



АВАТАР

ВОПЛОЩЕНИЕ БОЖЕСТВЕННОЙ ЭНЕРГИИ

Крейсерская подводная лодка «К-43», как невеста за час до свадьбы. Вдали виден остров Русский и пролив Босфор Восточный. Бухта Малый Улисс, 5 января 1988 года



Рейнкарнация «Чакры» случилась 23 января 2012 года. Через 24 года российская подлодка «Нерпа» приняла эстафету у «К-43» и стала «Новым Аватаром»

Родина легендарного капитана и гениальной игры на пути к созданию атомных «Наутилусов»

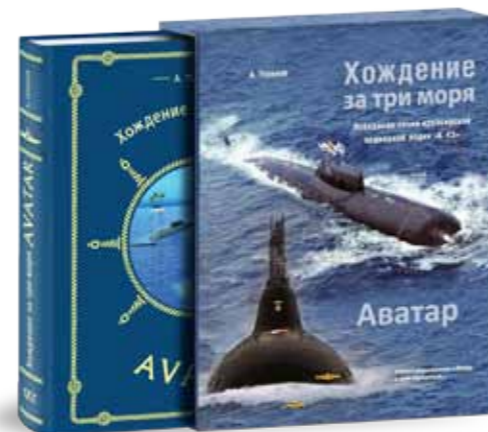
В № 2 (15) нашего журнала были опубликованы отрывки из книги «Хождение за три моря. Лебединая песня крейсерской подводной лодки К-43». Ее автор, командир АПЛ проекта 670 Александр ТЕРЕНОВ поделился с читателями своими воспоминаниями о трех годах тесного сотрудничества с индийскими моряками. Книга выходит в новой дополненной редакции, и сегодня мы публикуем фрагменты новой главы, в которой известный подводник размышляет о современном кораблестроении Индии — страны, которую он прочувствовал и полюбил всем сердцем.

Давным-давно наследный бунделкхандский принц Даккар, получив в Европе блестящее техническое образование, вернулся на родину и возглавил борьбу индийцев с британскими колонизаторами. Когда отгремели последние пушки, положившие конец восстанию сипаев, он с горсткой верных людей покинул Индию и укрылся на маленьком острове в Тихом океане. Построив здесь по собственным чертежам подводную лодку «Наутилус», он отправился в подводное путешествие по морям и океанам, чтоб никогда больше не ступить на землю. Весь мир знает его под именем капитана Немо...

Символическая фигура великого индийца — инженера, кораблестроителя, ученого-океанолога, мореплавателя, первого подводника — и образ его фантастической субмарины по сей день

будоражат воображение корабелов и подводников всего мира.

Спустя столетие фантазии Жюль Верна стали реальностью. Первый американский подводный атомоход «Наутилус», многим обязанный инженерному и организаторскому дару адмирала РикOVERA, достиг под водой Северного полюса. Советские корабельщики в погоне за американскими коллегами создали самую скоростную, самую красивую, самую большую и самую глубоководную подлодку. Наша страна построила самый многочисленный атомный подводный флот, превзойдя самые смелые мечты Жюль Верна. Вскоре по количеству подводных кругосветок советские подводники обошли американцев и первыми сумели



совершить всплытие в географической точке Северного полюса.

Спустя 30 лет с момента создания американского «Наутилуса» Индия получила в аренду свою первую атомную лодку, «Чарли-Чакру», еще через 25 лет — новейшую «Акулу-Чакру», которая и сейчас бороздит просторы Индийского океана. У капитана Немо появились достойные наследники — капитаны Р. Ганеш, С. Ананд, Р. Шарма, П. Ашокан, С. Рой и другие.

Сегодня Индия уже своими силами проектирует и начинает строить эти сложнейшие с технологической точки зрения корабли, бросая вызов лидерам мирового кораблестроения. Руководство страны осознало, что огромное значение для развития отрасли имеет создание прочной смычки государственного судостроительного сектора с частными предприятиями. И здесь важны не только деньги, важно точное и системное применение административного ресурса для мобилизации национального капитала на осуществление стратегических проектов, признанных руководством страны приоритетными. Задача, конечно, непростая. Мы в России, например, до сих пор ищем формулы эффективного участия частного капитала в управлении оборонными активами. Однако надо учитывать, что индийцы — не только наследники виртуального Немо, но и прекрасные коммерсанты, а также, что не менее важно, изобретатели первой и величайшей игры-стратегии, шахмат. Самое главное их ноу-хау — стратегический подход к планированию. Им удастся совершенно невероятным образом увязывать технические решения, государственные задачи и интересы

развития частных компаний в долгосрочных проектах национального, регионального, а порой и глобального масштаба.

Сейчас заканчивается радикальная модернизация трех самых больших государственных верфей — Hindustan Shipyard, Mazagon Dock и Goa Shipyard. Пробуждается частный сектор: вот уже частная компания Larsen&Toubrо, прежде занимавшаяся строительством домов, портов, аэродромов, мостов, сооружением ирригационных систем, подключилась к программе судостроения. Компания построила с нуля две суперсовременные верфи под Ченнаем и в Гуджарате. Сейчас это крупнейший в мире изготовитель изделий военного назначения — от самоходных орудий и экипировки солдат до подводных лодок и надводных кораблей. Larsen&Toubrо вовлечена в самые важные проекты индийского кораблестроения, имеет лицензии на строительство всех типов боевых кораблей.

Другой участник индийской судостроительной программы — компания Piravay — строит у себя в штате Гуджарат огромную верфь с самым большим в мире 700-метровым сухим доком. Известно, что под эту фирму зарегистрирована особая экономическая зона. Напрямую денег государство ей не дает, зато гарантирует заказы. Верфь Piravay Shipyard в настоящий момент добивается разрешения на постройку подводных лодок для ВМС страны. Желание руководства компании освоить оборонные тех-

Флот Индии всего за несколько лет впитал в себя опыт эксплуатации атомных кораблей, на обретение которого нашей стране потребовалось более двух десятилетий.

нологии во многом продиктовано намерением правительства инвестировать в течение следующих 15–20 лет порядка \$14–16 млрд. в постройку 24 новых подводных лодок.

Фирма АВG в свое время владела цементными заводами. Зная, что стране в кратчайший срок необходимо провести индустриализацию, она подключилась и к судостроению. Сейчас АВG Shipyard строит коммерческую морскую технику десятков типов, танкеры, буровые платформы, средне- и малотоннажные боевые корабли.

Страна в соответствии с национальной стратегией от простых закупок перешла к более высоким и сложным формам взаимоотношений с партнерами по ВТС, включающим лицензии, совместное производство, строительство на территории Индии различных объектов военного назначения, реализацию многочисленных офсетных программ, совместные научно-исследовательские проекты и т. п. Сейчас речь уже не идет о приобретении пусть даже самого передового по своим тактико-техническим характеристикам корабля или самолета. Вопрос ставится иначе: что от каждой конкретной закупки выиграет национальная промышленность, включая ее научно-технический сектор? Например, при заказе серии кораблей или подводных лодок за границей выдвигается обязательное требование: 30% оборудования уже на первом образце должно быть индийского производства. Схема проста: если закупается десять единиц военно-морской техники, то два корабля строятся за рубежом с параллельным обучением индийских специалистов, четыре — в Индии с использованием зарубежных деталей и систем, а завершающую партию из четырех кораблей строят исключительно индийские верфи с максимальным использованием комплектующих местного производства. Десятилетний судостроительный план Индии предусматривает создание около 75 кораблей и подводных лодок исключительно на индийских верфях.

В последние годы Индия вкладывает в собственное судостроение колоссальные средства. На сегодняшний день сектор оборонной индустрии этой страны на 100% открыт для частного индийского капитала. Если раньше Индия была простым покупателем, то сейчас она уверенно демонстрирует собственные разработки, становясь все более активным и конкурентоспособным участником международного рынка. Удастся ли ей перетянуть к себе часть заказов с корейских, китайских и японских верфей, покажет время. Шансы велики, особенно когда есть большой спрос и внутри страны. Правда, для полной и долговременной победы нашим индийским партнерам (так же, как и россиянам) еще предстоит победить коррупцию.



Придуманый Жюлем Верном конструктор и капитан фантастического подводного «Наутилуса» мог бы гордиться достижениями своих соотечественников, превративших современную Индию в державу с грозным ракетно-ядерным щитом, мощным океанским флотом, динамично растущим судостроением, быстро крепнущей морской культурой. Индская цивилизация стремительно возрождается как глобальный центр влияния.

Но все ли так безоблачно в Индии с судостроением? Я не являюсь специалистом по стратегическому планированию и системообразующим проектам и обладаю лишь ограниченной информацией о ее кораблестроительной программе, взятой из открытых источников. Но мне небезразлична судьба флота Индии, поскольку я отдал ему много лет своего командирского периода службы. В жарких спорах и дискуссиях с индийскими командирами в кают-компании, центральном посту и на мостике своей подлодки почти тридцать лет назад мы обсуждали программу строительства атомного подводного флота. Мы

В Индийском океане под индийским флагом с командиром Р.К. Шармой (ныне адмирал) и старпомом. Арун Кумар — отличный старпом, через несколько лет возглавит важнейший департамент главного штаба ВМС — закупку подводных лодок

Автор с супругой в «камуфляже» на фоне персонального черного Амбасадора



Авианосец индийских ВМС «Вираат» (бывший британский «Гермес») со своим непримиримым противником — подводной лодкой «К-43» — «Чакра», специально созданным для борьбы с авианосцами. В надводном положении даже на самом полном ходу мы ему уступаем, но стоит нам погрузиться под воду... Снимок с вертолета «Си кинг», Бенгальский залив, сентябрь 1988 года

Высшее руководство ВМС Индии на мостике подводной лодки. Выход из главной базы.



надеялись, что через два десятилетия у Индии уже будет несколько многоцелевых атомоходов. Именно поэтому у меня и ряда моих коллег, с симпатией наблюдающих за становлением Индии как морской державы, вызывает сожаление медлительность при реализации этой важнейшей программы.

Когда в начале 80-х велись переговоры по аренде первой атомной подлодки «Чарли», все было ясно: Индия после долгих сомнений приняла решение о создании собственного атомного подводного флота, подготовила инфраструктуру, обучила экипажи. За три года аренды индийский флот приобрел огромный опыт боевого использования АПЛ, взаимодействия их с надводными кораблями и авиацией, технического обслуживания, ремонтов и докований. Противолодочная авиация прошла школу поиска и слежения за атомными подлодками. Фактически флот Индии всего за несколько лет впитал в себя опыт эксплуатации атомных кораблей, на обретение которого нашей стране потребовалось более двух десятилетий. Индий-

ские конструкторы-проектанты днем и ночью, в базе, в море и доке изучали первую многоцелевую атомную подлодку К-43 «Чакра» с тем, чтобы по ее образу и подобию спроектировать и построить собственный атомоход. Аренда закончилась в 1991 году. Однако из 80 прекрасно подготовленных офицеров, велико-

лепных инженеров со знанием русского языка, трех индийских экипажей, прошедших трехлетний курс обучения в СССР, драгоценного ядра собственной военно-морской «атомной» элиты, которой не располагала ни одна страна Азиатского региона и бассейна Индийского океана, в программу АТВ было привлечено лишь пять или шесть человек.

Прошло 25 лет. Офицеры индийского флота — даже служившие на «Чакре» лейтенантами — ушли на пенсию. А широко анонсированный атомоход собственной постройки «Арихант» все еще не вступил в боевой состав флота, хотя прошло уже более 30 лет с момента принятия политического решения о его создании (СССР потребовалось 5 лет). Может, Индия берет пример с современной России — мы ведь тоже строим по 20–25 лет? Так у нас есть серьезное оправдание — развал Союза и крушение прежних интеграционных систем и кооперации.

Индии пришлось арендовать еще одну атомную подлодку — «Акулу-Чакру», с нуля создавать уже на новом месте береговую инфраструктуру, готовить экипажи, технический персонал. Обученный в России на судостроительной верфи индийский гражданский

Широко анонсированный атомоход собственной постройки «Арихант» до сих пор не вступил в боевой состав флота, хотя прошло уже более 30 лет с момента принятия политического решения о его создании.

техперсонал для нового атомохода уже в большинстве своем сменил место работы, аренда новой «Чакры» тоже постепенно подходит к концу. Неужели нужно готовить еще одно поколение подводников и конструкторов, прежде чем в Индии появится очередной многоцелевой атомный корабль (ведь с момента начала переговоров до реализации контракта пройдет не один год)? По мнению индийских военных, страна остро нуждается еще не менее чем в 5–6 многоцелевых лодках типа «Акула». Но ведь и нашему флоту такие подлодки нужны как воздух. Правда, в индийской и российской прессе постоянно муссируются слухи о продлении сотрудничества в этой области, однако это лишь слухи, ничего более.

Другой вопрос — почему индийцы сразу начали с создания атомной подлодки с ударным вооружением, когда весь мир шел «от простого к сложному»? Ударные подлодки требуют сопровождения и охраны многоцелевыми ПА с повышенным запасом подводного хода. Таких «охранников» у индийских стратегов пока нет — а значит, они потенциально могут оказаться легкой добычей противолодочных сил противника. Требуется разработка новых тактических приемов боевого использования, создания защищенных районов, системы подводного наблюдения и целеуказания. Все это можно и нужно получать в тесном взаимодействии с Военно-морским флотом и кораблестроительными предприятиями России. Давно назрела глубокая

Считаю, что печальная плата за ускоренные темпы перехода в «высшую военно-морскую лигу» — участившиеся аварии, ЧП и даже случай гибели корабля и части экипажа — к сожалению, неизбежна.



Все, что осталось от славного корабля. Этот трехотсечный блок еще очень долго будет напоминать о том, что в истории страны и ее флота была еще никем в мире не повторенная аренда атомохода другим государством. Сентябрь 2008 года

интеграция не только в создании ракет семейства «БраМос», но и по части проектирования и совместного строительства в высокотехнологичных секторах судостроения, еще более тесного взаимодействия ВМС обеих стран.

Флот Индии растет и развивается стремительно, прямо как у нас в 70–80-х годах. И уже проявились первые негативные последствия этого революционного роста. Участились аварии и столкновения кораблей по вине командиров, есть случай гибели корабля. Я считаю, столь печальная плата за ускоренные темпы перехода в «высшую военно-морскую лигу» была неизбежной. Россия, которая в погоне за ушедшими вперед соперниками тоже когда-то «намывала» собственный опыт, жертвуя здоровьем и жизнями людей в авариях, ЧП и катастрофах, как никто понимает проблемы индийских друзей и в меру своих возможностей готова содействовать скорейшему их решению.

Вместе с тем некоторые крупницы российско-практического опыта индийские партнеры уже сегодня могли бы взять на вооружение. Так, частая сменяемость офицеров в секторах, где ведутся перспективные разработки, очевидно, мешает двигаться вперед. Отсутствие постоянного состава офицеров-инструкторов в учебных центрах негативно влияет на подготовку новых экипажей. Да, индийцы — великолепные моряки, большую часть времени корабли проводят в море. В отличие от других стран региона, за тысячи километров перегоняющих новые, построенные за рубежом, корабли и лодки к месту постоянного базирования на плавдоках и лихтерах, индийцы сознательно «осложняют жизнь» новому экипажу. Например, все построенные в России фрегаты проекта 11356, новые



Главный инспектор по ядерной и радиационной безопасности вицеадмирал Чаттерджи и одна из самых ярких звездочек «Малахита» Калинкина Ольга. Здесь они еще не знают, что через несколько месяцев адмирал станет заместителем главнокомандующего ВМС Индии, а она, нарушая все традиции и не писанные правила проектного бюро в столь юные годы — заместителем главного конструктора



Крейсерская подводная лодка «К-43» — «Чакра» на патрулировании в Андаманском море, среди Никобарских островов. Острова являются природным заповедником, влияние цивилизации здесь исключено. Живущее там племя «шомпу» смыло в море последнее цунами 2004 года. Не выжил никто

Мы накопили огромный опыт боевого использования атомных подлодок, их эксплуатации и ремонта, тактики применения в мирное время. Этот опыт дался нам большой кровью, и очень бы не хотелось, чтобы Индия наступала на те же грабли.

и модернизированные подводные лодки океанского класса прямо от заводского пирса отправляются в полукругосветку с учениями, боевыми стрельбами, гордо демонстрируя миру свой военно-морской флаг. Так ведь и страны-конкуренты не стоят на месте: если раньше, каких-то 10–15 лет назад, появление в Индийском океане китайского фрегата вызывало удивление, то сегодня мы наблюдаем их присутствие там на постоянной основе. Они уже не ограничиваются участием в борьбе с пиратами в Аденском заливе, а отрабатывают навыки по слежению за подводными лодками других стран. Передовые пункты базирования китайских ВМС опоясывают Индостан, в связи с чем страны Южной и Юго-Восточной Азии ускоренными темпами перевооружают свои военно-морские силы. Что означает, в том числе, и наличие базовой патрульной авиации, против которой дизельные подлодки — просто небоеспособная сила. Кто в этом сомневается, пусть вспомнит Карибский кризис и бессилие наших ДЭПЛ, пытавшихся прорвать блокаду Кубы.

С другой стороны, у нашего оборонного ведомства уже есть все основания полагать, что количество денег, вложенных в российское военное кораблестроение, вскоре перейдет в новое качество флота, и отечественные ВМС пополнятся кораблями океанской зоны. Мы модернизировали авианосец «Викрамадитья» и сегодня можем уверенно утверждать, что способны строить такие корабли без помощи верфи в Николаеве или французской DCNS. Мы наконец-то возобновили серийное строительство атомных лодок — главной ударной силы флота. Ведь если взглянуть на карту мира и оценить географическое положение России, то даже несведущий человек поймет, что соединения крупных надводных кораблей не имеют перспектив в современной войне на океанских театрах военных действий. В лучшем случае они могут в мирное время демонстрировать Андреевский флаг (что, разумеется, тоже немаловажно), но реальную возможность выхода в океанские просторы имеют только атомные подводные лодки.

Мы сохранили научный и производственный потенциалы в ракетных, ледовых, авиационных



технологиях. Наши разработки востребованы и конкурентоспособны. Рядовой российский конструктор из любого проектного бюро, инженер и рабочий с любого судостроительного завода могут многому научить своих зарубежных, в том числе индийских, коллег. Российские корабли обладают огромным опытом, знаниями и навыками в таких сложных отраслевых нишах, как строительство океанского атомного флота, уникальной морской техники. В стране имеется множество научно-инженерных школ мирового уровня с опытом реализации революционных технологических проектов. Мы накопили огромный опыт боевого использования атомных подлодок, их эксплуатации и ремонта, тактики применения в мирное время. Этот опыт дался нам большой кровью, и очень бы не хотелось, чтобы Индия наступала на те же грабли.

Как мы распорядимся своим национальным достоянием? Поделится ли мы этим богатством с Индией, которая остро нуждается в нас сегодня, а не через 20–30 лет, когда она станет абсолютно самодостаточной страной? Или мы сохраним это достояние для внутреннего пользования, возможно, теряя срок его годности? Сумеет ли Индия понять, что наши достижения накапливались десятилетиями и усилиями нескольких поколений? Если мы поможем этой дружественной, перспективной и трудолюбивой стране в строительстве современного флота, то откроем двери для самого широкого сотрудничества в области создания эффективных и безопасных технологий освоения ресурсов шельфа и Мирового океана в целом, продолжая в быстро меняющемся геополитическом пространстве опираться на верного и надежного союзника. 