

## РОЖДЕНИЕ И ЖИЗНЬ ЛЕГЕНДЫ

### К 60-ЛЕТИЮ ПОДНЯТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ФЛАГА НА АТОМНОМ ЛЕДОКОЛЕ «ЛЕНИН»

«Ленин» — атомный ледокол, первое в мире надводное судно с ядерной силовой установкой. Ледокол был задуман и построен в СССР в первую очередь для обслуживания Северного морского пути.

Идея создания ледокола на атомном двигателе принадлежит В.А. Малышеву, в 1947–1953 годах заместителю Председателя Совета министров СССР и, одновременно, в 1950–1953 годах министру тяжелого машиностроения, куда входила судостроительная отрасль.

Проект атомохода был разработан в ЦКБ-15 (ныне «Айсберг») в 1953–1955 годах (проект № 92) после принятия решения о строительстве атомного ледокола 20 ноября 1953 года Советом министров СССР. Главным конструктором был назначен В.И. Неганов. Атомная установка проектировалась под руководством И.И. Африканова. Корпусная сталь марок АК-27 и АК-28 была специально разработана в институте «Прометей» для ледоколов.

Судно было заложено в 1956 году на судостроительном заводе им. А. Марти в Ленинграде. Главный строитель — В.И. Червяков. Судовые турбины — Кировского завода. Главные турбогенераторы были сделаны на Харьковском электромеханическом заводе, гребные электродвигатели — на ленинградском заводе «Электросила». Форма обводов корпуса отрабатывалась в результате серии модельных испытаний в ледовом опытовом бассейне Арктического и антарктического научно-исследовательского института. В спецификационных ведомостях появились новые для судостроителей материалы: ванадий, вольфрам, гафний, кадмий, молибден, уран, цирконий.

Ледокол «Ленин» является гладкопалубным судном с удлиненной средней надстройкой и двумя мачтами, в кормовой части размещена взлетно-посадочная площадка для вертолетов ледовой разведки. В первые годы эксплуатации энергетическая установка водо-водяного типа включала в себя три реактора водо-водяного типа для четырех главных турбогенераторов, питающих постоянным током три гребных электродвигателя. Последние приводили в действие три гребных винта (два бортовых и один средний) особо прочной конструкции. Имелись две автономные вспомогательные электростанции. Мощность ледокола составляла 44 тыс. л.с. и была распределена между тремя винтами: на средний винт подавалось 22 тыс. л.с. на бортовые — по 11 тыс. л.с. Вся эта энергия была заключена в корпус сравнительно небольших размеров: длина — 134 м, ширина — 27,6 м, осадка — 10,5 м. Управление механизмами, устройствами и системами — дистанционное. Ледокол обладал хорошей ледопробиваемостью. Экипажу были созданы все бытовые условия для длительного арктического плавания.

Полностью обеспечивалась радиационная безопасность личного состава ледокола и окружающей среды.

Ледокол был спущен на воду 5 декабря 1957 года, а 12 сентября 1959 года он уже с верфи Адмиралтейского завода отправился на ходовые испытания под командованием П.А. Пономарева. 3 декабря того же года состоялось подписание акта приемки атомного ледокола «Ленин» и на нем был поднят Государственный флаг страны. Этот день можно по праву считать началом эры использования ядерной энергии на морском транспорте. Создание атомного ледокола открыло принципиально новые возможности в освоении Арктики и перспективы дальнейшего развития народного хозяйства северных районов страны.

С 1960 года ледокол находился в составе Мурманского морского пароходства. Благодаря большой мощности энергетической установки и высокой автономности, ледокол уже в первые навигации показал прекрасную работоспособность. Применение атомного ледокола позволило существенно продлить срок навигации.

Первая навигация продолжалась три месяца и 10 дней: началась 14 июля 1960 года, а закончилась 24 октября. Ледокол прошел 10 008 миль, из которых 7327

миль в тяжелых льдах. За навигацию вместе с другими ледоколами было проведено по трассе Северного морского пути 92 судна.

Высадка дрейфующей научно-исследовательской станции «Северный полюс-10» (СП-10) была первой в истории высадки станции с судна (ледокола). СП-10, начальником которой стал Н.А. Корнилов, должна была быть организо-

вана осенью, так как весной 1961 года разрушилась льдина, где базировалась СП-9, и на смену ей нужно было срочно искать новую льдину и организовывать станцию. Кроме того, необходимо было расставить вдоль кромки многолетних льдов 16 дрейфующих автоматических радиометеорологических станций (ДАРМС). 14 октября 1961 года начались выгрузка экспедиционного груза, строительство лагеря и ледового аэродрома, а к 17 октября, ко дню открытия XXII съезда КПСС, работы были в основном закончены: смонтированы жилые домики, радиостанция, размещена и приготовлена к действию научная аппаратура. Над лагерем был торжественно поднят флаг нашей Родины. На Большую землю ушла первая радиограмма начальника станции СП-10 Н.А. Корнилова. После высадки СП-10, в условиях полярной ночи, пройдя с работами севернее Новосибирских островов, атомоход 5 ноября 1961 года поднялся севернее восьмидесятой параллели и на восточном подходе к мысу Арктический выставил последний запланированный ДАРМС в точке с координатами 80° 43' с.ш. 119° 12' в.д.



Атомный ледокол «Ленин» в районе дрейфующей станции СП-10.  
Фото из архива Н.А. Корнилова

В мае 1962 года первый капитан ледокола П.А. Пономарев ушел на пенсию. Основным капитаном был назначен Б.М. Соколов, впоследствии ставший легендой атомного ледокольного флота и всю свою жизнь связавший с «Лениным».

В 1965 году атомоходом «Ленин» совместно с дизельным ледоколом «Ленинград» была осуществлена проводка по трассе Северного морского пути отряда подводных и надводных кораблей Военно-морского флота во главе с новым ракетным крейсером «Варяг» с запада на восток. После штурма последних перемычек тяжелого льда Айонского ледяного массива крейсер «Варяг» был выведен на чистую воду и под салют ледоколов ушел в самостоятельное плавание в Берингов пролив. За успешную проводку крейсера «Варяг» капитан атомохода «Ленин» Ю.С. Кучиев и руководитель проводки А.А. Афанасьев были награждены главнокомандующим ВМФ адмиралом флота С.Г. Горшковым именными кортиками.

В 1966 году по результатам эксплуатации было принято решение заменить старую трехреакторную атомную паропроизводящую установку (АППУ) на более совершенную двухреакторную. В 1967–1970 годах в Северодвинске на ледоколе провели уникальную операцию, аналогов которой до сих пор нет: вырезали, а затем «выбили» направленными зарядами центральный отсек с неисправной реакторной установкой, составлявшей четверть веса ледокола. Затем реакторный отсек отбуксировали к Новой Земле и затопили в обстановке строжайшей секретности. Вместо него на борту была смонтирована двухреакторная установка ОК-900, которая, с небольшими изменениями, впоследствии была установлена на все атомоходы следующего поколения (типа «Арктика»).

С новой АППУ ледокол «Ленин» открыл новую страницу своей биографии.

Следующим памятным событием в биографии атомохода был высокоширотный сверхранний трансарктический рейс в 1971 году. Получив задание провести из Мурманска в восточный район Арктики дизельный ледокол «Владивосток», атомоход покинул Мурманск 26 мая, прошел северное островов Новая Земля, оставил к югу архипелаг Северная Земля и Новосибирские острова, а затем спустился к п. Певек. Распрощавшись с Певеком, атомоход направился обратно в западный район Арктики, впервые в истории мореплавания вскрыл пр. Вилькицкого с востока и к началу обычной навигации был уже у о. Диксон.

10 апреля 1974 года Указом Президиума Верховного Совета СССР ледокол «За большой вклад в обеспечение арктических перевозок народнохозяйственных грузов и использование атомной энергии в мирных целях» был удостоен высшей награды Родины — ордена Ленина.

В навигацию 1974 года атомоход осуществил ряд проводок транспортных судов в снабженческих рейсах в отдаленные и труднодоступные портопункты и на полярные станции в Арктике. Ранней весной следующего года аналогичная акция закончилась доставкой для трех арктических поселков грузов, в числе которых были дизельное топливо, аппаратура и снаряжение для буровых вышек, одежда и снабжение для геологов.

Отличная работа обновленного ледокола позволила приступить к резкому расширению сроков арктической навигации за счет все более позднего ее окончания. Очень серьезным шагом на пути к решению этой задачи являлся сверхранний зимне-весенний рейс в конце марта 1976 года, вошедший в историю арктических плаваний как первый Ямальский экспериментальный. На

этот раз атомоход шел в Арктику с дизель-электроходом, носящим имя первого капитана «Ленина» — «Павел Пономарев». Груз предназначался для строительства газопровода Уренгой — Западная Европа. Ледовые условия плавания были очень сложными. Так, последние 14 миль к месту выгрузки на м. Харасавей ледокол пробивался трое суток и 18 часов. Тем не менее 4000 тонн необходимого газавикам груза было доставлено и выгружено через припай. И снова, как и в случае с продленной навигацией, ямальские зимне-весенние рейсы вошли в практику.

В 1976 году навигация атомохода «Ленин» длилась 11 месяцев, а затем состоялся рейс продолжительностью 390 суток. Он стал новым шагом к круглогодичному судоходству на Северном морском пути до п. Дудинка. Средняя скорость транспортного судна в этом рейсе составила более 8 узлов. С тех пор количество судов, работающих на п. Дудинка, с каждым годом увеличилось и навигация продлевалась, пока начиная с 1979 года она не стала круглогодичной.

Рейс в Арктику в 1977/78 году длился без перерыва уже 13 месяцев. За это время ледокол прошел более 54 тысяч миль, из них 48242 в тяжелых ледовых условиях; было проведено 216 транспортных судов.

«Ленин» на пять лет превысил отпущенный ему проектом срок эксплуатации и отработал на ледовых трассах 30 лет. За это время им было проведено во льдах Арктики 3741 транспортное ледокольное судно, пройдено 654400 морских миль (в том числе 563600 — во льдах). Примерно такое же расстояние получится, если 30 раз обогнуть земной шар по экватору.

Последнюю навигацию в 1998 году ледокол провел под командованием капитана А.А. Смирнова.

После того как «Ленин» был выведен в отстой, над ним нависла угроза утилизации. Однако ветераны атомного ледокольного флота, общественные деятели Мурманска сумели отстоять его от уничтожения. Госкорпорация «Росатом», которой с 2008 года принадлежит атомный ледокольный флот страны, профинансировала реставрацию атомохода, его радиационную очистку и постановку к причалу у Морского вокзала Мурманска (5 мая 2009 года). С тех пор «Ленин» превратился в один из символов столицы Заполярья, являясь музеем атомного флота.

Атомный ледокол «Ленин» явился пионером освоения Арктики в условиях научно-технической революции середины XX века. В его плаваниях накапливался опыт мирного использования энергии атома, готовились специалисты высокого класса. Одним из главных результатов тридцатилетней эксплуатации ледокола считается тот факт, что атомный ледокол «Ленин» за эти годы стал настоящей кузницей кадров для атомного флота. Более 1500 специалистов прошло подготовку на судне. Основной костяк экипажей последующих ледоколов типа «Арктика», большинство состава береговых служб, обеспечивающих атомный флот, — это бывшие моряки с «Ленина».

Если говорить о последующих судах с ядерной энергетической установкой, которые делал уже Балтийский завод, то, безусловно, они вобрали в себя все лучшее, что было наработано при создании и эксплуатации «Ленина». Первый атомный ледокол породил целое направление в отечественном судостроении. Без атомоходов присутствие СССР, а затем и России в Арктике не было бы столь очевидным.

*С.В. Фролов (АНИИ)*