

КРЫЛАТЫЕ ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ ВЛАДИВОСТОКСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЕЙ



Игорь Васильевич БЕЗИК,
кандидат исторических наук

В 2002 г. исполнилось 50 лет Владивостокскому судостроительному заводу (сегодня — ОАО «Восточная верфь»). Изначально именовавшийся как «завод № 602 Министерства судостроительной промышленности СССР», почтовый ящик (п/я) 111, он весь советский период, вплоть до распада СССР, являлся одним из самых скрытых предприятий ВПК края.

Как бы то ни было, истории предприятия до сих пор нет.

В данной статье речь пойдет об одном из малоизвестных эпизодов заводской жизни. (Автор закончил и рукопись книги — краткий очерк истории завода)¹. Статья написана на основе документов, хранящихся в Государственном архиве Приморского края.

Через 15 лет после своего официального основания (январь 1952 г.) молодое (и до сих пор единственное в крае профильное) судостроительное предприятие, специализировавшееся на военном малотоннажном судостроении, приступило к освоению серьезного, сложного и по-своему необычного заказа ВМФ СССР. Заводу предстояло строить катера на подводных крыльях.

Это был третий для завода уникальный и высокотехнологичный проект боевых кораблей с начала строительства в конце 1950-х годов ракетных катеров двух первых проектов — 183-Р и 205.

Во второй половине 1960-х годов завод одновременно строил несколько серийных проектов боевых катеров и кораблей — ракетные катера (пр. 205У), пограничные сторожевые корабли (ПСКР) пр. 205 П «Тарантул», базовые тральщики пр. 257 ДМ.

Завершающим же проектом 60-х годов для завода стал большой торпедный катер (ТКА) на подводных крыльях пр. 206 М «Шторм» (головной заказ — зав. № 801).

Еще в 1963 г. ЦМКБ «Алмаз» при взаимодействии с филиалом ЦАГИ разработало и испытало на экспериментальной модели гидродинамический комплекс — «носовое крыло с управляемыми закрылками» — управляемая транцевая глиссирующая плита», который и был применен при строительстве катеров пр. 206М (и экспортного варианта 206МЭ).

Катера без ограничения по скорости (свыше 40 узлов) могли использоваться при состоянии моря до 4-х баллов включительно, а на скорости 32—36 узлов — на волнении 5 баллов².

В связи с этим проектом любопытно отметить, что Н.С. Хрущев еще в апреле 1960 г. в ходе обсуждения соответствующего вопроса на Пленуме ЦК КПСС критически отозвался о строительстве судов на подводных крыльях: «Вот идея создания и разработки проектов таких судов принадлежит

нашей стране, нашему народу, но мы почему-то ограничились пока строительством лишь речных пассажирских судов, тогда как американцы, по существу по нашей идее, по нашим данным строят уже крейсер на подводных крыльях» (Н.С. Хрущев почему-то говорил о крейсере. Отнести это к дилетантству лидера весьма просто, но скорее всего неверно. Видимо, ему надо было таким способом задеть, «завести» слушателей. А это он умел...).

«Поэтому нужно расширить судостроение этого типа», — завершал свой тезис лидер КПСС³.

Недовольство Н.С. Хрущева имело свой резон. Еще 22 ноября 1954 г. Совет Министров СССР уже принимал решение о строительстве опытного образца скоростного ТКА на подводных крыльях пр. 125. В конце 50-х годов два таких катера для ВМФ было построено, но их тактико-технические данные не удовлетворяли флот, и к началу 60-х годов серийные катера так и не появились.

Пассажирский речной теплоход «Ракета» в 1957 г., в дни работы У1 Московского международного фестиваля молодежи и студентов, открывал парад судов на Москве-реке. (Теплоход в те годы «гремел» в советской пропаганде, восхищая и зарубежье). Но лишь в 1964—1967 гг. на заводе № 831 в Феодосии были построены 16 патрульных катеров-перехватчиков на подводных крыльях пр.125А для морских пограничников.

Вскоре после феодосийской серии получил соответствующий оборонный заказ и ВССЗ, закрепивший к этому времени за собой хорошую репутацию надежного и высокотехнологичного предприятия.

Несмотря на трудности, носившие как объективный, так и субъективный характер, на Владивостокском заводе в 1970 г. спустили первенец проекта 206М «Шторм» и он, не без сложностей, пошел в серию⁴. В военно-технических публикациях встречается и дата «1971 год». Производство было строго секретным. Любопытно, что в Ленинграде (Средне-Невский завод) первый катер этого проекта был построен в 1973 г. (Т-70), а в Рыбинске — в 1972 г. (Т-15) (по официальным данным).

Таким образом, владивостокский первенец Т-126 стал и головным всей серии из 24 катеров, строившихся на трех заводах СССР для ВМФ страны.

Разговоры на Владивостокском судостроительном заводе о предстоящей работе по принципиально новому для предприятия проекту 206М «Шторм» начались еще в 1966—1967 гг. «Кроме разговоров нет глубоко аргументированных документов по запуску в работу и сдаче первого объекта», — отмечалось на одном из заседаний партбюро ВССЗ в начале 1967 г. Строительство началось с запозданием по отношению к реальным возможностям завода⁵. В октябре 1968 г. в ряде документов говорилось, что допущено значительное отставание с обработкой технической документации проекта «Шторм». На заседании парткома 18 ноября 1968 г. главный технолог завода П.К. Ивахнишен отмечал, в частности, что по заказу «Шторм» недоставало 30 % чертежей, непоставленных ЦМКБ проектанта, «а мы его уже строим»⁶.

Через год, в октябре 1969 г., в документах вновь констатировалось значительное отставание в работах по проекту 206М: «до сих пор не закончена обработка технических документов по 206М»⁷. На партактиве 7 января 1970 г. отмечалось, что недостатки по техдокументации пр. 206М продолжали иметь место. Тем не менее головной заказ планировался к сдаче в 1970 г. (строитель А.С. Числов)⁸.

Директор завода Б.З. Аверкин, администрация предприятия, партком уделяли большое внимание этому новому современному заказу нетрадиционного судостроительного профиля — боевому катеру с динамическим принципом поддержания (подводные крылья). (Так он часто именовался в те годы в специализированной литературе).

О новом проекте был информирован первый секретарь Приморского крайкома КПСС (1959—1969 гг.), Герой Советского Союза В.Е. Чернышев.

В очередной знаменательный «юбилейный» год — 1970-й (111-летие со дня рождения В.И. Ленина) сумели построить первенец проекта.

Заводская серия для ВМФ СССР составила 14 единиц — Т-96, Т-140, Т-100, Т-116... Последние — Т-272 и Т-273 вошли в строй в 1976 г. Полное водоизмещение — 250 т. Скорость на крыле достигала 44 узлов. Это был уже иной качественный уровень судостроения⁹. К тому же проект сочетал в себе, исходя из разнотипного торпедного вооружения, и ударные противокорабельные, и противолодочные возможности, усиленную артиллерию универсального калибра (4 однотрубных торпедных аппарата, двуствольная 57-мм артиллерия АК-725, двуствольный 25-мм автомат 2М-3М, буксируемая гидроакустическая станция (ГАС) «Бронза»). (В некоторых публикациях указывается также на наличие двух бомбосбрасывателей на некоторых катерах пр. 206М и соответствующую возможность приема на борт глубинных бомб).

Небезынтересен и тот факт, что разработка тульских оружейников — артиллерия 2М — 3М (вначале — 2М-3) ставилась на торпедных катерах постройки Владивостокского судостроительного завода, начиная с первых образцов в далеком 1952 г. и до последних в 1985-м(!) Настолько она оказалась удачной и совершенной в своем сегменте вооружений.

Катер признавался специалистами одним из самых многофункциональных, удачных (и красивых!) в своем подклассе. За основу был взят уже испытанный и хорошо отработанный технологически корпус пр. 205 (и пр. 206 в аналогичном корпусе). Катер стал воистину «последним из могикан» среди торпедных катеров всего советского периода — время «классических» торпедных катеров безвозвратно ушло в прошлое, — и этот проект был также запоздавшим по времени для ВМФ СССР. Хотя в качестве патрульного катера охраны водного района (ОВР) он со своей миссией справлялся удачно. Основное производство серии было налажено во Владивостоке. На двух других заводах страны было построено еще по 5 катеров названного проекта для ВМФ СССР.

Крылатые красавцы-катера, как и ракетные до этого, на заводе строили с большим энтузиазмом, и соответствующие службы очень беспокоили поступающие иногда сведения о том, что в период застольных «откровений» после полочки или аванса судостроители с гордостью «по секрету» рассказывали своим зачастую случайным знакомым об этой продукции...

В 1974 г. на заводе была внедрена механическая сварка крыла на этом заказе¹⁰. (И крыло всегда вызывало наибольшие проблемы на этом проекте)¹¹.

Хроникальные кинокадры учебной торпедной атаки катера пр. 206М, идущего на подводных крыльях, вошли, в частности, в художественный кинофильм об учебно-боевых буднях советских моряков «Слушать в отсеках...»)

В доступных на сегодня исследователям документах завода (в данном случае за 1974 г.) вскользь упоминается и проект «Вихрь». (Напомним, что вся документация велась с соблюдением требований государственной и военной тайны. Большая же часть заводских документов за весь 50-летний период и вовсе отсутствует в фондах Государственного архива Приморского края). В ВМФ под этим шифром значился малый ракетный катер на подводных крыльях пр. 206МР. Можно предположить, что в какой-то степени на предприятии шли разговоры или рассматривалась реальная перспектива строительства этого проекта по завершении серии пр. 206М. Однако пр. 206МР строился в дальнейшем лишь в Ленинграде на Средне-Невском заводе в 1977—1983 гг. (12 ед. в серии).

Во Владивостоке на смену пр. 206М пришел пр. 206 МЭ — экспортный... Таких катеров было построено 16 единиц (без противолодочного гидроакустического оборудования и вооружения и с рядом других конструктивных отличий).

Во второй половине 70-х годов большое внимание на заводе уделяли этому престижному экспортному заказу пр. 206 МЭ. Традиционные экономические неурядицы и даже абсурд, присущие советской модели «социалисти-

ческой экономики», постоянно держали в напряжении коллектив — заказы на экспорт должны были сдаваться строго по графику.

Заказ-наряд на два первых катера (зав. №№ 815, 816) был получен на заводе в июне 1975 г., сам заказ был открыт в апреле 1976 г., но без наличия расцеховочных ведомостей. Как отмечалось на заседании парткома 26 января 1978 г., «завод в течение 1977 г. буквально лихорадило из-за отсутствия материалов в тропическом исполнении, а в конце 1977 г. и в настоящее время — из-за отсутствия оборудования» (Вопрос «О ходе работ по строительству заказов на экспорт и обеспечению качества продукции» готовили А.С. Числов и А.П. Бровченко¹²).

Между тем ЦК КПСС и Совмин СССР очередным подстегивающим постановлением № 1020-330 от 24 ноября 1977 г. вновь (в который раз!) обязывали соответствующие ведомства в первоочередном порядке выделять материально-технические средства, комплектующие изделия и материалы, необходимые для строительства и ускорения отработки, улучшения качества новых образцов и принимать оперативные меры по обеспечению своевременного выполнения планов¹³.

Была и еще одна «больная» проблема. На том же заседании парткома зам. начальника ОТК Л.А. Яскевич говорил: «Из-за низкого качества чертежей, выполненных ЦКБ, только по этому проекту было представлено служебных записок на исправление чертежей порядка 142 штук. Цехом № 4 только в журнале технических и контрольных вопросов при постройке 206 МЭ было записано 149 вопросов по исправлению и корректировке чертежей, не говоря о тех, что решались на месте конструктором и мастером».

Главным конструктором 206 МЭ на заводе в этот период был О.З. Бойков, строителем первого заказа А.В. Исаев, старшим представителем заказчика, — военпред А.А. Райский¹⁴. Партком и позже неоднократно возвращался к проблемам заказов 206 МЭ. И после отгрузки первых катеров заказчику (транспортировка Дальневосточного пароходства) в декабре 1978 г. проблемы по 206 МЭ рассматривались также на парткоме 22 февраля 1979 г. и т. д.¹⁵

Позже, в первой половине 80-х, вопросы, связанные с экспортным проектом, также постоянно находились в поле зрения руководства, хотя серьезных проблем с ним становилось меньше — серия «пошла». (Катера сдавались с 1978 по 1985 г. включительно).

В докладе директора завода на партийно-хозяйственном активе предприятия 9 февраля 1981 г. отмечалось, что в декабре 1980 г., будучи во Владивостоке, Главком ВМФ С.Г. Горшков дал высокую оценку качеству кораблей, строившихся на ВССЗ. Такую же оценку продукции завода дал председатель Госприемки ВМФ СССР А.И. Сорокин, посетивший завод в том же 1980 г.¹⁶ Это всецело относилось и к экспортным заказам.

В 1982—1983 гг. завод построил и сдал заказчику катера зав. №№ 821—825 экспортного проекта. В октябре 1984 г. были отправлены заказчику катера зав. №№ 826, 827... В 1985 г. завершили строительство катеров зав. №№ 828—830.

Себестоимость катеров была высокая. Завод имел многочисленные кооперативные связи с большим количеством предприятий страны, в основном из ее центра. Дальняя транспортировка не только удорожила продукцию, зачастую на Восток просто не было грузовых вагонов и приходилось ждать месяцами (к примеру, в 1979 г.) Кроме того, как неоднократно отмечалось в документах завода, его производственная программа была многопроектной и малосерийной¹⁷.

В общей сложности завод занимался проектом 206М — 206МЭ практически 18 лет. За эти годы он освоил строительство еще нескольких типов кораблей. В 70-е годы начали строить самые крупные и сложные из всех проектов — малые ракетные корабли (МРК), в 80-е новый пограничный сторожевой корабль пр. 1241.2 «Молния-2» и т. д.

К началу горбачевской перестройки (1985 г.) и окончанию строительства серии (1985 г.) завод являлся современным предприятием ВПК, строившим корабли и катера новейших проектов и в деревянном, и в металлическом исполнении. (Лучшие в мире в своем подклассе базовые тральщики пр. 1265 «Яхонт» строились из дерева и оклеивались стеклопластиком, что диктовалось их назначением). На партхозактиве завода 3 февраля 1987 г. с удовлетворением отмечалось, что в течение 1986 г. по сданным в 1984—1985 гг. заказам рекламаций к заводу (в том числе из-за рубежа) не было.

Серия «крылатых» катеров, составившая в общей сложности 30 единиц (самая крупная из всех строившихся на заводах СССР серий боевых кораблей и катеров на подводных крыльях всех проектов), стала и гордостью, и своеобразной визитной карточкой завода. Предприятие узнали и в Африке, и в Латинской Америке (знали до этого и в Азии!).

Иностранное признание заводским мастерам выразилось и в следующем. На смену пр. 206МЭ пришел первый специальный экспортный заказ (не модифицированный для экспорта базовый проект советского ВМФ, как было ранее) — пр. 02065 — патрульный артиллерийский катер («Вихрь-III»). В конце 80-х, еще при «социализме», успели построить и поставить за рубеж три таких катера (зав. №№ 301—303).

В 1997 г. «с горем» достроили еще два катера этого проекта, (зав. №№ 304, 305), заложенных еще в советские времена и ранее предназначавшихся на экспорт («иракский заказ»), но теперь переданных ТОРУ (Тихоокеанскому региональному управлению) Федеральной пограничной службы РФ — ПСКР-900 и ПСКР — 907¹⁸.

Но этот проект упомянут нами и еще по одной причине.

Как явствует из документов завода, непосредственный заказчик (ВМФ СССР) долгое время не мог определиться, в каком из трех разработанных вариантов пр. 02065 запускать строительство серии на Владивостокском судостроительном. Как можно заключить из отрывочных сведений заводских документов, видимо, постоянно менялись и потенциальные инозаказчики, каждый из которых имел свое видение варианта проекта. Последнее затрудняло и определение базовой модели, и необходимое количество катеров в новой серии. Соответственно затягивался подготовительный цикл и на самом заводе.

Вариант «Вихрь-I» представлял собой большой торпедный катер на подводных крыльях.

Вариант «Вихрь-II» — артиллерийский патрульно-сторожевой катер на подводных крыльях. (Видимо, варианты в будущем могли иметь различные литерно-цифровые шифры проектов).

На этих вариантах проекта предусматривалась также установка прежней усовершенствованной системы — носовое крыльевое устройство с автоматически управляемыми закрылками и складывающимися стабилизаторами — управляемая кормовая транцевая плита.

Завод мог и был полностью готов строить любой из возможных вариантов.

В конечном итоге, как уже отмечалось, заказчик остановился на варианте «Вихрь-III» — артиллерийский патрульно-сторожевой катер водоизмещающего типа (без подводного крыла). Это был более дешевый и менее сложный в эксплуатации и обслуживании вариант.

Сам проект 02065 представлял собой модернизацию базового проекта 206 МР «Вихрь» с современным навигационным и другим бортовым электронным оборудованием, разрешенным к экспортным поставкам. Все варианты проекта предусматривали оснащение катеров унифицированным усиленным новейшим артиллерийским вооружением — универсальной одноствольной 76,2 мм арт-установкой АК-176М и шестиствольной 30-мм артустановкой АК-630М.

Предусматривалось вооружение катеров и переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК) «Игла — 1М» (до 12 ракет на катере — как от-

мечалось в литературе). Позже появился и экспортный вариант водоизмещающего ракетно-артиллерийского катера («Вихрь-IV»), оснащенного четырьмя противокорабельными ракетами нового поколения и нового для нашей страны типа — «Уран Э» (Х-35). (В ВМФ РФ на Черноморском флоте еще в 2002 г. имелся схожий экспериментальный катер пр. 02066 — Р-44 (зав. № 242), вооруженный двумя счетверенными установками комплекса «Уран», построенный на базе пр. 206 МР).

Был адаптирован для экспорта и сам проект 206 МР «Вихрь» — катер на подводных крыльях с ракетным комплексом «Термит» П-15 М в экспортном же варианте.

Теоретически любой из вышеперечисленных проектов в будущем мог строить и Владивостокский судостроительный завод, имевший и квалифицированные кадры, и наработанную технологию, и соответствующие заводские мощности.

Но все планы экспортных поставок из Советского Союза вариантов пр. «Вихрь» рухнули с распадом СССР и его блока дружественных государств, (зачастую получавших вооружение на весьма льготных условиях), операцией США против Ирака «Буря в пустыне» (и последовавшим за ней эмбарго ООН на поставки оружия в Ирак) и т. д. За рубеж успели поставить немного. Так, к примеру, по данным В.П. Кузина и В.И. Никольского, два патрульных катера, построенные в СССР на базе пр. 206 МР, были поставлены в Гвинею-Бисау.

А.С. Павлов пишет о четырех катерах пр. 02065 владивостокской постройки, отправленных в эту страну в 1988—1990 гг., и одним поставленным в Ирак в 1991-м. (Эти сведения нуждаются в уточнении).

И еще. Если к началу горбачевской «перестройки» (1985 г.) сотрудничество по линии ВМФ СССР в различных формах и сферах осуществлялось с 30 дружественными странами, то в посткоммунистический период (с 1991/92 гг.) их число резко сократилось. У России остались лишь такие традиционные партнеры, как Индия (поставки, ремонт и модернизация кораблей и лодок), Вьетнам (поставки и пункт материально-технического обеспечения — ПМТО Камрань, до мая 2002 г.), Алжир (ремонт и модернизация), Сирия (ПМТО). (Но возобновлялось прерванное ранее на несколько десятилетий сотрудничество с КНР, а с 2000 г. впервые начались военно-морские поставки в Грецию)¹⁹.

Таким образом, пр. 206 М/206 МЭ оказался для владивостокских судостроителей также первым и последним в области строительства «крылатых» кораблей.

Что касается построенных для ВМФ СССР катеров пр. 206 М, то по разным причинам, разговор о которых отдельный, «крылатые катера» служили в ВМФ СССР (на БФ, ЧФ и ТОФ) не очень долго. В то же время щедрый Советский Союз стал передавать их своим друзьям и союзникам.

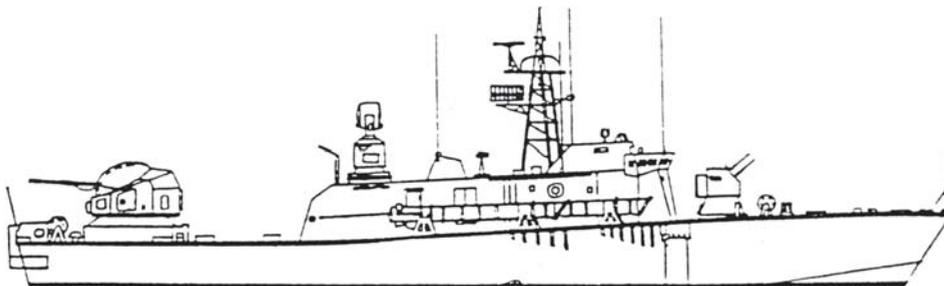
Так, в 1978 г. в Гвинею-Бисау был передан после непродолжительной службы в составе ЧФ катер бортовой № ТКА-3.

По нашим сведениям, в 1984 г. один из черноморских катеров Т-117, борт. № ТКА-61, попал безвозмездно в экзотическую Республику Сейшельские острова, правда с демонтированными торпедными аппаратами и подводными крыльями (ленинградской постройки 1975 г., зав. № 403).

В 1984—1986 гг. целая серия катеров была передана Вьетнаму. По состоянию на 31 марта 2002 г. пять патрульных катеров пр. 206 М (вьетнамские №№ НQ 331—335) продолжали находиться в составе ВМС этой страны.

(В ВМС Социалистической республики Вьетнам сегодня есть корабли и катера других советских проектов, в том числе построенные и во Владивостоке²⁰).

Говоря о базовом проекте 206 и его различных вариантах и модификациях, специалисты отмечают, что длительная стабильная поставка этих боевых единиц (1960—1990 гг.), популярность в мире объяснялись высокими скоро-



Проект 206 М.

стными и мореходными качествами этих кораблей, надежностью действия установленных на них комплектов вооружения, а также их систем и устройств²¹.

После прихода к власти в России «реформаторов» вывод новых кораблей и катеров из боевого состава флота прямо на корабельные свалки и продажа за бесценок за рубеж приняли, на мой взгляд, характер национальной катастрофы («третья Цусима») и не имеют на сегодня объяснения. Стали ускоренно выводиться на слом и оставшиеся в строю катера пр. 206 М.

... Еще в первой половине 1990-х годов жители Владивостока могли видеть один из досрочно списанных некогда красавцев — катер пр. 206 М, сиротливо стоявший в районе одного из пассажирских причалов (Мальцевская переправа) на мысе Чуркин в ожидании своей дальнейшей предсказуемой участи...

¹ Безик И.В. Владивостокский судостроительный завод: Крат. очерк истории. Владивосток, 2002. (Рукопись).

² Тайфун. 2000. № 9. С. 6.

³ Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф. П-68. Оп. 6. Д. 353. Л. 83—84.

⁴ Там же. Ф. П-307. Оп. 1. Д. 13. Л. 7,2; Д. 15. Л. 30, 134; Д. 24. Л. 88.

⁵ Там же. Д. 8. Л. 48.

⁶ Там же. Д. 9. Л. 50. Д. 10. Л. 62.

⁷ Там же. Д. 11. Л. 30, 50.

⁸ Там же. Д. 13. Л. 2,7.

⁹ Тайфун. 2000. № 9. С. 2—8; См.: Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР. 1945—1991. СПб., 1996. С. 182—183.

¹⁰ ГАПК. Ф. П-307. Оп. 1. Д. 20. Л. 18.

¹¹ Там же. Д. 19. Л. 143; Д. 49. Л. 1; Д. 52. Л. 44; Д. 54. Л. 47.

¹² Там же. Д. 31. Л. 16, 19, 20—24.

¹³ Там же. Л. 20.

¹⁴ Там же. Л. 21—22, 23, 24.

¹⁵ Там же. Д. 30. Л. 127—129, 130, 134—135; Д. 33. Л. 1; Д. 34. Л. 34—35, 43—44.

¹⁶ Там же. Д. 41. Л. 13.

¹⁷ Там же. Д. 51. Л. 31; Д. 45. Л. 9.

¹⁸ Владивосток. 1997. 26 апр.; Тайфун. 2000. № 6. С. 31.

¹⁹ Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот. С. 192; Павлов А.С. Военные корабли СССР и России. 1945—1995. Справочник. Якутск. 1994. С. 118; Он же. Военные корабли России. 1997—1998. С. 63; Морской сборник. 2002. № 5. С. 19; Независимое военное обозрение. 2001. № 43.

²⁰ Личный архив автора; Тайфун. 2000. № 9. С. 24—26, № 7. С. 48—49. 2001. № 1. С. 44; Зарубежное военное обозрение. 2002. № 2. С. 49, 52.

²¹ Морской сборник. 1993. № 6. С. 71.

SUMMARY. Candidate of Historical Sciences Igor Bezik writes an article «Winged War Ships of Vladivostok Ship-Builders». The question is about missile carrying ships on submarine wings. The article traces out the history of building such ships in Vladivostok, describes political, technological and ethnic political perepeteia of creating ships on submarine wings. The author also tells about the sad end of this story.