

В 2017 г. исполняется 50 лет вступления в строй головного пограничного сторожевого корабля пр. 205П «Тарантул».

В 1967 г., в 50-ю годовщину Советской власти, Военно-Морской Флот СССР пополнился не одним головным кораблем нового проекта. О многих из них опубликовано немало работ, включая подробные монографии. Пожалуй, наименее известны и по сей день корабли морских пограничников, которые в большинстве своем созданы трудом нескольких поколений инженеров и конструкторов ЦМКБ «Алмаз».

Полвека несли свою нелегкую службу по охране морских рубежей России замечательные корабли, незаслуженно обойденные вниманием исследователей. Даже в малоизвестных массовому читателю специализированных изданиях [1, 2] «Тарантулу», «Грифу», сверхскоростному катеру-перехватчику пр. 125А, тоже начавшим свою длительную пограничную «карьеру» в тот год, посвящено всего несколько страниц. Это можно объяснить несколькими причинами, не последнее место среди которых занимает более строгий режим секретности ведомства, где служили эти корабли и катера.

Начиная повествование о создании кораблей пр. 205П, построенных в рекордном количестве и продолжающих службу до настоящего времени, следует прежде всего сказать, что «Тарантул» стал первым кораблем советских морских пограничников, полностью отвечавший их специфическим требованиям. Поэтому появление на вооружении малого ПСКР пр. 205П означало для моряков-пограничников смену эпох.

Сложилось так, что охрану морских рубежей великого социалистического государства еще с довоенного времени приходилось вести на кораблях и катерах, от которых по причине их низкой эффективности и даже непригодности для решения штатных задач старался избавиться ВМФ. Сейчас, когда Береговая охрана Пограничной службы ФСБ России на протяжении полутора десятилетий успешно эксплуатируя целый спектр специализированных катеров и кораблей, получает спроектированный в полном соответствии с разработанным в несколько этапов и тщательно выверенным заданием головной ПСКР 1 ранга пр. «Океан», такую ситуацию даже трудно себе представить.

Необходимость строительства пограничных кораблей по специальным проектам становилась предметом обсуждения уже в 1946 г., однако накал

ПОГРАНИЧНЫЙ СТОРОЖЕВОЙ КОРАБЛЬ «ТАРАНТУЛ»

ЧАСТЬ 1

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

конфликта между командованием ВМФ и руководством наркомата (министерства) судостроительной промышленности был тогда столь высок, что с формулировкой «невозможно из-за отсутствия специализированных производственных мощностей судостроительной промышленности» благое намерение надолго похоронили.

Приведем оценку ситуации с корабельным составом морской пограничной охраны Советского Союза в конце 1940-х – начале 1950-х гг.: «Послевоенное руководство пограничных войск не в полной мере представляло себе перспективы развития морских сил, поэтому строительство и использование специальных пограничных кораблей было признано нецелесообразным. МВД считало, что специфичным условиям несения пограничной службы полностью удовлетворяли военные корабли, строительство которых осуществлялось по проектам, разработанным для ВМС. Кроме того, руководство Вооруженных сил и МВД возражало против строительства кораблей по новым проектам, учитывавшим пограничную специфику, доказывая, что в военное время их применение наравне с кораблями ВМС для выполнения тактических задач будет затруднено» [3].

Для того времени логика рассуждений вполне понятна, но вот что получалось фактически.

Во время Великой Отечественной войны утвердилась концепция создания на одной базовой платформе торпедного катера и малого охотника за подводными лодками, не слишком удачная по замыслу, но для военного времени вполне разумная (за исключением, пожалуй, требования «унифицировать» деревянный и металлический корпус). Однако реализовывалась она в «габаритном» корпусе и с доступными двигателями. Совершенно необходимая для противолодочного катера гидроакустическая поисковая аппаратура – это отдельный вопрос, ибо работоспособных станций отечественного производства просто не было. Результат унификации для охотников за подводными лодками – низкая мореходность, малая скорость, отсутствие экономических поисковых ходовых режимов, не говоря уже об обитаемости и автономности...

Принятый десятилетний план во-

енного кораблестроения предписывал построить более 800 торпедных катеров двух подклассов (больших и малых), поэтому все проблемы с обеспечением этой программы дизельными двигателями и по-прежнему дефицитным дюралюминием оставались, как и с организацией массового производства катеров. Несмотря на все усилия, по новым проектам до конца войны удалось построить всего шесть торпедных катеров – пять ТМ-200 (в 1944–1945 гг.) и один ТК ДД (1943 г.) [4].

Знакомство с ленд-лизскими деревянными торпедными катерами*, с одной стороны, и возможность (благодаря независимому от ВМФ положению!) отказаться от ставшей догмой железнодорожной габаритности – вот те необходимые и достаточные условия, которые имелись у проектантов Особого технического бюро № 5 МВД СССР в начале работы над проектом торпедного катера дальнего действия – проектом 183. В феврале 1946 г. после перевода «шараги» из Зеленодольска в Ленинград продолжавшие отбывать сроки заключения сотрудники ОТБ обратились с письмом к Сталину, доказывая необходимость разработки проекта большого торпедного катера, превосходящего по тактико-техническим элементам «Vosper», «Higgins» и «Elco». В конце 1947 г. совместным решением командования ВМФ, руководства МВД и Министерства судостроительной промышленности ленинградскому заводу № 5 МСП было поручено построить головной катер пр. 183.

На заводе № 5 (до 1939 г. находилась в ведении НКВД) после окончания войны велась сборка поставленных в СССР американских катеров. Дело в том, что «Electric Boat Co.» не имела права продавать нам готовые катера, поэтому она поставляла технологические комплекты корпусных конструкций, механизмы, оборудование и техническую документацию. Все это доставлялись в Архангельск, оттуда по железной дороге – в Ленинград, где на заводе № 5 организовали сборочное производство. Поскольку завод получил опыт сборки катеров и располагал полным комплектом РКД, в 1946 г. рассматривалась возможность

* От союзников с апреля 1943 г. мы получили 202 ТК: 52 типа «Higgins», 90 типов «Vosper-300» «Vosper-400» и 60 типа «Elco».

запуска в серийное производство советской копии «Елсо». Руководство Минсудпрома и завода предпочитало связывать перспективы с постройкой «габаритных» деревянных катеров пр. ТД-200бис. С 1947 по 1952 г. построено 168 ТК, считавшихся тогда катерами дальнего действия.

Постановление Совета Министров СССР № 4748–1823 от 15 октября 1949 г. обязало Минсудпром передать проектирование отдельных классов кораблей и катеров из ЦКБ специализированным заводам вместе с необходимым количеством специалистов. Во исполнение этого решения заводу № 5 передавалось проектирование торпедных катеров дальнего действия, при нем создавалось СКБ-5, в которое откомандировывались конструкторы из ЦКБ-19 и ОКБ-5 МВД. Приказом начальника 1-го Главного управления Минсудпрома от 13 мая 1950 г. из ЦКБ-19 в СКБ-5 передавались все работы по катерам ТД-200бис (14 человек во главе с Д. В. Володиным), а из ОКБ-5 – по пр.183 (24 человека во главе с П. Г. Гойнкисом).

После завершения постройки установочной серии «сто восемьдесят третьих» в 1950 г. РКД передали сосновскому заводу № 640 и заводу № 602 во Владивостоке. Подготовка производства заняла еще около года. Если головному ленинградскому заводу забот на ближайшие годы хватало, то СКБ-5 для оправдания своего существования жизненно необходима была работа над новыми проектами. Ведь в Ленинграде огромным количеством всевозможных катеров продолжало успешно заниматься специализированное ЦКБ-19. Постановление ГКО от 7 августа 1944 г. никто не отменял*, и появление узкоспециализированной проектно-конструкторской организации, хоть и не имевшей статуса ЦКБ, многими воспринималось «в штыки».

По документам пока не удалось определить, у кого появилась мысль вновь «поднять знамя» унификации и предложить флоту скоростной малый охотник на основе уже запущенного в серию торпедного катера. Военные моряки, имея опыт эксплуатации полученных от союзников малых кораблей с эффективным противолодочным вооружением и средствами поиска подводных лодок, весьма скептически относились к настойчивым предложениям Минсудпрома продолжать



Малый противолодочный корабль пр. 201М

серийную постройку малых охотников по «доработанному военным проектам», понимая, что в водоизмещении 40–50 т разместить перспективное отечественное вооружение и средства обнаружения не получится. В 1947 г. флот разработал тактико-техническое задание на проектирование малого охотника в стальном корпусе водоизмещением 120–150 т, ЦКБ-19 разработало эскизный проект с дизелями 30Д. Однако осуществлению реализации помешали два обстоятельства: отсутствие планировавшихся главных двигателей и невозможность строительства катеров на тех заводах, которые Минсудпром считало возможным для этого использовать. Поскольку препятствия посчитали объективными, а для жарких споров между флотом и промышленностью хватало более крупных и значимых проектов кораблей, на два года о пр. 201 забыли. А вспомнили, когда понадобилось загрузить работой только что созданное в Зеленодольске ЦКБ-340. Ему-то в начале 1950 г. и поручили новый эскизный проект, но уже с серийными дизелями М-50Ф (30Д по-прежнему оставался в перспективе).

Технический пр. 201 с дизелями М-50Ф утвердили в 1951 г., когда противолодочное вооружение еще находилось в разработке. Трехвальный корабль получился с весьма сложной механической установкой: на бортовые валы работали два спаренных двигателя (4×1200 л.с.), на средний – один М-50Э (600 л.с.). Первые корабли решили вооружить четырьмя шточными бомбометами БМБ-1, одноорудийной 45-мм артиллерийской установкой СМ-21-ЗИФ и двумя спаренными 25-мм 2М-3М. После запуска «двести первого» в серию с системами «Ураган» и «Смерч» (с РБУ-2500) плани-

ровалось прекратить строительство больших охотников пр. 122бис, которые к тому времени уже совершенно не отвечали требованиям ВМФ к противолодочным кораблям.

Технические характеристики корабля пр. 201

Водоизмещение, т:	
– стандартное.	138
– полное	158
Главные размерения, м:	
– длина наиб.	39,75
– ширина наиб.	6,01
– осадка средняя при $D_{полн}$	1,58
– осадка с опущенным обтекателем ГАС «Тамир-11»	2,86

Летом 1952 г. на заводе № 340 началась постройка двух кораблей, которые после проведения швартовных испытаний перевели в Ленинград, на завод им. А. А. Жданова, где до конца 1953 г. шли заводские ходовые испытания. В январе 1954 г. в Балтийске начались государственные испытания, на которых корабли показали полный ход 24,5 уз. Мореходные испытания выявили серьезные проблемы с прочностью корпусов в штормовых условиях. Потребовалась существенная корректировка проекта.

С учетом всех этих событий становится понятно появление деревянного малого охотника пр. 199, в котором оказался весьма заинтересован не только ВМФ, нуждавшийся в более скоростных и более мореходных кораблях, но морские пограничники, которым де-факто не требовалось противолодочное вооружение, а наиболее импонировал 35-узловой полный ход «сто девяносто девярых».

Предэскизный проект (т.е. обоснование элементов ТТЗ для заказчика) разработан под руководством главного конструктора П. Г. Гойнкиса в 1951 г., в следующем году выполнен технический проект, после утверждения которого сразу начали выпуск документации для начала строительства уже в январе 1953 г. К концу того же года первые два противолодочных катера пр. 199 были сданы ВМФ.

За счет снятия торпедного вооружения разместили два траверзных

* Постановлением Государственного Комитета Обороны СССР от 7 августа 1944 г. ЦКБ-19, созданное в 1931 г. для разработок морского оружия (ЦКБС-3, переименовано в декабре 1936 г.), перефилировалось на проектирование боевых катеров. С предложением объединить распыленные по многочисленным заводам силы проектантов-катерников выступил В. М. Бурлаков. Он возглавил обновленное ЦКБ-19, возвращенное из эвакуации в Ленинград, с 1945 г. стал главным инженером и главным конструктором этой организации. Начальником был назначен И. И. Костецкий.



Большой охотник пр. 122бис



Малый охотник пр. 199

бомбомета БМБ-2, 34 глубинные бомбы ББ-1 и ГАС «Тамир-11», для которой разработали новое поворотное-выдвижное устройство. Как дань военному опыту рубка, как и на «сто восемьдесят третьем», было выполнена бронированной и с открытым ходовым мостиком. Катер оборудовался РЛС «Зарница» и аппаратурой госопознавания «Факел-М».

Поскольку водоизмещение противолодочного катера возросло на 23 т (с 66 до 83), скорость полного хода уменьшилась до 35 уз. Запаса топлива (10,3 т) хватало на 600 миль 14-узловым ходом. Экипаж катера увеличился до 23 человек, автономность снизилась до 3 сут.

**Технические характеристики
малого охотника пр. 199**

Водоизмещение:	
– нормальное	71 т,
– полное	83 т.
Главные размерения, м:	
– длина наиб./по КВЛ	25,5/25,0
– ширина наиб./по КВЛ	6,20/5,20
– осадка	1,45

В течение 1954 г. строительство серии скоростных малых охотников оставалось под вопросом и оказалось узаконено только «под елочку» – Постановление Совета Министров СССР № 2521–1213сс «О постройке опытной серии малых охотников за подводными лодками пр. 199» вышло 29 декабря 1954 г. До

конца 1955 г. завод № 5 сдал 16 катеров, всего же до 1960 г. построено 52 малых охотника.

Получившее в феврале 1956 г. статус ЦКБ СКБ-5, которым с момента создания руководил Е. И. Юшин, все это время успешно продолжало вести разработки на основе торпедного катера пр. 183 и теперь обратилось к созданию ракетных, начав с деревянного 183Р и продолжив проектом-долгожителем 205.

Вскоре после того как за создание первых в мире ракетных катеров уже была присуждена Ленинская премия, приказом Государственного комитета Совета Министров СССР по судостроению № 016 от 17 января 1963 г. к ЦКБ-5 присоединили ЦКБ-19 и опытный Морской завод. Этим же приказом ЦКБ-5 стало именоваться Центральным морским конструкторским бюро «Алмаз».

Как известно, на вооружении морской пограничной охраны МВД-КГБ СССР на протяжении двух десятилетий находились переданные в разное время военно-морским флотом охотники за подводными лодками – малые противолодочные корабли и катера пр. 122бис, пр. 201М и пр. 199, составившие основу корабельного состава на всех театрах.

В первой половине 60-х гг. XX в. в результате целого ряда изменений в политике военного кораблестроения, наконец, сложились усло-

вия, позволившие руководству КГБ СССР рассчитывать на удовлетворение настойчивых запросов морских пограничников на новые корабли с всесторонним учетом полученного в результате длительной эксплуатации кораблей и катеров послевоенного поколения.

Тактико-техническое задание на проектирование пограничного сторожевого корабля поступило в ЦМКБ «Алмаз» при письме Главного управления Пограничных войск КГБ СССР от 24 апреля 1963 г. Основные требования были сформулированы следующим образом:

- класс корабля: пограничный сторожевой корабль с вооружением малого корабля ПЛО;
- назначение корабля: охрана государственной границы, в военное время – борьба с подводными лодками в ближней зоне ПЛО;
- артиллерийское вооружение: две спаренных автоматических артиллерийских установки АК-230 с дистанционным управлением от радиолокационной системы МР-104 «Рысь» с боезапасом по 500 выстрелов на ствол;
- противолодочное вооружение: четыре торпеды МГТ-2 с прибором управления типа «Сирена»;
- радиолокационное вооружение: РЛС «Рангоут» и РЛС опознавания «Нихром-РРМ»;
- гидролокационное вооружение: ГАС МГ-312И;
- скорость хода, максимальная – 36 уз, экономическая – 12–16 уз;
- дальность плавания: 1200 миль экономическим ходом;
- мореходность: при использовании оружия – 4 балла (высота волны – 2–3,5 м), нахождение в море – 7–8 баллов (высота волны – 6–8,5 м);
- автономность: 10 сут.
- экипаж – 30 чел. (4 офицера, 8 старшин и 18 матросов).

Главным конструктором нового проекта в ЦМКБ «Алмаз» назначили В. М. Бурлакова.

ЛИТЕРАТУРА

1. Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз». Флоту Отечества. – СПб., – 2008.
2. Юшин Е.И. Боевые катера России. – СПб., – 1995.
3. Кравчук С.А. Обеспечение безопасности морских пограничных пространств на Тихом океане в послевоенный период // Вестник Военного университета. – 2010. – №1 (21). – С.71-75.
4. Прасников В.В. Большой торпедный катер проекта 183. Тайфун. – 2001. – Вып.33, 34, 35. ■