

**В** соответствии с утвержденным исполнителем техническим проектом, откорректированным по решению №С-13/0833 от 16 апреля 1969 г., пограничный сторожевой корабль, предназначенный для охраны государственной границы СССР в мирное время и для борьбы с подводными лодками в ближней зоне в военное время, имел следующие основные тактико-технические элементы.

Вооружение: две 30-мм спаренные автоматические артиллерийские установки АК-230 с боезапасом 500 выстрелов на ствол и радиолокационной системой управления МР-104; четыре торпедных аппарата ОТА-40-204А с боезапасом (две торпеды СЭТ-40, и еще две принимались в перегруз по военному времени); два кормовых бомбосбрасывателя на шесть глубинных бомб ББ-1 каждый. Радиолокационная станция обнаружения 4Ц-30-125 с нестабилизированной антенной, РЛС опознавания «Нихром-РРМ», станция предупреждения об облучении СПО-3. Кроме того, имелись гидролокационная станция МГ-11, опускающая станция МГ-329, станция обнаружения подводных лодок МИ-110К.

## ПОГРАНИЧНЫЙ СТОРОЖЕВОЙ КОРАБЛЬ «ТАРАНТУЛ»

### ЧАСТЬ 3\*

*Д.Ю. Литинский, вед. инженер АО ЦМКБ «Алмаз»,  
контакт. тел. (812) 369 5598*

#### Основные технические характеристики

Водоизмещение, т:	
нормальное.....	228
полное .....	245
Макс. скорость хода, уз, при нормальном водоизмещении на глубокой воде при поднятом обтекателе ГЛС.....	35
Скорость экономического хода, уз, при опущенном обтекателе ГЛС .....	11,5
Мореходность, баллы, по использованию оружия:	
на скорости 30 уз .....	4
на скорости 25 уз.....	5
Способность держаться в море, баллы, (на острых курсовых углах к волне и ветре 11 баллов) .....	7
Дальность плавания эконом. ходом, мили:	
при полном запасе топлива	
и масла .....	1500
при запасе в перегруз .....	1850
Автономность, сут., по запасам пресной воды и провизии .....	10
Экипаж, чел.....	30 (в том числе четыре офицера)

Корпус ПСКР разделялся на десять отсеков девятью поперечными водонепроницаемыми переборками, установленными на 12-м, 18-м, 23-м, 28-м, 35-м, 37-м, 44-м, 47-м и 53-м шп.

В первом отсеке (форшпик, 0 – 12-й шп.), вход в который осуществлялся через палубный люк, размещались цепной ящик, электрошпиль и стеллажи шкиперского имущества; во втором отсеке (12–18-й шп.) – восьмиместный кубрик с входом через водонепроницаемую дверь в переборке 18-го шп. и запасным выходом через палубный люк.

В третьем отсеке (18–23-й шп.) находился десятиместный кубрик с входом по наклонному трапу из надстройки и через водонепроницаемую дверь в переборке 18-го шп.

\* Часть 1 – см. «Морской вестник», 2016, №2(58), часть 2 – см. «Морской вестник», 2016, №3(59).



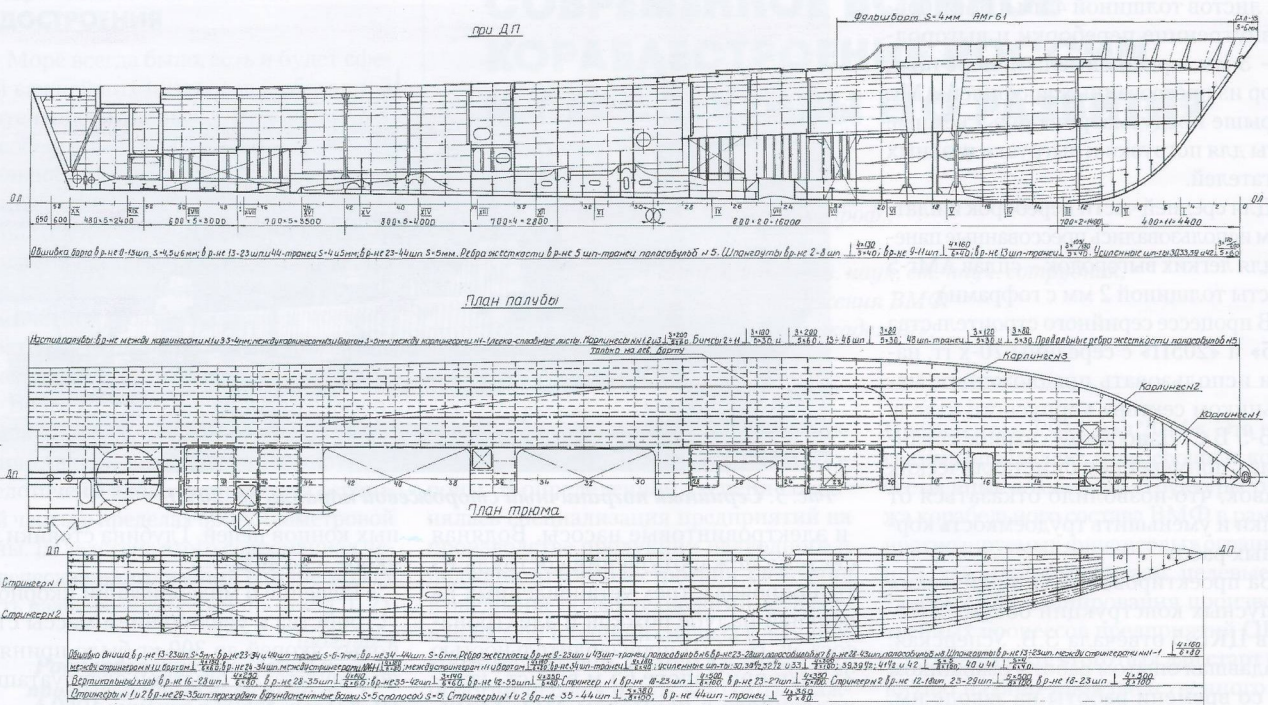


Рис. 1. Схема набора корпуса

В четвертом отсеке (23–28-й шп.) располагались радиорубка, посты спецсвязи, гидроакустика, рубка радиометриста, подъемно-опускное устройство ГАС и автономный кондиционер АКГМ-10-30У. Вход в отсек – через палубный люк из коридора надстройки.

Пятый отсек (28–35-й шп.) занимало носовое машинное отделение, в котором находились два главных двигателя М504Б, дизель-генератор ДГР-100/1500, ГРЩ, насосы и другое оборудование. Вход в отсек – через палубный люк и дверь в переборке 35-го шп.

В шестом отсеке (35–37-й шп.) расположен пост управления главными двигателями. Вход – через палубный люк и двери в переборках 35-го и 37-го шп.

Седьмой отсек (37–44-й шп.) – кормовое машинное отделение со средним главным двигателем, дизель-генератором, ГРЩ и вспомогательным оборудованием, вакуумной водопреснительной установкой ДМ1 производительностью 1 т/сут., вкладной цистерной мыглевой воды емкостью 500 л. Вход – через палубный люк и дверь в переборке 37-го шп.

В восьмом отсеке (44–47-й шп.) по правому борту расположен гиропост, по левому – пост МР-104.

Девятый отсек (47–53-й шп.) – старшинский, с двумя четырехместными каютами. В тамбуре установлен автономный кондиционер и умывальник. Вход в отсек – через палубный люк из надстройки.

В десятом отсеке (ахтерпик, 53-й шп. – транец) установлена рулевая машина с постом аварийного ручного штурвала и пневмоцистерна питьевой воды. Вход – через люк верхней палубы.

В надстройке, оборудованной пятью водонепроницаемыми дверями, в районе 20–28-го шп. расположены каюта командира, двухместные каюты и кают-компания; в районе 30–35-го шп. по левому борту предусмотрен пост санитарной обработки с душевой и сушилкой, по правому – санузел; в районе 37–44-го шп. – камбуз и провизионная кладовая с точного запаса продуктов, тамбур для входа в гиропост и каюты старшин. На крыше надстройки размещены ходовая рубка с мостиком, антенный пост МР-104, антенны радиосвязи, пелорус магнитного компаса и мачта.

Сварной корпус ПСКР изготавливался из стали 10ХСНД. Верхняя палуба в средней части (между первыми карлингсами правого и левого бортов) и надстройка (20–50-й шп.) – сварная из АМг-61. Фальшборт в носовой части верхней палубы – сварной из АМг-61.

Система набора корпуса – продольно-поперечная, в носовой оконечности (0–12-й шп.) – поперечная. Пояся наружной обшивки корпуса по пазам соединялись встык двухсторонним сварным швом, причем основной шов выполнялся с внутренней стороны, а снаружи – подварка. Набор палубы соединялся с настилом сваркой прерывистым двухсторонним швом в шахматном порядке. Соединения стальной палубы с конструкциями из легких сплавов осуществлялось на заклепках двухрядным швом с изолирующей прокладкой по периметру, соединения легкосплавного настила платформы (3–23-й шп.) со стальным шельфом – однорядным швом.

Из стального листа толщиной 4 мм изготавливались комингсы барбетов артиллерийских установок АК-230.

Надстройка, имевшая компенсатор по длине, выполнялась из гофрирован-

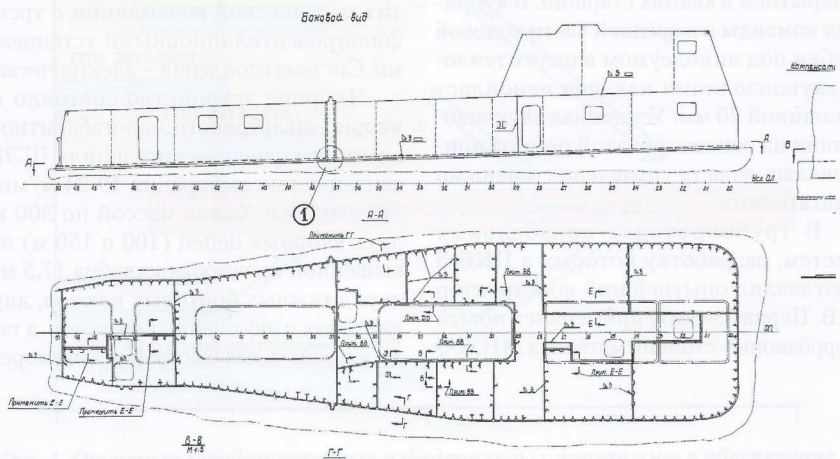


Рис. 2. Рубка и надстройка. Фрагмент монтажного чертежа



ных листов толщиной 4 мм и 6 мм, борта, внутренние переборки и выгородки – 3 мм, крыша имела поперечный набор из прессованных профилей АМг. В крыше предусматривались съемные щиты для погрузки и выгрузки главных двигателей.

Для средней части переборок и платформ использовались прессованные панели, для легких выгородок – сплав АМг-5 (листы толщиной 2 мм с гофрами).

В процессе серийного строительства «205» и «205П» с середины 70-х гг. начали использовать предложенное начальником сектора корпусного отдела ЦКБ-5 Б.С. Дзиобиком сварное соединение с применением биметаллических вставок, что позволило отказаться от клепки и уменьшить трудоемкость корпусных работ.

За проектирование металлических корпусных конструкций боевых катеров в ЦКБ-5 отвечала З.В. Успенская, обладавшая опытом работы сварщиком еще со времени работы на заводе им. А. Марти в 1931–1933 гг. и трудившаяся в КБ завода №5 после окончания Корабелки с 1940 г. В 1962 г. она возглавила корпусный отдел ЦКБ-5. За участие в создании ракетных катеров в том же году она была удостоена ордена Трудового Красного Знамени. После объединения с ЦКБ-19 З.В. Успенская стала заместителем главного конструктора ЦМКБ по корпусу, оборудованию и обитаемости.

Для уменьшения воздушного и структурного шума в помещениях и постах предусматривалось вибродемпфирующее покрытие переборок 12-го, 18-го, 23-го и 28-го шп. ниже платформы на 1 м, зашивка подволока в МО в районе столовой и офицерских кают, звукопоглощающая изоляция с перфорированной зашивкой по внутренней поверхности и звукоизоляция с зашивкой слоистым декоративным пластиком с наружной поверхности воздухозаборных шахт, а также настил полов с вибродемпфирующим покрытием в каютах старшин. В кубриках команды и в средней части ходовой рубки под линолеумом в целях тепло- и звукоизоляции наклеен пенопласт толщиной 20 мм. Усиленная звукоизоляция на основе губчатой резины применялась в посту управления главными двигателями.

В трубопроводах корабельных систем, разработку которых в ЦКБ-5 возглавлял опытный конструктор Б.В. Первачевский, применялся новый коррозионно-стойкий материал МНЖ-5

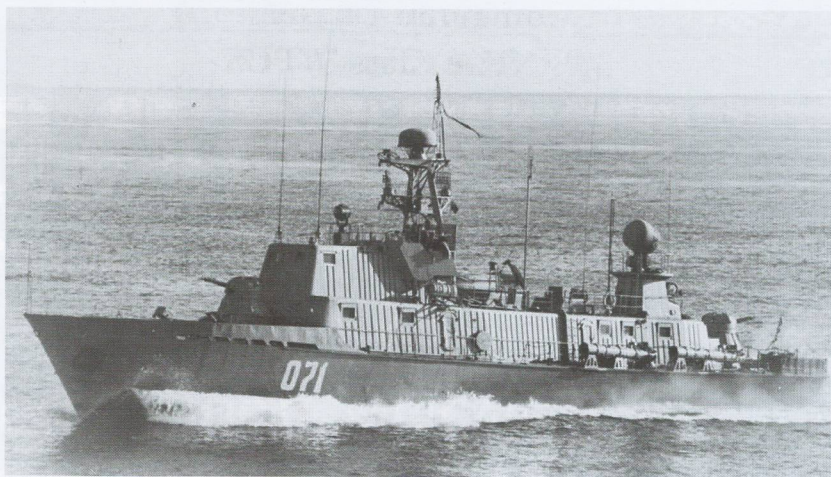


Рис. 3. Серийный пограничный сторожевой корабль пр. 205П

и электровинтовые насосы. Водяная система пожаротушения состояла из трубопровода, трех установленных на верхней палубе рожков и электронасоса ЭСН-11/П производительностью 25 м<sup>3</sup>/ч при напоре 65 м вод. ст., установленного в кормовом МО. Химическая система пожаротушения имела медные трубопроводы, распылители в обоих МО, посту управления главными двигателями, резервуары с хладоном 114В2 емкостью по 80 л на двух постах в коридоре надстройки и систему предупреждения о подаче жидкости в отсеки. Водоотливная система состояла из погружного насоса ЭПСН-16/П производительностью 40 м<sup>3</sup>/ч при напоре 15 м вод. ст. и шлангов, хранившихся на верхней палубе. На «Тарантуле» также имелись осушительная система, система зачистки и сбора трюмных вод, водоснабжения питьевой, мытьевой и заборной водой, фаново-сточная и ряд других (охлаждения кондиционеров, водоопреснительной установки).

Система кондиционирования имела четыре автономных кондиционера «Климат-125» холодопроизводительностью 10 000 ккал/ч. Для защиты личного состава от поражения радиоактивными и отравляющими веществами ПСКР оборудовался системой противохимической вентиляции с тремя фильтровентиляционными установками. Система отопления – электрическая.

Якорное устройство состояло из якорно-швартовного малогабаритного электрогидравлического шпилья ШЭГ8 со скоростью выбирания 19-24 м/мин, двух якорей Холла массой по 300 кг, двух якорных цепей (100 и 150 м) повышенной прочности калибра 17,5 мм, двух втяжных бортовых клюзов, двух винтовых и двух цепных стопоров, а также устройств для быстрой отдачи корен-

ных концов цепей. Глубина стоянки на якоре – до 40 м.

Решение о модернизации якорного устройства с увеличением массы стальных якорей до 300 кг было принято по результатам опытной эксплуатации ПСКР зав. №603 в течение 1969 г.

Швартовное устройство «Тарантула» состоит из четырех двухтумбовых прямых кнехтов, четырех киповых планок, четырех уток, двух вьюшек, трех стальных швартовных тросов диаметром 15 мм длиной по 60 м и кормового электроручного швартовного шпилья ШЭР-27-1 с тяговым усилием 600 кг.

Буксирное устройство состоит из капронового буксирного каната окружностью 115 мм и длиной 160 м, двух врезных двухтумбовых кнехтов, установленных в носовой и кормовой частях верхней палубы, буксирного клюза в фальшборте, установленной в ДП в корме киповой планки и вьюшки для хранения буксирного троса по-походному (в форпике).

Шлюпочное устройство установлено на крыше надстройки в средней части с правого борта. Оно состоит из пластмассового разъездного катера пр. 1397 вместимостью пять человек, двух вываливающихся шлюпбалок с гидроцилиндрами, двух лебедок с гидромоторами, гидравлической системы (с питанием от насосного агрегата шпилья ШЭГ8) и крепления катера по-походному. Спуск и подъем катера возможны при волнении до 3 баллов.

В качестве средств спасения были предусмотрены три спасательные надувные лодки ЛАС-5М-2 вместимостью по пять человек, спасательные жилеты и круги по нормам ВМФ. Начиная с кораблей зав. №125 и №616 устанавливались три спасательных надувных плота ПСН-10М. ■