

# У КРЕЙСЕРСКИХ ОСОБАЯ ГОРДОСТЬ...

*На крейсере "Киров" сыграли отбой.  
Погасла полоска заката,  
И вечер прилег голубой-голубой  
Над синей волною Кронштадта.*

Поэт и бард, влюбленный в родную землю, искренне уважающий человека в тельняшке, Юрий Визбор немало своих произведений посвятил морской тематике. Есть в его коллекции и песня про крейсер "Киров", о котором ниже и пойдет речь. Правда, у Визбора - это, скорее, экскурс в историю. Мы же коснемся обычных крейсерских будней.

В Российском флоте крейсера - это не только особый проект военных кораблей. Именно на крейсерах стали закладываться флотские традиции, которые до сих пор удивляют многих новичков. Кстати, современный Корабельный устав ВМФ рассчитан как раз на большие крейсерские экипажи, на корабли, имеющие многоцелевые задачи. Будучи в авангарде морского строя, крейсерские офицеры, да и все моряки, искренне любят свой второй дом, бережно хранят традиции, заложенные предшественниками. Крейсерских, говорят обыватели на берегу, отличают особая гордость, особый взгляд, особая походка.

Собственно, слово "крейсер" в давние времена не означало привычных нам кораблей 1 ранга с мощным вооружением на борту. Несколько веков назад так называли корабли, которые просто крейсировали по морю. Многие энциклопедии и справочники объясняют происхождение названия "крейсер" от голландских слов "круизен" - плавать морем и "круизер" - плавающий по морю. Почти одинаково слово "крейсер" звучит и пишется на языках многих европейских морских держав и происходит от слова "крест". По одним источникам, киль первых деревянных крейсеров закладывали в форме креста, чтобы корабль был прочным, надежным и устойчивым в шторм. По другой версии, корабли ходили по морю "крестом", "искрещивали" водное пространство, хотя за судами протвника.

В русском флоте в официальных документах термин "крейсер" для обозначения конкретного класса кораблей впервые применили в 1878 году для трех торговых судов, купленных в США, а затем вооруженных, и строящегося корабля "Забияка". Примерно в это же время на архангельских верфях строятся первые исконно русские крейсера - их необходимость для защиты морских границ большого государства была очевидна. Позже, в войнах за передел мира, происходивших в конце XIX - начале XX века, броненосные крейсера сыграли весьма важную роль и проявили себя с лучшей стороны.

Среди кораблей отечественного Военно-морского флота крейсера занимают особое место. Корабли этого класса, совершавшие длительные океанские плавания, внесли значительный вклад в мировую науку, обеспечили открытие, изучение и освоение новых русских земель на побережье Тихого океана.

В начале XX века в СССР строили крейсера с артиллерией калибра 180 мм. В 1939 году началась постройка 6 крейсеров проекта 68, но с началом войны строительство было законсервировано. Однако к концу 1945

года в Советском Союзе все же было построено 8 крейсеров и еще два крейсера получено по репарации из Германии и Италии. Корабли этого класса могли рассчитывать на великое будущее, поскольку И. Сталин был поклонником крупных кораблей и мечтал о ведении крейсерской войны против предавших его интересов во Второй мировой войне союзников. Но грандиозным планам не суждено было сбыться - сменивший его на посту руководителя страны Н. Хрущев не питал особой любви к надводным кораблям. Поэтому их строительство было остановлено еще на стадии проектирования.

Чуть позже некоторым крейсерам все же удалось прорваться сквозь чиновничий бюрократизм. И они вновь заняли свое почетное место среди вооружения страны. Своеобразной визитной карточкой Советского ВМФ в последний период его существования стали тяжелые атомные ракетные крейсера типа "Киров" (проект 1144 "Орлан"). Головной корабль вступил в строй в 1980 году. В 1984-м и 1989-м к нему добавилось еще два, последний из заложенных кораблей вступил в строй уже после распада СССР под именем "Петр Великий". И хотя все эти корабли - представители одной семьи, то есть, по сути, родные братья, но судьба у каждого из них своя.

27 декабря 1977 года был спущен на воду головной корабль, положивший начало серии тяжелых атомных ракетных крейсеров. Он получил наименование "Киров", которое перешло от легендарного Краснознаменного крейсера времен Великой Отечественной войны. В 1992 году корабль был переименован в "Адмирал Ушаков".

Военно-морской флаг на корабле был торжественно поднят 12 апреля 1981 года. В 1984 году ТАРКР "Киров" вышел в свой первый дальний поход в Средиземное море. Крейсер неоднократно завоёвывал звание лучшего корабля ВМФ по различным видам боевой подготовки. В январе 1985 года его экипажу был вручен Вымпел министра обороны СССР "За мужество и воинскую доблесть".

Первым командиром корабля, которому выпала честь не только вывести корабль в море, но и принять самое активное участие в его строительстве, стал контр-адмирал Александр Ковальчук. Личность во всех отношениях неординарная - профессионал высочайшего класса, командир, о котором до сих пор сослуживцы говорят только в уважительном тоне. Человек, обладающий опытом хождения в моря и широчайшим кругозором, живо интересующийся всем, что касается истории, традиций и

современности Российского флота, наконец, великолепный рассказчик, мудрый и ироничный. Недавно Александр Сергеевич посетил Северодвинск и, конечно же, побывал на борту родного корабля, встретился с экипажем и ответил на вопросы журналистов.

- Александр Сергеевич, каково ваше первое впечатление и, наверное, первое чувство при встрече с родным кораблем?

- Первое впечатление в памяти до сих пор - я с ним никогда не расставался. Впервые я встретился со своим кораблем 27 декабря 1977 года после спуска его на воду в Ленинграде на Балтийском заводе. Был такой же морозный день (-24°C), Нева, как говорят ленинградцы, парила. Передо мной стоял могучий корабль. Обозреть его размеры с причала было невозможно.

И тогда, как и сегодня, я только и сказал: "Здравствуй, "Киров", - а затем шагнул к нему навстречу. Как и в 1977 году, сегодня передо мной стоял тот же мощный и красивый крейсер, постаревший внешне, но не утративший своего боевого величия. А тогда, много лет назад, у достроечной стенки Балтийского завода крейсер мало напоминал военный корабль, скорее крупнотоннажное судно. Однако в ходе строительства он постепенно приобрел свою красоту.

- Во время постройки корабля вы внесли немало рационализаторских идей. Какие из них оказались наиболее актуальными для кораблей данной серии?

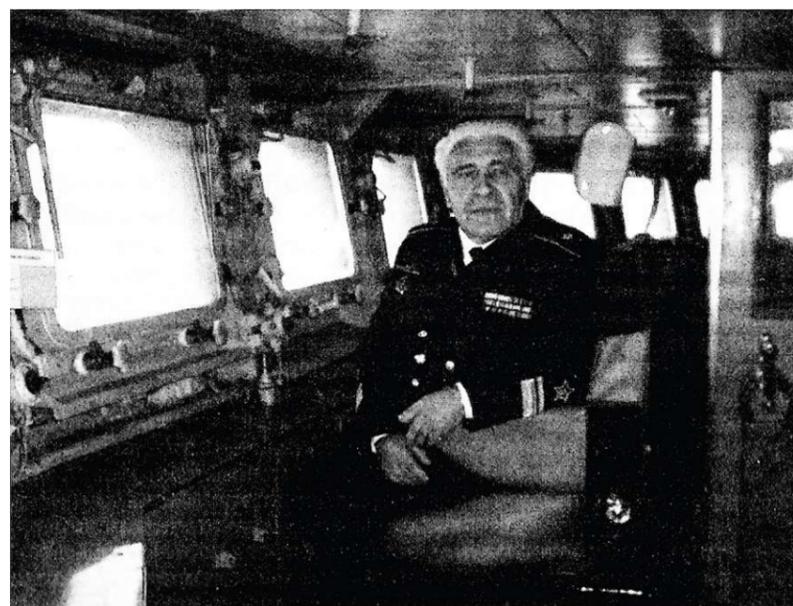
- Меня очень тепло встретил коллектив главного конструктора корабля Бориса Израилевича Купенского. В кратчайший срок они посвятили меня в тайны этого грандиозного проекта. "Киров" был принципиально новым кораблем не только по энергетической установке (атомной), но и по оружию, технике, боевому предназначению. Аналогов ему в мире нет и в настоящее время.

Строительство корабля шло очень быстрыми темпами, возникали вопросы наиболее рационального размещения приборов, устройств на корабле. В их решении значительную помощь проектировщикам, инженерам, рабочим оказал экипаж корабля. Мы имели опыт эксплуатации современных кораблей, участвовали в длительных океанских походах и очень твердо усвоили, "что такое хорошо и что такое плохо".

Мы подсказывали конструкторам и строителям, какими должны быть ходовой мостик, главный командный пункт, центральный командный пункт, командные пункты боевых частей, столовые, кубрики, каюты и даже бытовые устройства.

Одно дело - стоять у стенки, другое - длительное пребывание в море, когда отлучится с командного пункта, боевого поста надолго просто невозможно.

Новаторство заключалось в том, чтобы с появлением новейших электронной техники и оружия не забыть старые военные истины: как решить задачу в условиях боя, при повреждении корабля, т.е. принципы полуавтоматического и



ручного управления кораблем и его оружием. Мы считали, что на корабле главные приборы управления должны иметь дублирующие средства управления.

И самое главное - создавались инструкции по боевому управлению крейсером, его оружием и боевой техникой. А это - прерогатива экипажа корабля. И он с задачей успешно справился. На опыте экипажа нашего ТАРКР вводились в состав ВМФ следующие корабли этой серии.

- Александр Сергеевич, для командира каждый корабль - как родной ребенок. В нем нет ничего второстепенного, все главное. И все же, что для вас было главным в крейсере? Может быть, красота формы, может быть, скорость и другие технические характеристики, а может, вложенный труд?

- Сказать конкретно, что для меня главное на крейсере, - значит обидеть корабль. На нем нет мелочей, он как живой организм, порой казалось, что у него есть душа, есть характер. Данный проект корабля воплотил в себя все лучшее, что создала на тот момент конструкторская мысль. Поэтому мы, вкладывая в него свои лучшие идеи и мечты, чувствовали, что крейсер отвечает взаимностью: он ни разу не подвел нас в море, оправдав самые смелые решения.

До "Кирова" я ходил в море на многих проектах боевых кораблей послевоенной постройки и отлично понимал, что крейсер будет лучше их, но ТАРКР превзошел все мои ожидания. Красота его форм, мощность ядерной установки, управляемость, способность преодолеть шторм, оружие, которое способно защитить не только свой корабль, но и корабли соединения.

Конструкторы, инженерно-технический состав приняли экипаж тепло. Все вопросы решались конструктивно, я не помню каких-либо разногласий, каких-то проблем, которые бы не были решены. Споры были, но они рождали истину, и испытания это подтвердили. Новейший крейсер прошел их за шесть месяцев и был принят в состав ВМФ. Такого быстрого ввода в строй нового корабля в практике военного судостроения не было.

- С чего для вас начинался крейсер - с романтики и желания поскорее вывести его в море или с прозы - изучения чертежей технической доку-

ментации, споров с конструкторами, строителями и начальниками?

- На момент вступления в должность командира корабля у меня сохранялась, да и до сих пор сохраняется романтика детства и юности. После знакомства с кораблем появилось чувство высочайшей ответственности за его судьбу. Вопросы подготовки экипажа к эксплуатации такого корабля и его боевой техники, борьбы за живучесть и непотопляемость, тактических приемов в его использовании - вот, пожалуй, главные вопросы, которыми я занимался вплотную.

- Александр Сергеевич, ваши сослуживцы говорят о вас как о командире с большой буквы. А что лично для вас значит - быть командиром?

- Быть командиром для меня - это быть романтиком в душе и профессионалом в деле, любить свой корабль, уметь найти нужное слово для каждого члена экипажа. Уметь создать обстановку доверия в коллективе, мобилизовать людей на выполнение поставленных задач, видеть все хорошее, но и не закрывать глаза на негативные явления, вовремя и чутко реагировать на все, что происходит на корабле. Лучшими командирскими качествами я считаю осторожность, честность, порядочность, объективность, обязательность выполнения данного слова.

- Что бы вы пожелали современному поколению морских офицеров и всем остальным, кто служит на кораблях?

- Верить в будущее ВМФ России. Флот будет жить, и ему нужны романтики, профессионалы, высокообразованные люди. Берегите корабли, честно исполняйте свой долг, дорожите флотской дружбой и традициями ВМФ.

- Спасибо за беседу!

За время пребывания на корабле контр-адмирал Александр Сергеевич Ковальчук встретился с экипажем, пообщался с моряками, прошелся по кораблю и, конечно, побывал на мостике, откуда в свое время командовал этим великолепным крейсером. Несмотря на то, что сегодня ТАРКР "Адмирал Ушаков" уже выведен из боевого состава флота, его первый командир уверен, что свою роль в истории и судьбе ВМФ страны корабли этого проекта еще сыграют.

Яна ПОТАПОВА.