БИБЛИОТЕКА
ПОЛЯРНЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ
НИКИТА КУЗНЕЦОВ
ЛЕДОКОЛ
ПОДЛИННАЯ ИСТОРИЯ
«МИХАИЛА СОМОВА»
Paulsen

Библиотека полярных исследований

Никита Кузнецов

Ледокол. Подлинная история «Михаила Сомова»

«Паулсен»
2017

УДК 821.161.1
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44

Кузнецов Н. А.

Ледокол. Подлинная история «Михаила Сомова» / Н. А. Кузнецов — «Паулсен», 2017 — (Библиотека полярных исследований)

ISBN 978-5-98797-155-0

Недавно вышедший на киноэкраны фильм «Ледокол» (режиссер Николай Хомерики) снят по мотивам событий, произошедших в 1985 г. - дрейфа в Антарктике научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов» и спасательной экспедиции на ледоколе «Владивосток». Эта история стала последней советской героической эпопеей, развернувшейся в высоких широтах. Она широко освещалась в прессе тех лет, большинство ее участников получили различные награды. Но вскоре времена изменились, СССР распался, антарктические исследования долгие годы проводились с огромным трудом, и об эпопее «Михаила Сомова» практически забыли. Между тем до сих пор живы многие ее участники, работает в Арктике и «Михаил Сомов», «разменявший» пятый десяток. О его истории (в которой были и другие, пусть не столь заметные, героические и драматические события) мы хотим рассказать читателям.

УДК 821.161.1
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-98797-155-0

© Кузнецов Н. А., 2017
© Паулсен, 2017

Содержание

Проектирование и постройка 8
Как устроен «Михаил Сомов» 10
Нереализованный проект надводных ракетоносцев 14
Конец ознакомительного фрагмента. 15

Никита Кузнецов Ледокол. Подлинная история «Михаила Сомова»

© Паулсен, 2017
© Кузнецов Н. А., 2017

* * *

Об авторе

Кузнецов Никита Анатольевич родился в 1978 г. в г. Ленинграде. Кандидат исторических наук. Ведущий научный сотрудник Отдела военно-исторического наследия Дома русского зарубежья им. А. Солженицына. Участвовал в экспедициях в Арктику (в том числе на «Михаиле Сомове» в 2009–2010 гг.), Антарктику, кругосветном плавании барка «Седов». Автор более 200 научных и научно-популярных публикаций. Действительный член Русского географического общества.

«Михаил Сомов» на ходовых испытаниях, 1975 г.

Недавно вышедший на киноэкраны фильм «Ледокол» (режиссер Николай Хомерики) снят по мотивам событий, произошедших в 1985 г. – дрейфа в Антарктике научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов» и спасательной экспедиции на ледоколе «Владивосток». Эта история стала последней советской героической эпопеей, развернувшейся в высоких широтах. Она широко освещалась в прессе тех лет, большинство ее участников получили

различные награды. Но вскоре времена изменились, СССР распался, антарктические исследования долгие годы проводились с огромным трудом, и об эпопее «Михаила Сомова» практически забыли. Между тем до сих пор живы многие ее участники, работает в Арктике и «Михаил Сомов», «разменявший» пятый десяток. О его истории (в которой были и другие, пусть не столь заметные, героические и драматические события) мы хотим рассказать читателям.

Проектирование и постройка

Дизель-электроход был построен Херсонским судостроительным заводом Министерства судостроительной промышленности СССР (заводской номер 1405). Головное судно проекта, которому был присвоен № 550, – «Амгуэма» – было спущено на воду в 1961 г. на Судостроительно-судоремонтном заводе № 199 им. Ленинского Комсомола в Комсомольске-на-Амуре. Всего было построено 15 судов (десять 1-й серии – в Комсомольске-на-Амуре и пять 2-й – в Херсоне). «Михаил Сомов» стал пятым в серии судов, построенных Херсонским заводом.

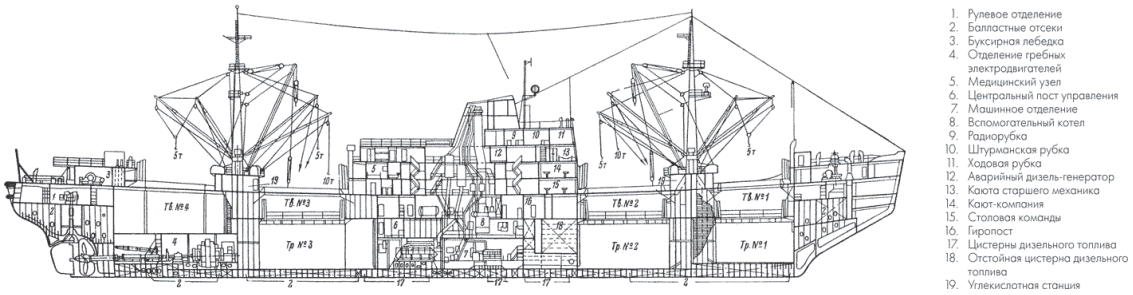
Постройка ледокольно-транспортных судов была вызвана необходимостью обеспечить доставку грузов в труднодоступные населенные пункты, расположенные на Крайнем Севере. Практика показала, что обычные суда, даже с усиленным для ледового плавания корпусом, не могут справиться с этими задачами. Проектировщики должны были пересмотреть форму обводов, прочность ледового пояса, мощность энергетической установки, учесть условия работы гребной установки во льдах для быстрого прохода опасных участков. При этом судно должно сохранять хорошие ледовые качества на чистой воде и возможность перевозки достаточного объема грузов. В силу этих причин форма корпуса могла только приближаться к ледокольной.

С поставленными задачами конструкторы справились. *«В дизель-электроходе удачно сочетались качества морского грузового транспорта со специфическими особенностями ледокольного судна, обладавшего хорошей ледопроходимостью. Суда подобного типа, спроектированные ленинградским ЦКБ „Айсберг“, совершали регулярные рейсы в период навигации в Арктике, а также использовались для прохождения к замерзающим портам Дальнего Востока»*, – отмечено в работе по истории Херсонского судостроительного завода.

Дизель-электроход «Капитан Кондратьев» у берегов Антарктиды, 1977–1978 гг.

Прежде чем перейти к описанию конструкции и истории «Михаила Сомова», несколько слов скажем о судьбе его «систершипов» (однотипных судов). Головной во второй

серии – «Капитан Мышевский» – был сдан заводом 22 декабря 1970 г., работал в Дальневосточном морском пароходстве, списан и продан на слом в 1993 г. «Павел Пономарев» сдали практически ровно через год, и до 1994 г. дизель-электроход плавал в составе судов Мурманского морского пароходства. «Капитан Кондратьев», сданный 30 ноября 1972 г. также, как и «Капитан Мышевский», трудился на Дальнем Востоке. Оба судна, как и «Михаил Сомов», работали и в антарктических водах. 30 декабря 1974 г. завод сдал судно «Яуза», которое вошло в состав Краснознаменного Северного флота и обеспечивало деятельность Центрального полигона МО СССР на архипелаге Новая Земля. С 2008 по 2015 гг. «Яузу» модернизировали на судостроительно-судоремонтном заводе «Нерпа» (г. Снежногорск) по проекту 550М, разработанному нижегородским КБ «Вымпел». В ходе модернизации, стоимость которой составила около 4 миллиардов руб., на судне частично перестроили надстройку, смонтировали современные системы управления, установили новые дизель-генераторы, заменили электроэнергетическую установку, полностью обновили системы безопасности и связи (доля импортного оборудования составила 80 %), в носу и в корме смонтировали два мощных крана грузоподъемностью 60 и 9 т, достроили жилой блок. Обновленный грузопассажирский транспорт и сейчас находится в подчинении 12-го Главного управления Министерства обороны России. Он по-прежнему занимается обеспечением новоземельского ядерного полигона, который, несмотря на то, что испытания на нем не проводятся с 1990 г., функционирует как воинская часть. При этом «Яуза» совершает и дальние походы (например, в Средиземное море в 2016 г.).



Ледокольно- транспортное судно типа «Амгуэма». Продольный разрез

«Михаил Сомов» заложили 10 октября 1974 г., 28 февраля следующего года состоялся спуск на воду. В июне 1975 г. провели контрольные испытания и дизель-электроход передали в эксплуатацию ленинградскому ордена Ленина Арктическому и Антарктическому научно-исследовательскому институту (ААНИИ). 8 июля 1975 г. на судне состоялся подъем государственного флага СССР.

Как устроен «Михаил Сомов»

«Михаил Сомов» строился как научно-экспедиционное судно, предназначенное для Советской антарктической экспедиции. В силу этого он отличается рядом особенностей не только от прототипа, но и от остальных судов серии.

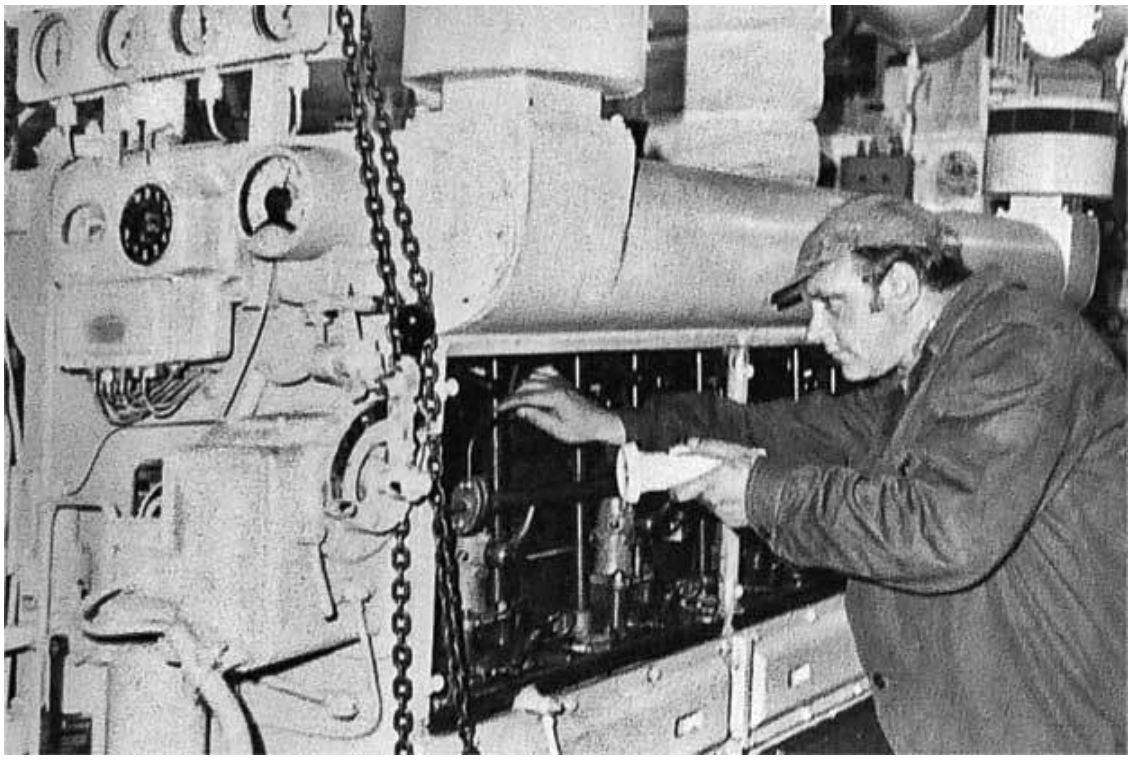
Технические данные судна вполне соответствовали непростым задачам, которые ему предстояло решать.

Водоизмещение полное 14185 т
Длина наибольшая 133,1 м
Ширина наибольшая 18,8 м
Высота борта 11,6 м
Осадка в полном грузу
– носом 9,16 м
– кормой 8,94 м
Грузоподъемность 5436 т
Валовая вместимость 7745 т
Пассажировместимость 144 человека (из них 40 экипаж)

Первоначально в качестве главной энергетической установки были использованы четыре дизеля типа 3Д100 общей мощностью 7200 л. с. После капитального ремонта судна в 1987 г. их заменили на двигатели финского производства «Вяртсиля-Ваза 4R32», суммарная мощность которых составляет 7420 л. с.

Максимальная скорость 16,2 узла
Эксплуатационная 11,5 узлов
Дальность плавания 12500 миль

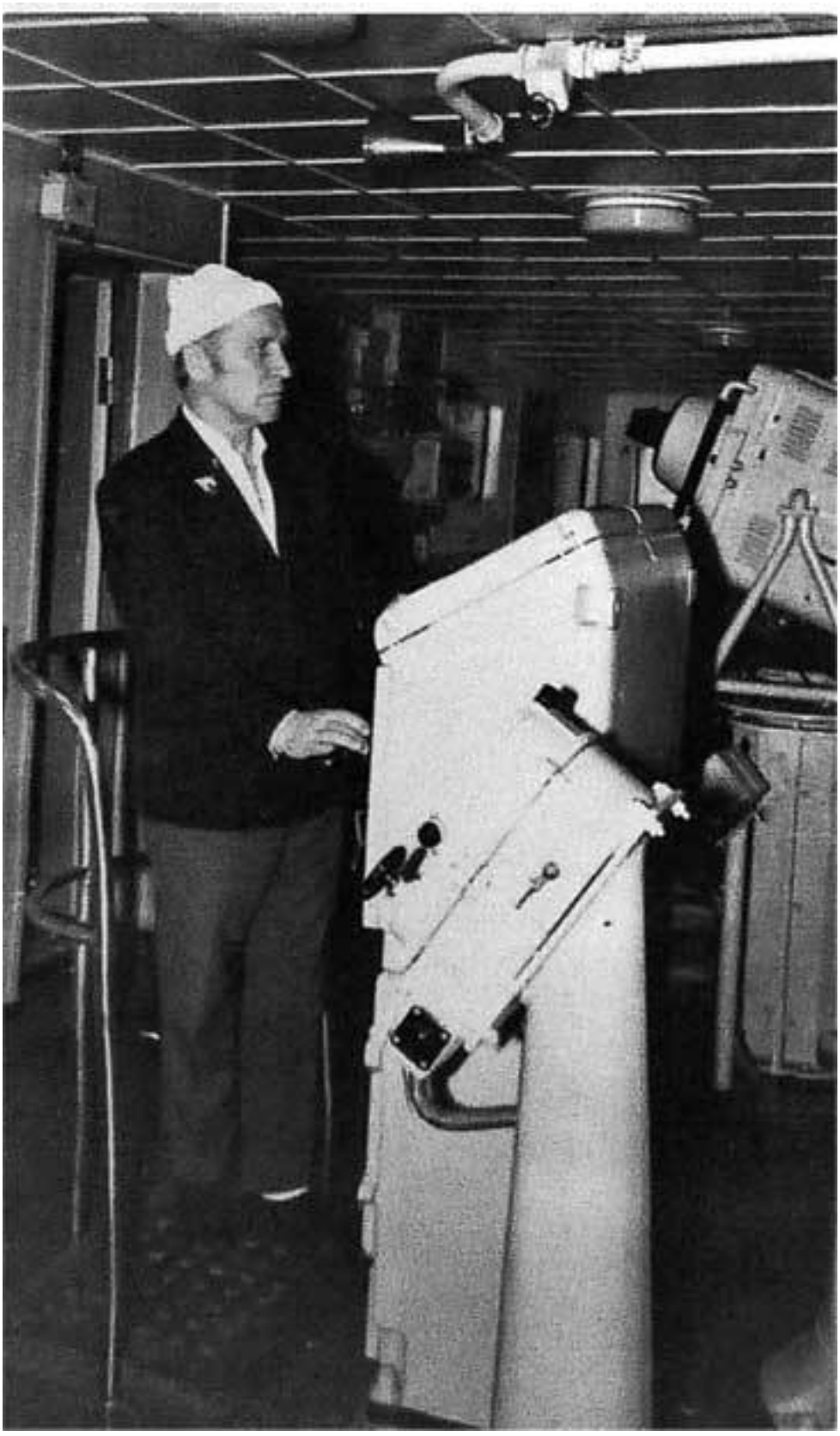
«Михаил Сомов» может использоваться в ледокольном варианте с проходимостью сплошного льда толщиной до 70 см, а при движении с максимальной загрузкой пробивает ледовые поля толщиной до 100 см. При плавании в крупномелкобитых льдах (т. е. кусках льда, размером от нескольких метров до 200 м) преодолевает льды толщиной до 120–150 см при 65 % мощности использования силовой установки.



2-й механик В. В. Турнас обслуживает один из главных двигателей судна, 1976 г.

Судно укомплектовано специальным рефрижераторным трюмом для перевозки скоропортящихся продуктов и кладовыми для сухих продуктов. Изначально были оборудованы жилые помещения, рассчитанные на 43 члена экспедиции. Увеличить дальность плавания и автономность позволили дополнительные емкости для топлива и пресной воды.

После первых пяти рейсов (два из них – антарктических, обеспечение работы 21-й и 22-й Советских антарктических экспедиций) в 1977 г. судно модернизировали на Херсонском заводе: оборудовали лабораторный блок и вертолетную площадку. В 1982 г. на верфи в Эмдене (ФРГ) установили два танка для перевозки авиационного керосина объемом 150 м^3, смонтировали общесудовую систему кондиционирования воздуха и систему утилизации отходов. Пять лет спустя «Михаил Сомов» прошел очередной ремонт на заводе «Вяртсиля» в Финляндии. Помимо замены главных двигателей, из части рефрижераторного трюма устроили жилые помещения для экспедиционного состава примерно на 60 человек и сделали дополнительные провизионные кладовые, а также танки питьевой воды.



В ходовой рубке. У рулевого устройства матрос 1 класса В. Ф. Старовойтов, 1976 г.

Одна из главных задач «Михаила Сомова» – погрузка и выгрузка различных грузов. Для этого судно оборудовано восемью грузовыми лебедками и десятью грузовыми стрелами грузоподъемностью 3,5, 5 и 60 т.

Четыре десятилетия напряженной эксплуатации «Михаила Сомова» преимущественно в антарктических и арктических водах, неоднократная работа в тяжелой ледовой обстановке, в том числе и в ледовых дрейфах, говорят о том, что серия ледокольно-транспортных судов типа «Амгуэма» вполне оправдала надежды, возлагавшиеся на нее как судостроителями, так и моряками. Списание «на иголки» (на флотском жаргоне) большинства из них в 1990-е гг. было вызвано не техническими причинами, а реалиями того времени.

Нереализованный проект надводных ракетоносцев

При проектировании большей части гражданских судов (да и практически любой техники) конструкторы сразу закладывали возможность их использования и в военных целях: изначально разрабатывали мобилизационные варианты, предусматривающие быстрое переоборудование практически любого судна для нужд военно-морского флота. Не стали исключением и суда проекта 550. На случай войны их планировалось применять как минные заградители.

Руководство советского флота пошло еще дальше. Одновременно с разработкой гражданского ледокольно-транспортного дизель-электрохода началось проектирование аналогичного… надводного ракетоносца. Первыми с подобной идеей выступили американцы в конце 1962 г., предложившие в рамках создания многосторонних ядерных сил построить 25 надводных кораблей, каждый из которых должен был нести восемь баллистических ракет «Polaris» А-3. Их планировали строить на базе американских транспортов типа «Mariner» водоизмещением около 18000 т, обладавших скоростью 20 узлов. По внешнему виду они не должны были отличаться от гражданских судов, что крайне затрудняло их распознавание на оживленных «морских дорогах». Предполагалось, что в постройке примут участие 8 государств – членов НАТО, а корабли укомплектуют совместными экипажами.

В качестве ответа на данную инициативу в СССР началась разработка надводного ракетоносца проекта 909 на базе судов типа «Амгуэма». Он получил обозначение «Скорпион». Эти корабли должны были усилить ракетно-ядерный потенциал страны, основу которого составляли атомные подводные лодки. Находясь на боевой службе в Баренцевом, Белом и Охотском морях, «скорпионы» могли держать под прицелом около 90 % территории США. Разработка началась в Центральном конструкторском бюро (ЦКБ-17) в 1964 г. Основой комплекса ракетного оружия должны были стать восемь баллистических ракет Д-9. Их пусковые шахты планировалось разместить в два ряда, в отдельном отсеке длиной 7,2 м, расположенном в кормовой части корабля. Несмотря на большое количество оборудования для пуска ракет и обслуживания комплекса, а также увеличенного в два раза количества личного состава, удалось на 100 % соблюсти маскировку. Внешне от своих гражданских «собратьев» военные корабли отличались лишь наличием дополнительных антенн радиосвязи. Помимо скрытности и большой автономности у кораблей проекта 909 было и еще одно достоинство – их постройка могла вестись практически на любом советском судостроительном заводе. Параллельно, в инициативном порядке, ЦКБ-17 разработало схожий проект 1111 на базе гидрографического судна. Но уже осенью 1965 г. стало ясно, что НАТОвская программа строительства надводных ракетоносцев реализована не будет, и работы над советскими проектами были также свернуты. По оценке эксперта, их постройка могла иметь лишь политическое значение, так как в случае осуществления проекта замедлилось бы строительство атомных подводных лодок, вооруженных такими же ракетными комплексами.

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.