

И. В. ПОЛОВИНКИН

Ледоколы и пограничники

Опыт взаимодействия на Севморпути.
1959–1960 гг.

Несколько лет назад в музей истории Лужского судоходства Ю. С. Казанцевым были переданы для изучения и публикации две тетради с записями его отца, участника Великой Отечественной войны, штурмана дальнего плавания, капитана 1 ранга, доцента кафедры Кораблестроения Ленинградского пограничного высшего военно-морского училища КГБ Семёна Юрьевича Казанцева (09.02.1914, г. Туринск Тюменской обл. – 29.10.2000, г. Луга Ленинградской обл.). В них С. Ю. Казанцев рассказывает о своей службе в качестве флагманского штурмана отрядов кораблей особого назначения в 1959 и 1960 гг., совершившего переходы Северным морским путём на Дальний Восток. Его подробные записи являются ценным источником о взаимодействии пограничного и ледокольного флотов, а также об истории освоения Северного морского пути и арктического побережья.

В 1959 г., когда Морское управление ГУПВ КГБ СССР решило провести дальний переход нескольких пограничных кораблей с Баренцева моря в Тихий океан, от училища были назначены три опытных офицера: капитан 2 ранга А. Н. Кузнецов, инженер-капитан 3 ранга Р. В. Скрябин и С. Ю. Казанцев, которые 12 апреля выехали в Мурманск. После сформирования Штаба отряда кораблей особого назначения, который возглавил прибывший с Сахалина капитан 2 ранга Г. Г. Антипов, началась приёмка кораблей, назначенных к переходу, а затем отработка задач совместного плавания соединением, отработка ледовых расписаний, подготовка к сходу на лёд, проверка штурманского обеспечения, разработка организационных, плановых и специальных документов и т. п. Флагманским кораблём был определён пограничный сторожевой корабль ледокольного типа (ЛПСКР) «Пурга» 3-го Краснознаменного отряда пограничных кораблей, базировавшегося в Кувшинской Салме. Вместе с ним в состав отряда кораблей особого назначения вошли три ПСКР типа БТЩ-254А: «Коралл», «Хрусталь» и «Опал». С офицерским составом отряда в Североморске капитаны линейных ледоколов проводили занятия по классификации льдов, тактике ледового плавания, особенностям движения под проводкой ледокола, а также вопросам связи, взаимодействия и др. Ко-

рабли отряда прошли докование в Чалм-Пушке, где им сменили винты на ледовые, очистили корпуса, установили ледовые транцы.

31 июля 1959 г. после торжественного митинга совместно с личным составом З КОПК в 15.30 корабли отряда начали поход. На пути к Диксону после о. Белого впереди пограничников работал ледокол «Капитан Белоусов». Из-за сложной ледовой обстановки в районе пролива Вилькицкого корабли отрядаостояли в гавани Диксона две недели. Это время было использовано для обстоятельной подготовки ко второму, наиболее сложному и продолжительному этапу перехода от Диксона до бухты Провидения на Чукотке. На этот этап Штаб ледовых операций направил на флагманскую «Пургу» опытного ледокольщика, капитана-наставника, капитана дальнего плавания Германа Васильевича Драницына и назначил выход из Диксона на 18 августа.

На различных участках восточной части Карского моря, в проливе Вилькицкого и западной части моря Лаптевых пограничные корабли проводили ледоколы «Ермак» и три однотипных финской постройки «Капитан Белоусов», «Капитан Мелехов» и «Капитан Воронин». Самолёт ледовой разведки периодически сбрасывал «вымпел» с информацией на «Ермак» и «Пургу». Капитан «Ермака» принимал решение о маршруте и порядке дальнейшего движения во льдах. В море Лаптевых, когда караван вышел на чистую воду, пограничники попрощались с ледоколами и легли на курс к Новосибирским островам. На подходе к Медвежьим островам корабли отряда снова воспользовались помощью ледокола, вступив под проводку ледокола «Микоян» на три с половиной часа. 28 августа в 20.45 пограничники стали на якорь в бухте Провидения, успешно завершив второй этап перехода.

4 сентября в 12.00 на кораблях отряда прозвучал сигнал боевой тревоги, когда сигнальщики доложили о приближении американского самолёта-разведчика. 5 сентября в 2.10 прошли м. Камчатский и вышли из Берингова моря в Тихий океан. 5 сентября 1959 г. в 22.11 флагманская «Пурга» и три ПСРК встали на якорь на рейде Авачинской губы в Петропавловске-Камчатском. Переход был закончен. Его общие итоги таковы: с учётом времени промежуточных стоянок переход занял 36 суток; водами двух океанов и шести морей (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово) было пройдено 4722,1 морских мили (8745,3 км) за 414 ч 28 мин ходового времени; из них во льдах 424,9 мили, в тумане 2064,3 мили и 2521,4 мили в штормовую погоду.

В 1960 г. С. Г. Казанцеву снова пришлось пойти флагманским штурманом спецотряда пограничных кораблей с Балтики на Тихий океан. В состав отряда (командир капитан 2 ранга А. Н. Кузнецов) вошли три однотипных ПСКР: «Менжинский» (флагман), «Дзержинский» и «Воровский». 2 мая в 11.00 отряд вышел из Лиепаи и взял курс на Ленинград, сделав по пути три коротких остановки: в Таллине, Ломоносове и Кронштадте. 20 мая офицеры штаба и кораблей прошли инструктаж в Северо-Западном речном пароходстве, и после инспекторского смотра 23 мая в 02.04 корабли снялись со швартовов. При помощи лоцманов СЗРП начался переход по внутренним водным путям в Беломорск, который занял пять суток. 30 мая в 15.30 корабли отряда вошли в базу 3-го КОПК в Кувшиновской Салме. Здесь, как и в прошлом году, началась подготовка к переходу на Тихий океан. 17 июня 1960 г. С. Г. Казанцеву и другим морякам посчастливилось наблюдать встречу в Кольском заливе ледокола «Ермак» и атомного ледокола «Ленин». 3 августа в 20.45 корабли отряда вышли в Диксон, у которого их встретил ледокол «Капитан Мелехов». Ледовая обстановка в этом году была сложнее, и выход отряду разрешили только 20 августа. Через двое суток у архипелага Норденшельда к пограничникам присоединились ледокольный пароход «Дежнёв», теплоход «Кооперация» и транспорт «Немирович-Данченко». Продвигались медленно. К 25 августа сплоченность льда достигла 5–6 баллов, и караван затёрло окончательно. На выручку подошёл атомоход «Ленин», за ним дизель-электрический ледокол «Москва» и ветеран Арктики «Красин». По радиотелефону с «Ленина» последовали указания о порядке движения. Атомоход пошёл первым, за ним встал в строй «Дежнёв», который позднее сменила «Москва». Как пишет Казанцев: «Мы только потом поняли, почему нам самим нельзя было идти за «Лениным». У него из-под кормы выворачивались, вставая на дыбы, такие льдины, что наши корпуса неминуемо получили бы пробоины и вмятины». В пути следования ледокол «Красин» дважды выручал ПСКР «Воровский». Некоторое время «Менжинский» шёл на буксире у «Москвы». 27 августа к 10.00 караван вошёл в 10-балльный лёд. В это время ледокол «Москва» был отозван в Мурманск, и его место за «Лениным» занял «Красин». После долгого и изнурительного ледового пути караван смог выйти на чистую воду только в 19.20, после чего пограничники получили рекомендации для дальнейшего плавания и попрощались с ледоколами.

3 сентября в 13.06, преодолев самый протяжённый и трудный участок от Диксона в 2591,9 мили за 224 ч 48 мин ходового времени, по-

граничные корабли стали на якорь в бухте Провидения. Оставился последний этап перехода до Петропавловска-Камчатского. В итоге со всеми стоянками и подготовкой на весь переход от Лиепаи до пункта назначения со 2 мая до 11 сентября 1960 г. ушло 113 дней. Было пройдено 6253,2 мили (11 581 км) за 552 ч 55 мин ходового времени. Из них во льдах 952,9 мили, с ледоколами 662,5 мили, в тумане 2781,2 мили, в штормовую погоду 3070,6 мили.

Как отмечал С. Г. Казанцев в своих записках: «На успехе операции сказалась самоотверженная работа офицерского, старшинского и рядового состава отряда, хорошая организация и профессиональная деятельность Штаба морских арктических операций, экипажей и капитанов ледоколов, лётчиков полярной авиации и работа обеспечивающих служб». Таким образом, был получен бесценный опыт взаимодействия ледокольного флота и пограничных кораблей в суровых условиях Северного морского пути.