



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.

«Михаил Сомов» на ходовых испытаниях, 1975 г.

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.

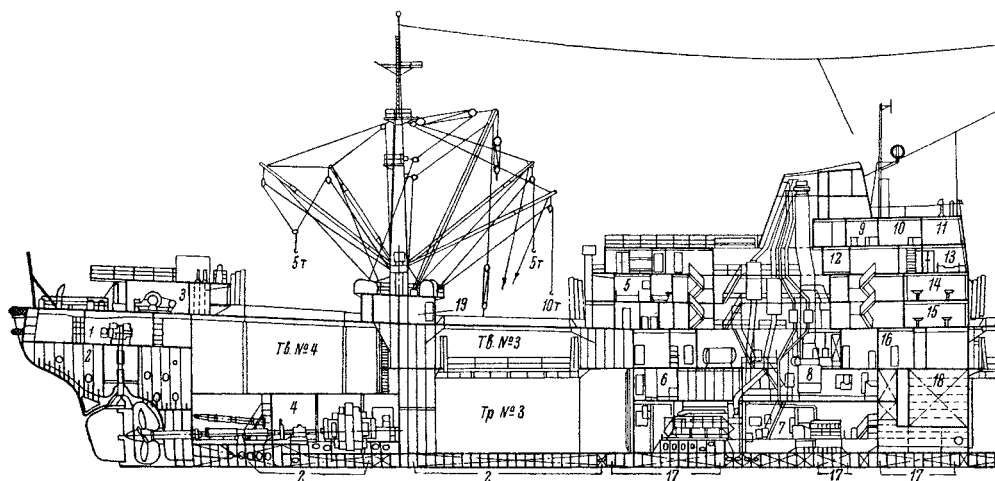
С поставленными задачами конструкторы справились. *«В дизель-электроходе удачно сочетались качества морского грузового транспорта со специфическими особенностями ледокольного судна, обладавшего хорошей ледопробиваемостью. Суда подобного типа, спроектированные ленинградским ЦКБ „Айсберг“, совершали регулярные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

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 смонтирова-

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



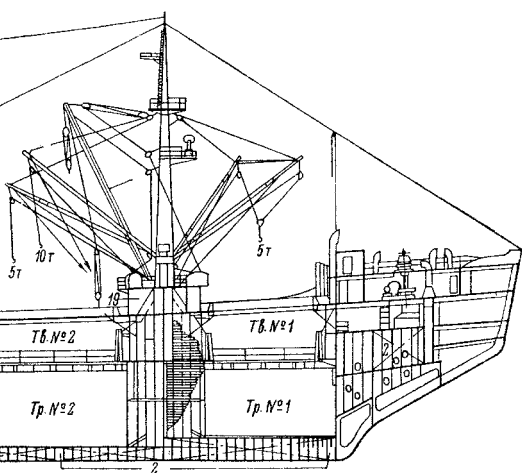
Ледокольно-
транспортное
судно типа
«Амгуэма».
Продольный
разрез

ли 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.).

«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 (АНИИ). 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



1. Рулевое отделение
2. Балластные отсеки
3. Буксирная лебедка
4. Отделение гребных электродвигателей
5. Медицинский узел
6. Центральный пост управления
7. Машинное отделение
8. Вспомогательный котел
9. Радиорубка
10. Штурманская рубка
11. Ходовая рубка
12. Аварийный дизель-генератор
13. Каюта старшего механика
14. Кают-компания
15. Столовая команды
16. Гиропост
17. Цистерны дизельного топлива
18. Отстойная цистерна дизельного топлива
19. Углекислотная станция

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 ЗД100 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.

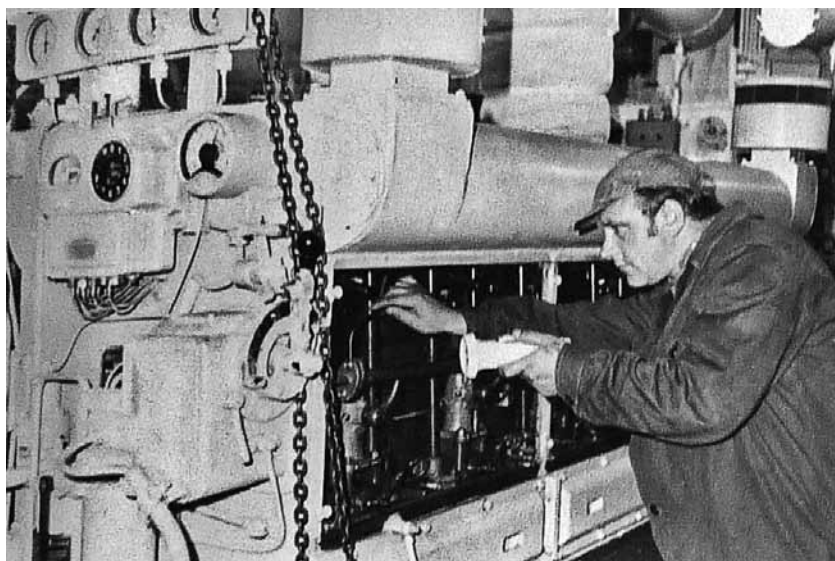
Максимальная скорость	16,2 узла
эксплуатационная	11,5 узлов
Дальность плавания	12500 миль

«Михаил Сомов» может использоваться в ледокольном варианте с проходимостью сплошного льда толщиной до 70 см, а при движении с максимальной нагрузкой 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.

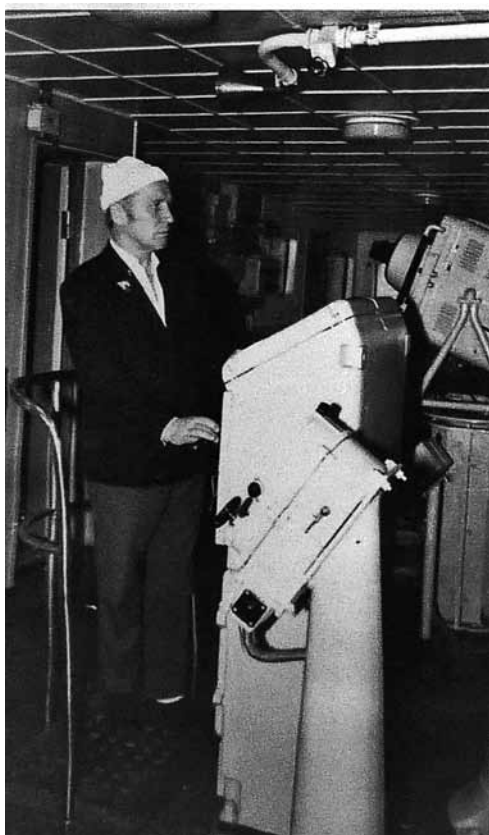
Судно укомплектовано специальным рефрижераторным трюмом для перевозки скоропортящихся продуктов и кладовыми для сухих продуктов. Изначально были оборудованы жилые помещения, рассчитанные на 43 члена экспедиции. Увеличить дальность плавания и автономность позволили дополнительные емкости для топлива и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

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



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 м³, 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.



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.

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