вернулся к месту постоянной дислокации.

В июле 1974 г. на Черноморском флоте были проведены учения противолодочных сил флота с участием экипажей 318-го ОПЛАП дальнего действия.

С января 1980 г. по февраль 1981 г. на базе полка проходило переучивание на Бе-12 нескольких вьетнамских экипажей в связи с продажей Вьетнаму двух таких машин.

В июне 1981 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 28 апреля 1981 г. 318-й ОПЛАП дальнего действия был переименован в 318-й отдельный противолодочный авиаполк.

С началом «перестройки» число самолетовылетов в полку на боевую службу (по основному показателю деятельности противолодочной или разведывательной части) резко сократилось с 66 в 1991 г. до 9 в 1995 г.

Приказом главкома ОВС СНГ № 144 за 1991 г. самолеты Бе-12 подлежали снятию с вооружения частей морской авиации. А с 15 октября 1995 г. на основании директивы Главного штаба ВМФ от 7 августа 1995 г. 318-й ОПЛАП, базирующийся на аэродром Донузлав, был расформирован.

Однако в ходе раздела Черноморского флота между Украиной и Россией 10 машин Бе-12пл и один Бе-12пс полка были переданы в состав ВМС Украины. Их перебазировали в Николаев, где сформировали Отельную морскую авиаэскадрилью УВМС.

Оценив состояние оставшихся в составе ВВС Черноморского флота девяти Бе-12пл и одного Бе-12пс, командование ВМФ России приняло решение о формировании 327-й отдельной противолодочной авиаэскадрильи, которая с озера Донузлав перебазировалась на аэродром Кача, оставшийся под юрисдикцией России.

1 сентября 1996 г. 327-я ОПЛАЭ и 917-й ОТАП были реформированы в 318-й отдельный смешанный Констанцкий Краснознаменный авиаполк, который до конца 2009 г. находился в боевом составе ВВС Черноморского флота, базируясь на аэродром Кача.

Самолеты Бе-12 продолжали использоваться для противолодочной обороны, разведки и поисково-спасательных действий, несмотря на то что находились в эксплуатации уже 40 лет.

12 октября 2012 г. при посадке на аэродроме Кача разбился российский Бе-12. Погибло три члена экипажа, а радист, находившийся у кормовой артиллерийской установки, отделался ранениями.

Очевидцы катастрофы вспоминали: «Вечер был ясным и почти безветренным. “Простые летные условия” – называют такую погоду специалисты. Гидросамолет Бе-12 уже шел на посадку. Но внезапно, коснувшись бетонки, снова взмыл ввысь. На втором круге машина вдруг дала резкий крен влево, выровнять ее экипажу не удалось. Самолет на скорости 300 км/ч буквально врезался в грунт носовой частью, и развалился на куски, не дотянув всего 200

метров до взлетно-посадочной полосы родного аэродрома Кача. Горящие обломки не удавалось потушить больше часа...»

Согласно основной версии, причиной катастрофы самолета-амфибии стал отказ левого двигателя.

После этой катастрофы в составе авиации ЧФ осталось 5 гидросамолетов Бе-12.

В середине 2009 г. 318-й ОСАП, 25-й отдельный корабельный противолодочный вертолетный полк (ОКПЛВП) и части обеспечения на аэродроме Кача были переформированы в 7057-ю Констанцскую Краснознаменную авиационную базу морской авиации Черноморского флота. В конце 2011 г. 7057-я авиабаза на аэродроме Кача и 7058-я авиабаза на аэродроме Гвардейское были переформированы в одну 7057-ю Констанцскую Краснознаменную авиабазу морской авиации Черноморского флота, использующую для своего базирования оба аэродрома.

Подводя итоги, можно без преувеличения сказать, что Крым в 1950—1980-х гг. был большим непотопляемым авианосцем. Так, к 1 января 1986 г. в составе ВВС ЧФ насчитывалось 330 летательных аппаратов, в том числе 3 полка морской ракетноносной авиации (76 самолетов), 3 полка противолодочной авиации (21 самолет и 107 вертолетов), полк разведывательной авиации (32 самолета), полк транспортной авиации (20 самолетов) и 20 самолетов специального назначения.

Раздел II

Полигоны Крыма

Глава 1

Создание Феодосийского ракетного полигона и первые опыты

В конце 1940-х – начале 1950-х гг. Крым стал главным научно-исследовательским испытательным полигоном Советского Союза. Причем полигоном универсальным. Если на Байконуре испытывались только баллистические ракеты, а на севере Ладogi – минно-торпедное оружие и боевые радиоактивные вещества, то в Крыму испытывалось все – авиационные бомбы, торпеды, пушки, ракеты всех типов, космические аппараты и даже, как говорили крымчане, ядерное оружие.

К концу 1948 г. на Черном море в Феодосии и ее ближайших окрестностях по постановлению Совмина № 0017—409 от 13 мая 1946 г. и приказом министра Вооруженных сил СССР № 0019 от 2 сентября 1946 г. было развернуто Третье управление Государственного Центрального полигона Министерства Вооруженных сил СССР (ГЦП МВС СССР), в котором уже с сентября 1948 г. начались испытания ракетной техники и оружия, создаваемых для ВМС СССР.

Формирование морского полигона происходило в следующих пунктах Советского Союза: Управление полигона и инженерно-технический состав – в Москве, измерительно-вычислительный комплекс – в Баку, отряд опытовых кораблей из резервов Краснознаменной Каспийской флотилии, авиационная эскадрилья и авиатехническая рота – на аэродроме Перекишкюль недалеко от Баку.

Приказом ГК ВМС № 0037 от 5 мая 1948 г. вновь сформированный полигон в полном составе был зачислен в состав Военно-Морских Сил СССР и подчинен заместителю главнокомандующего ВМС СССР по кораблестроению и вооружению.

20—22 августа 1948 г. двумя эшелонами весь личный состав полигона и вся приданная полигону техника и имущество из мест формирования были перебазированы в Феодосию и ее окрестности – город Старый Крым и на аэродром в поселке Кара-Гоз (позже Кировское).

В соответствии с директивой начальника Генштаба МВС СССР от 3 марта 1949 г. III управление ГЦП было переформировано в Полигон № 4 ВМС СССР с подчинением начальнику УРАВ ВМС СССР. Полигон получил открытое наименование – войсковая часть 15653.

В апреле 1950 г. в связи с формированием в Феодосии 117-й бригады опытовых кораблей, предназначенной для централизованного морского обеспечения всех феодосийских полигонов, из состава полигона был выведен 10-й отдельный отряд опытовых кораблей, переформирован в дивизион и включен в состав сформированной бригады.

В 1955 г. ракетный полигон был перебазирован из города Феодосии в район Песчаной Балки, расположенных на берегу Феодосийского залива в 25 км от Феодосии. С тех пор полигон получил неофициальное название «Песчаная Балка».

Филиал Феодосийского ракетного полигона в 1953 г. был создан на мысе Фиолент в 3–4 км западнее города Балаклава. В 1960 г. он стал самостоятельным полигоном.

В 1948 г. начал функционировать минно-торпедный полигон в Феодосии.

В том же 1948 г. начал действовать радиолокационный и гидроакустический полигон в Феодосии. Оба полигона располагались в Феодосии со времени образования и до 1960 г. – времени образования 31-го научно-исследовательского центра ВМФ.

Рассказ о деятельности ракетного Феодосийского полигона (для удобства читателей я буду называть его Песчаной Балкой, хотя мы уже знаем, что так его начали именовать после 1955 г.) я начну с испытаний неуправляемого ракетного оружия.

Историю ракетного полигона можно начать с 29 сентября 1948 г., когда с большого охотника БО-102 в Феодосийском заливе начались стрельбы реактивными глубинными бомбами РБМ. Всего было сделано 178 выстрелов.

В 1943–1950 гг. в СССР были разработаны авиационные турбореактивные снаряды ТРС-82 и ТРС-132 весом 4,83 и 25,3 кг соответственно.

Снаряды не имели оперения, а стабилизировались вращением. Так, скорость вращения ТРС-132 доходила до 204 об./с.

Моряки заинтересовались 82-мм турбореактивными снарядами. Разработка пусковой установки для них велась в ленинградском ОКБ-43 (начальник КБ М.П. Кондаков, главный конструктор С. Харикин).

Ранней весной 1949 г. на полигон «Песчаная Балка» под Феодосией доставили 4 корабельные ракетные установки ОКБ-43: С-30, С-31, С-34 и С-35. Позже поступили установки С-36 и С-37, а в 1954 г. – С-39 и С-40.

Установки С-30 и С-31 имели в боекомплекте 82-мм турбореактивный снаряд 82ТРОФС (модернизация ТРС-82), а установки С-34, 35, 36, 37, 39 и 40 – 140-мм турбореактивный снаряд ТРС-140.

82-мм установки С-30 и С-31 были близки по конструкции. Их можно назвать как ПУ типа открытая труба («минометный старт»), так и одноствольными автоматическими пушками. Основная разница между установками в кассете: у С-30 в кассете имелось 3 снаряда, а у С-31 – 5 снарядов. Обе установки имели одинаковый щит и тумбу, взятую от 45-мм пушки 21К. Щит из стали и плексигласа предохранял расчет из двух человек от действия газовой струи. Приводы вертикального и горизонтального наведения секторного типа. Угол ВН – 40°; + 40°. Дальность стрельбы в зависимости от угла возвышения от 800 до 4000 м.

Установки С-30 и С-31 предполагалось размещать на речных судах – бронекатерах, канонерских лодках и мониторах.

На полигоне для установок С-30 и С-31 была оборудована специальная «шараповская позиция», названная так по фамилии офицера полигона капитана Шарапова, проводившего испытания этих установок. Обе установки поставили на бетонные основания.

Стрельба производилась с берега по берегу из района горы Дюрмен в сторону горы Опук по специальным деревянным мишеням.

Первоначально, весной 1943 г., стрельба велась дистанционно с помощью проводов. При стрельбе С-30 было много пламени, пыли и шума. Специалисты полигона отказывались сидеть на местах расчета. Тогда командир 14-го отдельного испытательного дивизиона майор Н.И. Долгов выстроил личный состав и спросил: «Кто смелый?» Сразу же вызвались несколько человек. Из них выбрали старшину 1-й статьи В. Ленточкина и старшину 2-й статьи П. Васильева.

При стрельбе оба старшины не пострадали и были награждены присутствовавшим на стрельбах начальником УРАВ ВМФ СССР контр-адмиралом А.Г. Брезинским. Каждому смельчаку присвоили звание «главный старшина» и выдали денежную премию в размере тысячи рублей.

140-мм пусковые установки С-34 ÷ С-40 отличались друг от друга только количеством стволов: 8, 12, 16, 20 и 24. Их испытывали как на бетонных основаниях полигона, так и с шасси автомобиля ЗИС-151.

При применении минометного старта максимальная скорость увеличилась до 400 м/с, а дальность – до 10 км. Однако в ходе стрельб выяснилась низкая кучность стрельбы снарядами М-14ОФ. Это объяснялось действием газодинамического эксцентриситета двигателя, а также начальных возмущений при вылете снаряда из дульного среза.

В 1949 г. на полигоне были испытаны С-30, С-31, С-34 и С-35.

В 1950 г. испытывалась только С-30.

В 1951 г. испытывались С-30, С-35, С-36 и С-37.

В 1952 г. никаких испытаний не проводилось.

В 1953 г. испытывалась только С-30.

В 1954 г. испытывались С-30 и С-40.

В 1955 г. испытывались С-36 и С-39. На этом испытания подобных установок на Феодосийском полигоне были окончательно закончены.

Всего из С-30 на полигоне сделали 8136 выстрелов, из С-31 – 1612 выстрелов, из С-34 – 334 выстрела, из С-35 – 598 выстрелов, из С-36 – 2840 выстрелов, из С-37 – 108 выстрелов, из С-39 – 6760 выстрелов, из С-40 – 884 выстрела.

На вооружение С-30 и С-31 так и не поступили. В 1956 г. установку С-30 отправили в военное училище, где она и стояла, покрашенная в красный цвет. Ну а затем С-30 попала в ЦМВМФ без всякой сопроводительной документации. А в 2013 г. сотрудники музея пригласили автора статьи на ее осмотр и идентификацию.

Глава 2

Испытания первых самолетов-снарядов

Начнем с того, что до 30 октября 1959 г. крылатые ракеты в СССР официально именовались самолетами-снарядами. Аналогично их именовали в США и в других странах Запада.

Я немного нарушу хронологический порядок и начну рассказ о не принятом на вооружение уникальном самолете-снаряде «Шторм».

В конце 1947 г. в КБ завода № 51 группа инженеров начала проектирование морского самолета-снаряда 15ХМ. Согласно Постановлению Совмина № 1175—440 от 14 апреля 1948 г. все работы по нему были переданы КБ завода № 293 Минавиапрома, находившемуся в г. Химки под Москвой. КБ руководил М.Р. Бисноват. Тема получила новое наименование «Шторм».

В 1949 г. НИИ-4 выдало КБ завода № 293 новое тактико-техническое задание на проектирование берегового самолета-снаряда 15МХ «Шторм».

«Шторм» имел стреловидное крыло и оперение и внешне был похож на самолет-истребитель. Под фюзеляжем располагался прямоточный воздушно-реактивный двигатель РД-700 (РД-1). Интересной конструктивной особенностью «Шторма» было размещение порохового ускорителя в камере сгорания маршевого прямоточного двигателя. Стартовый двигатель за 3–4 с разгонял самолет-снаряд до скорости запуска маршевого двигателя (250 м/с) и затем выбрасывался из него. Маршевый двигатель Р-1 был разработан в ОКБ-670 под руководством М.М. Бондарюка, а стартовый – конструкторским бюро И.И. Картукова. Первоначально «Шторм» должен был наводиться по радиоканалу до тех пор, пока ГСН не захватит цель.

Для «Шторма» проектировались три типа головок самонаведения – радиолокационная, тепловая и телевизионная. Кроме того, рассматривалась возможность их комбинированного применения на самолете-снаряде для повышения вероятности попадания в цель. Расчетная дальность стрельбы «Шторма» составляла около 80 км. Ракета должна была поражать и быстроходные цели, идущие со скоростью до 80—100 км/час.

Радиолокационная ГСН весом 120 кг должна была захватывать крупную надводную цель (линкор или крейсер) на удалении 15 км. При этом угол обзора должен был составлять 15° в горизонтальной плоскости и 5° – в вертикальной. Тепловая ГСН с углом обзора 30° должна была быть вдвое легче, но и дальность захвата сокращалась втрое. Телевизионная система предназначалась для обеспечения наведения с удаления 8—10 км.

На самолете-снаряде «Шторм» впервые в СССР твердотопливный (пороховой) ускоритель был частично размещен в камере сгорания прямоточного двигателя. Вес ускорителя 1450 кг, в том числе 526 кг приходилось на порох.

После выгорания пороха ускоритель выбрасывался назад. Но в начале движения тяжелый стартовик сдвигал к хвосту центр тяжести самолета-снаряда, делая его статически неустойчивым. Поэтому на хвостовой части ускорителя установили собственные стабилизаторы, выполненные наподобие двухкилевого оперения.

Под сигарообразным фюзеляжем длиной 8,25 м и диаметром 0,96 м находился прямоточный двигатель РД-1А диаметром 0,9 м с тягой 1,5 т.

В комплексе береговой обороны «Шторм» самолет-снаряд должен был запускаться с громоздкой решетчатой пусковой установки с длиной направляющих 35 м. Самолет-снаряд устанавливался на стартовую тележку на четырех ползунах, размещенных попарно на крыле и на оперении. Стартовый ускоритель, развивавший тягу 25–35 т, в течение 3–4 с разгонял самолет-снаряд до скорости 250 м/с.

Стрельба самолета-снаряда «Шторм» должна была вестись с помощью трех радиолокационных станций. Так, РЛС «Риф» предназначалась для обнаружения целей, РЛС «Залп» – для автоматического слежения за целью и выдачи данных в счетно-решающее устройство для разворота пусковой установки и наведения самолета-снаряда. РЛС «Якорь» служила для слежения за самолетом-снарядом.

Из-за задержек организаций-смежников техпроект комплекса «Шторм» КБ завода № 293 выпустило лишь в начале 1949 г. В 1949–1951 гг. на полигоне «Песчаная Балка» под Феодосией приступили к отработке бортовой и береговой аппаратуры системы управления комплекса «Шторм». Бортовая аппаратура отрабатывалась в полете на летающей лодке РВУ-6А «Каталина». Выбор самолета-носителя был определен тем, что РВУ-6А могла длительное время летать на малых высотах, нести полезную нагрузку свыше 2 т и имела просторную грузовую кабину.

На летающей лодке отрабатывались: макет телевизионных систем визирования ракеты, макеты радиолокационной головки самонаведения «РГ-Шторм» и тепловой ГСН «ТГ-Шторм», а также макет аппаратуры активно-ответного устройства «АО-Шторм».

На берегу производилась отработка береговой системы управления ракетой «БСУ-Шторм».

Еще в 1948 г. Бисноват предложил в качестве предварительного этапа испытать пилотируемый вариант самолета-снаряда «Шторм». Это помогло бы решить большинство вопросов, связанных с отработкой самолета-снаряда как летательного аппарата, не дожидаясь завершения наземной отработки не имеющих аналогов образцов бортовой аппаратуры.

В 1949 г. был изготовлен и поставлен на статические испытания первый экземпляр пилотируемого самолета-снаряда «Шторм», получивший название «изделие 19П». Первая летная машина также была доведена до высокой стадии готовности и оснащалась штатным двигателем РД-14. Однако этот двигатель был изготовлен лишь в двух экземплярах, и на второй самолет-аналог поставили РД -20 с меньшей тягой.

В 1950 г. начались летные испытания изделий 19П, которые доставлялись на высоту 2000 м самолетом-носителем Пе-8. Так как двигатель РД -20 развивал вдвое меньшую тягу, чем предназначенный для «Шторма» двигатель РД-1А, самолет-аналог не мог ни набирать высоту, ни лететь горизонтально, а начинал снижаться сразу же после отделения от носителя. Пе-8 пилотировал В.А. Гинде. Первым на самолете-аналоге с двигателем РД-14 начал испытания Г.М. Шиянов, а на втором изделии 19П (с РД -20) летал затем и Ф.И. Бурцев. К концу 1951 г. испытания самолетов-аналогов были завершены. Всего выполнено 17 полетов по первоначально определенной программе и еще 9 полетов после дооснащения изделий 19П электроагрегатами и спецсистемами.

В ходе работ над «Штормом» его тактико-технические характеристики неоднократно менялись. Так, к 1951 г. вес его боевой части составлял 900 кг, радиолокационной ГСН – 130 кг, тепловой ГСН – 55 кг, бортовой телевизионной системы – 70 кг. Расчетный диапазон дальностей пуска был в пределах от 27 до 80 км, скорость полета самолета-снаряда – до 900 км/ч.

Первые шесть макетов «Шторма» запускались с площадки «4А» полигона Капустин Яр. Из штатного оборудования они были оснащены лишь стартовыми двигателями. Испытания проводили для отработки старта ракеты и конструкции пусковой установки. Дальнейшие испытания были перенесены под Феодосию на полигон «Песчаная Балка». Там макеты «Шторма» уже имели маршевый двигатель. Первый пуск состоялся 1 марта 1952 г. Первый и второй пуски весной 1953 г. были произведены с береговой пусковой установки. Затем еще два макета запустили с летающей лодки РВУ-6А в водном районе между мысами Чауда и Опук. За этим последовало еще 8 пусков.

6 сентября 1952 г. самолет-снаряд «Шторм» был впервые запущен на полную дальность – 80 км. Однако он пролетел всего 22 км. А в ходе двух последующих пусков 18 и 25 сентября самолеты-снаряды упали недалеко от стартовых установок. 27 октября был произведен еще один старт с катапульты. Для получения максимальной информации в случае неудачи трасса полета проходила не над морем, а над землей. Исходя из размеров полигона, дальность ограничи́ли 16,5 км.

Дальнейшие испытания «Шторма» были назначены на середину апреля 1953 г. Однако 23 февраля 1953 г. грянул гром. Руководство завода № 293 узнало, что еще 19 февраля вышло Постановление Совмина № 533–271, согласно которому Министерству авиационной промышленности предписывалось передать завод № 2 в КБ-1 «для усиления работ по заказам Третьего Главного управления при Совмине СССР».

1 марта 1953 г. все работы по «Шторму» были прекращены. Материальная часть подлежала консервации и передаче вместе с заводом в КБ-1. К этому времени имелось 15 готовых самолетов-снарядов и еще серия из 25 самолетов-снарядов, находившаяся в 28-процентной готовности.

По сведениям Ю.С. Кузнецова, испытания «Шторма» на полигоне «Песчаная Балка» были возобновлены в середине 1955 г. Вновь «Каталина» РВУ-6А летала с аппаратурой «РГ-Шторм» и «ТГ-Шторм», а после списания американцами лодки на лом аппаратуру переставили на бомбардировщик Ил-28. С РВУ-6А произвели даже один пуск ракеты, оказавшийся неудачным. В конце концов начальник полигона генерал-майор И.Н. Дмитриев потребовал прекратить испытания «Шторма». Между ним и М.Р. Бисноватым началась перепалка, чуть не закончившаяся дракой. Уезжая с полигона, Бисноват в сердцах сказал: «Ноги моей больше в Феодосии не будет!» И действительно, больше он там не появлялся.

Следует заметить, что «Шторм» проектировался не только для береговых установок. 29 октября 1951 г. КБ завода № 293 получило задание на разработку устройства для размещения ракетного оружия на кораблях.

На основании данных КБ завода № 293 организациями Минсудпрома, в частности проектно-исследовательским бюро ЦНИИ-45, проводились проработки размещения ракет «Шторм» на надводных кораблях проектов 30бис, 56, 68бис и других. «Шторм» должен был поражать надводные корабли противника на дальности 80—100 км.

Ну а от «Шторма» мы перейдем к первому серийному самолету-снаряду нашего флота – «Щуке» – КСЩ.

Трофейные воздушные торпеды Hs-293 и Hs-294, захваченные в 1945 г. частями Красной армии, вызвали большой интерес у советского руководства. Разбираться с ними было поручено... Министерству сельскохозяйственного машиностроения.

Изучением и испытаниями воздушных торпед занялось КБ-2 Минсельхозмаша. В 1948 г. при участии специалистов КБ-2 были проведены летные испытания Hs-293, а в качестве носителя переоборудовали самолет Ту-2Д.

Пуски Hs-293 проводились с радиокомандными системами наведения – немецкой «Кёль – Страсбург» и советской «Печора». Из 24-х запущенных Hs-293 с радиокомандными системами наведения в цель попали только три. По результатам испытаний Hs-293 было решено отказаться от запуска ракеты в серийное производство, которое планировалось начать на заводе № 272 в Ленинграде.

Конструкторы КБ-2 и других организаций вышли к руководству с предложением создать на базе германских воздушных торпед более совершенное отечественное изделие.

Постановлением Совмина № 1175—440 от 14 апреля 1948 г. были начаты работы по «реактивной авиационной морской торпеде РАМТ-1400 “Щука”». Работы по «Щуке» фактически были продолжением работ по трофейной ракете Hs-293А, хотя внешне они не имели

ничего общего. Естественно, что «Щукой» занялось КБ-2, которое безуспешно пыталось довести и Hs-293.

Работы по «Щуке» велись небольшим коллективом под руководством талантливого конструктора М.В. Орлова. Увы, Орлов в работах над «Щукой» заклинило на двух германских «изюминках» – отделяющейся боевой части и перехватчиках.

Отделяемая боевая часть, как у немцев, должна была поражать подводную часть корабля, что вызывало массу затруднений при ее проектировании. Да и линкоры в 1950-х гг. превратились из ударной силы флота в корабли огневой поддержки десанта, а авианосцы, крейсера, эсминцы и другие суда достаточно эффективно поражались и в надводную часть. Причем остатки топлива в ракете, поразившей надводную часть корабля, зачастую играли не меньшую роль, чем взрывчатое вещество в боевой части. Вспомним гибель английского эсминца «Шеффилд» во время Фолклендской войны.

Что же касается перехватчиков, то в качестве органов управления ракетой они оказались менее эффективны, чем элероны, элевоны, рули направления и т. д.

По первоначальному проекту РАМТ-1400 «Щука» должна была управляться по классической схеме: на начальном этапе – инерциальной системой, а на конечном – головкой самонаведения. Но головки самонаведения в ближайшем будущем не предвиделось, и Орлов предложил разрабатывать проект торпеды в двух вариантах.

Первый вариант – чисто немецкий «хеншелевский» (только радиокомандный). Он предполагал размещение на торпедной системе управления с наведением на цель через оптический визир. Этот вариант получил обозначение РАМТ-1400А или «Щука-А».

Второй вариант предусматривал управление с автопилотом и радиолокационной ГСН. Этот вариант торпеды называли РАМТ-1400Б или «Щука-Б».

Правительство с таким предложением согласилось, что и было подтверждено Постановлением Совмина № 5766–2166 от 27 декабря 1949 г.

Первый пуск самолета-снаряда (воздушной торпеды – в разных документах ее именовали по-разному) «Щука-А» состоялся 16 июня 1949 г. Пуск ракеты производился с самолета-носителя Ту-2Т из состава 25-й отдельной авиаэскадрильи полигона, которая базировалась на аэродроме возле селения Кара-Гоз в 18 км к северо-западу от Феодосии. Пуск был осуществлен в пределах водной акватории полигона между мысами Чауда и Опук.

К концу 1949 г. удалось провести только пуски пятнадцати ракет «Щука», не имевших даже радиокомандной системы наведения. Ракеты управлялись пневматическим автопилотом АП-19. Соответственно, не было и реальных целей (мишеней) для самолетов-снарядов.

В 1950 г. прошли испытания «Щук» с немецкой радиокомандной системой наведения. Лишь в августе – ноябре 1951 г. были проведены пуски с отечественной радиокомандной системой наведения «КРУ-Щука». Пуски осуществлялись с высоты от 1000 до 4000 м, дистанция стрельбы составляла от 15 до 28 км при скоростях самолета-носителя от 110 до 280 м/с.

В качестве самолетов-носителей кроме уже упомянутых Ту-2Т использовались Ту-2Т-2, Ту-2Т-3 и Ил-28. Мишенями служили списанные корабли: тральщики ТЩ-914 и ТЩ-915, торпедные катера типа Г-5, трофейные немецкие самоходные баржи ДК-26 и ТД-200.

Случалось, что в нужный момент не оказывалось соответствующим образом оборудованных мишеней (надводными и подводными сетями, уголковыми отражателями). Тогда пуски проводились по скале Корабль-камень, расположенной недалеко от берега, практически на траверзе мыса Опук. В этом случае вершину скалы оборудовали уголковыми отражателями.

В период всех этих испытаний постоянной головной болью М.В. Орлова была боевая часть ракет, которую он скопировал у немцев. Боевая часть ракет «Щука-А», «Щука-Б», а

потом и КСЩ представляла собой конусообразный снаряд длиной около 3 м с максимальным диаметром 0,36 м и весом 625 кг. В носовой части сразу за взрывателем находилось так называемое кавитационное кольцо высотой 30–35 мм со специальным вырезом в верхней части. Этот вырез и его размеры были предметом отдельных исследований ЦАГИ.

Параллельно с испытаниями была проведена реорганизация. В соответствии с Постановлением Совмина № 5119–2226 от 15 декабря 1951 г. КБ-2 было объединено с заводом № 67. Новая организация получила название ГСНИИ-642 (Государственный научно-исследовательский институт № 642). Главный конструктор «Щуки» М.В. Орлов надеялся стать если не начальником ГСНИИ-642, то, во всяком случае, его заместителем. Однако большое начальство думало иначе.

В 1952 г. в районе Феодосии было проведено 15 пусков ракет «Щука-А» с самолета-носителя Ту-2. Пуски проводились на высоте 2–5 км на дальность от 12 до 30 км. Восемь пусков были успешными, а в двух из них боевая часть даже попала в подводную часть мишени.

Для применения «Щуки» с самолета-носителя Ил-28 ракету доработали: была изменена передняя часть корпуса, угол поперечного V – образного хвостового оперения уменьшен с 40° до 35°, а площадь оперения увеличена.

В октябре – декабре 1952 г. был проведен второй этап испытаний. С реактивного самолета-носителя произведено 14 пусков. Лишь половина пусков оказались удачными, и было зафиксировано только два попадания в подводную часть. Постановлением Совмина № 2003—924 от 23 сентября 1954 г. ракета «Щука-А» была запущена в серию для проведения войсковых испытаний.

Распоряжением Совмина № 3572 от 6 апреля 1954 г. было решено переоборудовать в носители «Щук» 12 бомбардировщиков Ил-28. Тем же распоряжением предполагалось испытать 20 ракет «Щука-А» по наземным целям на полигоне во Владимировке. Цель испытаний – оснащение ракет «Щука» фугасной боевой частью весом до 900 кг.

К июлю 1955 г. работы по «Щуке-А» близились к завершению. А вот у «Щуки-Б», как говорится, «и конь не валялся». Разработчик радиолокационной системы самонаведения НИИ-885 с работой не справился. Испытания «Щуки-Б» с радиолокационным самонаведением с 1948 по 1952 г. шли неудачно. Постановлением Совмина № 3556—121 работы по системе радиолокационного самонаведения, получившей название «РГ-Щука», были переданы новой организации.

В 1953 г. провели пуски пяти ракет без системы радиолокационного самонаведения, но с радиовысотомером. С 17 марта по 20 июля 1954 г. провели пуски девяти ракет, пять из которых были оснащены активной радиолокационной ГСН. Результаты испытаний показали, что при волнении моря в 3–4 балла на дальности от цели 2–3 км в аппаратуре активной радиолокационной ГСН происходит срыв сопровождения цели. Сигнал от цели (транспорта «Очаков») забивался отражением от волн.

Испытания ракет «Щука-Б» в 1955 г. шли с переменным успехом. Но 3 февраля 1956 г. вышло Постановление Совмина № 175–104, согласно которому ракета «Щука-А» принятию на вооружение не подлежала, а доработка «Щуки-Б» прекращалась. Кстати, в скором времени прекратилось производство бомбардировщиков Ил-28, которые предназначалось использовать в качестве носителей обеих «Щук».

Таблица 1

Испытания ракет «Щука-А» и «Щука-Б» в 1949–1955 гг.

Название ракеты	Количество пусков по годам							Всего пусков
	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1954 г.	1955 г.	
«Щука-А»	5	13	15	—	34	2	4	73
«Щука-Б»	—	—	—	8	5	9	6	28
Итого	5	13	15	8	39	11	10	101

Руководство ГСНИИ-642, видимо, предчувствовало прекращение работ по «Щукам» А и Б и решило подстраховаться, включив в план опытно-конструкторских работ на 1953–1954 гг. тему под названием «Исследования возможностей создания самолета-снаряда для стрельбы с корабля по кораблю на базе ракеты “Щука-Б”».

Работы по самолету-снаряду корабельного базирования были официально утверждены Постановлением Совмина № 2541–1222 от 30 декабря 1954 г. По этому же постановлению ГСНИИ-642 определялся головным по разработке как всего комплекса, так и самой ракеты, которая получила название КСЦ (корабельный снаряд «Щука»).

Конечная цель этой разработки была проста и заманчива: создать ударное ракетное оружие для надводных кораблей водоизмещением около 3000 т для борьбы с крупными артиллерийскими кораблями вероятного противника на дистанции до 50–60 км, то есть не входя в зону досягаемости их мощной артиллерии.

Старт КСЦ производился с помощью порохового ускорителя ПРД-19М, который подвешивался снизу в хвостовой части ракеты между двумя нижнерасположенными V – образными аэродинамическими гребнями. Стартовый двигатель работал 1,3 секунды, а затем сбрасывался. Ускоритель был создан в КБ завода № 81 Минавиапрома в Москве. Главный конструктор И.И. Картуков.

В качестве маршевого был использован авиационный турбореактивный двигатель АМ-5А с тягой 2,0–2,6 т. Эти двигатели устанавливались на истребителях Як-25, и на КСЦ предполагалось ставить выработавшие ресурс двигатели с самолетов.

Аэродинамическая схема КСЦ – нормальная с нижнерасположенным прямым крылом, имевшим отогнутые к низу законцовки, с нижнерасположенным совковым воздухозаборником и V – образным оперением. Ракета имела интерцепторные органы управления (чувствовалось еще немецкое влияние).

А.Н. Туполев решил осмотреть КСЦ в ГСНИИ-642. Он мог по одному внешнему виду летательного аппарата, будь то самолет или ракета, определить летные свойства аппарата и сразу же сказать, полетит он или нет. Андрей Николаевич долго молча ходил вокруг ракеты, а потом сказал: «Это произведение мало похоже на ракету. Это – аэродинамический урод». У заинтересованных лиц поникли головы. Все ждали, что мэтр еще что-нибудь скажет. И он сказал: «Да! Урод. Но летать будет!»

Заводские испытания ракет КСЦ на полигоне «Песчаная Балка» начались в августе 1955 г. Первоначально проводились пуски так называемого изделия БКС, которое внешне представлял собой авиационную ракету «Щука-Б», но единственным действующим агрегатом ее был стартовый ускоритель ПРД-19М. Первый пуск изделия БКС с береговой установки, разработанной ГСНИИ-642, был проведен 24 сентября 1955 г. Ракета пролетела 3840 м за 34,6 с. Еще два подобных пуска провели 29 сентября и 2 октября того же года. (Сх. 7)

В ходе второго этапа заводских испытаний изделия БКС имели не только стартовый двигатель ПРД-19М, но и маршевый двигатель от ракеты «Щука-Б». Системы наведения БКС не имели.

В ходе первого пуска 13 февраля 1956 г. произошел отказ в работе автопилота по каналу крена. Ракета приводнилась на 15,5-й секунде полета в 1640 м от места пуска. Последующие

два пуска 24 и 27 февраля были более удачными: ракеты пролетели 5240 м за 34,8 с и 5190 м за 33,5 с.

Уже в апреле 1956 г. на полигон «Песчаная Балка» стали поступать первые образцы ракет КСЦ.

Для проведения пусков четвертого этапа экспериментальных (заводских) испытаний в поселок Черноморск на объекты была доставлена почти точная копия пусковой установки СМ-59—1, то есть такая, которая планировалась к монтажу на эсминце проекта 56Э «Бедовый».

Пусковая была ангарного типа с направляющими ферменной конструкции, которые были примерно в два раза длиннее самой ракеты. Установка стабилизированная, с броневаой защитой основных механизмов и ракеты. Стабилизированная часть служила для стабилизации ракеты по углу вертикального наведения и по углу поперечного крена и состояла из направляющей балки и фермы, скрепленной болтами. Расчетное время перезарядки 8—10 минут. В ЦНИИАГ была создана система дистанционного управления Д-59, которая обеспечивала автоматическое наведение установки по данным поста управления стрельбой в двух плоскостях и стабилизацию по крену. Ошибки при качке: 4–6 точек дальномера.

Первый пуск изделия КСЦ в ходе четвертого этапа заводских испытаний состоялся 19 сентября 1956 г. Согласно полетному заданию ракета должна была пролететь 15 км, но из-за неправильно выбранного угла установки стабилизаторов она на 40-й секунде полета поднялась на высоту 1180 м и с этой высоты начала плавно снижаться до приводнения. В итоге ракета пролетела 60150 м за 240,2 с.

В ходе второго пуска 7 августа 1956 г. стартовый двигатель ПРД-19М при отделении на секунду зацепился за «гребни» ракеты. Поэтому изделие КСЦ не выполнило расчетную «горку» и преждевременно приводнилось, пролетев за 40,5 секунд 9,3 км вместо запланированных 15 км.

В третьем старте 22 августа ракета также должна была пролететь 15 км, но из-за ненормальной работы рулевой машинки по каналу тангажа ракета не вышла в горизонтальный полет и преждевременно приводнилась, пролетев всего 1800 м за 7,8 с.

Неудачным оказался и четвертый пуск 19 сентября 1956 г. Стартовик опять зацепился за гребень ракеты после окончания работы. В результате ракета вместе со стартовиком, не долетев до среза воды, упала на боевом поле полигона в 680 м от места старта на 5,6-й секунде полета.

Зато последующие четыре старта (29 ноября, 10, 19 и 23 декабря 1956 г.) прошли удачно. Дальность стрельбы постепенно увеличивалась – 15 км, 20 км, 30 км. Соответственно, ракеты пролетели 14 800 м, 19 700 м, 31 200 м и 29 700 м.

Официально летно-конструкторские испытания с участием эсминца «Бедовый» начались 5 января 1957 г. Основанием для проведения этих испытаний стало Постановление Совмина № 1238—629 от 31 августа 1956 г.

В те годы на испытаниях крылатых ракет (особенно это было распространено во время испытаний ракет КСС из состава комплексов «Стрела» и «Сопка») вошел в моду контроль полета ракеты по всей траектории движения с помощью двух истребителей сопровождения. Делалось это так: в момент пуска ракеты (с корабля или с берега) над точкой старта появлялись два самолета, которые пристраивались в 120–150 м сзади ракеты и чуть сбоку, держа ракету в поле зрения до самого попадания ее в цель (или промаха). По возможности полет ракеты снимался на пленку кинофотопулеметом.

Была у этих самолетов и вторая задача: если ракета в полете начинала выполнять не предписанные ей эволюции (по мнению летчиков, опасные для стреляющего корабля, береговой ПУ, кораблей охраны водного района испытаний и т. д.), то летчики были обязаны такую ракету уничтожить.

По возвращении самолетов на аэродром летчики должны были представить в комиссию по проведению испытаний необходимые документы: письменные донесения о наведении ракеты в полете и пленку кинофотопулемета.

На летно-конструкторских испытаниях ракет КСЦ промышленность очень хотела заполучить такие самолеты, и это тоже потребовало дополнительного времени для решения вопроса о выделении самолетов, оформления полетных заданий, инструктажей летчиков и т. д.

Следует отметить, что самолеты выделили, но услугами их воспользовались только в шести пусках этапа летно-конструкторских испытаний. Причиной отказа от услуг самолетов послужил трагический случай, происшедший при испытаниях ракет КСС в филиале полигона на мысе Фиолент.

Проводился пуск ракеты с реальной начинкой боевой части, но с уменьшенным количеством взрывчатого вещества (50–55 кг). Один из летчиков так увлекся наблюдением за ракетой, что в момент попадания ракеты в цель оказался над целью, да еще на предельно низкой высоте, не предусмотренной полетным заданием. От взрыва ракеты истребитель сразу же ушел под воду, а от летчика в результате продолжительных поисков обнаружили только кусок кожаной куртки.

После этого случая главнокомандующий ВМФ СССР своим приказом категорически запретил какие-либо эксперименты с самолетами для сопровождения ракет в полете.

В качестве мишеней на этапе летно-конструкторских испытаний использовались два плавсредства: корпус недостроенного лидера проекта 48 «Ереван» (длина мишени 125,1 м, осадка 4,2 м) и корпус трофейной немецкой десантной баржи БСН-20 (длина мишени 86 м, осадка 2,4 м).

Обе мишени были оборудованы:

- уголковыми отражателями типа К-1,25, поднятыми над палубой на специальной ферме высотой 6 м. Как тогда писали в официальных документах: обе мишени имитировали по своей отражательной способности американский легкий крейсер типа «Кливленд»;

- надводной сетью по всей длине палубы на мачтах высотой 6–9,5 м с размером ячейки сети $0,35 \times 0,35$ м;

- подводной сетью по всей длине мишени на глубину 10 м с размерами ячейки сети $0,1 \times 0,1$ м.

На пусках № 3, 4 и 5 мишень «Ереван» оборудовалась киноаппаратурой для проведения подводных съемок боевой части во время ее движения под водой.

Длина подводного хода боевых частей на пусках № 3, 4, 5 и 7 составляла от 8 до 40 м (по проекту: от 40 до 70 м). При пуске № 6 подводного хода боевой части не было, а зафиксировано прямое попадание боевой части ракеты в ферму углового отражателя на высоте 1,7 м от палубы.

При рассмотрении итогов и содержания заводских и летно-конструкторских испытаний надо учитывать то, что многие агрегаты и системы ракеты КСЦ были отработаны еще во время испытаний ракет «Щука-А» и «Щука-Б», например, автопилот АПЛИ-5, радиовысотомер РВ-2, интерцепторная система управления. Маршевый двигатель вообще был серийным. Поэтому по современным понятиям содержание программ заводских и летно-конструкторских испытаний не отличалось особым разнообразием. То же самое можно сказать и о количестве проведенных пусков. Во главе всего были поставлены только вопросы самонаведения ракеты на цель и вопросы движения боевой части под водой.

Был еще один требующий решения вопрос – стрельба на максимальную дальность. Но пока решение этого вопроса откладывалось. Собственно, корабельные системы позволяли получать надежные целеуказания для стрельбы на дальность 40–45 км, а что касается

стрельбы с помощью выносных постов наблюдения, то такие стрельбы пока откладывались, поскольку не было хорошей теоретической проработки таких способов стрельбы.

Совместные (Государственные) испытания ракет КСЦ на «Бедовом» были начаты 11 июля 1957 г. Всего до 27 декабря 1957 г. произвели 20 пусков. Все они происходили в двух районах Черного моря – в водной акватории боевого поля полигона «Песчаная Балка» между мысами Чауда и Опук и в водной акватории боевого поля филиала полигона на мысе Фиолент в районе Балаклавы.

30 августа КСЦ попала в борт мишени – лидера «Ереван». Несмотря на то что боевая часть ракеты была инертной, в борту образовалась дыра $2,0 \times 2,2$ м, а нижняя кромка дыры оказалась на 0,3 м ниже ватерлинии. В результате прямого попадания лидер затонул.

6 сентября ракета была выпущена по катеру волнового управления (радиоуправления) проекта 183Ц, шедшему с 30-узловой скоростью у мыса Чауда. Было достигнуто прямое попадание без подводного хода боевой части. Катер развалился на две части и затонул.

В начале ноября испытания ракет КСЦ перенесли в район Балаклавы, так как в районе «Песчаной Балки» не осталось кораблей-мишеней. «Ереван» был потоплен, а немецкая десантная баржа БСН-20 находилась в аварийном состоянии, и ее в октябре 1957 г. отправили на металлолом.

В районе Балаклавы в качестве мишени использовалась цитадель недостроенного тяжелого крейсера проекта 82 «Сталинград». Длина мишени составляла 150 м, а осадка – 8,5 м. Эта мишень имела ряд особенностей. По ней проводились не только ракетные стрельбы, но также артиллерийские и торпедные, а флотская авиация отрабатывала на этой мишени все виды бомбометаний. Поэтому мишень «Сталинград» имела постоянный обслуживающий личный состав. Во время проведения стрельб и бомбометаний личный состав был надежно укрыт и защищен (толщина бортовой брони составляла 230–260 мм, бортовых булей – 70–90 мм, палуб – 140–170 мм). В случаях крайней необходимости (например, при стрельбах по мишени ракетами с боевым снаряжением) личный состав с мишени эвакуировался. Эту мишень срочно дооборудовали уголкового отражателем, подводной и надводной сетями, так же как это было сделано ранее на мишенях «Ереван» и БСН-20.

Кроме того, стрельбы велись по катерам волнового управления проекта 183Ц, созданных на базе торпедных катеров проекта 183. Сетями они не оборудовались, а имели лишь уголкового отражатели.

Первый пуск у Балаклавы по отсеку «Сталинграда» состоялся 17 октября 1957 г. на дальность 24 км. Пуск зачтен как удачный – ракета приводнилась с недолетом 65 м и в 45 м влево (к носу) мишени.

Второй пуск состоялся 20 октября при тех же условиях. Недолет составил 70 м, а отклонение влево – 20 м.

При пуске 23 октября вышел из строя автопилот АПЛИ-5 по каналу тангажа. Ракета не долетела до мишени 9 км.

25 октября пуск был успешный. Ракета пролетела 23,7 км и приводнилась в 40 м от мишени с отклонением 30 м влево.

29 октября 1957 г. при пуске шестнадцатой ракеты в ходе Государственных испытаний произошел забавный случай, чуть не закончившийся бедой для «Бедового». Далее я представлю слово историку Юрию Сергеевичу Кузнецову: «Маршевый двигатель ракеты вышел на максимальные обороты (11 500 об./мин.). Нажата кнопка “Старт”. К реву маршевого двигателя добавились грохот, огонь и дым от стартовика. Но что такое? Вместо того, чтобы наблюдать знакомую картину схода ракеты с направляющих пусковой установки, видится совсем другое: ракета еле-еле ползет по направляющим и через какие-то секунды сваливается за борт.

Те, кто были в этот момент на верхней палубе и все видели – ничего не поняли. Даже не успели заметить, что ракета “прыгнула” в море без стартового двигателя.

Из оцепенения всех вернул к реальной жизни истошный крик вахтенного сигнальщика: “Полундра! На корабль падает бомба!”

Головы всех задрались вверх. Действительно, на корабль падала, но не бомба, а... стартовый двигатель. Казалось, что он действительно вот-вот врежется в корабль. Оцепенение у всех тут же прошло, и все бросились укрываться под разные механизмы, агрегаты, надстройки и т. д., кто что себе выбрал. К счастью, все обошлось: стартовый двигатель, сильно вращаясь вокруг своей продольной оси, упал в море в 3–5 метрах от носовой скулы “Бедового”.

После того как расшифровали материалы внешнетраекторных измерений, стала ясной вся картина случившегося. Оказалось, что в момент начала работы стартовика у него оторвался правый передний узел крепления, вернее, кронштейн, на котором расположен узел крепления. Произошло это из-за неудовлетворительной сварки. По крайней мере, к такому выводу пришли специалисты.

В результате этой аварии в момент пуска образовался эксцентриситет тяги, и стартовик сам себя забросил на высоту около 3600 метров. С этой высоты он и падал, как всем показалось, на корабль. Зрелище, прямо скажем, эффектное, но не для слабонервных. Хорошо, что вектор тяги оказался направленным вверх. А если бы нет?»

22 декабря 1957 г. «Бедовый» выстрелил два раза ракетами № 38 и № 40, оба раза на дистанцию 24 км. Ракета № 38 выполнила задание и приводнилась в 70 м перед целью с отклонением влево (к носу) на 30 м. А вот у ракеты № 40 ГСН цель не захватили, и ракета приводнилась с перелетом в 7 км.

26 декабря ракета № 42 пролетела 23 900 м, приводнилась в 60 м от мишени прямо по ее центру, без отклонений.

В ходе последнего старта, 27 декабря 1957 г., ракета попала в борт мишени, почти в самый ее центр, с отклонением 4 м влево. В борту «Сталинграда» появилось отверстие в виде восьмерки общей площадью 5,5 м².

Все стрельбы ракетами КСЦ на этапе совместных (Государственных) испытаний (так же, как и на этапе летно-конструкторских испытаний) с целью сохранения мишеней проводились ракетами с боевыми частями в инертном снаряжении (внутри боевой части находились цементные чушки).

Бывали случаи, когда ракета наводилась на цель, но не поражала ее, а пролетала в нескольких метрах. Комиссия оценивала это как попадание в так называемую «приведенную» цель. Контур реальной цели накладывался на контур предполагаемой цели (в данном случае это предполагался американский крейсер «Кливленд»), наносились координаты точки пролета ракеты, и если эта точка находилась в пределах предполагаемой цели, то данный пуск засчитывался как зачетный. Такие случаев на этапе совместных испытаний было два: при пуске ракеты № 26 17 августа 1957 г. и ракеты № 17 11 сентября 1957 г.

Обобщая результаты летно-конструкторских и Государственных испытаний ракет КСЦ (всего 27 пусков), следует заметить слишком большое число отказов в работе бортовой аппаратуры ракеты и ее механических систем. Таких отказов оказалось 8 в проведенных 27 пусках (29,62 %). Если на летно-конструкторских испытаниях отказ был всего один (14,28 %), то из двадцати пущенных ракет на этапе совместных испытаний «завалились» семь (35 %).

Не лучше обстояли дела и с длиной подводного хода боевых частей. Ранее теоретическими расчетами было доказано, что наибольший эффект в поражении цели достигается в том случае, если боевая часть имеет длину подводного хода от 70 до 40 м. Но такого показателя в большинстве пусков достичь не удалось. На 25 проведенных пусков приведение

ракеты перед целью имело место всего лишь в десяти случаях (40 %). На летно-конструкторских испытаниях этот показатель был равен 80 %, а на совместных испытаниях – всего лишь 30 %. Если же из этих десяти случаев брать только те, которые попали в требуемый интервал, то тут показатели еще хуже – 24,2 % и 25 % соответственно.

И уж совершенно никто не ожидал того факта, что в процессе проведенных испытаний будет так много прямых попаданий ракет в мишени – 8 случаев из 25 пусков ракет, то есть 32 %, из них на летно-конструкторских испытаниях 20 % и на совместных – 35 %.

В ходе Государственных испытаний дальность обнаружения цели с помощью РЛ С «Бедового» не превышала 40 км. Скорость корабля при проведении пусков была от 6 до 24 узлов. Время перезарядки пусковых установок (перевода запасной ракеты из ангара на направляющие) теоретически должно было составить 10 минут, а занимало 20 минут.

Комиссия рекомендовала комплекс принять на вооружение, и в начале 1958 г. вышло Постановление Совмина о принятии комплекса КСЦ.

Осенью 1958 г. было решено провести так называемые контрольные испытания ракет КСЦ с целью проверки эффективности некоторых доработок, проведенных как на ракете, так и на корабле по материалам совместных (Государственных) испытаний.

Первые четыре пуска ракеты КСЦ в ходе контрольных испытаний были проведены с эсминца «Бедовый» по цитадели крейсера «Сталинград» на дистанцию 24 км.

В ходе первого пуска, проведенного 17 сентября 1958 г., ракета приводнилась с недолетом 650 м. Зафиксирован отказ насоса подачи топлива. Средняя скорость ракеты составила 260 м/с.

2 октября 1958 г. «Бедовый» выпустил две ракеты: № 43 и № 50. Ракета № 43 приводнилась в 44 м от мишени с отклонением 5 м влево (в нос) от центра мишени. Боевая часть поразила борт мишени на глубине 2–3 м от ватерлинии. А ракета № 50 приводнилась на расстоянии 88 м от мишени, и ее боевая часть взорвалась в 22 м от борта мишени. Средняя скорость обеих ракет составляла 260 м/с.

Четвертый пуск состоялся 17 октября 1958 г. Ракета приводнилась в 110 м от мишени. За 1,3 секунды до ее приводнения произошел отказ в работе левой рулевой машинки канала крена. Боевая часть до борта мишени не дошла, а утонула неизвестно где. Средняя скорость ракеты – 265 м/с.

Пятый и шестой пуски КСЦ были проведены для испытания ракеты на максимальную дальность.

Пятый пуск производился с эсминца «Бедовый» 23 октября 1958 г. В качестве цели использовался тральщик «Туман»⁷. Целеуказание велось с помощью выносного наблюдательного пункта на мысе Айя на высоте 630 м над уровнем моря. Из-за нестабильной работы высотомера возникли колебания ракеты по высоте (± 15 м), которые мешали надежному захвату цели РГС. На конечном участке траектории РГС окончательно потеряла цель. Ракета ушла вправо от цели на 2500 м и приводнилась за целью на расстоянии 5000 м. Средняя скорость ракеты была 260 м/с.

Шестой пуск производился с эсминца «Бедовый» на дальность 75 км по «Туману». Целеуказание велось с выносного наблюдательного пункта на мысе Фиолент на высоте около 400 м над уровнем моря. Ракета приводнилась в 50 м от борта «Тумана», на 17 м отклонившись от его центра. Борт цели был поражен боевой частью и другими частями ракеты. В итоге «Туман» затонул.

⁷ В документации по испытаниям ракет КСЦ допущена ошибка. «Туман» – это бывший германский тральщик М-29, построенный в 1939–1940 гг. Полное водоизмещение его 874 т, длина 68,4 м, осадка 2,6 м. 27 июля 1946 г. по прибытии в Севастополь он включен в состав Черноморского флота в качестве тральщика под названием Т-915. 3 октября 1947 г. переоборудован в гидрографическое судно и получил название «Туман». 8 сентября 1956 г. исключен из состава флота.

8 декабря 1958 г. стрельба впервые производилась с эсминца «Прозорливый» проекта 56М. При этом контрольные испытания ракет КСЦ были совмещены со сдаточными испытаниями корабля. Стрельба велась с помощью корабельных средств обнаружения цели по тральщику «Испытатель»⁸ на дистанцию 35 км. Достигнуто прямое попадание в борт мишени с кромкой отверстия ниже ватерлинии. «Испытатель» затонул.

9 декабря 1958 г. «Прозорливый» на дистанции 35 км стрелял по «трофейному» тральщику УМС-515 № 188⁹. Боевая часть ракеты была снаряжена 50 кг взрывчатого вещества. Ракета приводнилась в 55 м от мишени с отклонением влево на 11 м. Взрыв боевой части произошел под водой в непосредственной близости от мишени. Тральщик получил множество подводных и надводных пробоин, но остался на плаву.

Последний, девятый пуск состоялся 14 декабря. «Прозорливый» при тех же условиях стрелял по тральщику УМС № 188. Ракета была снаряжена 50 кг взрывчатого вещества. КСЦ приводнилась в 22 м от борта тральщика; как только она коснулась воды, произошел взрыв боевой части.

Следует заметить, что использование тральщиков в качестве мишеней связано с тем, что цитадель «Сталинграда» водоизмещением 14 700 т в ноябре 1958 г. во время буксировки в штормовую погоду была выброшена на берег в районе Севастополя между бухтами Камышовая и Омега. Позже цитадель была разобрана на металл.

В 1959 г. главком ВМФ адмирал С.Г. Горшков потребовал провести контрольно-серийные испытания КСЦ на полигоне «Песчаная Балка».

Флот выделил мишень – списанный военный транспорт «Ока» водоизмещением около 5 тыс. т, длиной около 150 м, с высотой борта 6 м. Мишень оборудовали надводной сетью, натянутой между мачтами, размером 130 м × 10 м с ячейками 0,5 м × 0,5 м.

Стреляющим кораблем был выделен эсминец «Бедовый», хотя к тому времени на Черноморском флоте был уже и второй корабль, вооруженный ракетами КСЦ, – «Прозорливый». В интересах дела должен был стрелять «Прозорливый», чтобы его экипаж получил необходимый опыт. Но выбрали именно «Бедовый», чтобы получить лучшие показатели.

Первый пуск контрольно-серийных испытаний ракет КСЦ выпуска 1959 г. был проведен на «Бедовом» 19 июня 1959 г. по транспорту «Ока», находившемуся в 30 км от эсминца. Но на 21-й секунде полета ракета выпустила струю дыма и в мгновение взорвалась, разлетевшись на множество осколков.

Второй пуск закончился взрывом ракеты на 28-й секунде полета.

Поскольку проведение повторных контрольных испытаний совпало с пиком курортного сезона в Крыму, руководство потребовало перенести испытания из Балаклавского района в Севастопольский. Официальный мотив – не надо пугать отдыхающих советских людей; основная же причина – строжайшее соблюдение секретности. Замечу от себя, что это было не зря. В СССР в 1950–1980-х гг. свободно продавались, и почти по смешным на сегодня ценам мощные бинокли и подзорные трубы, а также максутовские телеобъективы МТО-500 и МТО-1000, которыми можно было четко снять любой корабль на горизонте в

⁸ В документации также ошибка. «Испытатель» не мог быть тральщиком. Этот корабль был построен в Германии в 1940–1941 гг. и в качестве тральщика М-255 включен в состав рейхсмарине. Однотипный с М-29 («Туман»). 2 июня 1946 г. прибыл в Севастополь и включен в состав Черноморского флота в качестве тральщика под названием Т-299. Но 14 августа 1946 г. переклассифицирован в опытовое судно и 7 октября 1946 г. назван «Испытатель». 31 января 1958 г. исключен из состава флота.

⁹ В документации по испытаниям несколько ошибок. Тральщики типа УМС поставлялись из США по ленд-лизу и никак не могли быть трофейными. Видимо, речь идет об американском тральщике УМС.464, построенном в 1943 г. на верфи в Джаксонвилле и 21 июля 1945 г. прибывшем из США в Севастополь. 4 августа 1945 г. он включен в состав Черноморского флота в качестве тральщика Т-188. 28 января 1958 г. разоружен и исключен из состава ВМФ. Полное водоизмещение корабля 345 т, длина 41,5 м, осадка 3,9 м.

пределах видимости. У меня самого оба МТО сохранились с 1970-х гг. Сам я тогда ежегодно бывал в Крыму и снимал ими корабли и знакомых девушек, а иногда и не знакомых.

Дальность стрельбы была около 70 км (количество керосина заливалось именно на эту дистанцию).

Первый пуск состоялся 8 июля 1959 г. с эсминца «Бедовый» из района Севастополя. На 27-м километре полета в топливной системе КСИЦ возник пожар, и через 1,7 секунды ракета взорвалась.

Второй пуск состоялся 12 июля с тем же результатом – на 26-м километре полета начался пожар, и через 1,5 секунды после этого прогремел взрыв.

Лишь третий пуск 27 июля был нормальным. Все системы ракеты функционировали без сбоев. За 273,6 с ракета пролетела 72 230 м и приводнилась. Средняя скорость полета составила 264 м/с.

Картина взрывов на обеих ракетах была абсолютно одинаковой. Сначала начинался интенсивный пожар в топливных магистралях, и через 1,5–1,7 с после начала пожара следовал взрыв.

Испытания приостановили. Всем было ясно, что причину взрывов надо искать на заводе-изготовителе ракет КСИЦ.

Четвертый пуск в Севастопольском районе состоялся 5 октября 1959 г. с эсминца «Прозорливый» на дистанцию 30 км по транспорту «Ока». Достигнуто прямое попадание в надстройку с отклонением на 16 м вправо от центра корабля, то есть в сторону кормы. Ракета насквозь пробила надстройку и вылетела наружу. Размер входного отверстия – 8,8 м², выходного – 6 м². Как уже говорилось, в ходе КСИ-59 боевые части ракет были в инертном исполнении.

Последующие шесть пусков также велись с «Прозорливого» по транспорту «Ока» на дистанцию 30–40 км.

В ходе пятого пуска достигнуто попадание в надводную часть мишени в 31 м от центра корабля в сторону кормы между дымовой трубой и грот-мачтой на высоте 8 м от палубы. В сети проделано отверстие размером 4,5 м × 2 м.

При шестом пуске достигнуто прямое попадание в сетку с отклонением на 71 м к носу от центра корабля на высоте 9,5 м от палубы между дымовой трубой и фок-мачтой.

В седьмом пуске из-за неисправности в работе автопилота по каналу тангажа ракета приводнилась в 27,8 км от «Оки», пролетев только 7,2 км.

В восьмом пуске достигнуто прямое попадание в основание дымовой трубы «Оки» в 13 м от центра корабля в сторону кормы.

В девятом пуске на дистанцию 40 км достигнуто прямое попадание в левый борт «Оки» в район якорного клюза со сквозным пролетом. Размер входного отверстия 12 м², а выходного в правом борту – 4,5 м². Работавший маршевый двигатель вызвал пожар на борту мишени, который не могли погасить в течение 8 часов.

Последний, десятый, пуск состоялся 27 декабря 1959 г. на дистанцию 40 км. Ракета попала в надводную сеть в 43 м от центра корабля в сторону кормы на высоте 5,5 м от палубы между фок-мачтой и дымовой трубой. В сети проделано отверстие размером 2,9 м × 2,6 м.

Возможно, кому-то рассказ о пусках ракеты КСИЦ покажется скучным. Но автор хочет показать огромный объем работы, проведенный ракетчиками в Крыму. Это были титанические усилия наших отцов и дедов¹⁰.

¹⁰ Мой отец Борис Васильевич Широкоград занимался разработкой систем управления крылатыми и баллистическими ракетами.

Да и, кстати, можно представить себе столь интенсивные ракетные стрельбы на Северном или Тихоокеанском флоте, да, впрочем, и на Балтийском. Именно климат и географические особенности Крыма сделали возможным превратить его в огромным полигон.

Ракеты, созданные нашими отцами и дедами, более чем на полвека обеспечили мирную жизнь России. Те же КСЩ ни разу не применялись в боевой обстановке. Лишь некоторые ракеты, как, например, П-15, использовались в локальных конфликтах, но точных данных о их результатах и обстановке пусков нет – и туземным, и нашим адмиралам всегда есть что скрывать. Позже мы поговорим о стрельбе «Малахитом» в 2008 г.

Что хорошо населению России, то плохо военным историкам – полвека несколько поколений крылатых ракет не участвовали в боевых действиях. Так вот они, подробные и достоверные данные из секретных отчетов – где и как стреляли, какие нанесли повреждения. Вот вам, господа любители фэнтези и компьютерных игр, реалии Третьей мировой войны с малейшими деталями.

Глава 3

Крымские приключения «Кометы»

В сентябре 1947 г. в огромном здании НИИ-20 на развилке Ленинградского и Волоколамского шоссе разместилось Специальное бюро № 1 НКВД (СБ-1). Причем, как тогда водилось, само название организации было секретным, и для простых смертных она была п/я № 1323, который местные остряки расшифровывали: «чертова дюжина с перебором». Начальником и главным конструктором СБ-1 был назначен доктор технических наук 51-летний Павел Николаевич Куксенко, а его заместителем – 23-летний выпускник Ленинградской военной академии связи Серго Лаврентьевич Берия.

Первой задачей СБ-1 и было создание противокорабельного самолета-снаряда «Комета». Большинство сотрудников СБ-1 составляли немцы, часть из них была военнопленными, а часть добровольно приехала в СССР, спасаясь от нищеты в оккупированной Германии. Среди них были первоклассные специалисты, как, например, Айценбергер, Фаульштих и др. Имелся в СБ-1 и «спецконтингент» – отечественные заключенные. Среди них был известный математик член-корреспондент Академии наук СССР Н.С. Кошляков.

Впервые в истории нашего ВПК, а возможно, и в мировой практике, при проектировании комплекса «Комета» не система управления создавалась под ракету, а, наоборот, подбирали варианты самолета-снаряда под разработанную СБ-1 систему управления.

С самолетом-носителем было все ясно. За неимением лучшего был взят четырехмоторный бомбардировщик Ту-4. А вот при создании самолета-снаряда просматривалось много вариантов. Так, постановлением Совмина от 8 сентября 1948 г. предусматривалось создание самолета-снаряда «Комета» на базе челомеевских ракет 10Х и 14Х.

На опытном варианте «Кометы-3» 14Х-К-1, отличавшемся от стандартных 14Х увеличенной площадью крыла, был установлен пульсирующий двигатель Д-6.

В первом полугодии 1948 г. в КБ завода № 51 готовился второй выпуск эскизного проекта по «Комете-3», но завершить его не успели. Руководство СБ-1 решило отказаться от применения на «Комете» пульсирующего двигателя, который не мог обеспечить ракете необходимую скорость.

Проектирование планера «Кометы» было поручено ОКБ-155, которым руководил А.И. Микоян. Непосредственно проектированием ракеты занимался М.И. Гуревич.

3 ноября 1949 г. ОКБ-155 предъявило новый эскизный проект самолета-снаряда «Комета». Самолет-снаряд был очень похож на уменьшенную копию истребителя МиГ-15. Основным отличием самолета-снаряда от истребителя было крыло малой площади с очень большим для того времени углом стреловидности – 57,5°.

Фюзеляж практически повторял компоновку истребителя МиГ-15, с тем лишь отличием, что между воздушными каналами на месте кабины летчика на самолете-снаряде размещались отсек аппаратуры системы управления и фугасно-кумулятивная боевая часть весом около 3 т.

При пуске с высоты 4000 м запас топлива в 210 л обеспечивал дальность полета 190 км, что намного превышало заданную.

Для ускорения отладки «Кометы» четыре опытных образца ее были сделаны пилотируемыми. На месте боевой части была встроена кабина пилота с ручным управлением. Полетный вес пилотируемых самолетов-снарядов колебался от 2453 до 2550 кг. Вес пустого снаряда 2068 кг, полезная нагрузка составляла 385 кг, а запас топлива – 284 л. Максимальная скорость на высоте 3 км была около 1060 км/час, а посадочная – 270–290 км/ч. Как на пилотируемых, так и на серийных «Кометах» устанавливались турбореактивные двигатели РД-500К.

В 1951 г. были изготовлены два пилотируемых самолета-снаряда, называвшиеся «изделия СДК» (самолет-дублер «Комета»). 4 января 1952 г. первый полет на изделии СДК совершил летчик-испытатель Ахмет-Хан Султан. Испытания «Кометы» проводились у берегов Крыма между Керчью и Феодосией. Самолеты-носители Ту-4 базировались на аэродроме Багерово недалеко от Керчи. Всего было выполнено до 150 пилотируемых полетов на самолете-снаряде «Комета».

Замечу, что поначалу за каждый вылет летчику выплачивали довольно приличную сумму, по тогдашним меркам, разумеется. Позже, когда пилотируемые полеты стали делом рутинным, начальство решило значительно уменьшить сумму выплат. Но поскольку документ, где определялась эта сумма, был подписан лично Сталиным, пришлось скорректированный документ также посылать вождю. Когда Ахмет-Хану Султану предложили засвидетельствовать сей документ перед отправкой в Москву, тот размашисто написал: «Моя вдова не согласна». Сталин вернул бумагу с резолюцией: «Согласен с вдовой Ахмет-Хана Султана». На этом вопрос был исчерпан.

С Ахмет-Ханом Султаном связан еще один анекдот. Ему, как дважды герою (эти звания были присвоены Ахмет-Хану Султану в 1943 г. и в 1949 г.), на родине в Крыму возвели бюст. Это дало повод летчику острить, что единственным крымским татаринном, оставшимся в Крыму, является его бюст.

Но вернемся к «Комете». Первый пуск полномасштабного изделия, разумеется, беспилотного, был произведен с бомбардировщика Ту-4 в мае 1952 г. над Арабатской стрелкой. Пуск был неудачен: «Комета» не вошла в луч из-за неверной выставки рулей высоты перед сбросом с носителя.

После внесения ряда доработок, в том числе усовершенствования автопилота для устранения неустойчивости по крену, в ходе Государственных испытаний с июля 1952 г. по январь 1953 г. провели сравнительно успешную серию пусков: из 12 «Комет» в цель попали 8.

В качестве мишени использовался крейсер «Красный Кавказ». Этот крейсер под названием «Адмирал Лазарев» был заложен 18 октября 1913 г. в Николаеве, но после долго переустраивался и вошел в строй лишь 25 января 1932 г. Его полное водоизмещение 9030 т, длина 169,5 м, осадка 5,8 м. Осенью

1952 г. крейсер был разоружен и обращен в мишень. Топить столь ценную мишень никто не хотел, и «Комета» имела боевую часть с инертным снаряжением.

21 ноября 1952 г. «Красный Кавказ» находился в водной акватории полигона «Песчаная Балка» в 20 км от берега между мысами Чауда и Опук. Пуск «Кометы» был произведен из района у мыса Меганом, когда самолет-носитель Ту-4К находился на расстоянии 80–85 км от цели. Ракета попала в борт крейсера между дымовыми трубами. Несмотря на то что боевая часть была в инертном снаряжении, крейсер затонул через 12 минут после попадания.

С.Л. Берия впоследствии сравнивал первые испытания атомной бомбы, свидетелем которых он был, с действием снаряда «Комета»: «Впечатление, безусловно, сильное, но не потрясающее. На меня, скажем, гораздо большее впечатление произвели испытания нашего снаряда, который буквально прошел крейсер “Красный Кавказ”. В один борт корабля вошел, из другого вышел».

«Комета» официально была принята на вооружение в 1953 г., хотя в серию запущена еще в 1952 г.

Серийное производство ракет «Комета» началось в 1952 г. на заводе № 256 в г. Иваново (с 1956 г. – Дубна).

Комплекс К-1М «Комета» в составе бомбардировщика Ту-4К и двух ракет КС-1М был принят на вооружение в начале 1953 г. Ракетоносцы Ту-4К поступили на вооружение двух полков ВВС Черноморского флота.

В 1953 г. самолет Ту-4 считался уже устаревшим, и в том же году был запущен в производство реактивный бомбардировщик Ту-16. Поэтому на базе Ту-16 было решено создать ракетносец Ту-16КС, оснащенный двумя КС-1. Весь комплекс управления вместе с РЛС «Кобальт-М» был полностью взят с самолета Ту-4КС.

Испытания самолета Ту-16КС начались в 1954 г., а в июне 1957 г. первые ракетносецы стали поступать в авиацию Черноморского флота.

В декабре 1957 г. впервые Ту -16КС авиации Черноморского флота произвел пуск ракеты КС. В составе полка ракетносецев числилось 12 носителей ракет Ту-16КС, один постановщик помех Ту-16СПС, шесть заправщиков топливом Ту-16ЗЦ.

С 1958 г. ракетносецы Ту-16КС стали поступать на Северный и Тихоокеанский флот. Пуск ракет с Ту-16КС проводился с высоты до 5 км при скорости полета 420 км/ч.

С 1958 г. на вооружение стали поступать ракеты КС-1 с дальностью до 130 км, а с 1961 г. – с более помехоустойчивой бортовой РЛС.

В конце 1950-х гг. в морской авиации состояло пять полков, вооруженных ракетами КС-1. Всего было построено 107 самолетов Ту-16КС. Позже 40 из них передали Индонезии и Египту, а остальные переделали в носители ракет КСР.

Глава 4

Тайны крейсера «Адмирал Нахимов»

История установки противокорабельных ракет на крейсер «Адмирал Нахимов» до сих пор является «черной дырой» в истории отечественного флота. Документов по этому вопросу сохранилось крайне мало, и многое приходится писать по воспоминаниям участников событий почти пятидесятилетней давности, которые довольно часто противоречат друг другу.

30 декабря 1954 г. было принято Постановление Совмина № 2944–1226 о разработке корабельного комплекса КСС и крейсера проекта 67, оснащенного этим комплексом.

Крылатая противокорабельная ракета (КСС) была создана на базе авиационной крылатой ракеты «Комета». Данные КСС близки к данным ракеты С-2 «Сопка», кроме дальности стрельбы, которая составляла 40 км, а высота полета – 500 м. В некоторых документах КСС расшифровывается как корабельный снаряд «Стрела». (Сх. 8)

Крейсер проекта 67 создавался на базе крейсера проекта 68бис. Согласно первоначальному варианту плана судостроения на 1956–1965 гг. предполагалось четыре крейсера проекта 68бис достроить по проекту 67. Головной крейсер проекта 67 «Адмирал Корнилов» должен быть сдан в 1959 г., а последний – в 1961 г. Кроме того, предполагалось заложить несколько новых корпусов по проекту 67 с некоторыми изменениями.

По программе 4 строившихся крейсера проекта 68бис предполагалось переделать в проект 67 («легкий крейсер с реактивным вооружением ближнего действия»), разработанный в ЦКБ-17. С некоторым запаздыванием должно было начаться переоборудование уже законченных крейсеров проекта 68бис. Работы по проекту 67 производились по Постановлению Совмина № 2544–1226 от 30 декабря 1954 г.

По проекту 67 все 152-мм башни МК-5бис предполагалось снять и взамен их установить две спаренные стабилизированные пусковые установки СМ-58 для стрельбы ракетами КСС комплекса «Стрела».

Длина направляющих СМ-58 составляла 12 метров, в задней части ПУ имели легкую броню 5–10 мм. Носовая ПУ имела боекомплект 11 ракет (самолетов-снарядов, по тогдашней терминологии), 9 из них размещались в погребах и 2 – в перегрузочном отделении. Боекомплект кормовой ПУ был меньше на 3 ракеты. Противокорабельная ракета КСС должна была иметь дальность 40 км, вес 3,5 т и радиолокационную головку самонаведения.

Позже рассматривался вариант вооружения крейсера проекта 67 четырьмя пусковыми установками, имевшими по пять трубчатых контейнеров с ракетами П-6 конструкции В.Н. Челомея.

На первых четырех крейсерах проекта 68бис, достраивающихся по проекту 67 и подлежавших сдаче в 1959 г., планировалось оставить четыре 100-мм двухорудийные башни СМ-5—1с, а на последующих установить четыре новые 100-мм автоматические двухорудийные башни СМ-52. На всех кораблях в качестве малокалиберной зенитной артиллерии устанавливались по 6 четырехствольных 57-мм автоматов ЗИФ-75 на постоянном токе.

Для проведения корабельных испытаний ракет КСС с 28 февраля по 18 октября 1955 г. на заводе № 444 в Николаеве был переделан по проекту 68Э (68ЭП) уже находившейся в строю крейсер «Адмирал Нахимов». Делалось все это в обстановке фантастической секретности, и в результате до сих пор не найдено ни фотографий, ни проектной документации по переделке «Нахимова». На фок-мачте крейсера была установлена станция наведения ракет ДК-5С.

Носовая башня МК-5бис была развернута на 180°, а стволы из нее вынули. Теперь задняя стенка башни стала газоотводником для двигателей ракеты КСС. На носу крейсера была

жестко прикреплена к палубе ординарная пусковая установка В-16¹¹ с направляющей длиной примерно в две длины ракеты. Уго л старта – около 15°. Справа и слева от башни II МК-5бис установили два ангара вместимостью по две ракеты каждый. По одной версии башня II главного калибра потеряла боеспособность, а по другой – нет. Башни III и IV МК-5бис остались боеспособными.

Транспортировка ракет из ангаров к пусковой установке осуществлялась на тележках по рельсовому пути. Разумеется, это была не боевая, а исключительно испытательная система. В подпалубных помещениях крейсера установили экспериментальный образец системы управления стрельбой «Колчан» и телеметрическую аппаратуру.

Переоборудование крейсера и пуски ракет велись в беспрецедентных даже для советского флота условиях. Так, личному составу крейсера запрещалось ходить в носовую часть корабля. Пусковая установка, за исключением времени пусков, постоянно находилась под брезентом. Погрузка ракет происходила только по ночам в Севастополе в бухте Голландия.

В ноябре 1955 г. в районе Феодосии провели два пуска габаритно-весовых макетов КСС. Первый же пуск укомплектованного изделия КСС состоялся 22 января 1956 г. Затем последовали еще два бросковых пуска (без конкретной цели). А 3 июня 1956 г. начались стрельбы по щиту ракетами с инертной боевой частью. Всего по щиту было выпущено 17 ракет. Со 2 по 22 декабря 1956 г. было проведено 7 пусков с фугасно-кумулятивной боевой частью по отсеку крейсера «Сталинград» проекта 82. Из 24-х ракет, выпущенных по щиту и отсеку, 20 попали в цель.

Результаты испытаний изделия КСС были признаны неудовлетворительными. Действие стартовых укорителей разрушало механизмы корабля, да и сама ракета КСС с учетом ее дальности была признана слишком слабым оружием для крейсеров.

Тем не менее в дальнейшем «Адмирал Нахимов» планировалось переоборудовать по проекту 67СИ для проведения совместных испытаний комплекса ракетного оружия «Стрела». Вместо носовых башен 152-мм артиллерии и части другого вооружения предполагалось разместить опытные образцы спаренной стабилизированной закрытой пусковой установки СМ-58 (с погребом и средствами подачи-заряжания), а также систему управления «Колчан» и т. п. Технический проект 67СИ был разработан в 1955 г., однако с сентября 1956 г. выпуск рабочих чертежей прекратили.

«Нахимов» имел дефектный корпус из-за некачественной сварки. Но ходили упорные слухи, что киль «Нахимова» весь в больших трещинах, вызванных действием газовых струй стартовых ускорителей самолетов-снарядов КСС.

В итоге крейсер «Адмирал Нахимов» был использован в качестве мишени при испытаниях ракет КСЩ. 22 августа 1959 г. вышел приказ министра обороны Р.Я. Малиновского о сдаче на металлолом недостроенных крейсеров проекта 68бис, и в этих списках неведомым образом оказался «Нахимов».

А вот известный севастопольский историк флота Виталий Васильевич Костриченко выдает совсем иную версию.

«По достоверным данным перед списанием крейсера “Адмирал Нахимов” подвергся докованию на Севморзаводе, в ходе которого было выявлено “обширное повреждение подводной части корпуса корабля в виде перебитого киля и деформации подводной обшивки и килевых конструкций, невидимых в воде”... Интересное описание, свидетельствующее о том, что корпус крейсера “Адмирал Нахимов” подвергся мощнейшему динамическому удару подводного ядерного взрыва. В самом деле, какая другая сила может деформировать корпус крейсера длиной более 200 метров, шириной 22 метра и осадкой около 7 метров? Причем так деформировать, что о восстановлении новенького крейсера не идет и речи.

¹¹ По другим источникам, была первоначально установка В-8, а лишь затем ее заменили на В-16Э.

Правильно, уважаемый читатель, – только подводный ядерный взрыв.

Санкцию на испытание ядерного оружия в Крыму, на Черном море, можно сказать, в центре Европы, мог дать главкому ВМФ только Н.С. Хрущев. При всех своих достоинствах и недостатках Хрущев вполне мог, не подумав о последствиях, отдать такое устное распоряжение. И тогда на отдаленном феодосийском полигоне (с глубинами 300—2000 метров) вполне мог вырасти ядерный “гриб”. Судя по повреждениям “Нахимова”, испытывались подводное взрывное устройство или ядерная глубинная бомба. Глубина взрыва вряд ли превышала 400–500 метров, а на крейсер обрушился мощный динамический удар, волны с радиоактивными осадками и т. д. и т. п. А дальше – сейсмологические станции мира (а не только СССР) зарегистрировали мощный толчок в акватории Черного моря у побережья Крыма. Последовали официальные запросы, и советские дипломаты, имевшие мозги (в отличие от правителей), схватились за голову. Крупнейший международный скандал, иски на убытки от русских испытаний и еще бог знает что...

Здесь-то вполне логично и принялся за дело КГБ СССР. Были изъяты все документы по крейсеру, взята подписка о неразглашении со всех участников, проведена работа по выдаче ядерного испытания за обычное землетрясение. А то советским курортникам совсем бы приятно было узнать, что они купаются в радиоактивных водах. Да и союзные братские страны – Болгария и Румыния – вряд ли приветствовали бы подобные испытания.

Комитет госбезопасности поработал отлично: вот уже три с половиной десятилетия об “Адмирале Нахимове” и его роли в этой истории забыто все. И лишь любители истории флота тщетно ломают головы: почему нет фотографий корабля, и с чего бы это его так быстро списали на слом?..

Эта версия имеет полное право на существование. С этой целью неофициально запросили гидрометеослужбу Черноморского флота и поинтересовались перечнем землетрясений у побережья Крыма в описываемый период. К приятному изумлению, выяснилось, что в этот период произошло только одно (!) землетрясение. Четвертого декабря 1960 года в пяти милях от мыса Меганом, на глубине 500 метров, силою в 3–4 балла. Человеческих жертв и разрушений нет. Очень интересное землетрясение!

К сведению читателей, мыс Меганом с координатами 44 градуса 48 минут северной широты и 35 градусов 05 минут восточной долготы находится в очень безлюдном месте, рядом с Карадагским заповедником и граничит с феодосийским ракетно-артиллерийским полигоном. До распада СССР это хозяйство именовалось “воинской частью № 15653”. Время проведения “землетрясения” выбрано очень удачно: зима, декабрь. И никто ничего бы не узнал, если бы не сейсмологи. Характеристики “землетрясения” очень схожи с характеристиками при взрыве ядерных глубинных бомб. А тщательность “кэзэбистской” дезинформации косвенно подтверждает и официальная дата исключения крейсера из списков.

По официальной версии, приказом главкома ВМФ за № 00112 от 29 июля 1960 года крейсер “Адмирал Нахимов” исключен из списков ВМФ СССР. Это явная липа, так как “землетрясение” состоялось 4 декабря 1960 года, а до февраля 1961 года на корабле проводились дезактивационные работы, после чего и был спущен флаг корабля. Никто бы семь месяцев не держал флаг и экипаж на “списанном” корабле (в том числе и в новом финансовом году)...

Прямым подтверждением возможного подрыва ядерного боеприпаса у Феодосии служит и цитата из сборника “75 лет в боевом строю флота”, изданном в Севастополе в 1996 году: “...В ходе опытной эксплуатации глубоководного аппарата «Поиск-2» был сделан ряд научных открытий, требующих будущего осмысления... в районе Феодосийского залива на изучаемых глубинах свыше 1700 метров зафиксирована радиация на порядок выше, чем считалось ранее...” (стр. 111).

В мемуарах адмирала Касатонова (“Флот выходит в океан”, 1995 г.) на стр. 233 также можно обнаружить интересные факты: “...Освоена тактика ведения боевых действий под-

водных лодок и авиации по разгрому отрядов боевых кораблей противника и сильно охраняемых конвоев в Черном и Средиземном морях с использованием крылатых ракет, торпед с обычными и специальными зарядами...” (приведена выдержка из годового отчета Черноморского флота по боевой подготовке за 1960 год).

И наиболее интересным фактом участия “Адмирала Нахимова” в ядерных испытаниях на Черном море может послужить беседа с капитаном 2-го ранга в отставке, просившим не называть его фамилию. Отставник, в частности, сказал: “Удивляюсь этой возне с «Нахимовым», весь всем давно известно, что под ним была взорвана атомная торпеда “Т-5”. Я в конце 50-х гг. служил в Феодосии на подводной лодке проекта 613. Именно наша лодка получила высокое доверие выпустить по цели атомную торпеду. Очевидцы потом говорили, что крейсер, названия не помню, буквально вылетел из воды всем корпусом, будучи поднят вверх мощным взрывом. А потом нас всех заставили проходить дезактивацию и корабли, которые участвовали в тех испытаниях, быстренько списали на слом, так как металл их корпусов из-за попадания радиоактивной воды стал сильно “фонить”. Что еще интересно, примерно через год у Феодосии произошло необычно сильное землетрясение...”¹²

¹² Костриченко В. Загадка «Адмирала Нахимова» // Иванов В.Б. Тайны Севастополя. Книга 3. Тайны морские. Севастополь: КИЦ «Севастополь», 2008. С. 114–115, 116.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.