

Корабль  
комплексного снабжения  
**«БЕРЕЗИНА»**  
история, конструкция, боевая служба



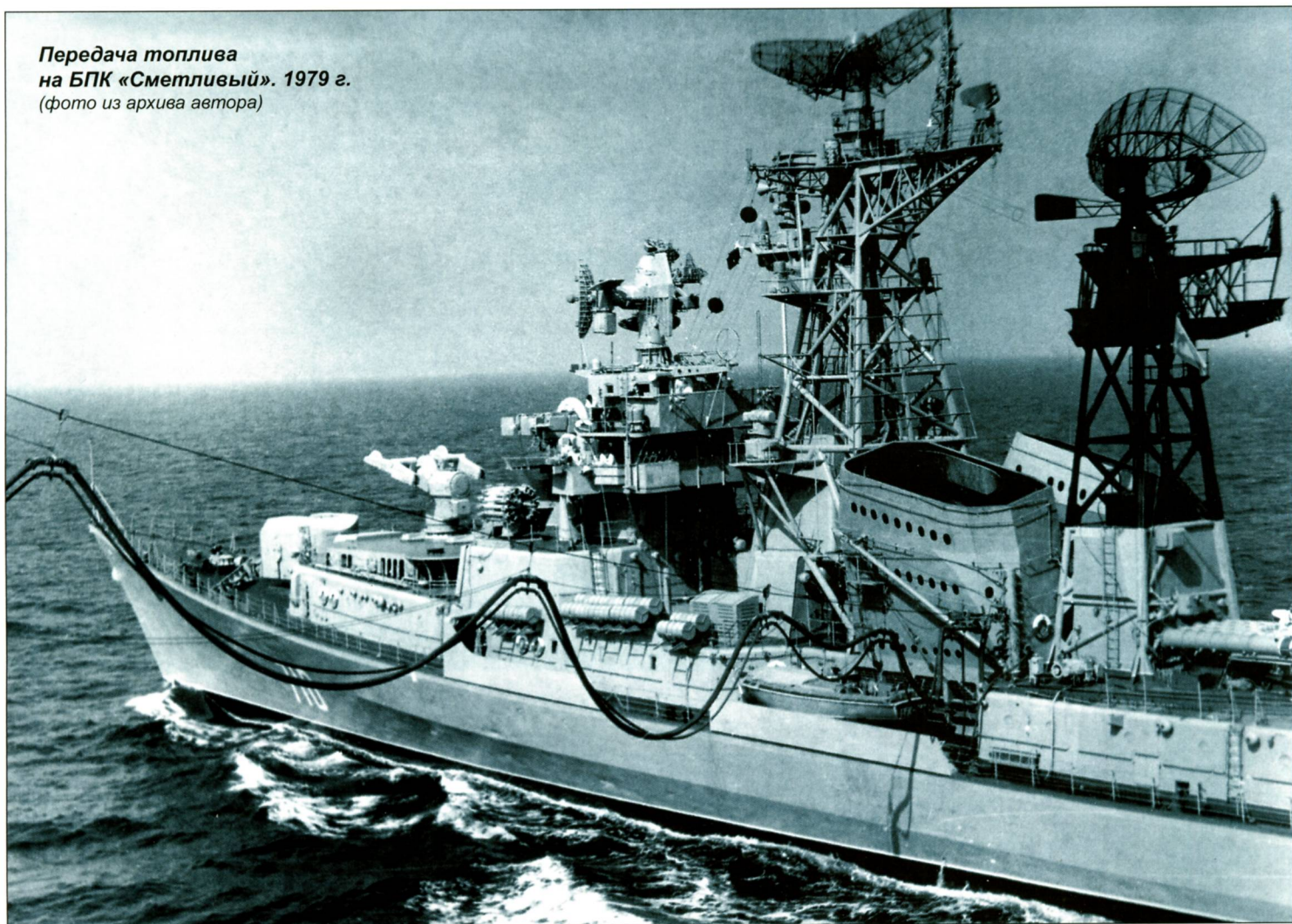
ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»



*Самолет НАТО над ККС «Березина»  
во время перехода в Североморск*



*Передача топлива  
на БПК «Сметливый». 1979 г.  
(фото из архива автора)*



Приложение к журналу  
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

В.П.Заблоцкий

Корабль  
комплексного снабжения  
**«БЕРЕЗИНА»**  
история, конструкция,  
боевая служба

5(95)•2007 г. 

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.  
Рег. свидетельство ПИ № 77-13434

Издается с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ —  
ЗАО «Редакция журнала «Моделист-конструктор»

Главный редактор **А.С.РАГУЗИН**  
Ответственный редактор **И.А.ЕВСТРАТОВ**  
Компьютерная верстка: **С.В.СОТНИКОВ**  
Литературный редактор **Г.Т.ПОЛИБИНА**  
Корректор **Н.Н.САМОЙЛОВА**

Обложка: 1 — 4 стр. — оформление С.В.Сотникова

✉ 127015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,  
«Моделист-конструктор».  
☎ 787-35-52, 787-35-54

Подп. к печ. 26.07.2007. Формат 60x90 1/8. Бумага офсетная № 1.  
Печать офсетная. Усл. печ.л. 4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6.  
Заказ 5771. Тираж 3500 экз.

Отпечатано в ОАО ордена Трудового Красного Знамени  
«Чеховский полиграфический комбинат».  
Адрес: 142300, Московская обл., г.Чехов,  
ул. Полиграфистов, 1.  
Тел.: (501) 443-92-17, факс: (272) 6-25-36.  
E-mail: marketing@chpk.ru

Претензии по поводу типографского брака принимаются отделом  
технического контроля комбината в течение двух месяцев.

## Дорогие друзья!

Представляем вам очередной выпуск журнала «Морская коллекция» — на этот раз он посвящен истории создания, конструкции и боевой службе уникального корабля комплексного снабжения (ККС) «Березина», создание которого было обусловлено выходом в середине 1960-х годов советских корабельных соединений в Мировой океан.

Автор монографии Владимир Петрович Заблоцкий — он хорошо знаком читателям «Морской коллекции» по выпускам «БПК «Николаев», «ТАКР «Минск», «Новороссийск», «Баку» и др.

В.П.Заблоцкий — профессиональный инженер-кораблестроитель, окончивший Николаевский судостроительный техникум, а затем Николаевский кораблестроительный институт имени адмирала Макарова. Участвовал в постройке и испытаниях ряда кораблей и судов ВМФ СССР.

В настоящее время В.П.Заблоцкий — капитан 1-го ранга запаса, историк, автор ряда публикаций на военно-морские темы.

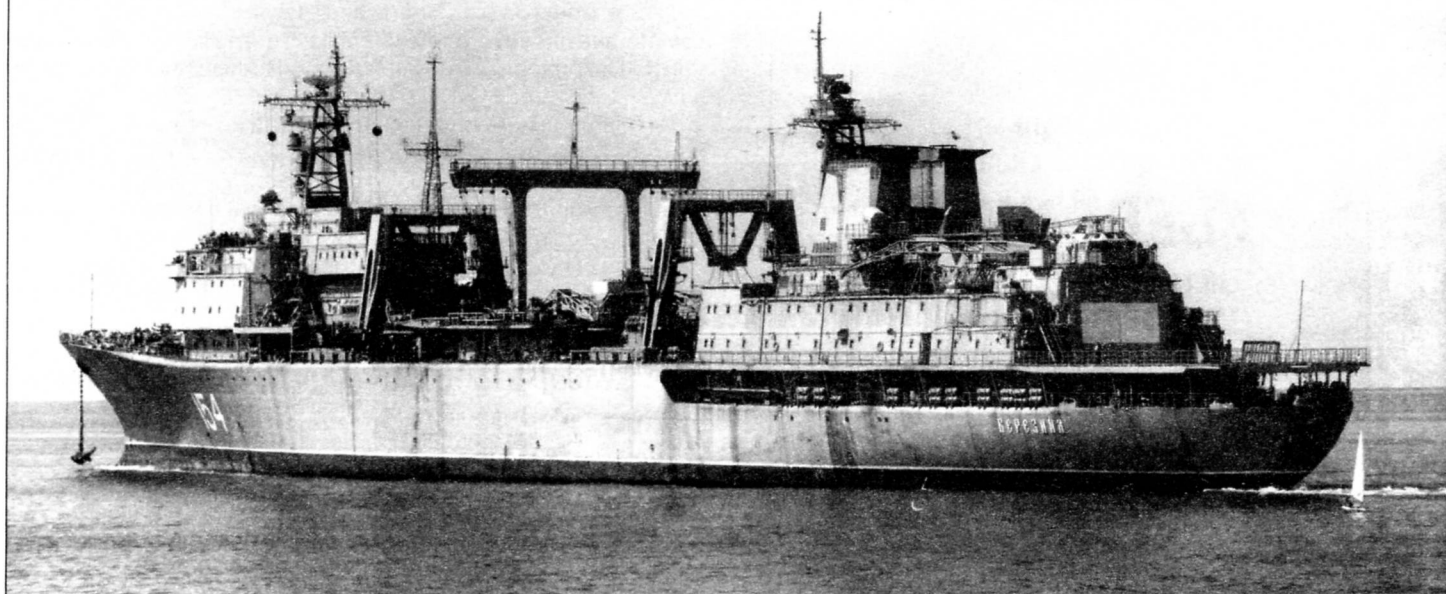
### Условные обозначения и сокращения

АП	—	антенный пост;
АПЛ	—	атомная подводная лодка;
БИУС	—	боевая информационно-управляющая система;
БПК	—	большой противолодочный корабль;
БСО	—	бригада судов обеспечения;
БСРК	—	бригада строящихся и ремонтирующихся кораблей;
БЧ	—	боевая часть;
ВПП	—	взлетно-посадочная площадка;
ВТМ	—	внутрирюмная механизация;
ГАС	—	гидроакустическая станция;
ГТЗА	—	главный турбозубчатый агрегат;
ГТД	—	газотурбинный двигатель;
ГТУ	—	газотурбинная установка;
ГЭУ	—	главная энергетическая установка;
ДАУ	—	дистанционное автоматизированное управление;
ЗИП	—	запасные части, инструмент и приспособления;
ЗРК	—	зенитный ракетный комплекс;
ЗУР	—	зенитная управляемая ракета;
ККС	—	корабль комплексного снабжения;
КПУГ	—	корабельная противолодочная ударная группа;
МПК	—	малый противолодочный корабль;
МСП	—	Министерство судостроительной промышленности СССР;
МТВ	—	морской транспорт вооружения;
ОПЭСК	—	оперативная эскадра;
ПВО	—	противовоздушная оборона;
ПКБ	—	Проектно-конструкторское бюро «Прогресс»;
ПЛАРБ	—	атомная подводная лодка с баллистическими ракетами;
ПЛО	—	противолодочная оборона;
ПЛРК	—	противолодочный ракетный комплекс;
ПЛУР	—	противолодочная управляемая ракета;
ПОУ	—	подъемно-опускное устройство;
ПУСБ	—	приборы управления стрельбой;
ПЭЖ	—	пост энергетики и живучести;
РГАБ	—	радиоакустический буй;
РГБ	—	реактивная глубинная бомба;
РКР	—	ракетный крейсер;
РЛС	—	радиолокационная станция;
РЭБ	—	радиоэлектронная борьба;
САУ	—	система автоматизированного управления;
СВЗ	—	система водяной защиты;
СКР	—	сторожевой корабль;
СПБ	—	Союзное проектное бюро «Машпроект»;
СРЗ	—	судоремонтный завод;
ССЗ	—	судостроительный завод;
ТАКР	—	тяжелый авианосный крейсер;
ТУК	—	теплоутилизационный контур;
ЦНИИМО	—	Центральный НИИ Министерства обороны СССР;
ЦНИИТС	—	Центральный НИИ технологии судостроения им. академика А.Н.Крылова;
ЭРА	—	предприятие по монтажу электро- и радиоаппаратуры

# ККС «БЕРЕЗИНА»

история, конструкция, боевая служба

фото В.В.Костриченко



## Введение

Корабли как люди: у каждого из них — своя история и свое лицо, каждый из них оставляет о себе персональную память. Поэтому об одних кораблях можно прочитать много интересного, а о других — лишь несколько строк в справочнике.

Корабля комплексного снабжения (ККС) «Березина» давно уже нет в составе Черноморского флота — его ставший привычным для севастопольцев и гостей города характерный силуэт больше не радует их глаз. После того, как в декабре 1991 года политические катаклизмы привели к распаду Советского Союза и фактически прекратилась военно-морская активность второго по численности военно-морского флота мира, не у дел оказался и уникальный корабль.

Ставший никому не нужным, ККС целое десятилетие отстаивался в Северной бухте Севастополя, покрываясь без должного ремонта слоем ржавчины и приходя в негодность под воздействием жаркого южного солнца и соленой влаги. Тем не менее этот не выходящий в последние годы в море, лишенный вооружения и прикованный к причалу корабль продолжал внушать к себе уважение как действительный свидетель военно-морского противостояния на Средиземноморье в годы «хо-

лодной войны» и как памятник уходящей эпохи военно-политической мощи и былого величия переставшего существовать государства.

Но всему бывает конец. Однажды ККС «Березина» навсегда покинул свой причал в Северной бухте и отправился на слом в Турцию. Память об этом уникальном во многих отношениях корабле сегодня жива разве что в музейных экспозициях, старых фотографиях, воспоминаниях ветеранов завода и Черноморского флота да еще в иностранных военно-морских справочниках 70-х и 80-х годов минувшего века.

Думается, что ККС «Березина» заслужил право на отдельное повествование о себе.

История появления в составе ВМФ СССР этого во многом уникального и единственного в своем роде корабля комплексного снабжения стала логическим следствием выхода в середине 1960-х годов советских корабельных соединений в Мировой океан. Со временем они стали нести там боевую службу, для обеспечения которой флоту понадобились специализированные корабли, способные и обеспечить маневренные соединения сразу всеми видами снабжения и боеприпасами, а также, что важно, действовать совместно с ними.

Наличие ККС в составе быстроходных ударных или противолодочных соединений флота позволило бы боевым кораблям оперативно, на ходу пополнять запасы, не покидая при этом заданного района и не прекращая выполнения поставленной задачи. Такую практику давно уже использовали флоты ведущих морских держав, и во второй половине 1960-х годов о внедрении такой же методики снабжения задумались и в Москве.

Со всей очевидностью актуальность скорейшего решения этой проблемы подтвердилась на первых же широко-масштабных учениях ВМФ СССР, известных под общим названием «Океан», проводившихся в апреле-мае 1970 года. Нельзя сказать, чтоб советскому флоту не доставало судов-снабженцев — просто они не могли обеспечивать комплексное снабжение боевых кораблей, несущих боевую службу в удаленных районах Мирового океана.

Это обстоятельство обусловило и выдвинуло на первый план необходимость создания для нужд ВМФ СССР специализированных быстроходных кораблей комплексного снабжения, способных действовать в составе корабельных соединений. К сожалению, отечественная научно-популярная литература, за редким исключением, до сих пор не ба-

### **«Березина», последний выход в море**

ловала своим вниманием суда-снабженцы ВМФ, отдавая предпочтение, в основном, боевым кораблям — крейсерам, эсминцам, БПК и т.п., забывая — подчас необоснованно — о том, что плавучий тыл в значительной мере обеспечивал в годы «холодной войны» боевую службу в Мировом океане оперативных соединений советского флота, лишенного в отличие от своих потенциальных противников баз на заморских территориях.

Таким образом, настоящую монографию можно считать первой в своем роде, поскольку посвящается она кораблю обеспечения. На ее страницах вниманию читателей предлагаются малоизвестные ранее материалы, посвященные истории создания корабля комплексного снабжения проекта 1833 «Березина», его постройке на Судостроительном

заводе имени 61 коммунара (ССЗ) в городе Николаеве и дальнейшей службе в составе Краснознаменного Черноморского флота.

С учетом известных ограничений, в монографии впервые рассмотрены примеры эксплуатации ККС «Березина» в различных климатических условиях и во многих морях и океанах. Также впервые приводятся неизвестные ранее широкому кругу читателей факты оценки сильных и слабых сторон проекта 1833, сделанные моряками и специалистами промышленности на основании практического опыта эксплуатации ККС «Березина».

При подготовке монографии автор, помимо собственных материалов, широко использовал личные архивы и дневники ветеранов ССЗ имени 61 коммунара, СПб «Машпроект», ПКБ «Прогресс» и «Николаевского предприятия ЭРА», принимавших участие в постройке и ис-

пытаниях «Березины», ветеранов Краснознаменного Черноморского флота, в прошлом служивших на корабле, а также ряда историков-любителей.

Ряд приведенных в монографии данных и большинство фотографий публикуется впервые. Автор выражает благодарность за помощь в подготовке настоящей монографии и предоставленные документальные материалы и фото капитану 1-го ранга В.И.Ларионову, историку-маринисту В.В.Костриченко (г.Севастополь), историкам и судостроителям И.Д.Шамановой (г.Одесса), О.Н.Вассель, Г.И.Самойленко, В.В.Бабичу и В.В.Бугаенко (г.Николаев), а также сотруднице Николаевского музея истории судостроения и флота В.Д.Непомнящей.

### **Спуск ККС «Березина» на воду**

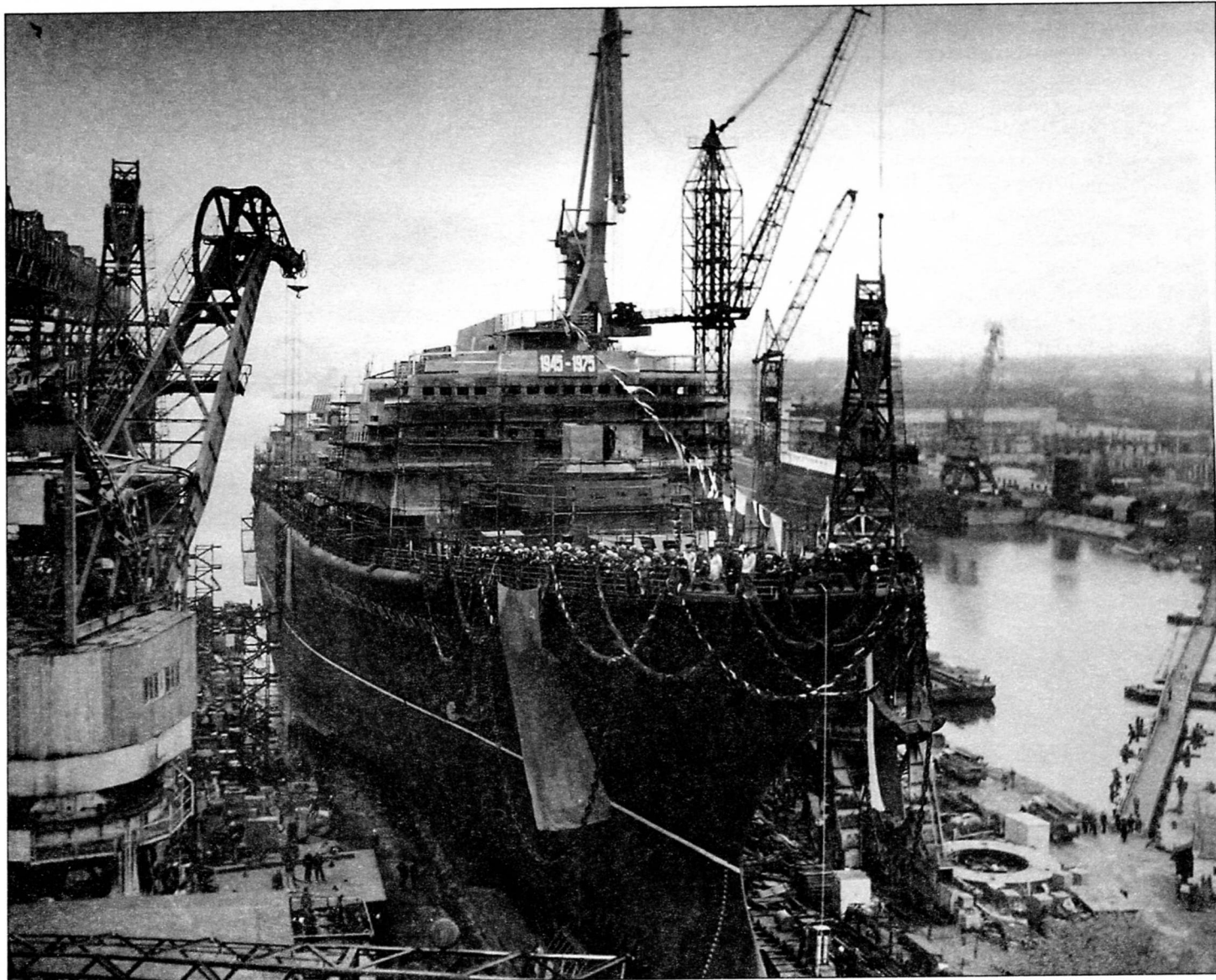


фото из фондов музея истории судостроительного завода им. 61 коммунара

## История создания корабля

Тактико-техническое задание (ТТЗ) на разработку проекта корабля комплексного снабжения проекта 1833 (шифр «Пегас») было выдано заказчиком — ВМФ СССР — Центральному конструкторскому бюро (ЦКБ) «Черноморсудопроект» в г. Николаеве в 1967 году. Главным конструктором проекта назначили Д.С. Шаманова, главным наблюдающим от ВМФ — капитана 2-го ранга Б.Ф. Телегина.

Для ЦКБ «Черноморсудопроект», основанного в 1955 году и специализировавшегося, главным образом, на проектировании гражданских судов, это было само по себе большим событием. Правда, в этом можно усмотреть и свою логику — в ЦКБ помимо сухогрузов и рудовозов в 60-е годы проектировались также быстроходные ролкеры типа «Атлантика» с газотурбинной ГЭУ, а также корабль измерительного комплекса «Академик Сергей Королев». Суда всех перечисленных проектов, как правило, отличались прекрасными характеристиками, современным дизайном и оригинальностью принятых инженерных решений. Все они позже строились на судостроительных заводах юга страны, и прежде всего, на Черноморском судостроительном заводе и судостроительном заводе «Океан» в Николаеве.

Д.С. Шаманов, по воспоминаниям современников, был личностью неординарной (в 1941 году он окончил Нико-

лаевский судостроительный техникум, позже работал на одном из судостроительных заводов, при этом дважды закончил Николаевский кораблестроительный институт, получив, соответственно, дипломы по специальностям «Судовые паровые двигатели и установки» (1952 г.) и «Судостроение и судоремонт» (1957 г.). К началу работ по созданию проекта 1833 Д.С. Шманов уже имел большой практический опыт проектирования различных судов — в частности, проектов 572, 1361, 725, 725А, 925 (а позже — 19241 и 19242).

Основным назначением будущего ККС было определено обеспечение 2—3 корабельных поисково-ударных

групп (КПУГ) и соединений атомных подводных лодок (АПЛ) артиллерийским, торпедным, противолодочным и авиационным боезапасом, материально-техническими средствами, ЗИПом, продовольствием, топливом и водой (всего 5615 тонн сухих и жидких грузов).

К началу проектирования «Пегаса» аналогов ему в отечественном флоте ранее просто не существовало. Новым здесь было практически все — от общего расположения до типа примененной

**Закладка ККС «Березина» на стапеле. Серебряную табличку к закладной секции корабля крепит первый секретарь Николаевского обкома КПУ Л.Г. Шараяв**



фото из фондов музея истории судостроения и флота в г. Николаеве

**Главный конструктор проекта 1833  
Д.С. Шаманов**



на корабле такого класса уникальной газотурбинной главной энергетической установки (ГЭУ).

Все многообразие перевозимых на борту ККС запасов размещалось в 27 хранилищах и 43 складах общим объемом 17 000 м<sup>3</sup>. Все они оснащались средствами внутритрюмной механизации (ВТМ) с компьютеризированной системой учета наличия и движения материально-технических средств «Волна» (на базе ЭВМ «Минск-32»), а также устройствами типа «Струна» для комплексного снабжения на ходу до трех кораблей одновременно (на оба борта и киль-

**Главный конструктор судостроительного завода имени 61 коммунара В.Д. Ким**

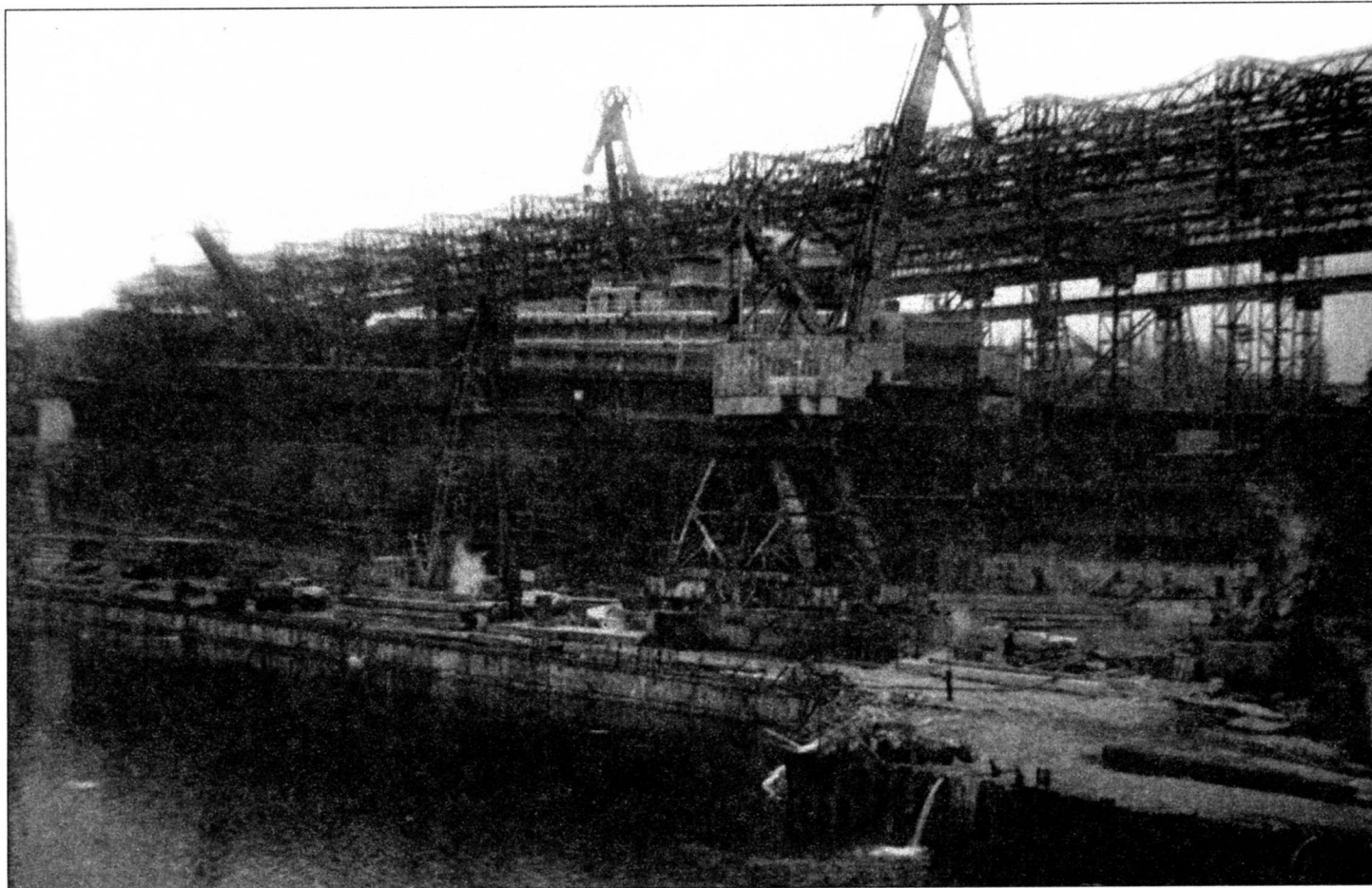


фото из архива автора

ватерным способом по корме). Иначе говоря, компьютерная система позволяла безошибочно отыскать среди многочисленных принятых на борт грузов нужную номенклатуру и подать ее наверх для передачи на конкретный кран или канатную дорожку с последующей транспортировкой на корабль-получатель.

Наряду с этим на борту «Пегаса» предусматривалась возможность размещения и перевозки сменных экипажей атомных подводных лодок (АПЛ), а также проведения санитарной обработки и медицинского обслуживания личного состава кораблей.

В архитектурном отношении ККС представлял собой корабль с удлиненным полубаком, носовой и кормовой надстройками, между которыми в средней части располагались основные хранилища перевозимых грузов и средства механизации, с помощью которых осуществлялась их передача на другие корабли и суда. По основному назначению ККС оснащался грузовым устройством в составе четырех электрических кранов КЭЗ4М грузоподъемностью по 3,2 тонны, двумя устройствами для передачи боезапаса и сухих грузов «Струна 1В-2,5», одной передающей частью устройства

для перекачки жидких грузов на ходу «Струна 2В-400», устройством для приема жидких грузов в море траверзным способом «Струна 2П-400», устройством для передачи топлива кильватерным способом, устройством для снабжения аварийных объектов воздухом высокого давления, комплексом внутритрюмной механизации (ВТМ), складами и хранилищами.

На баке линейно-возвышенно располагались две спаренные 57-мм артиллерийские установки АК-725, а по бортам от них — две реактивные бомбометные установки РБУ-1000. Далее в корму шла массивная носовая пятиярусная надстройка, на которой размещались ходовая рубка, мостик, антенный пост (АП) управления огнем универсальной артиллерии МР-103 и решетчатая фок-мачта с антенными постами РЛС различного назначения.

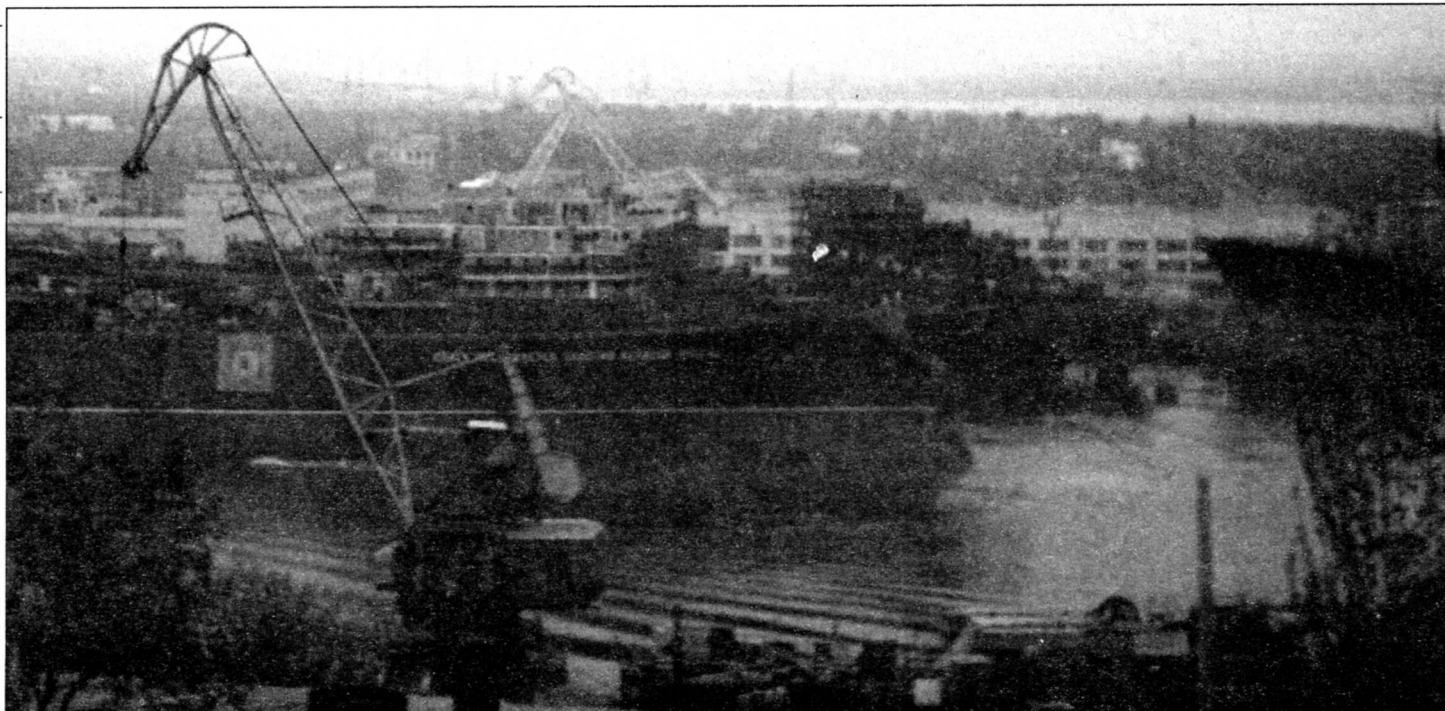
На кормовой надстройке побортно размещались обе дымовые трубы, гот-мачта, ангар и ВПП для вертолетов, зенитно-ракетный комплекс самообороны «Оса-М» с АП управления огнем, и по бортам — две батареи 30-мм автоматов АК-630М с двумя же АП управления огнем МР-123.

#### **Сборка корпуса ККС на стапеле, октябрь 1973 г.**

Под ВПП в кормовой части палубы располагались буксирное оборудование и кормовое якорное устройство (якорный клюз находился в корме). В целом корабль имел достаточно современный внешний вид, делавший его похожим на иностранные аналоги — быстроходные транспорты снабжения ВМС.

Несколько слов о принятой технологии строительства корабля и применявшихся материалах. Корпус и надстройки изготавливались полностью сварными из стали 10ХСНД, второстепенные выгородки — из АМГ, форштевень, кронштейны и мортиры — из стали ОНГДН-ФЛ, обтекатели ГАС ПОУ — из титанового сплава, а гребные винты — из бронзы. ЦНИИ ТС и завод-строитель обеспечивали применение при постройке самых современных технологий сборки и сварки судовых металлических конструкций, широкое внедрение автоматической и полуавтоматической сварки — в том числе и в среде защитных газов.

Собранные в условиях закрытого корпусного цеха и полностью готовые и окрашенные секции подавались на ста-



пель вместе с деталями насыщения для окончательной сборки, что позволяло экономить время.

Высокие маневренные качества, мореходность, автономность, обитаемость и дальность плавания должны были обеспечивать использование корабля в удаленных районах океана в любых климатических условиях. Этой же цели, а также повышению экономичности эксплуатации корабля, была призвана служить уникальная газотурбинная энергетическая установка третьего поколения со специальным теплоутилизационным контуром (ТУК). Разработка последней осуществлялась в Николаеве специалистами ПКБ «Машпроект» (главный конструктор В.И. Романов).

ГЭУ предусматривалась двухваль-ной, газотурбинной, в составе двух автоматизированных всережимных реверсивных ГТЗА типа Т-1 правого и левого бортов. ГТЗА работали каждый на свой гребной вал и располагались в отдельных машинных отделениях с собственным газоходом и дымовой трубой соответственно левого и правого бортов. В свою очередь, каждый ГТЗА Т-1 состоял из ГТУ М-24, парового ТУКа, системы автоматизированного управления (САУ) «Сирокко» (для М-24) и системы дистанционного автоматизированного управления (ДАУ) «Циклон» для ГТЗА.

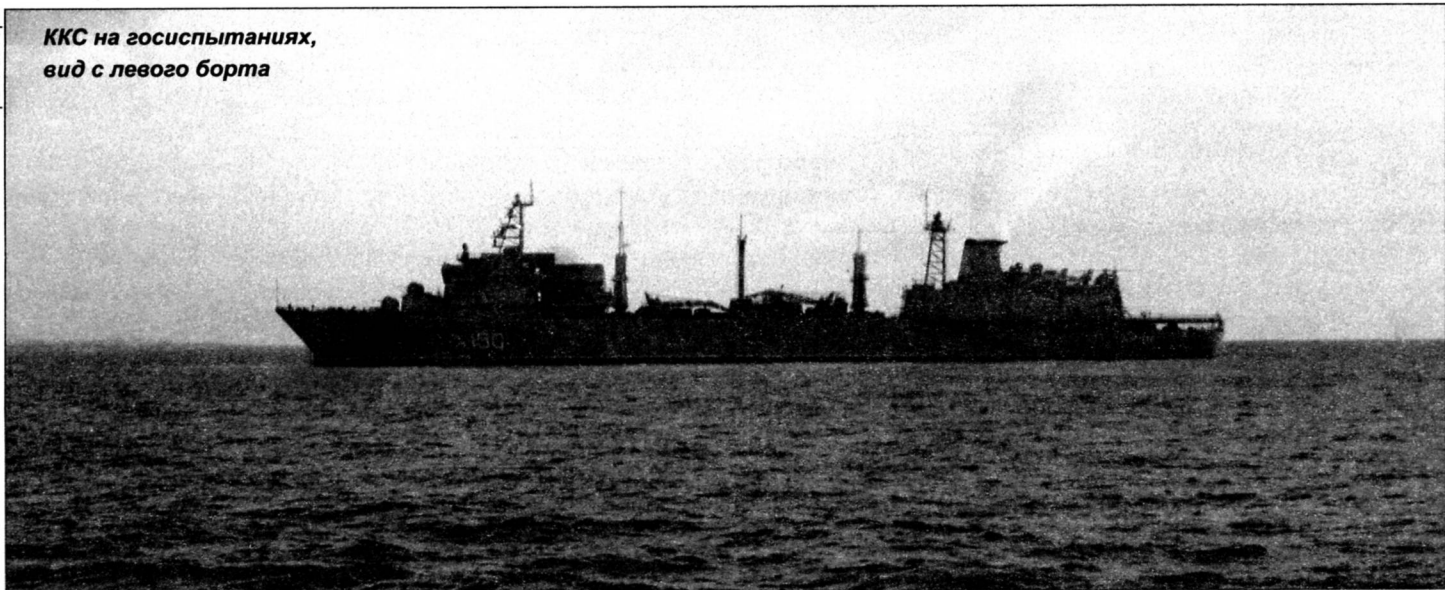
ТУК включал в себя утилизационный паровой котел КУП-1300, который располагался в газоходе ГТУ М-24, паротур-

#### **Спуск ККС «Березина» на воду**

бинную установку ПТУ-1, работавшую на один общий с ГТД редуктор, и вспомогательные механизмы и устройства. Важная особенность: ГЭУ ККС во многом была унифицированной с ГЭУ проектировавшихся и начатых позже постройкой на ССЗ в Николаеве ракетных крейсеров проекта 1164 (головной «Слава»).

Особым направлением повышения экономичности ГТД была утилизация тепла уходящих газов. Поэтому важно отметить, что разработка ГЭУ отличалась оригинальностью принятых технических решений, во многом опередивших разработки ведущих западных компаний в области морского газотур-

**ККС на госиспытаниях,  
вид с левого борта**





**Главком ВМФ С.Г.Горшков с группой адмиралов на ККС «Березина». Пояснения по устройству корабля делает командир корабля капитан 1 ранга В.П.Батурин**

бостроения (например, в США к необходимости внедрения ТУКов на серийных газотурбинных кораблях пришли много позже, в 1980-х годах, когда в нашей стране помимо «Березины» эти решения были реализованы также и на серии ударных ракетных крейсеров проекта 1164). Между тем, на основании исследований, проведенных в 1-м ЦНИИ МО СССР совместно с ЦНИИ ТС имени академика А.Н.Крылова и СПб (впоследствии НПП) «Машпроект» в рамках создания ГЭУ для будущего ККС проекта 1833, было установлено, что утилизация тепла отработавших в газотурбинном двигателе (ГТД) газов в специальном паровом теплоутилизационном контуре (ТУК) позволяет при заданной мощности установки увеличить ее экономичность на 20—30 процентов.

**Прибытие Главкома ВМФ СССР Адмирала флота Советского Союза С.Г.Горшкова на борт ККС «Березина» 15 октября 1978 года**



Фото из архива Д.С.Шаманова



Фото из архива Д.С.Шаманова



Вертолет Ка-25 над ВПП ККС «Березина»

Большой вклад в создание установки внесли главные конструкторы «Машпроекта» В.И.Игнатенко, А.М.Агранович, Л.М.Тройнич, специалисты 1-го ЦНИИМО и ВМФ В.С.Князев, Н.А.Клименко, В.М.Лапшин, С.П.Кактыш, И.А.Сорокин, В.Н. Бараш, капитан 1-го ранга инженер Л.В.Гандзиошин и другие.

Электроэнергетическая система корабля состояла из двух автономных электростанций, размещенных в отдельных водонепроницаемых отсе-

ках, и шести дизель-генераторов ДГР 1500/703.

Принятый для ККС проекта 1833 набор радиотехнических средств был рассчитан на обеспечение устойчивой связи с кораблями, подводными лодками и береговыми узлами связи на 12 каналах одновременно.

Штурманское вооружение ККС включало гирокомпасную систему «Курс-5», лаг МГЛ-25М, автопрокладчик АП-4-1833, навигационный эхолот

Н-188, корабельный визуальный радиопеленгатор «Румб», корабельный индикатор КИ-55, корабельный приемо-индикатор импульсных РНС КПИ-4, корабельный приемо-индикатор фазовых РНС «Пирс-1», два магнитных компаса КМО-Т, корабельную аппаратуру спутниковых навигационных систем АДК-1, корабельную электронно-счетную аппаратуру МВУ-2А, корабельный измеритель ветра КИВ, рулонный телеграфный аппарат РТА-60 и аппаратуру фототелеграфии ФАК-П.

Корабельные плавсредства включали один командирский катер проекта 371бис, два рабочих катера проекта 338ПК и два шестивесельных яла ЯЛП-6 с устройствами для спуска на воду и обратного подъема на борт. В число спасательных средств входили также 60 спасательных плотов ПСН-10М.

В состав якорного устройства ККС входили три якоря Холла массой по 8000 кг (два в носу и один в корме), соответственно три якорно-швартовых шпиля ШЭ71-3 и один швартовый шпиль Ш7Д.

Запасы топлива для ГЭУ корабля составляли 3145 тонн, для вертолетов — 56 тонн, смазочного масла для дизель-



Командир ККС «Березина» капитан 1 ранга В.П.Батулин (справа) и замполит капитан 2 ранга Е.С.Смирнов (слева). Ильичевск, июль 1977 г.

### **Проверка стрельбой 57-мм артиллерийских установок ККС «Березина» в период государственных испытаний**

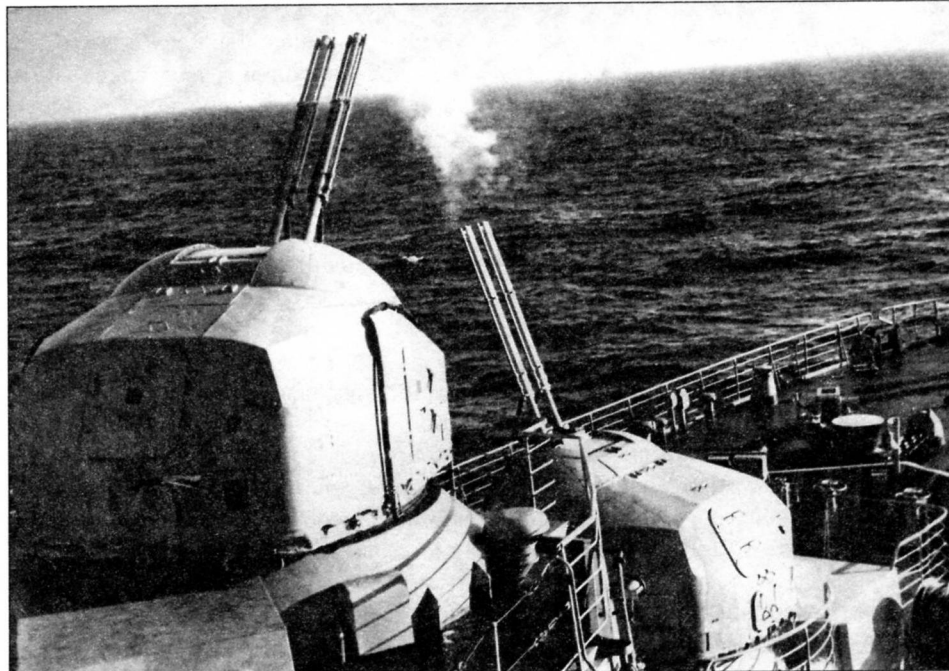
генераторов 34 тонны, для редукторов 14,7 тонны, турбинного масла 14,5 тонны и компрессорного — 1,7 тонны.

Запасы воды на борту включали 226 тонн питьевой, 479 тонн мытьевой и 316 тонн питательной пресной воды. На борту находилось также около 155 тонн провизии. Перевозимые запасы включали 5615 тонн грузов, в том числе 2200 тонн дизельного топлива, 1024 тонны питьевой и 100 тонн питательной воды, а также 286 тонн провизии.

ККС имел неограниченный район плавания и автономность по запасам провизии до 90 суток. Обитаемость корабля обеспечивалась исходя из условий длительного плавания в любых климатических условиях. Офицеры размещались в одно- и двухместных каютах, мичманы и главные старшины — в четырех- и шестиместных каютах, а старшины и матросы — в кубриках на 18—30 человек.

Личный состав ККС состоял из 389 человек, включая 46 офицеров, 58 мичманов и 285 старшин и матросов (фактически на время испытаний и сдачи ВМФ было 307, включая 28 офицеров и 54 мичмана). Помимо штатного личного состава, на борту ККС предусматривалось размещение перевозимого состава — всего 178 человек, включая 52 офицера, 40 мичманов и 86 старшин и матросов.

По аналогии с некоторыми иностранными быстроходными военными транс-



портами снабжения, ККС проекта 1833 также получил достаточно сильное и современное ракетно-артиллерийское и противолодочное вооружение, рассчитанное на обеспечение противовоздушной и противолодочной обороны (ПВО и ПЛО) корабля при нахождении в составе соединения.

Ракетно-артиллерийское вооружение ККС включало один зенитно-ракетный комплекс ближней дальности «Оса-М» (боекомплект 40 ЗУР) с системой управления 4Р-33, две спаренные 57-мм артиллерийские установки АК-725 (4200 выстрелов) с системой управления МР-103, четыре 30-мм высокоскорострельные облегченные автоматические артиллерийские установки АК-630 (16 000 выстрелов) с системой управ-

ления МР-123, а также систему постановки пассивных помех ПК-2 с двумя пусковыми установками ЗИФ-121 (280 выстрелов) и счетно-решающей системой «Терция-1833».

Противолодочное вооружение было представлено двумя установками РБУ-1000 (84 реактивные глубинные бомбы РГБ-10) с системой управления «Буря 1833». Главной задачей последнего являлось обеспечение противоторпедной защиты и уничтожение атакующих торпед.

Система постановки пассивных помех включала комплекс ПК-2

Корабль впервые в своем классе в составе отечественного флота оснащался вертолетным комплексом, обеспечивавшим групповое базирование летатель-

**ККС «Березина» на мореходных испытаниях в Бискайском заливе**



ных аппаратов. Надо сказать, что к тому времени даже боевые надводные корабли имели лишь по одному вертолету постоянного базирования. В состав комплекса входили два корабельных вертолета Ка-25, ангар в кормовой части надстройки общей площадью 158,95 м<sup>2</sup> и высотой 7,6 м со средствами транспортировки, СКП, радиосвязными и радионавигационными средствами, постами заправки топливом, азотом, сжатым воздухом, системой обогрева редуктора вертолета и системой водообмыва вертолета, а также взлетно-посадочная площадка (ВПП) размерами 12х12 м со светотехническим оборудованием.

Радиотехническое и радиоэлектронное вооружение ККС включало автоматизированную систему учета наличия и движения материальных средств на корабельных складах «Волна», РЛС обнаружения воздушных, надводных целей и целеуказания МР-302, две навигационные РЛС «Волга» с блоками «Пальма», навигационную РЛС «Дон», корабельную аппаратуру госопознавания (запросчики «Кремний-2М» — «Никель-КМ» и два ответчика «Хром-КМ»), РЛС управления огнем 57-мм АУ МР-103, две

РЛС управления огнем МР-123, аппаратуру взаимного расположения кораблей при передаче грузов траверсным способом «Мост», счетно-решающую систему комплекса постановки ложных целей «Терция», приборы целеуказания средствам ПВО-ПРО МПЦ-301, аппаратуру сбора и обработки информации «Планшет-1833», ГАС обнаружения и определения координат подводных лодок МГ-312И, ГАС опознавания и связи МГ-26, корабельную контактную систему обнаружения ПЛ по тепловому контрасту кильватерной струи МИ-110К, ИК-аппаратуру совместного ночного плавания «Огонь-50-1», два биноккулярных перископических визира и систему радиолокационной обстановки и активных помех МП-401. (Примечание: на борту предусматривалось семь мастерских, в том числе по ремонту средств радиосвязи, штурманского вооружения, аппаратуры РТС, дозиметрической аппаратуры, защитной одежды и противогазов, а также гидроакустического вооружения кораблей).

Технический проект 1833 был утвержден Решением ВМФ и МСП от 26 января 1970 года, после чего ССЗ имени

61 коммунара в городе Николаеве приступил к технологической подготовке производства, а также разработке рабочей документации и заказу материалов и оборудования для строительства будущего корабля. Отдельным соглашением в рамках подготовки завода к постройке головного ККС проекта 1833 предусматривалось осуществить модернизацию стапеля № 3, на котором предстояло закладывать будущий корабль, для чего Министерством судостроительной промышленности в установленном порядке были выделены соответствующие средства и заключены договоры с подрядчиками на проведение работ по удлинению и расширению стапеля, оснащению его новым крановым и технологическим оборудованием и подъездными железнодорожными путями.

При удлинении тела стапеля для выигрыша места намыли дополнительную площадь и устроили док-камеру с батопортом, который обычно находился в закрытом положении, а перед спуском корпуса на воду убирался и вода заполняла док-камеру.

Первоначальными планами предусматривалась постройка двух кораблей

**«Березина»  
на госиспытаниях,  
курсовой угол  
0 градусов**



**«Березина»  
на госиспытаниях,  
курсовой угол  
180 градусов**

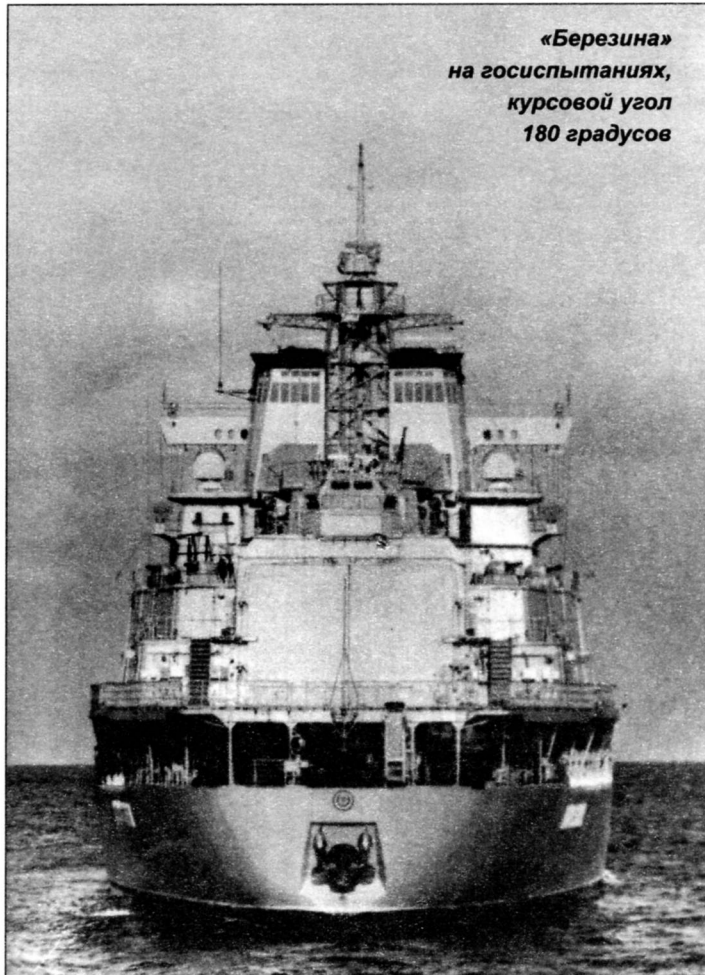


фото из архива автора

фото из архива автора

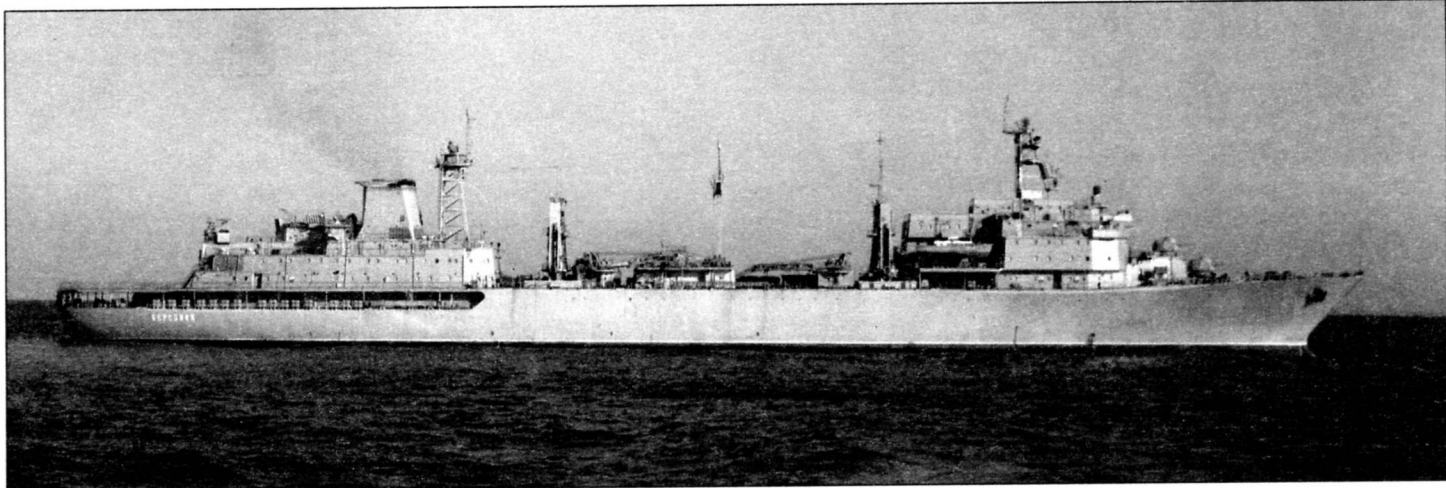


фото из архива автора

проекта 1833. Закладка головного ККС «Березина», получившего заводской номер С-2101, состоялась на стапеле № 3 ССЗ 18 августа 1972 года. После краткого торжественного митинга в присутствии почетных гостей и первых лиц области первый секретарь Николаевского обкома КПУ Л.Г.Шараев лично привинтил к установленной на стапель закладной секции серебряную пластинку с названием корабля и датой закладки (позже по этому случаю, а также к спуску корабля на воду были также выпущены три памятные медали, посвященные ККС «Березина»).

Из-за неритмичности финансирования работ к началу постройки «Березины» реконструкция стапеля все еще не была закончена и продолжалась параллельно с постройкой самого корабля. Все это создавало известные трудности — загромождение подъездных путей различными бетонными и металлическими конструкциями, корабельными секциями и т.п. Тем не менее надо отдать должное и строителям корабля, и гидростроителям — они сумели таким образом организовать работу на ограниченном пространстве возле стапеля, что это не приводило к задержкам или срывам сроков проведения работ. Более того, уже в ходе сборки корпуса стапель достаточно оперативно оснастили новыми и более мощными порталными кранами.

Благодаря применению специально разработанной Ленинградским ЦНИИ технологии судостроения (ЦНИИТС) имени А.Н. Крылова новой технологии, предполагающей использование предварительно сформированных объемных и плоских секций, сборка корпуса ККС на стапеле шла достаточно быстро, чему способствовало внедрение ново-

го кранового и технологического оборудования.

До спуска заказа С-2101 на воду на стапеле был полностью сформирован корпус и частично обе надстройки, смонтированы главные и вспомогательные механизмы, заведены гребные валы, а также установлены все элементы винторулевой группы корабля. Из-за неготовности, а также по причине ограничений по спусковой массе корабля ряд конструкций до спуска на воду не устанавливался, включая верхние ярусы обеих надстроек, обе мачты, крановое оборудование, дымовые трубы, вертолетный ангар и т.п.

В ночь на 20 апреля 1975 года была завершена окраска подводной части «Березины», уже стоявшей на спусковых салазках, и убраны строительные леса, а сам стапель очищен от строительного мусора и подготовлен к спуску. Торжественный спуск на воду ККС «Березина» состоялся утром 20 апреля 1975 года и был приурочен, в духе того времени, к очередной годовщине со дня рождения В.И.Ленина, о чем свидетельствовала надпись по правому борту корабля, выполненная огромными белыми буквами в сочетании с такой же огромной красной звездой.

К этому времени потребовалось не только убрать и украсить стапель № 3 и корпус самого «Пегаса», но и временно переставить стоявшие у причалов на заводской акватории по обоим берегам реки Ингул многочисленные достраивавшиеся или ремонтировавшиеся корабли и суда. Это была обычная практика, когда на время спуска стоящие в акватории суда убирали с пути движения спущенного на воду корабля.

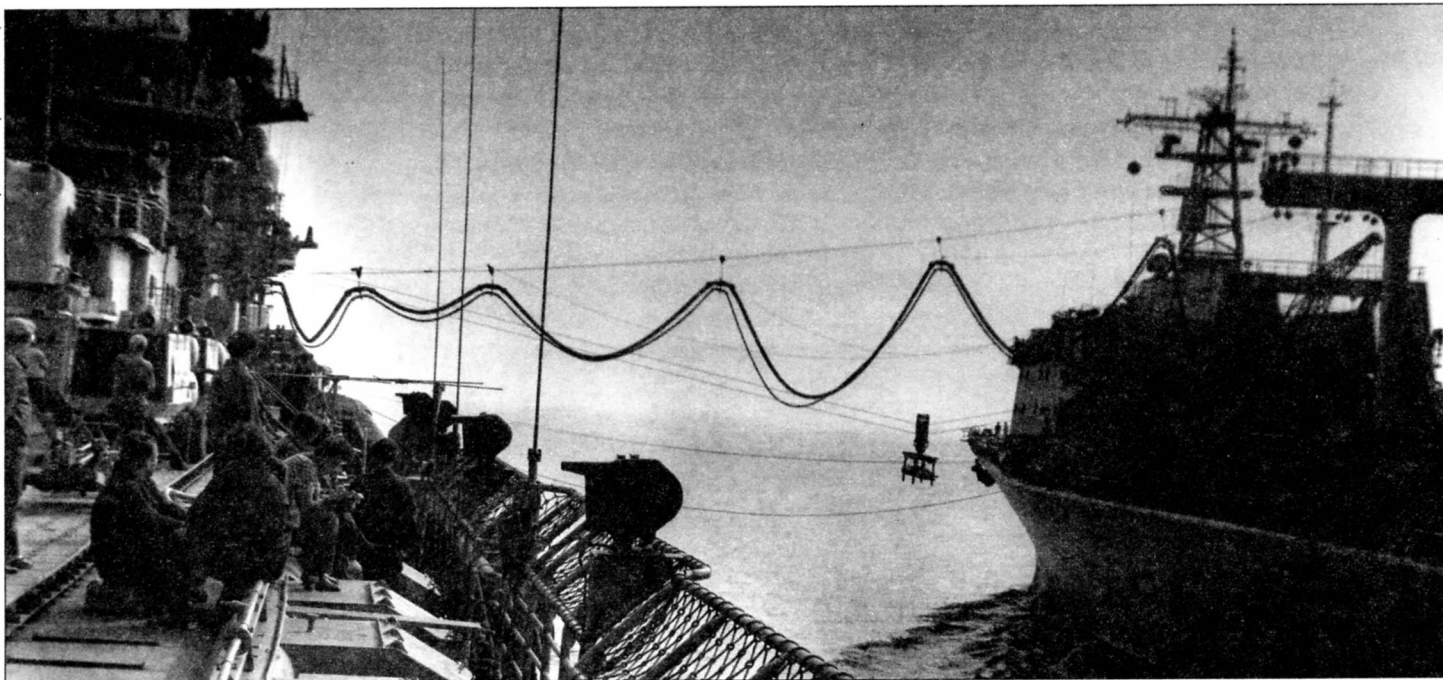
День 20 апреля выдался пасмурным, однако это не помешало провести тор-

### **ККС на государственных испытаниях**

жественное мероприятие в полном соответствии с намеченным планом. В 10 часов утра после торжественного митинга с участием администрации ССЗ, ЦКБ «Черноморсудопроект», обкома КП Украины и гостей из Ленинграда, Москвы и Киева, а также доклада руководителя спусковой команды о готовности и отсутствии замечаний, директор завода Г.М.Балабаев разрешил осуществить спуск будущего ККС на воду. После того как о форштевень корабля разбилась традиционная бутылка шампанского, были отданы все задержники и украшенная флагами расцвечивания и транспарантами «Березина» со спусковой командой на борту под громкие крики «ура» собравшихся и гудки стоявших в акватории судов и кораблей медленно, постепенно набирая скорость начала движение и, подняв небольшую волну, благополучно сошла на воду и продолжила по инерции движение кормой вперед вниз по течению реки.

Тут же были отданы якоря, масса которых вместе с тяжелыми смывками цепей была призвана погасить инерцию движения, поэтому, пройдя около 600 метров, ККС остановился в центре реки в районе достроечной стенки 19-го цеха. Там его перехватили специально выделенные заводские буксиры, которые быстро поставили корабль правым бортом к достроечному причалу на левом берегу Ингула для демонтажа спускового устройства и последующей достройки.

ККС «Березина» стал первым, спущенным со стапеля № 3 после его реконструкции и одновременно крупнейшим кораблем, строившимся на заводе в послевоенное время (до войны там



**Передача с «Березины» на ТАКР «Минск» торпеды по канатной дороге. Средиземное море, март 1979 г.**

строился линейный крейсер «Севастополь», взорванный в августе 1941 года при оставлении города советскими войсками, а также вторично — немецкими оккупантами в 1944 году при отступлении и позже разобранный на металл).

Достройка «Березины» в силу разных причин шла с весьма значительными затруднениями. Завод был перегружен работой — на нем в то время серий-

но строились большие противолодочные корабли проекта 1134Б «Ташкент» и «Петропавловск», ремонтировались ранее построенные корабли проектов 1134Б («Николаев») и 61 («Комсомолец Украины»), модернизировалось несколько кораблей по проектам 56У («Прозорливый»), 61Э («Проворный») и 61МП («Стройный»), а также строилась серия транспортных рефрижераторов для нужд Министерства рыбного хозяйства СССР и на экспорт. Завод также завершал технологическую подготовку к постройке больших океанских спасательных судов проекта 537, шифр «Осьминог» (головной корабль, названный «Эльбрус», заложили на стапеле № 3 в день спуска «Березины»).

Все это приводило к нехватке мест у заводских причалов и корабли подчас ставили к ним лишь когда для работы требовались краны и другое оборудование, остальные же стояли к причалам кормой.

Следует также учесть, что ККС «Березина» оснащался множеством сложнейших технических объектов и устройств, требовавших еще освоения промышленностью. В свою очередь, стоит принять во внимание и нехватку квалифицированных специалистов, занятых на других кораблях. С учетом всех перечисленных обстоятельств можно себе представить, чего стоила заводу постройка в таких условиях еще одного, причем совершенно нового и технически очень сложного корабля или, на языке профессионалов — очередного заказа.

Массу нового оборудования, подчас представленного головными образцами, не освоенного еще промышленностью, а потому «сырого», приходилось доводить непосредственно на корабле, и это также представляло значительные трудности при достройке ККС. Положение усугубляли также и срывы плановых сроков поставок на ССЗ комплектующего оборудования, что заставляло переносить сроки монтажа и, как следствие, закрытия соответствующих построечных удостоверений, а значит, и готовности заказа в целом. Последнее в условиях плановой советской экономики грозило заводу неполучением очередных платежей со стороны заказчика, что было самым нежелательным событием, которого следовало избегать любым путем.

Все эти технические, технологические и экономические затруднения привели к тому, что новый во многих отношениях корабль при достройке вызвал немало нареканий со стороны представителей промышленности, многочисленных контрагентских организаций, а затем и ВМФ... Будущий ККС из-за постоянно лихорадивших его переделок среди заводчан иногда неофициально называли «памятником судостроения».

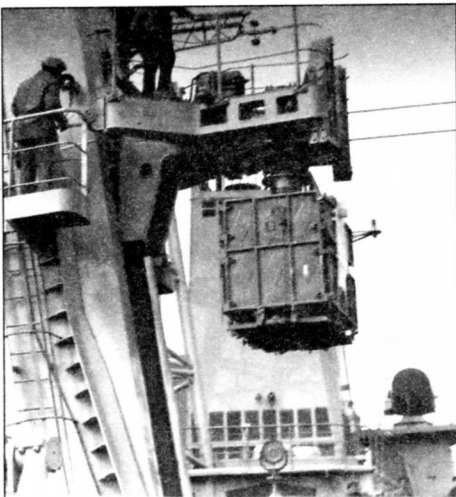
Министерство судостроительной промышленности, представители ЦКБ «Черноморсудпроект», не говоря уже о представителях военной приемки уделяли много внимания новичку. Все это тяжким грузом ложилось на плечи руководства завода и главных специ-



**Главный ответственный сдатчик ККС «Березина» В.А.Кирюхин. Атлантика, 1979 г.**

алистов, конструкторов и технологов, прикладывавших огромные усилия к тому, чтобы в итоге график постройки важного заказа все же выдерживался. Прежде всего, это заслуга директора завода Г.М.Балабаева, главного конструктора В.Д.Кима, главного технолога В.Н.Бушина и, конечно же, главного ответственного сдатчика корабля В.А.Кирюхина.

фото из архива автора



*Подъем контейнера под передающее устройство канатной дороги, 1978 г.*

По воспоминаниям участников постройки «Березины», работы на корабле контролировались весьма жестко, причем дважды в день проводились утомительные многочасовые проверки и совещания с участием главных специалистов предприятия, иногда завершавшиеся глубокой ночью.

Однако в итоге все проблемы постепенно устранялись. По мере завершения монтажа всех наружных конструкций, вооружения и т.п., а также демонстража строительных лесов и окраски, достраивавшийся на плаву корабль стал обретать привычный для флотского глаза и основательный облик современного корабля.

Параллельно с достроечными работами в январе 1976 года в Николаеве началось формирование экипажа ККС «Березина», размещавшегося сначала в казармах 3-го флотского военного городка (бывший полуэкипаж) Николаевской бригады строящихся и ремонтирующихся кораблей (БСРК). Первой сфор-

*Передача контейнера на ходу на ТАКР «Минск». Средиземное море, март 1979 г.*

мировали, по воспоминаниям ветеранов корабля, боевую часть 5 (БЧ-5). А первым командиром ККС «Березина» был назначен опытный моряк капитан 1-го ранга В.П.Батурин.

Экипаж с самого начала активно включился в достройку корабля, знакомясь с его конструктивными особенностями по мере монтажа все новых и новых систем и устройств. Морякам БЧ-5 довелось изучать устройство многочисленных трубопроводов и систем своего будущего заведования прямо в ходе монтажа. Ежедневно по утрам моряки строем приходили на корабль, благо казармы 3-го городка располагались буквально в двух шагах от главной проходной завода. Вместе с рабочими достроечных цехов моряки поднимались

на борт корабля, стоявшего правым бортом к достроечной стенке цеха № 12, и включались в работы, а по окончании рабочего дня возвращались обратно в казармы. С их помощью была ускорена также отделка и оборудование жилых и бытовых помещений, по готовности которых 26 декабря того же года состоялось вселение экипажа на корабль. Постоянное присутствие на борту экипажа способствовало скорейшему освоению им новой техники и упрощало решение ряда других организационных вопросов.

Швартовные испытания корабля были начаты согласно намеченному графику 3 января 1977 года закрытием первой группы построечных удостоверений. Позже состоялся первый пуск ГЭУ.

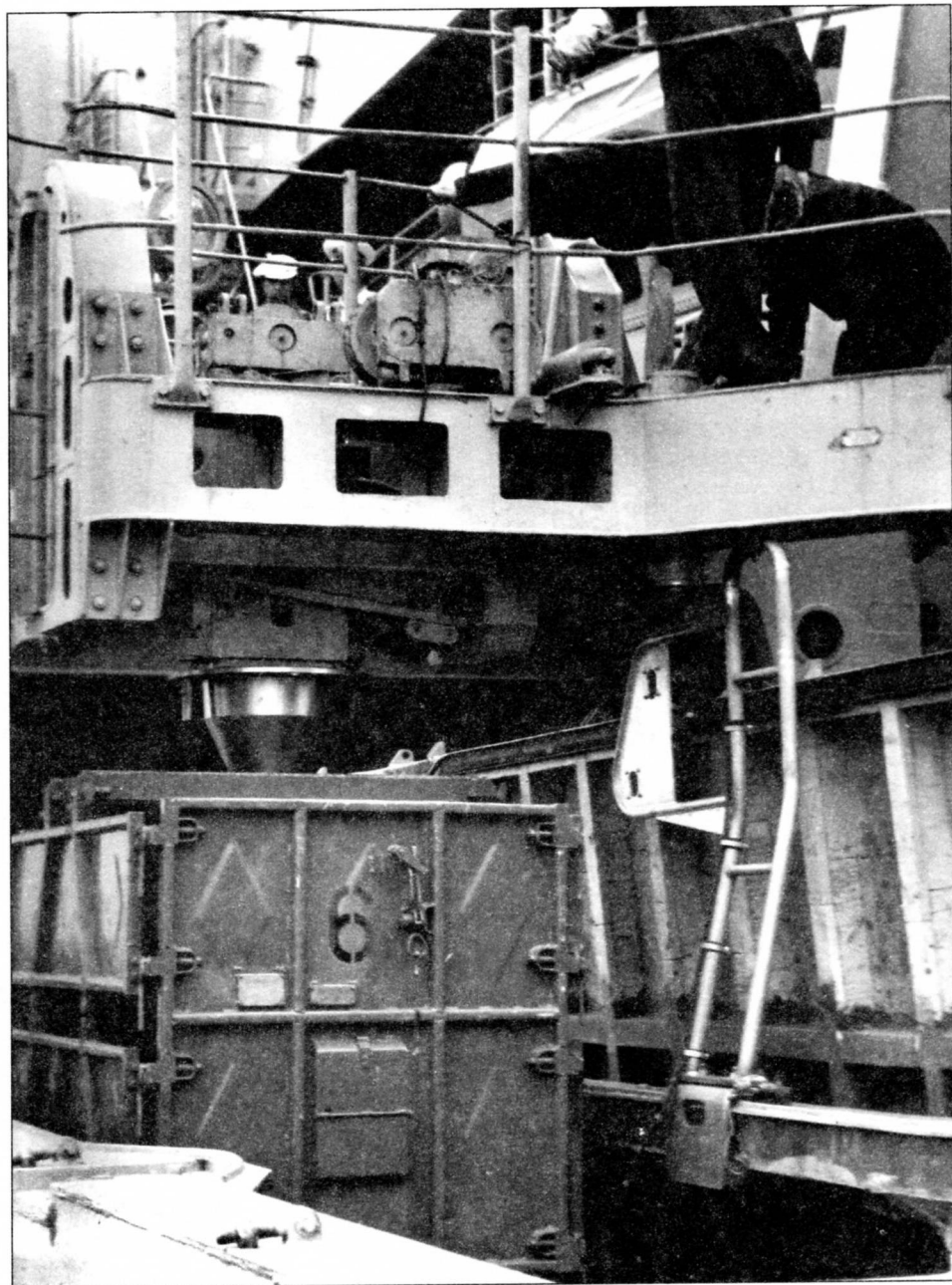
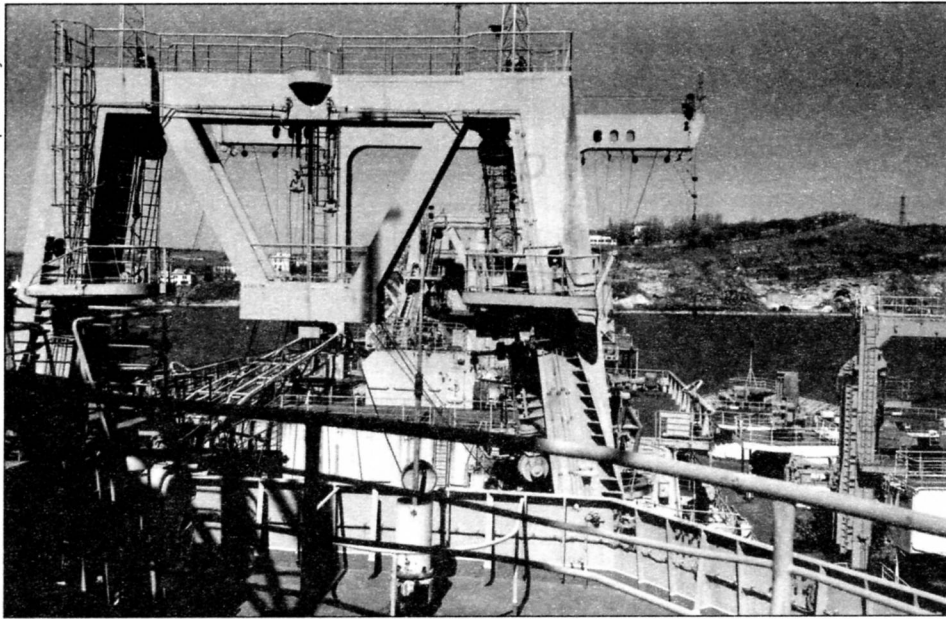


фото из архива автора



**Вид с мостика ККС в нос на грузовые устройства**

краской название корабля «Березина». Правда, бортового номера новый, готовый к испытаниям корабль, пока не имел.

17 июля 1977 года буксиры впервые вывели «Березину» со штатным экипажем и заводской сдаточной командой, а также прикомандированными на время испытаний специалистами завода, предприятия ЭРА и контрагентских организаций из акватории ССЗ вниз по течению Ингула. Пройдя под буксирами все три разведенных по такому случаю николаевских моста, старый и новый Ингульский, а также Варваровский, ККС прибыл на Спасский рейд. В районе Яхт-клуба корабль впервые дал ход и уже под собственными машинами в сопровождении двух буксиров и гидрографического судна направился вниз по течению реки Южный Буг.

С небольшими перерывами испытания продолжились до 17 июля. Параллельно проведению швартовых испытаний продолжались работы по доводке смонтированных устройств, систем и механизмов, а также окраска корабля. По мере того как разворачивались на «Березине» малярные работы, он сначала

приобрел ярко-красную окраску сурика, контрастно выделяясь среди стоявших в заводе кораблей.

В соответствии с принятой технологией краска наносилась в несколько слоев, и самым верхним из них был серо-голубой (шаровый), принятый в ВМФ. В корме по бортам появилось нанесенное белой

***Проверка работы аппаратуры взаимного положения кораблей «Мост» совместно с БПК «Скорый» 15 ноября 1978 года***





Пройдя Бугско-Днепровским каналом, корабль прибыл в Очаков, где принял топливо с ожидавшего там танкера-заправщика ЧФ — сделать это в заводе не позволяли ограничения по осадке при прохождении канала. Для устранения неполадок в рулевой машине, обнаруженных на переходе, ККС «Березина» до конца месяца задержался в Очакове, а затем направился далее в Севастополь, куда впервые прибыл 3 августа. Там первоначально предполагалось поставить его в док, но в силу ряда причин (главным образом, из-за задержки с прибытием в Севастополь) докование корабля перенесли в Ильичевск. Там в плавдоке Ильичевского СРЗ в период с 1 по 6 октября 1977 года была выполнена очистка подводной части корпуса и ее дополнительное покрытие несколькими слоями краски, включая нанесение специального покрытия, препятствующего обрастанию.

Все это время на борту «Березины» продолжали работать многочисленные специалисты завода и контрагентских организаций, осуществлявших подготовку к испытаниям. После выхода из дока ККС вновь перешел в Севастополь для проведения заводских ходовых, а затем и государственных испытаний.

1 декабря 1977 года во время стоянки в Севастополе на «Березине» состоялся торжественный подъем Военно-Морского флага. 3 декабря провели водолазный осмотр подводной части корпуса, гребных винтов и рулей, а уже 5 декабря ККС был предъявлен к государственным испытаниям. В тот же день корабль вышел в море.

В период с 5 по 20 декабря 1977 года на артиллерийском полигоне Черноморского флота вблизи Севастополя комиссией всесторонне проверялось штурманское вооружение корабля, а также проводились испытания ЗРК «Оса-М». В общей сложности кораблем было проведено четыре практических стрельбы с фактическими пусками ракет, из них по две 9 декабря по имитированной мишени и 17 декабря по парашютной мишени М-6 и малому корабельному щиту. Пуски ракет выполнялись на ходу — соответственно, при скорости хода корабля в 14 и 18 узлов. Волнение моря при этом не превышало двух баллов.

Одновременно с этим, 6, 7 и 9 декабря на полигоне были успешно испытаны стрельбой артиллерийский комплекс



**Передача контейнера по канатной дорожке на ТАКР «Киев». Средиземное море, 1979 г.**

Фото из архива В.В. Костриченко

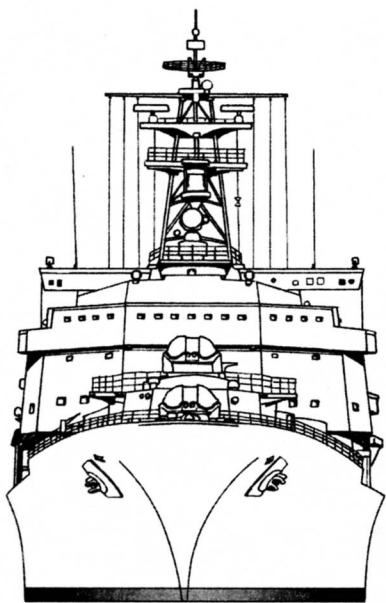
АК-725 и комплекс постановки ложных целей ПК-2 (последний — с системой «Терция»). 8 декабря проверялась работа ГАС МГ-312И, а также систем МГ-26 и МИ-110К с использованием реальной цели — подводной лодки проекта 613, следовавшей со скоростью 3 узла на 3-метровой глубине.

9 декабря после проведения практической стрельбы по мишеням М-6, малому корабельному щиту и поплавковому щиту, артиллерийский комплекс был принят комиссией. В тот же день комиссия приняла также комплекс реактивного бомбового вооружения в составе двух установок РБУ-1000, ПУСБ «Буря-1833» и ГАС МГ-312И, ограничившись при этом внешним осмотром системы без проведения стрельб.

С первого дня испытаний по 20 декабря, используя пребывание корабля на ходу в море, комиссия всесторонне проверяла работу главной энергетической установки и электрооборудования корабля. Проверку проводили в различных условиях и на разных режимах и скоростях хода корабля, по итогам проверки замечаний к их работе выявлено не было. Установили, что наиболее экономичной по расходу топлива скоростью хода корабля следует считать 13,2 узла, что соответствовало частоте

#### Основные характеристики корабля, полученные по результатам испытаний

	По проекту	Получено на корабле
Длина наибольшая, м	209,8	209,6
Длина по КВЛ, м	198,2	198,1
Ширина наибольшая, м	25,1	25,1
Высота борта в носу, м	19,4	19,4
Высота борта на миделе до палубы бака, м	16,9	16,9
Высота борта на миделе до верхней палубы, м	13,7	13,7
Высота борта в корме, м	13,9	13,9
Водоизмещение стандартное (без жидкого балласта), т	15 700	15 460
Водоизмещение стандартное (с жидким балластом), т	16 190	15 950
Водоизмещение нормальное, т	23 070	22 820
Водоизмещение полное, т	24 810	24 565
Запас водоизмещения на модернизацию, т	350	350
Осадка средняя с выступающими частями, м при нормальном водоизмещении	7,82	7,76
Осадка средняя с выступающими частями, м при полном водоизмещении, м	8,25	8,23
Осадка наибольшая с учетом выдвинутой ВДРК, м	10,39	10,33
Мореходность	—	неограниченная
Использование оружия, баллов	5	—
Величина начальной МЦВ при полном водоизмещении, м	2,06	2,02
Двигатели — 2 гребных винта фиксированного шага		



вращения 130 об/мин и расходу топлива 175 кг на милю. Время приготовления ГЭУ к запуску из холодного состояния составило 30 минут. В экстренном режиме время приготовления к пуску составило 11 минут (до пробных оборотов машины), в нормальном — 26 минут.

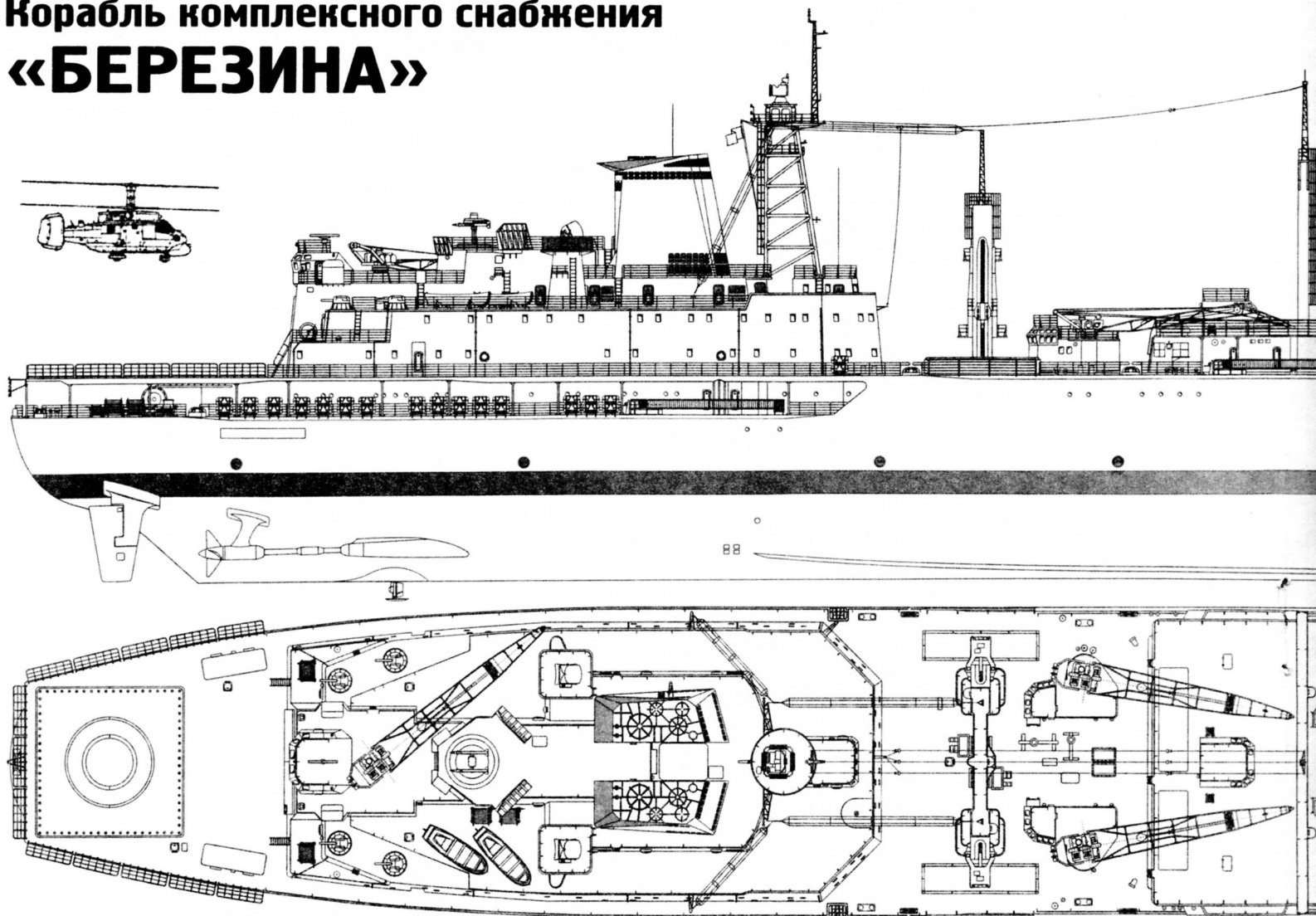
Была испытана в действии также система водяной защиты корабля (СВЗ). Существенных замечаний в работе ГЭУ комиссия не выявила.

Значение скоростей хода и дальностей плавания ККС «Березина» проверялись на Херсонесской мерной миле с глубиной моря около 98 метров. При фактическом водоизмещении корабля 27 160 т, скорости ветра 6 метров в секунду и волнении моря в 2 балла по результатам замеров на трех галсах по секущим створам величина скорости полного хода составила 21,87 узла, что оказалось даже выше расчетной величины на 0,17 узла. Полученное на ис-

пытаниях значение величины скорости оперативно-экономического хода корабля составило 18 узлов, полного хода — 21,87 узла.

Диаметр установившейся циркуляции (в длинах корабля) при нормальном водоизмещении и максимальной перекладке руля (35 градусов) на полном ходу составил 3,5, что оказалось значительно лучше расчетных показателей (не более 5). Угол крена при этом тоже оказался значительно меньше и составил всего 4 градуса (вместо расчетных 10). Время в минутах, а также путь в длинах корабля с момента отдачи приказа «стоп» до полной остановки составили на полном переднем ходу 22,3/17,8, на полном заднем — 10,5/7,0. При переходе с полного переднего на полный задний ход до остановки корабля соответственно: 6,7/9,1 и с полного заднего на полный передний ход — 4,3/2,5.

## Корабль комплексного снабжения «БЕРЕЗИНА»



Полученная по результатам испытаний дальность плавания составила 9180 миль, что на 680 миль превысило проектное значение. Проверялось рулевое устройство (два полубалансирных руля, рулевая машина РЭГ8-3, авторулевой «Альбатрос 22-11»), а также средства активного управления — носовое подруливающее устройство ПУ500Г и кормовая выдвижная движительно-рулевая колонка ВДРК-500. Все названные устройства работали без замечаний.

При управлении ККС посредством активных средств управления при перекладке ВДРК на 90 градусов диаметр циркуляции составил 1,5 длины корабля вместо расчетных 4(!).

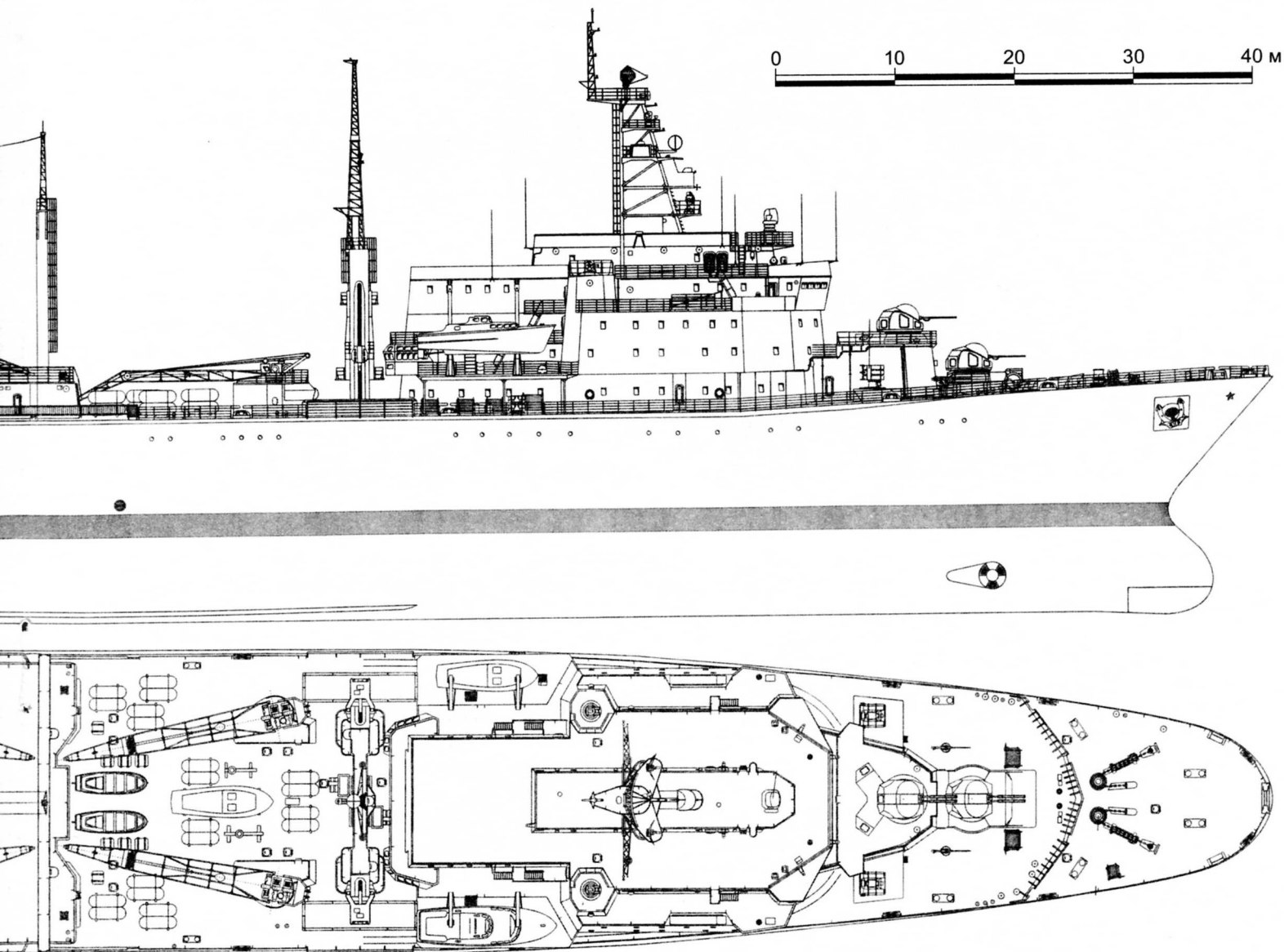
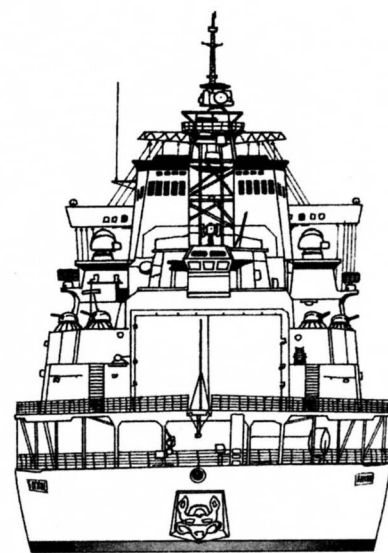
Рулевое устройство ККС также было признано полностью соответствующим проекту, обеспечивая перекладку руля с борта на борт на 35 градусов за 27 секунд при движении корабля со скоростью 21,6 узла передним ходом (по про-

екту — 30 секунд). Буксирное устройство «Березины» проверялось в реальных условиях успешной буксировкой танкера «Десна» (11 500 т) штатным буксирным тросом со скоростью 13,5 узла (по проекту — 12 узлов) при состоянии моря в 4 балла.

Неприятным событием стала авария подъемного крана КЭ34М № 5, который еще в период заводских ходовых испытаний сорвался с фундамента и упал за борт вместе с контрольным грузом (в итоге было принято решение заменить кран на новый в течение первого квартала 1978 года, поскольку его наличие требовалось для обеспечения запланированных на 1978 год испытаний работы передающих устройств на ходу).

Отмечалось также, что конструкция стеллажей для хранения торпед затрудняет их обслуживание в силу малой высоты ярусов. К тому же, как оказалось, проектом не предусматривалось хране-

ние торпед с надетыми на БЗО огнезащитными чехлами. Отмечалось отсутствие в БИПе корабля громкоговорящей связи с сигнальным мостиком, нерациональность размещения в БИПе оборудо-





**Подача торпеды из хранилища под устройство «Струна» для передачи ее на ТАКР «Минск»**

на ревизию вооружения, технических средств и окраску.

После устранения к 30 декабря 1977 года выявленных замечаний государственные испытания были официально завершены. В тот же день был подписан Приемный акт, утвержденный Главнокомандующим ВМФ СССР Адмиралом Флота Советского Союза С.Г.Горшковым. В нем отмечалось, что госиспытания ККС «Березина» выполнены полностью. Однако при этом невыполненными оказались следующие испытания:

- комплекса вертолетного вооружения в полном объеме; — головных и опытных образцов оборудования внутритрюмной механизации (ВТМ), «Струна» и т.п.

- мореходные испытания ККС;
- управляемости корабля при передаче грузов на ходу кильватерным и траверзным способами;

- испытания аппаратуры взаимного положения ККС и принимающего корабля «Мост»;

- одновременной передачи грузов двумя способами и т.п.

Фактически же, если разобраться, речь шла о невыполнении, пусть и по объективным причинам и не по вине ССЗ, программы, что называется, чуть ли не полностью. Но по существовавшим в то время порядкам заводу было необходимо получить за построенный корабль деньги, а это было возможно только после подписания Приемного акта. Иного выхода существовавшая в рамках мощнейшего ВПК система взаимоотношений не предусматривала.

Что же касается завершения испытаний по перечисленным позициям, то они в соответствии с совместным решением ВМФ и МСП от 30 декабря 1977 года переносились на II квартал следующего, 1978 года. Таким образом, головной корабль проекта с учетом сложности установленного на нем оборудования передавался ВМФ в опытную эксплуатацию (ОЭ).

ККС «Березина» (он же в/ч 72049) был зачислен в состав 9-й бригады судов обеспечения (БСО) КЧФ с присвоением первого бортового номера 150. В составе этой бригады кораблю довелось нести службу до самого конца.

дования, в частности, указателя курса и скорости и т.п.

В числе других недостатков, выявленных в период госиспытаний ККС «Березина», комиссия отмечала повышенную вибрацию на малом ходу головок шпиль носового якорного устройства, а также вырывы металла в шестернях носовых шпиль. Все это послужило основанием для переноса окончательных испытаний якорного устройства вместе с рядом других систем корабля на второй квартал 1978 года. Вместе с тем, по причине неготовности в период госиспытаний, не проверялась в действии работа передающих устройств «Струна 1В-2,5», «Струна 2П-400», «Струна 2В-400», ком-

плекса внутритрюмной механизации (ВТМ) и оборудование корабельных складов и хранилищ. По этой причине эти, а также некоторые другие работы решением госкомиссии также переносились на второй квартал 1978 года.

В итоге получалось, что корабль в целом не мог завершить испытания и говорить о его готовности можно было с большой натяжкой. Предстояло выполнить еще значительный объем работ по устранению выявленных в ходе госиспытаний замечаний и недостатков, а заодно использовать пребывание ККС в заводе для завершения многочисленных мелких недоделок.

20 декабря 1977 года «Березина» возвратилась в Николаев к причалу ССЗ

## Боевая служба

Опытная эксплуатация корабля стала результатом вынужденного компромисса между возможностями советской промышленности, не способной обеспечить сдачу корабля в срок и в полном объеме, и требованиями заказчика, ВМФ СССР, которому пришлось подписать Акт о приеме в свой состав «сырого» еще корабля.

Фактически «Березина» принималась в состав флота (пусть и с известными оговорками) в качестве «темной лошади», повадки которой только еще предстояло изучить и проанализировать. В соответствии с совместным решением ВМФ и МСП в процессе опытной эксплуатации предстояло решить следующие задачи:

- проверить работоспособность ККС и эффективность использования оборудования для материально-технического обеспечения оперативных соединений и отдельных кораблей;

- определить наиболее рациональные способы заправки отдельных кораблей и ударных корабельных групп;

- определить работоспособность и эффективность использования комплекса ВТМ в различных условиях;

- оценить сильные и слабые стороны корабля;

- уточнить номенклатуру оружия, боеприпасов и материально-технических

запасов снабжения, определить наиболее оптимальные варианты загрузки ККС;

- провести мореходные испытания ККС.

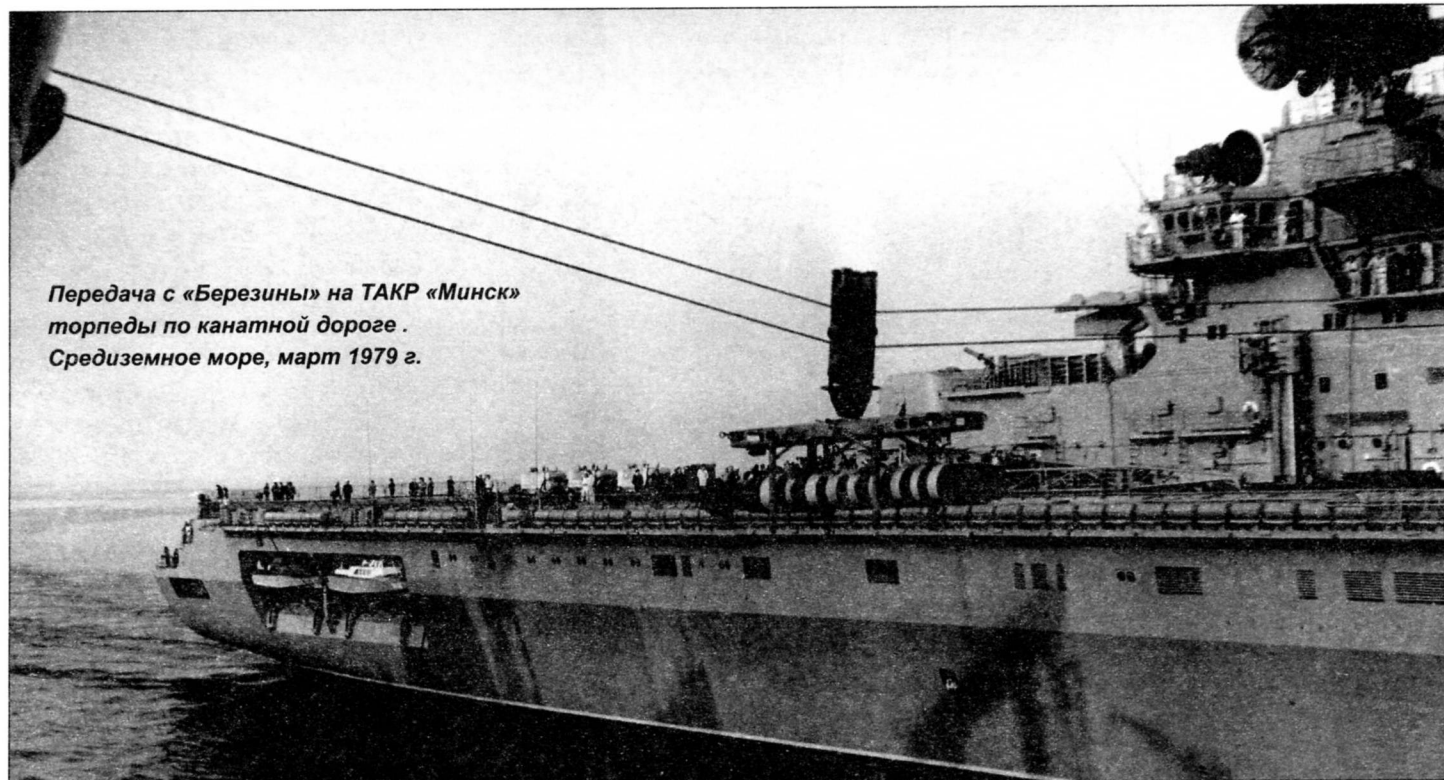
С самого первого дня опытной эксплуатации в составе флота ККС стали активно готовить к выходу на боевую службу. Тактические качества корабля (бортовой № 150) отрабатывались и проверялись при фактическом обеспечении кораблей 5-й оперативной эскадры в Средиземном море и на специальных тыловых учениях в Черном, Средиземном и Баренцевом



фото из фондов музея истории судостроения и флота в г. Николаеве

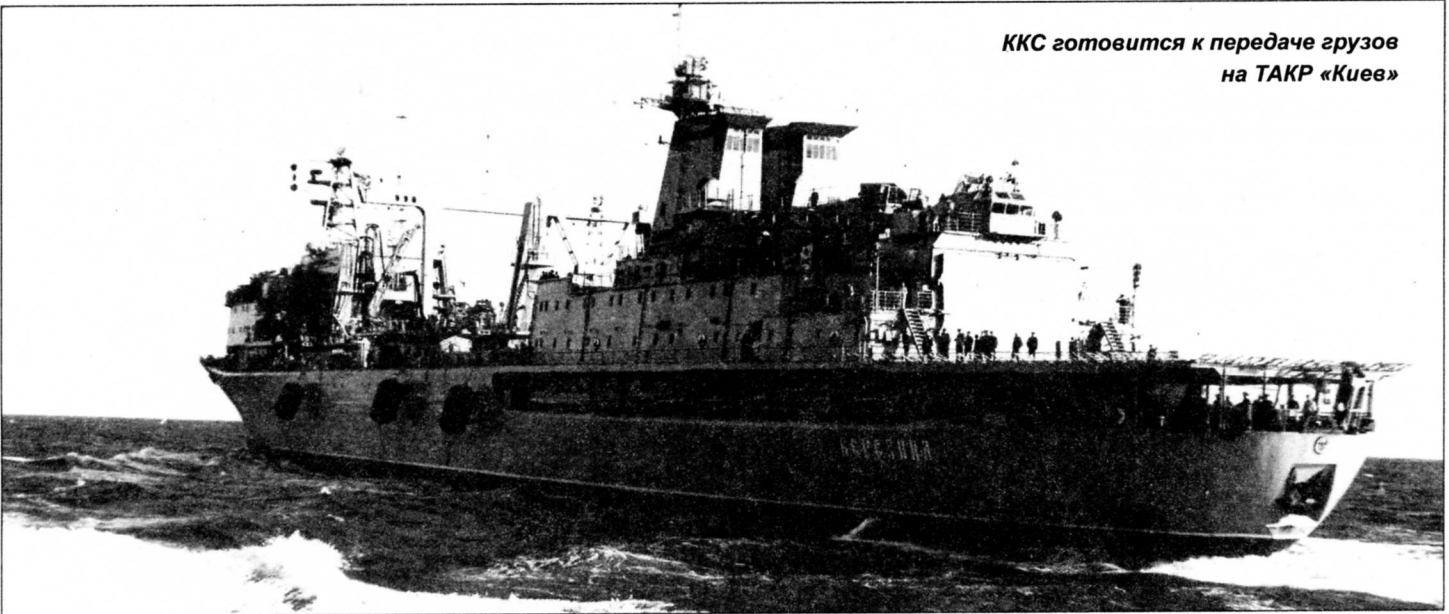
**«Березина» на ходу в море**

морях. А в период с 26 мая по 28 сентября 1978 года в Черном море близ Севастополя были проведены уже комплексные испытания средств внутритрюмной механизации корабля, устройств передачи грузов типа «Струна» и вертолетного комплекса. При этом вертолеты впервые использовали для пробной транспортировки грузов с «Березины» на другие суда и корабли. Позже эти эксперименты, показавшие положительные результаты, будут успешно продолжены.



**Передача с «Березины» на ТАКР «Минск» торпеды по канатной дороге . Средиземное море, март 1979 г.**

фото из архива автора



**ККС готовится к передаче грузов на ТАКР «Киев»**

26 мая вблизи Севастополя на «Березине» совместно с тяжелым авианесущим крейсером (ТАКР) проекта 1143 «Минск» испытывались устройства траверзной передачи грузов «Струна-1В-2,5», «Струна-2В-400», а также аппаратура «Мост» (последняя позволяла контролировать взаимное положение кораблей на ходу при совместном плавании). При этом три раза в режиме канатной дороги на «Минск» с «Березины» передавалась пустая незагруженная тележка, пустой контейнер и контейнер с грузом весом 1000 кг. Затем на ТАКР передали грузовую тележку уже с торпедой АТ1М (общая масса 1000 кг). Однако запланированные испытания в режиме трехканатной дороги в этот день провести не удалось из-за необходимос-

ти подгонки по месту наконечника несущего каната по правому борту ТАКР «Минск».

Система «Струна 2В-400» проверялась в действии фактической пробной перекачкой с «Березины» на «Минск» 10 тонн дизельного топлива и 5 тонн пресной воды. Замечаний в работе выявлено не было, система работала устойчиво и без сбоев.

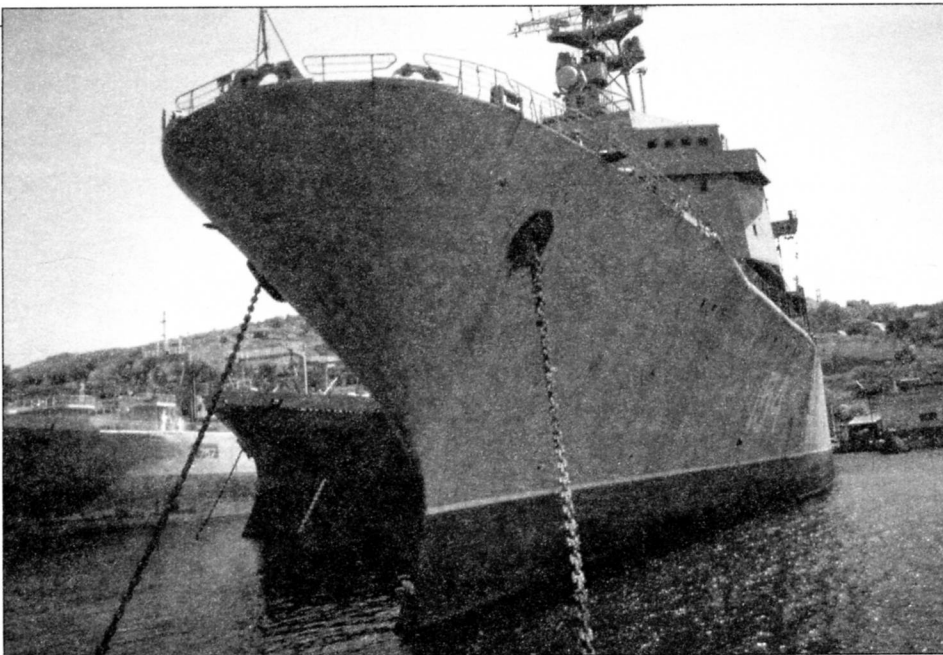
При подготовке к мореходным испытаниям корабля в Атлантике и для устранения выявленных в ходе отработки систем ВТМ замечаний «Березина» в начале июня вновь возвратилась на завод в Николаев, где находилась до июля. Затем ККС перешел в Ильичевск на докование с очисткой и окраской подводной части, после чего 26 июля прибыл в Севасто-

поль. Уже на переходе на «Березине» были начаты испытания комплекса ВТМ, успешно завершившиеся 1 августа.

В период с 8 по 19 августа проверялись условия хранения перевозимого боезапаса во всех многочисленных специальных хранилищах корабля — в итоге комиссия никаких недостатков не выявила.

24 августа «Березина» отработывала на ходу (12,5 узла) прием топлива и воды с танкера «Иван Бубнов». Отработка операции прошла без замечаний. 25 и 27 сентября, а также 18 октября 1978 года ККС вновь отработывал передачу на ходу грузов системами «Струна 1В-2,5» и «Струна 2В-400», а также контактным способом, в качестве принимающего корабля выступал БПК проекта 61 «Сметливый». Вначале БПК принимался со стороны правого борта ККС, а затем с ним отработывалась передача грузов по канатной дороге. По завершении отработки «Сметливый» отошел от ККС, через некоторое время занял место со стороны его левого борта и, уравняв ход, доложил о готовности к приему груза контактным способом. После этого на его корму (справа от кормовой артустановки) краном с «Березины» переправили контейнер с 76,2-мм снарядами. Отработка мероприятий по передаче грузов на БПК «Сметливый» прошла успешно, хотя в последнем случае передача контейнера осуществлялась почти на предельном вылете стрелы крана ККС.

**МТВ «Березина» после разоружения, июль 1998 г.**



26 сентября «Березина» отрабатывала передачу топлива и грузов с морским буксиром «Орион», а 9 сентября — со спасательным буксиром «СБ-4». Оба раза отработка мероприятий завершилась успешно. Зато испытания авиационного комплекса корабля, проводившиеся в период с 6 по 24 августа в условиях волнения в открытом море, заставили комиссию и всех присутствовавших поволноваться. При этом двумя вертолетами Ка-25 было выполнено 50 полетов, вертолеты отрабатывали взлетно-посадочные операции и плановые задачи как в дневных, так и в ночных условиях, общий налет составил 15 часов. Причиной для волнения стало появление над вертолетной площадкой сильных турбулентных (неупорядоченных) воздушных потоков, возникавших на ходу корабля из-за высоких надстроек и дымовых труб. Самым неприятным последствием этого была значительная разбалансировка вертолетов. Поэтому всякий раз в подобных случаях от пилотов требовалось высочайшее мастерство и умение при проведении взлетно-посадочных операций.

Всего за период опытной эксплуатации (302 суток) ККС «Березина» совершил три выхода на боевую службу (БС), отрабатывая задачи в различных условиях Черного, Средиземного и Баренцева морей, а также в Атлантическом океане. Из них корабль 123 суток провёл на ходу, на якоре и в дрейфе — 150. За время опытной эксплуатации «Березина» прошла в общей сложности

26 313 миль, произвела 110 передач на корабли и суда ВМФ оружия, боеприпасов, продовольствия и топлива, в т.ч. траверсным способом — 18, контактным — 69, кильватерным — 10, вертикальным — 5 и плавсредствами — 8.

Программа опытной эксплуатации, по заключению Межведомственной комиссии (МВК), была выполнена полностью. По итогам ОЭ МВК отмечала, что комплекс ВТМ обеспечивает прием и транспортировку грузов как в условиях базы, так и в открытом море при волнении до 3 баллов без ограничений и при 4—5 баллах — с ограничениями по скорости хода корабля и курсовому углу относительно волны. Также отмечалось, что комплекс ВТМ излишне насыщен механизмами и по этой причине сложен в эксплуатации для личного состава.

Корабельный вертолетный комплекс по результатам испытаний замечаний не вызвал. В дневных и ночных условиях вертолеты выполнили 274 полета с общим налетом 60 часов, из них 165 полетов (37 часов) — днем. Всего было совершено 30 рейсов с передачей на внешней подвеске вертолетов контейнеров ракет 9М-33, РГБ, артобозапаса и сухих грузов на ТАКР «Киев», БПК проекта 61 и 1134А. Комиссия даже рекомендовала предусмотреть на будущее в качестве штатной вертолетную передачу грузов на внешней подвеске, заменив вертолеты Ка-25 на более мощные Ка-252.

Вместе с тем в период опытной эксплуатации «Березины» были выявлены и достаточно серьезные недостатки.

В частности, дважды отмечались выходы из строя передней коробки приводов ГТД ГТЗА с разрушением шестерен и подшипников (заменены на новые). Много хлопот доставило и заводским специалистам, и экипажу корабля рулевое устройство ККС, которое из-за попадания воздуха в систему гидравлики неоднократно выходило из строя, грозя возникновением аварийной ситуации во время движения.

Также неоднократно отмечалось несанкционированное срабатывание систем орошения хранилищ боезапаса и переборок (причина — та же, что и на БПК проекта 61, где в итоге систему «Карат» по причине многократного ложного срабатывания просто отключили). Комиссия также отметила частые выходы из строя электродвигателей МО-50М-Т воздухоохлаждателей МВОФ холодильных машин МАК-30/11 (всего вышли из строя 34 двигателя, которые потребовалось срочно заменить новыми). И, наконец, как особо отмечал командир ККС капитан 1-го ранга В.П. Батурин, низкобортным кораблям в условиях открытого моря швартоваться к «Березине» оказалось весьма сложно, не говоря уже о передаче грузов.

Выяснилось также, что вылет установленных на «Березине» грузовых стрел кранов КЭ-34М за борт (8,45 м) недостаточен для погрузки контактным способом ракет в пусковые установки и торпед — непосредственно в торпедные аппараты надводных боевых кораблей, что требовало дополнительных опера-

*ТАКР «Киев» подходит к левому борту «Березины» для приема груза. Северный флот, 1979 г.*



Фото из архива автора

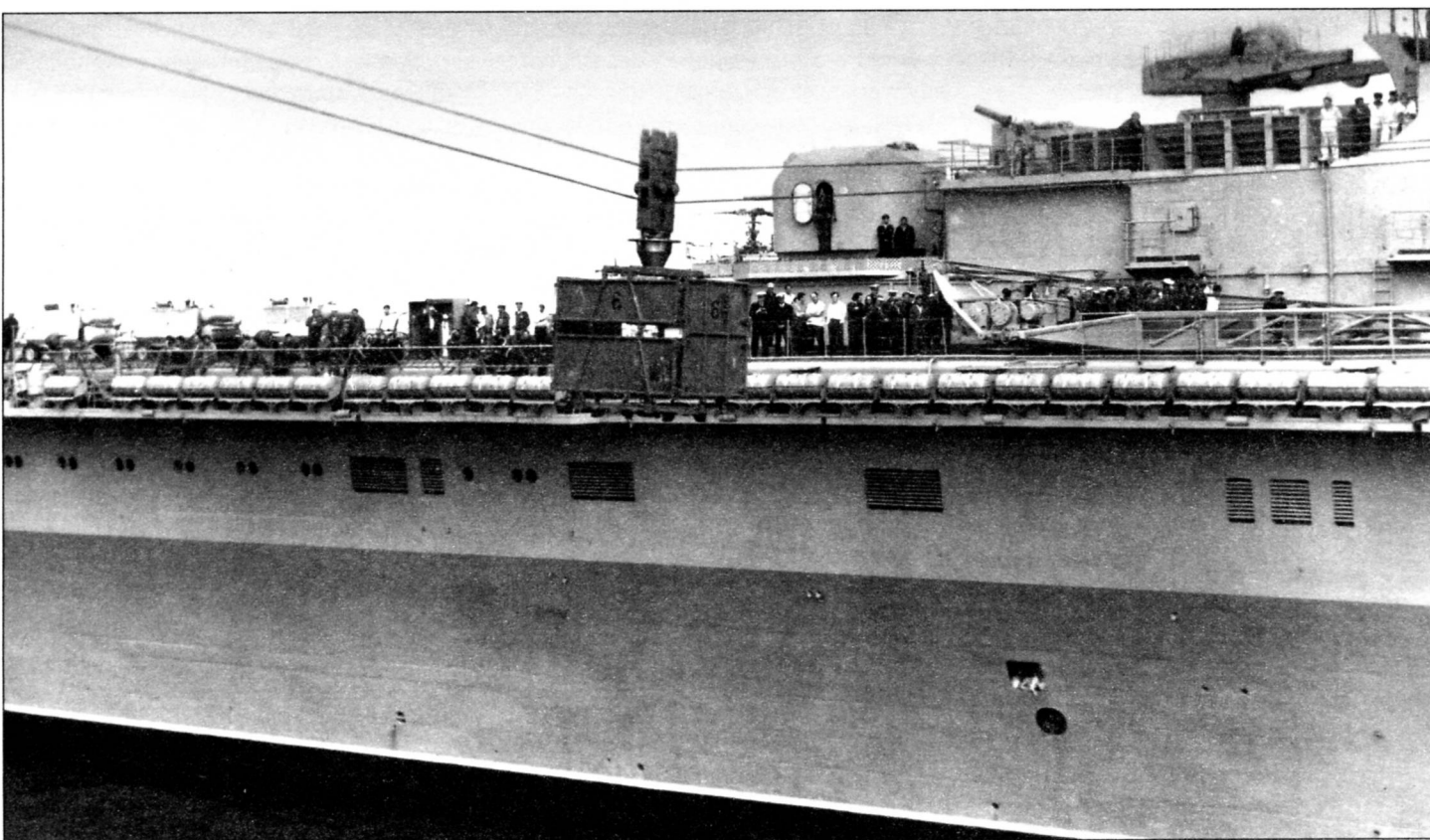


ций по перегрузке, а значит, и потерь времени.

Отмечалось также, что проектом не был предусмотрен штатный трубопровод для передачи питьевой воды кильватерным способом, что в данном варианте исключало комплексное снабжение. Межведомственная комиссия рекомендовала проектанту и заводу-строителю выполнить проработки на предмет перераспределения имущества и ЗИПа между хранилищами и использовать для этого ряд жилых помещений, чтобы увеличить вместимость ККС по боезапасу, топливу и маслу.

После завершения опытной эксплуатации «Березина» продолжала нести службу в составе 9-й БСО КЧФ. В общей слож-

**Передача контейнера на ТАКР «Минск»**



**«Березина» в Севастополе. Май, 1978 г.**

(5-я ОПЭСК), созданная 14 июля 1967 года и почти 25 лет противостоявшая 6-му американскому флоту и союзным с ним флотам стран НАТО. Эскадра состояла из кораблей Черноморского, Северного и Балтийского флотов, периодически приходивших сюда для несения службы и поступавших на это время в подчинение командующего 5-й ОПЭСК.

Черноморские корабли, противолодочные крейсера, артиллерийские и ракетные крейсера, БПК, СКР, корабли разведки и вспомогательные суда обеспечения приходили сюда через турецкие проливы и Эгейское море, балтийские (артиллерийские крейсера, БПК и СКР, вспомогательные суда) и североморские (ТАКР, артиллерийские и ракетные крейсера, БПК, эсминцы, СКР и, главное,

ности на счету ККС, включая период опытной эксплуатации, насчитывается 9 боевых служб (БС), выполненных в разных районах Мирового океана и в интересах разных соединений ВМФ СССР. Корабль прошел за время службы (365 ходовых суток) около 95 000 морских миль в Черном, Мраморном, Эгейском, Средиземном, Северном, Балтийском, Баренцевом, Норвежском, Ионическом и Красном морях, а также в Индийском, Атлантическом и Северном Ледовитом океанах.

Как видно из таблицы, боевые службы ККС «Березина» проходили главным образом в Средиземном море, что в общем-то вполне закономерно, если принять во внимание значение этого региона. Именно здесь была сосредоточена на постоянной основе Средиземноморская или 5-я оперативная эскадра ВМФ СССР

**Краткий перечень боевых служб ККС «Березина»**

№п/п	Дата	Район боевой службы
1	1978—1979	Атлантика и Средиземное море
2	1979	Атлантика и Средиземное море
3	1979	Атлантика, Средиземное и Баренцево моря
4	1980—1981	Индийский океан
5	1981—1982	Атлантика и Средиземное море
6	1982	Атлантика и Средиземное море
7	1988—1989	Средиземное море
8	1990	Средиземное море
9	1991	Средиземное море



На «Березине» — празднование дня подъема флага.  
1 декабря 1991 г.



фото из архива А. Н. Бадякина

атомные и дизельные подводные лодки различного назначения) — вокруг Европы через узкое горло Гибралтара.

В оперативное подчинение командующего 5-й ОПЭСК поступали и корабли Тихоокеанского флота, выполнявшие межтеатровые переходы на ТОФ или обратно. Как правило, в составе 5-й ОПЭСК насчитывалось 70—80 вымпелов, из числа которых до 30 — боевые корабли (4—5 атомных и до 10 дизель-электрических подводных лодок, 1—2, а в периоды обострения обстановки и более, корабельных ударных группировок (КУГ), тральная группа) а остальное — силы обеспечения — одна-две плавмастерские, три-четыре танкера, а также корабли комплексного снабжения, сухогрузы, рефрижераторы, госпитальные суда, спасательные суда, буксиры и т.п.

Вся деятельность 5-й ОПЭСК — и походы, и отдых — протекали на плаву. Не имея в Средиземном море, в отличие от своих «вероятных противников», постоянных баз, где можно было хотя бы изредка отстояться в периоды штормов, пополнить запасы или отдохнуть между походами, советские корабли коротали время, отставиваясь на якорях и бочках, установленных на отмелях в точках Средиземного моря.

В самые напряженные моменты «холодной войны» натовские корабли и самолеты, случалось, расстреливали эти бочки, вынуждая корабли эскадры ставить новые, обозначая на них краской «Собственность ВМФ СССР».

В заливе Хаммаммет у берегов Туниса находилась точка З, здесь на одном из кораблей находился штаб командующего эскадрой, сюда же обычно заходили скрытно приходившие с Севера подвод-

ные лодки. Другая знаменитая точка — 52-я (неофициальное название — «деревня Селивановка» — в честь одного из командующих эскадрой) — находилась в заливе Мерса-Матрух, на границе Ливии и Египта. Здесь обычно собирались надводные корабли, прибывавшие на боевую службу с Северного, Балтийского или Черноморского флотов. Были и другие точки, например, 70-я — у берегов Франции и Италии. Далее, в Восточном Средиземноморье (Эгейское море) обычно несли боевую службу корабли разведки (ОСНАЗ). Им чаще приходилось отставиваясь в точке 10 — у греческого острова Лемнос. Еще были точки у острова Крит и в ряде других мест Средиземноморья.

Обеспечение кораблей 5-й ОПЭСК всем необходимым вместе с другими кораблями и судами обеспечения «Березина» осуществляла на ходу, когда боевые корабли выполняли поставленные задачи, и в многочисленных точках в дневное и в ночное время. Получателями же снабжения с ККС были корабли практически всех классов, входившие в состав нашей Средиземноморской эскадры.

US Navy (ВМС США) были представлены на Средиземном море 6-м оперативным флотом, созданным в июне 1948 года на базе Средиземноморской эскадры Атлантического флота. Численность его была непостоянной и изменялась в зависимости от развития обстановки в регионе, но в 1970-е и 1980-е годы обычно составляла 30—40 вымпелов, включая 2 авианосца (на каждом до 80 самолетов, способных нести ударное или противолодочное оружие, включая ядерное), десантный вертолетоносный корабль-док, два ракетных крейсера, один из которых выполнял функции флагманского корабля флота, 18—20 кораблей охранения (крейсера УРО, эскадренные миноносцы и фрегаты), 1—2 многоцелевых корабля обеспечения, а также до 6 многоцелевых атомных подводных лодок.

Как правило, все эти корабли находились в Средиземном море 6—8 месяцев, базирясь на порты стран-союзниц по НАТО. Затем осуществлялась их плановая замена. Помимо этого, в Средиземном море осуществляли боевое патрулирование американские атомные ракетные подводные лодки 16-й эска-

**Передача шланговой линии устройства «Струна-2В-400» на БПК «Сметливый» для передачи топлива на ходу**

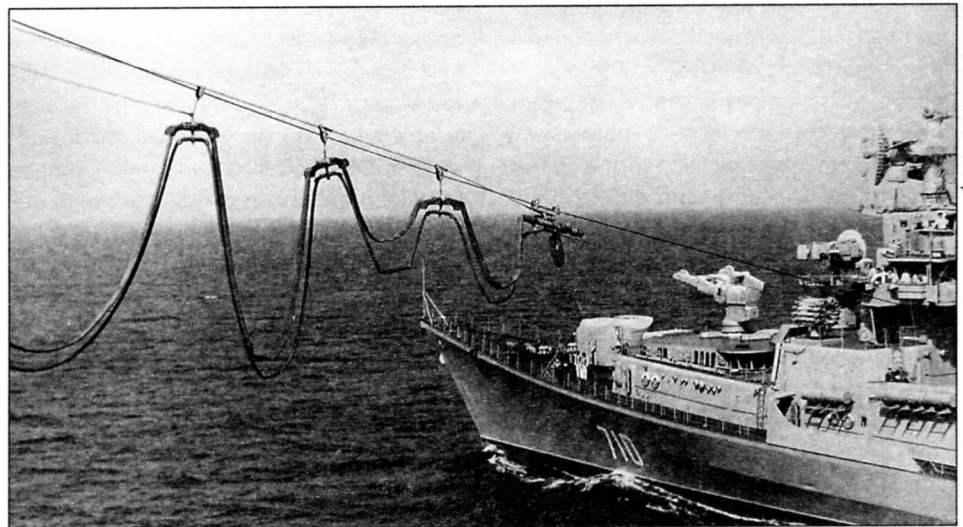


фото из архива автора



**БПК «Сметливый» подходит для приема грузов к правому борту ККС «Березина». 1979 г.**

ры, организационно не входившие в состав 6-го флота (каждая несла 16 баллистических ракет с подводным стартом дальностью до 5200 км и разделяющимися боеголовками). Как правило, экипажи американских кораблей комплектовались высококвалифицированными специалистами, много времени проводившими в море и обладавшими большим практическим опытом.

Обычно одна авианосная группа 6-го флота располагалась в районе Неаполя, а другая в районе Хайфы. При необходимости в Средиземное море перебрасывались корабли ВМС США с других театров. Важным преимуществом американцев в Средиземном море было наличие у них баз, где экипажи кораблей всегда могли отдохнуть, встретиться с семьями или провести необходимый межпоходовой ремонт.

Помимо американских, в Средиземном море активно действовали боевые корабли (включая авианосцы и атомные подводные лодки) и авиация берегового базирования ряда стран НАТО — прежде всего Великобритании, Франции, Италии, Греции, Турции, ФРГ и Нидерландов. Наличие столь серьезных противников, ес-

тественно, требовало и серьезного подхода от советской стороны. Прежде всего, по отношению к «главному противнику», каковым в данном случае считались американские корабли. Учитывая приведенную выше типовую дислокацию американских сил, а также исходя из требований адекватной реакции, силы советской 5-й ОПЭСК располагались у берегов Туниса и в заливе Мерса-Матрух.

Обычно за каждой американской авианосной группой осуществляли слежение советский подводный атомоход с крылатыми ракетами на борту и надводный корабль. Последний обычно следил за взлетно-посадочными операциями авианосца и сообщал на подводные лодки о каждом старте самолета (если принять во внимание, что в сутки самолеты взлетали более 200 раз, можно себе представить интенсивность всего процесса). Кроме подводных лодок, каждый авианосец сопровождался советскими корабельными ударными группами (КУГ). Обычно в их состав входили артиллерийский или ракетный крейсер, эскадренный миноносец, а также БПК или СКР, следовавшие почти на предельной дальности ракетных комплексов от потенциальной цели в пятиминутной готовности применить оружие.

По каждому авианосцу, исходя из возможностей противоборствующей сторо-

ны по перехвату атакующих ракет и гарантированного поражения атакующей цели как минимум несколькими ПКР, могли быть выпущены не менее 30 противокорабельных крылатых ракет с надводных и подводных ракетных крейсеров, а также с воздуха — над Средиземным морем патрулировали и самолеты советской морской ракетноносной авиации берегового базирования, прилетавшие сюда вместе с самолетами-разведчиками с дозаправками в воздухе с аэродромов на территории Союза, прежде всего из Кульбакино близ Николаева.

По воспоминаниям современников, в отдельные периоды до четверти готовых к боевому применению советских крылатых ракет имели ядерные боевые части.

Слежение за кораблями потенциального противника осуществлялось также с использованием воздушных и космических средств разведки, причем с учетом изменений обстановки целеуказание выдавалось на надводные, подводные и авиационные носители ракетного оружия в реальном времени ежечасно. Разумеется, потенциальный противник, в свою очередь, также осуществлял слежение за нашими кораблями и судами. В Средиземном море было достаточно тесно, особенно в разгар «холодной войны» и в периоды обострения обстанов-

ки на Ближнем Востоке — корабли обеих сторон маневрировали в готовности нанести удар в любое время.

Другой важной задачей 5-й ОПЭСК был поиск атомных ракетных подводных лодок вероятных противников, для чего в составе 5-й ОПЭСК имелись достаточно мощные надводные и подводные силы. Все это и определяло обстановку на море как сложную, в любую минуту грозившую вылиться в вооруженное столкновение со всеми вытекающими последствиями.

Долгие годы противостояния корабли обеих противоборствовавших сторон, выходявшие на акваторию Средиземного моря, имели на борту боезапас и находились в готовности по получении приказа на применение оружия немедленно приступить к его выполнению. В такие периоды весь внешний мир делился для них, без преувеличения, только на своих и чужих, а все объекты в пределах радиуса действия РЛС и ГАС — на воздушные, надводные и подводные цели.

Впрочем, в наших штабах тоже отдавали себе отчет о возможностях 5-й ОПЭСК — в случае начала «горячей войны» она сама оказывалась в западне: отрезанная от отечественных баз, она была обречена на уничтожение. Ведь даже по самым оптимистическим оценкам, в военное время эскадра смогла бы продержаться не более трех суток.

Все это многообразие кораблей и судов требовало для обеспечения своей деятельности постоянного пополнения топливом, водой, продовольствием, ЗИПом и боеприпасами. Обеспечение наших кораблей всем необходимым возлагалось на плавучий тыл — транспорты снабжения и танкеры. Поэтому роль ККС «Березина» в таких условиях было просто невозможно переоценить. Достаточно сказать, что благодаря своим техническим возможностям он один в периоды боевой службы (БС) заменял в Средиземном море несколько транспортов снабжения.

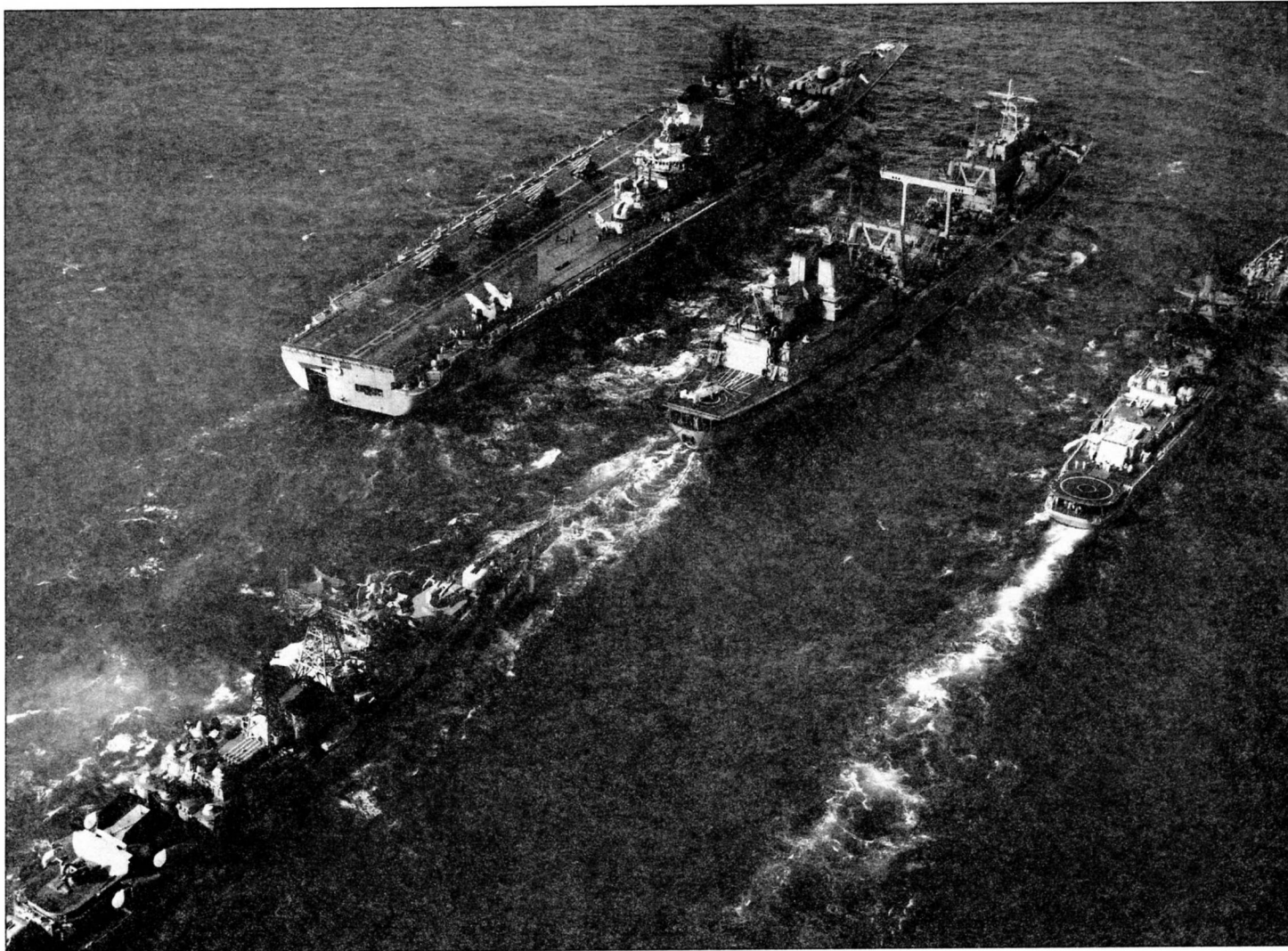
Как правило, к концу каждой БС в хранилищах на борту ККС оставался толь-

ко боезапас, расход которого допускался на случай военных действий, да еще ЗИП. Все остальные возимые в его многочисленных трюмах и хранилищах грузы обычно забирали многочисленные потребители Средиземноморской эскадры.

Не имея возможности перечислить все примеры обеспечения «Березиной» кораблей 5-й ОПЭСК, что, впрочем, и не входит в задачу повествования, кратко приведу только некоторые примеры интенсивной деятельности ККС в периоды БС.

22 декабря ККС передал в Средиземном море на плавмастерскую ПМ-21 контактным способом 13,7 тонны продовольствия и 10 тонн пресной воды, на следующий день — ГИСУ «Березань» 20 тонн воды и 80 тонн топлива, ГИСУ «Кильдин» — 10 тонн воды и спасатель-

***ККС «Березина» осуществляет дозаправку на ходу кораблей 5-й оперативной эскадры в Средиземном море (слева ТАКР «Киев»), 30 октября 1985 г.***



Интернет

ному судну СС-26—3,2 тонны продовольствия.

24 декабря принятый на бакштов морской буксир МБ-304 получил от ККС 50 тонн воды и 50 тонн топлива, ГИСУ «Гигрометр» контактным способом— 50 тонн воды и 120 тонн топлива, плавмастерская ПМ-21—60 тонн топлива и ГИСУ «Кильдин»— 1,2 тонны продовольствия, 10 тонн пресной воды и 110 тонн топлива.

25 декабря ККС передал контактным способом на спасательные суда СС-21 и СС-26 по 10 тонн пресной воды и 90 тонн топлива, на ПМ-21—40 тонн пресной воды, а также на подводную лодку Б-94 4 тонны продовольствия, 300 комплектов регенерации, 50 тонн пресной воды и 100 тонн топлива и на подводную лодку Б-34 120 комплектов регенерации, 0,1 тонны технического имущества и 20 тонн пресной воды.

27 декабря контактным способом на плавбазу подводных лодок ПБ-82 с «Березины» передали 4,4 тонны продовольствия и 660 тонн топлива, 28 декабря на ПМ-21— 30 тонн технической воды и 29 декабря на БПК «Смышленный»— 100 тонн пресной воды и 860 тонн топлива, а ПМ-21— 1 тонну технического имущества и 30 тонн пресной воды. Последним кораблем, принимавшим грузы с ККС в 1978 году, стала ПМ-21, получившая 30 декабря контактным способом 100 тонн топлива.

4 января 1979 года «Березина» возобновила обеспечение кораблей 5-й ОПЭСК. В этот день с нее на БПК «Смышленный» контактным способом было передано 40 тонн пресной воды. На следующий день тот же корабль обеспечивался кильватерным способом— на него передали 40 тонн пресной воды и 180 тонн топлива. В тот же день ККС передал на ТАКР «Киев» 0,4 тонны технического имущества.

10 января на ГИСУ «Березань» передали 40 тонн пресной воды, 16 января на плавбазу «Иван Колышкин»— 2500 комплектов регенерации и 0,1 тонны технического имущества, а на ТАКР «Киев» траверзным способом— 100 тонн пресной воды и 10 тонн топлива.

18 января БПК «Смелый» контактным способом получил 14 тонн продовольствия, 60 тонн пресной воды и 50 тонн топлива, а 20 января БПК «Смышленный»— 10,7 тонн продовольственных грузов, 0,1 тонны технического имущества, 50 тонн пресной воды и 260 тонн топлива. В тот же день вертолетами «Березины» было доставлено на ТАКР «Киев» 1,7 тонны продовольствия.

21 января на транспорт «Миус» с ККС контактным способом передали 49,5 тонны продовольствия, 30 тонн пресной воды и 40 тонн топлива, на танкер «Борис Чиликин»— 0,1 тонны технического имущества, а на ПМ-21 соответственно 1,3 тонны продовольствия.

22 января БПК «Адмирал Юмашев» контактным способом получил с ККС 1 ракету, 6,7 тонны продовольствия и 0,3 тонны техимущества, а на следующий день подводная лодка Б-124 соответственно 3 тонны продовольствия, 500 комплектов регенерации, 50 тонн пресной воды и 160 тонн топлива.

24 января 1979 года в Средиземном море «Березина» (бортовой № 158) впервые в реальных условиях 2-балльного волнения обеспечивала траверзным способом передачу ракетного боезапаса, продовольствия и пресной воды на ТАКР «Киев» и БПК «Адмирал Юмашев». В частности, ТАКР получил 38,6 тонны продовольствия и 320 тонн пресной воды.

В марте 1979 года в условиях Средиземного моря ККС «Березина» довелось участвовать в отработке мероприятий по передаче грузов на ходу на корабли двух советских авианосных групп. Первую из них представляла группировка кораблей Северного флота во главе с ТАКР «Киев», находившаяся на БС в этом районе. Вторая была представлена отрядом кораблей во главе с ТАКР «Минск», направлявшихся с Черного моря на Тихий океан к будущему месту постоянного базирования. Это был, пожалуй, единственный в истории советского ВМФ случай взаимодействия двух авианосных группировок вообще, тем более с участием новейшего по тем временам ККС «Березина».

**«Березина» в Севастополе; на втором плане— ПБПЛ «Виктор Котельников». 1979 г.**



фото из архива автора

**«Березина» в Севастополе .  
Май 1978 г.**

фото автора



Так, 1 марта принятый на бакштов СКР «Деятельный» получил с «Березины» 30 тонн пресной воды и 40 тонн топлива. 2 марта на ТАКР «Киев» вертолетами передали 0,4 тонны продовольствия и 0,5 тонны технического имущества. 6 марта, как следует из документов, с ККС передали траверзным способом на ТАКР «Киев» 7 зенитных ракет и одну торпеду, а также 8 реактивных глубинных бомб, 47 тонн продовольствия, 2 тонны технического имущества, 370 тонн пресной воды и 20 тонн топлива. В тот же день БПК «Смышленный» получил кильватерным способом 50 тонн пресной воды и 350 тонн топлива, а БПК «Адмирал Юмашев» — 14,5 тонны продовольствия и 60 тонн пресной воды.

7 марта на БПК «Смелый» передали торпеду, 80 тонн пресной воды и 280 тонн топлива, а на БПК «Смышленный» — 6,2 тонны продовольствия и 0,5 тонны технического имущества. В тот же день на ТАКР «Минск» было передано 0,3 тонны технического имущества. СКР «Грозный» получил контактным способом 9,2 тонны продовольствия и 0,1 тонны технического имущества, а БПК «Петропавловск» — 3,5 тонны продовольствия.

8 марта с ККС передали на МТ «Турбинист» 8 РГБ и 1000 единиц артиллерийского боезапаса. В тот же день с «Березины» передали на БПК проекта 1134Б «Ташкент» из состава охранения «Минска», а также на самый тяжелый авианесущий крейсер соответственно 4,2 и 8,0 т продовольствия (в первом случае — контактным способом, во

втором — вертолетами). На «Ташкент», принятый на бакштов, также передали с ККС 60 тонн пресной воды и 200 тонн топлива. Передачи грузов проводились на ходу.

В тот же день плавбаза ПБ-82 контактным способом получила с «Березины» 15,8 тонны продовольствия, 1,6 тонны техимущества и 400 тонн пресной воды, а транспорт «Днепр» — 3,3 тонны продовольствия.

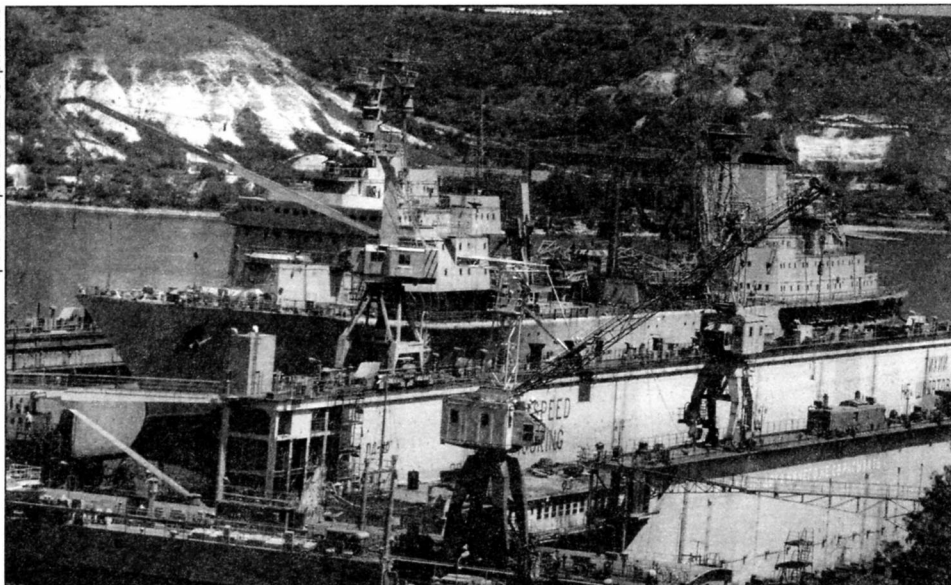
На следующий день, 9 марта на «Минск» передано дополнительно еще 1,7 т продовольствия, на БПК «Смелый» — 1 единица ракетного боезапаса, а на плавбазу подводных лодок ПБ-82 — 2 торпеды. БДК «Иван Рогов» получил 7,9 тонны продовольствия. В тот же день «Березина» работала также с ТАКР «Киев» (передано 3 тонны продовольствия), а также с БПК «Петропавловск» (передано контактным способом 3,8 тонны продовольствия, 1 тонна техимущества и 240 тонн топлива).

10 марта на СС-26 контактным способом передано 4,3 тонны продовольствия, 0,1 тонны техимущества и 40 тонн пресной воды, а на ПБ-82, соответственно, 24 тонны продовольствия. 12 марта принятый на бакштов БДК «Иван Рогов» получил с ККС 250 тонн пресной воды и 130 тонн топлива, одновременно на БПК «Петропавловск» траверзным способом передали 50 тонн пресной воды и 300 тонн топлива. 13 марта траверзным способом обеспечивался БПК «Ташкент», на который было передано 50 т воды и 440 т топлива. Одновременно кильватерным способом на БПК «Смышле-

ный» передали 80 тонн пресной воды и 400 тонн топлива.

По завершении отработки совместных мероприятий ТАКР «Минск» с кораблями сопровождения и танкером прошли Гибралтар и легли курсом на юг, огибая Африку по пути следования на Дальний Восток. А «Березина», следовавшая с отрядом до выхода в Атлантику, пожелав уходящим на Тихий океан кораблям счастливого плавания, взяла курс на Бискайский залив. Там ККС предстояли мореходные испытания с проверкой возможности применения основных устройств и систем в условиях океанского волнения, а затем и переход на Северный флот.

Мореходные испытания проводились с 25 по 28 марта 1979 года в Атлантике в районе с центром в точке с широтой 47° 00'N и долготой 13° 15'W. При состоянии моря 5 и 6 баллов комиссией отмечалась хорошая всхожесть корабля на волну и умеренное забрызгивание при различных, самых неблагоприятных курсах движения по отношению к направлению ветра. В то же время на скоростях хода менее 6 узлов корабль на волнении терял управляемость. Правда, вновь подтвердилось неприятное следствие высокого расположения ВПП и наличия там неупорядоченных воздушных потоков. В частности, из-за последних, а также из-за значительных вертикальных перемещений ВПП (а их величина составляла на волнении от 4,3 до 6,4 м.), использование корабельных вертолетов сильно ограничивалось.



Завершив мореходные испытания, «Березина» продолжила выполнение плановых мероприятий по обеспечению кораблей и судов. 29 марта ККС передал контактным способом на малый корабль разведки «Вал» 5 тонн продовольствия, 40 тонн пресной воды и 40 тонн топлива. 4 апреля на плавбазу «Иван Колышкин» передали 4 тонны продовольствия, на ПМ-26 — 1,8 тонны продовольствия и 20 тонн пресной воды, а на плавбазу «Федор Видяев» — 41,7 тонны продовольствия, 2000 комплектов регенерации и 200 тонн пресной воды.

6 апреля ГИСУ «Курс» получило с «Березины» 0,3 тонны продовольствия и 20 тонн пресной воды, 9 апреля БПК «Очаков» — 1 торпеду, 8 РГБ и 50 тонн пресной воды. 10 апреля на СКР-857 передано 1,8 тонны продовольствия, а на морской буксир МБ-304 — 50 тонн пресной воды и 50 тонн топлива.

На очередную боевую службу в период опытной эксплуатации ККС «Бе-

резина» вышел в конце июля 1979 года. 2 августа 1979 года с него передали на транспорт-ракетовоз «Генерал Рябиков» 2 ракеты, 432 единицы артиллерийского боезапаса, 2 тонны продовольствия и 50 тонн пресной воды. 4 августа ККС траверзным способом передал на крейсер «Адмирал Ушаков» 4 тонны продовольствия, 50 тонн пресной воды и 10 тонн топлива. После пополнения запасов в Севастополе ККС возвратился в Средиземное море. 7 августа ККС передал вертолетом на БПК «Комсомолец Украины» 1 тонну продовольствия и 1 тонну техимущества, а на следующий день контактным способом на него же — 1 торпеду, 1 ракету (ЗУР) и 8 РГБ. 9 августа — траверзным способом — 16 РГБ и 2216 единиц артбоезапаса. 24 августа ККС передал на «Адмирал Ушаков» траверзным способом 10 тонн пресной воды и 10 тонн топлива, а также 2446 единиц 100-мм артбоезапаса. Нельзя исключить того, что перекачка 10

### Последнее докование «Березины»

тонн топлива на крейсер в данном случае носила скорее проверочный характер, принимая во внимание величину принятого груза (крейсер по завершении модернизации по проекту 68А с оснащением устройствами для приема грузов на ходу находился на БС впервые).

На следующий день ККС передавал траверзным способом 2 тонны продовольствия, 10 тонн пресной воды и 20 тонн топлива на БПК «Комсомолец Украины». 26 августа на СКР «Пылкий» кильватерным способом передали 30 тонн пресной воды и 100 тонн топлива. 4 сентября на ПБ-82 были переданы контактным способом 24 торпеды. 6 сентября ККС передал на СКР-57 контактным способом 0,1 тонны продовольствия и 20 тонн пресной воды, а на ПМ-24 0,8 тонны продовольствия, 4,4 тонны технического имущества и 50 тонн пресной воды.

7 сентября на БПК «Смелый» контактным способом была передана 1 торпеда. 13 сентября на ГИСУ «Бакан» передано 0,9 тонны продовольствия и 0,2 тонны техимущества, а на ПМ-24 — 0,5 тонны продовольствия. 16 сентября ККС обеспечил передачу на МБ-174 20 тонн пресной воды и 40 тонн топлива, 21 сентября — 50 тонн пресной воды на ПМ-148, а 26 сентября — 0,9 тонны продовольствия, 130 тонн пресной воды и 50 тонн топлива на ГИСУ «Ладога».

В октябре 1979 года при временном нахождении ККС «Березина» на Северном флоте были продолжены испытания по его прямому назначению. Корабль активно участвовал в совместных с другими кораблями и судами выходах в море для отработки передачи грузов на ходу.

16 октября на МТБ-18150 с ККС контактным способом передали 24 торпеды, а 23 октября на плавбазу «Иван Колышкин» — 4 торпеды. 24 октября в условиях четырехбалльного волнения моря проверялась работоспособность передающих устройств «Струна 1В-2,5» и «Струна 2В-400» с комплексом ВТМ. В качестве принимающего корабля выступали БПК «Адмирал Макаров» (передано 1,2 тонны продовольствия, а также 1 торпеда, 24 РГБ и 300 единиц артбоезапаса), «Адмирал Исаченков» (2 тонны продовольствия и 50 тонн пресной воды) и СКР «Ленинградский комсомолец» (20 тонн пресной воды и 100 тонн топлива).



Разоруженная «Березина» в отстое, Севастополь, 1997 г.

На следующий день отработку мероприятий по передаче грузов траверзным способом продолжили с участием БПК «Адмирал Макаров» (передано 5 торпед, 30 тонн пресной воды и 10 тонн топлива), СКР «Ленинградский комсомолец» (2,5 тонны продовольствия, 0,5 тонны техимущества и 40 тонн топлива). 26 числа на СКР «Ленинградский комсомолец» передали контактным способом 3 тонны продовольствия. 29 октября с «Березины» передали на БПК «Адмирал Макаров» 24 единицы ракетного боезапаса, 4 торпеды, 96 РГБ и 4303 артиллерийских снаряда, а на СКР «Ленинградский комсомолец» — 18 единиц ракетного боезапаса, 1 торпеду, 64 РГБ и 216 артиллерийских снарядов.

16 ноября ККС «Березина» отрабатывал передачу грузов траверзным способом на ходу на ТАКР «Киев» — всего 120 тонн пресной воды и 30 тонн топлива. На следующий день ККС передал на ТАКР тем же способом еще 36 единиц ракетного боезапаса, 11 торпед, 32 РГБ, 4384 единицы артбоезапаса и 2 тонны технического имущества.

В процессе отработки упражнений корабль совершал плавание и маневрирование на волнении моря до 7 баллов, часто в сложных гидрометеорологических условиях полярной ночи, низких тем-

ператур и со снежными зарядами при силе ветра до 10 м/сек. При этом личный состав ККС показал себя с наилучшей стороны, не допустив ни одного срыва выполнения поставленной задачи, продемонстрировав высокую морскую выучку. По окончании учений за отличие по обеспечению кораблей топливом и грузами во время проведения показательных учений Северного флота экипажу ККС «Березина» была объявлена благодарность Главкома ВМФ С.Г.Горшкова.

На обратном пути ККС обеспечивал передачу ряда грузов на корабли и суда, находившиеся на БС, в том числе 5 декабря — на МТ «Вакулечук» (200 тонн пресной воды и 390 тонн топлива), 6 декабря — на СС-21 (0,1 тонны продовольствия и 40 тонн пресной воды), ПМ-82 (11,5 тонны продовольствия, 1,2 тонны техимущества, 130 тонн пресной воды и 240 тонн топлива), СКР (0,5 тонны продовольствия, 0,2 тонны техимущества, 10 тонн пресной воды и 30 тонн топлива) и 9 декабря — на транспорт «Мезень» (4500 комплектов регенерации и 50 тонн пресной воды) и транспорт «Сура» (430 тонн технического имущества).

В 1980 — 1981 годах ККС «Березина» (бортовой № 155) ходил на боевую службу в Индийский океан для обеспечения

БС кораблей 8-й (Индийской) ОПЭСК из состава Тихоокеанского флота. Тогда же ККС выполнил деловой заход в порт Аден (в то время — столица Народной Демократической Республики Южный Йемен), где моряки ККС установили небольшой памятник В.И.Ленину.

По пути следования, находясь в Средиземном море, ККС обеспечивал топливом, водой и другими грузами находившиеся на БС корабли 5-й ОПЭСК из состава Северного флота, включая ТАКР «Киев» и БПК проекта 1134А «Адмирал Исаченко».

После возвращения в Севастополь командование кораблем принял новый командир — капитан 2-го ранга В.А.Черемушкин.

В 1982 году корабль в очередной раз ходил в Североморск, где принимал участие в комплексных учениях Северного флота, во время которых обеспечивал передачу грузов и боеприпасов на ТАКР «Киев», ТАКР «Киров», БПК «Удалой» и СКР «Жаркий». В период с 16 декабря 1982 года по 19 января 1983 года ККС «Березина» (бортовой № 196) успешно обеспечивал в сложных погодных условиях проведение в Средиземном море и в Атлантике (Бискайский залив) мореходных испытаний головного спасательного судна проекта 537 «Эльбрус».

В 1985 году ККС «Березина» (бортовой № 157) прошел на ССЗ в Николаеве ремонт и частичную модернизацию средств связи. По окончании работ корабль убыл в Севастополь.

14 мая 1986 года во время следования проливом Босфор ККС «Березина» (бортовой № 156), следовавший на боевую службу в Средиземное море с полным комплектом перевозимых грузов (топливо и боеприпасы) на борту, в условиях ограниченной видимости (туман) столкнулся в проливе с теплоходом «Капитан Сорока» Черноморского морского пароходства. Как стало известно в рамках проведенного разбирательства, виновными в столкновении были признаны обе стороны, включая командира «Березины», нарушившего основные требования МПСС при плавании в проливах. В результате столкновения ККС получил надводную пробоину со стороны левого борта (только случайность не привела к более катастрофическим последствиям).

В связи с аварией ККС был срочно возвращен в Севастополь, откуда, после выгрузки всего боезапаса с июня 1986 года

фото из архива В.В.Костриченко



**«Березина» в плавучем доке перед буксировкой на слом, вид с кормы. Севастополь, июнь 2002 г.**

убыл на ремонт на ССЗ. Ремонт был завершен только в начале следующего, 1987 года. После этого случая «Березина» (бортовой № 154) долго оставалась в Севастополе и в очередной раз выходила на боевую службу в Средиземное море для обеспечения кораблей 5-й оперативной эскадры только с июня 1988 года по 15 января 1989 года.

Всего же до распада СССР корабль успел побывать на боевой службе еще трижды и все время — в Средиземном море. В последний раз он ходил на БС в 1991 году. В периоды несения боевой службы ККС «Березина» выполнял заходы в порты ряда иностранных государств, в том числе в Тартус (Сирия), Аден (Южный Йемен), Пирей (Греция) и Варна (Болгария).

За отличную морскую выучку, мастерское владение техникой, безаварийное плавание и успешное выполнение поставленных командованием задач личному составу ККС «Березина» в разное время объявлялись благодарности от 1-го заместителя ГК ВМФ адмирала Г.М.Егорова, ГК ВМФ СССР адмирала флота С.Г.Горшкова, а также от командования Черноморским флотом и 9-й бригады судов обеспечения.

Командирами ККС «Березина» в разное время были:

— капитан 1-го ранга В.П.Батурич (1975—1981),

— капитан 2-го ранга В.А.Черемушкин (1981—1986),

— капитан 2-го ранга Ц.Б.Гайтов (1986),

— капитан 1-го ранга В.И.Ларионов (1986—1996),

— капитан 1-го ранга В.Н.Супрун (1996—1997),

— капитан 1-го ранга Г.С.Айриян (1997),

— капитан дальнего плавания В.В.Петров (1997—2002).

Из почетных гостей, побывавших в разное время на борту корабля, стоит отметить Героя Советского Союза космонавта Г.Шохина, Героя Советского Союза М.Егорова (одного из тех, кто в мае 1945 года водрузил Красное знамя Победы над рейхстагом), а также Главнокомандующего ВМФ СССР адмирала флота Советского Союза С.Г.Горшкова.

С распадом Советского Союза активность советского, а потом и российского

флота в Мировом океане резко снизилась, а вскоре почти прекратилась — о советских ударных группировках в удаленных районах Мирового океана никто в Москве более не говорил.

В условиях последовавшего вслед за распадом СССР политического, а затем экономического кризиса снабжать «Березине» в Средиземном море стало и некого, и нечем. Бывшая 5-я оперативная эскадра была расформирована, и в 1992 году наши корабли покинули этот район — в наступавшее сложное безвременье на первый план выдвигалась задача выживания, когда даже новые корабли из-за отсутствия средств на ремонт и содержание в ряде случаев шли на слом. Так была решена и судьба такого уникального корабля, как «Березина».

Вначале ККС «Березина», необходимость в котором на Черноморском флоте после упразднения 5-й ОПЭСК отпала, планировали перевести на Северный флот, где оставались еще соединения крупных надводных кораблей, включая ракетные и авианосные крейсера. Это представлялось логичным и позволило бы, исходя из перспективы улучшения ситуации, сохранить ККС в рамках наиболее современного из бывших советских флотов, чтобы в будущем вновь использовать его по прямому назначению. Поэтому давно требовавший ремонта корабль привели в относительный порядок и стали готовить его к переходу.

24 мая 1995 года в рамках подготовки к запланированному переходу на Северный флот ККС в последний раз выходил

в море на пробу машин. Несмотря на длительный перерыв и отсутствие плановых ремонтов, ГЭУ оставалась в исправном состоянии и корабль в целом мог выполнить межтеатровый переход. Однако обстоятельства сложились так, что в Северноморск «Березине» идти так и не довелось, потому что Северный флот, дела на котором были тогда не намного лучше, чем на Черноморском, от «Березины» просто отказался.

Не будем строго судить российских адмиралов — возможно, виной тому была не их недалекость, а элементарное отсутствие у флотской казны необходимых средств. Тем не менее решение оставить «Березину» на Черном море фактически стало приговором этому кораблю. Как и весь Черноморский флот, до самого раздела в 1997 году корабельного состава между Россией и Украиной, «Березина» несла Военно-Морской флаг переставшей существовать страны — СССР, после чего на ней был поднят Андреевский (в обоих случаях это были изображения флагов на синем фоне вспомогательного флота).

Однако и после перехода российской части Черноморского флота под Андреевский флаг дела на нем лучше не стали. Лишенный финансирования, этот флот достаточно быстро сокращался. Один за другим разоружались и уходили мимо стоявшего у причала на Троицкой бывшего ККС под буксирами на разборку в инкерманскую базу «Вторчермета» или за границу те корабли, с которыми в прежние времена «Березине» приходилось нести боевую службу далеко от



фото из архива В.Костриченко

*МТВ «Березина» перед буксировкой на слом — вид с воздуха*



**ККС «Березина» на достройке, вид сверху. Слева и справа — БПК пр.61 и 134Б**

крымских берегов: «Адмирал Ушаков», «Москва», «Ленинград», «Азов», «Бравый», «Сознательный», «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Комсомолец Украины», «Скорый»...

ККС же, ошвартованный кормой к причалу на Троицкой, казалось, продолжал жить прежней жизнью — на нем продолжалась служба, а в дни флотских праздников корабль по-прежнему украшался флагами расцветивания. Вот только борта давно не ремонтировавшейся «Березины» постепенно покрывались ржавчиной да выступающая высоко над водой ватерлиния выдавала смертельный холод опустевших трюмов и хранилищ, совсем недавно обильно питавших корабли советской Средиземноморской эскадры.

С 1 декабря 1996 года ККС «Березина» был переформирован в одноименный морской транспорт вооружения (МТВ), разоружен и с тех пор отставался в Севастополе уже с гражданской командой сокращенного состава на борту. Последним командиром, а точнее, капитаном МТВ «Березина» стал капитан дальнего плавания В.В.Петров, принявший в 1997 году корабль у его последнего командира, капитана 1-го ранга Г.С.Айрияна.

С переформированием «Березина» фактически превратилась в заурядный плавучий склад в составе Черноморского флота, поскольку в море больше не выходила. Тем не менее моряки по мере возможности старались поддерживать ГЭУ в исправности и все еще надеялись на то, что когда-нибудь их корабль будет востребован флотом... Увы, сбывшаяся этим надеждам было не суждено.

В марте 2002 года МТВ «Березина» спустил флаг, будучи исключен из списков флота, и продан на слом частной турецкой компании. Месяцем позже корабль прошел последнее докование, будучи «законвертован» в преддверии последующей буксировки — на нем были сняты гребные винты и заварены все бортовые отверстия. Так и закончилась флотская история «Пегаса», навсегда покинувшего строй. А вскоре корабль был уведен буксирами в город Алиага, где до конца 2002 года и был разобран на металл.

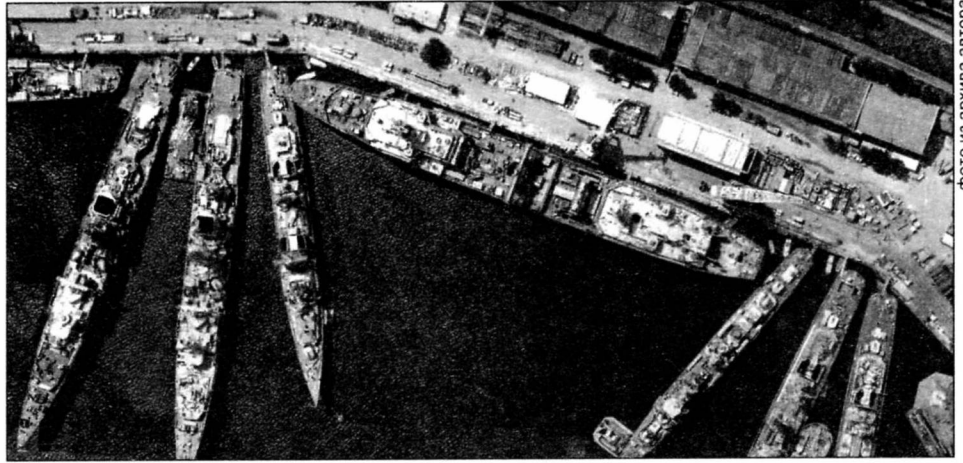


фото из архива автора

## Оценка проекта

Так уж повелось, что любой новый корабль, впервые выходящий в Средиземное море, обязательно сопровождался кораблями и авиацией стран НАТО, которые помимо фото- и кино съемки осуществляли замеры параметров физических полей, ТТХ и т.п. Не стала исключением и «Березина» — первыми ее официально оценили — и достаточно высоко — вероятные противники. Основываясь на данных, полученных при изучении ККС в нейтральных водах, известный и весьма авторитетный британский ежегодный справочник по флотам мира «Jane's Fighting Ships» (JFS), начиная с 1979 года в каждом своем выпуске уделял место и новому советскому кораблю комплексного снабжения.

Оценивая его сильные и слабые стороны, составители справочника сообщали следующее. Полное водоизмещение ККС оценивалось в 36 000 тонн, главные размерения — в 212x25x12 м, скорость полного хода — в 22 узла, экономическое — в 16 узлов, численность экипажа — в 600 человек. Правда, при этом почему-то сообщалось, что ГЭУ корабля — двухвальная, дизельная, суммарной мощностью 60 000 л.с. Оставим последнее обстоятельство на совести составителей справочника и военно-морских разведок сразу нескольких стран НАТО, которые по неведомым причинам так и «не сумели» отличить характерный звук работающих газовых турбин «Березины» от не менее характерного шума работающих дизелей.

По мнению авторов справочника, ККС перевозил до 16 000 тонн жидких грузов, включая топливо, 2000 тонн сухой провизии и 500 тонн пресной воды. Положительно оценивалось наличие на борту вертолетов постоянного базирования

и их роль в транспортировке грузов по воздуху, а также наличие сильного оборонительного вооружения, включая ЗПК, что, по мысли западных экспертов, было сопоставимо с западными аналогами ККС. Наконец, JFS справедливо отмечал то обстоятельство, что «Березина» была построена на ССЗ имени 61 коммунара в Николаеве в единственном экземпляре, а второй корабль этого проекта даже не закладывался.

Принимая во внимание острую потребность ВМФ СССР в кораблях комплексного снабжения, нельзя не задаться вопросом, почему был построен только один корабль проекта 1833? Как уже упоминалось выше, в архивных материалах переписки завода в самом деле упоминалось о том, что первоначальными планами предусматривалась постройка и второго ККС. Однако вскоре второй ККС из плана исключили, а взамен него на предприятии было развернуто строительство серии экспортных фрегатов проекта 61Э для Индии.

Выгодный экспортный заказ из трех кораблей был вскоре увеличен до пяти единиц, поэтому о планах постройки второго «Пегаса» больше не вспоминали — производственные мощности предприятия оказались заняты выполнением других заказов. После постройки фрегатов для Индии на третьем стапеле строили спасатели проекта 537 типа «Эльбрус», а после них — ударные ракетные крейсера проекта 1164. Что же касается «Березины», то предполагалось, что по итогам опытной эксплуатации головного ККС впоследствии будут выработаны требования к последующим серийным кораблям этого класса.

Так оно, в общем-то, и получилось. Уже в 1979 году по итогам опытной эксплуатации ККС «Березина» появились рекомендации Межведомствен-



*Одна из последних фотографий «Березины».  
Турция, 2002 г.*

ной комиссии для учета в проектировании кораблей снабжения новых проектов. Они были подписаны Председателем ВМК, начальником вспомогательного флота ВМФ контр-адмиралом И.Яровым. Комиссия нашла целесообразным для обеспечения БС надводных кораблей создать на базе и в корпусе ККС проекта 1833 двух классов кораблей снабжения — эскадренного корабля снабжения (ЭКС) и эскадренного танкера снабжения (ЭТС). Первый предназначался для хранения запасов оружия и боеприпасов, необходимых для ведения боевых действий кораблями оперативной эскадры, а также для снабжения кораблей топливом, водой, продовольствием, материально-техническим имуществом и ЗИПом. Второй — для обеспечения кораблей эскадры всеми видами жидких грузов, продовольствием, материально-техническим имуществом, ЗИПом, а также артиллерийским боезапасом, РГБ и ЗУР малого калибра.

Общее расположение рекомендовалось принять по аналогии с ККС проекта 1833, но с более строгим и рациональным соблюдением принципа кратчайших путей транспортировки грузов из хранилищ к передающим постам, в то же время, в силу предлагавшейся разницы в специализации суда обоих типов имели бы различия в составе передающих устройств и передаточных постов.

Вместе с тем ККС «Березина» при всех его положительных сторонах имел и целый ряд недостатков, превращавших его, к сожалению, в далеко не идеального представителя своего класса. Хотя, замечу, ничего лучшего ВМФ СССР никогда не имел. И даже отечественная литература открыто признает, что корабли снабжения вообще были его самым слабым

местом. К недостаткам ККС относились его чрезмерная сложность, недостаточная приспособленность для совместных действий с авианесущими кораблями, высокая стоимость плюс недостаточная, как оказалось, скорость полного хода.

Специалисты отмечали, что аналогии первого (и единственного) советского ККС — зарубежные быстроходные транспорты снабжения ВМФ имеют, как правило, скорости полного хода в диапазоне 25—26 узлов. Следовательно, во время осуществления дозаправки на ходу с их участием оперативное соединение может выполнять поставленную задачу без необходимости снижения скорости хода.

Неоднозначно обстояло дело и с оценкой ГЭУ корабля. При создании агрегата Т-1 для «Березины» был получен первый практический опыт создания ТУК, а в процессе эксплуатации ГЭУ — практические наработки, анализ которых представлял для специалистов особенную ценность. В частности, по итогам эксплуатации ГЭУ ККС «Березина» было установлено, что в такой установке сохраняются все преимущества «чистой» газотурбинной установки, но одновременно резко увеличи-

ваются ее масса и габариты. Причиной этого стали неудовлетворительные массогабаритные характеристики утилизационного котла.

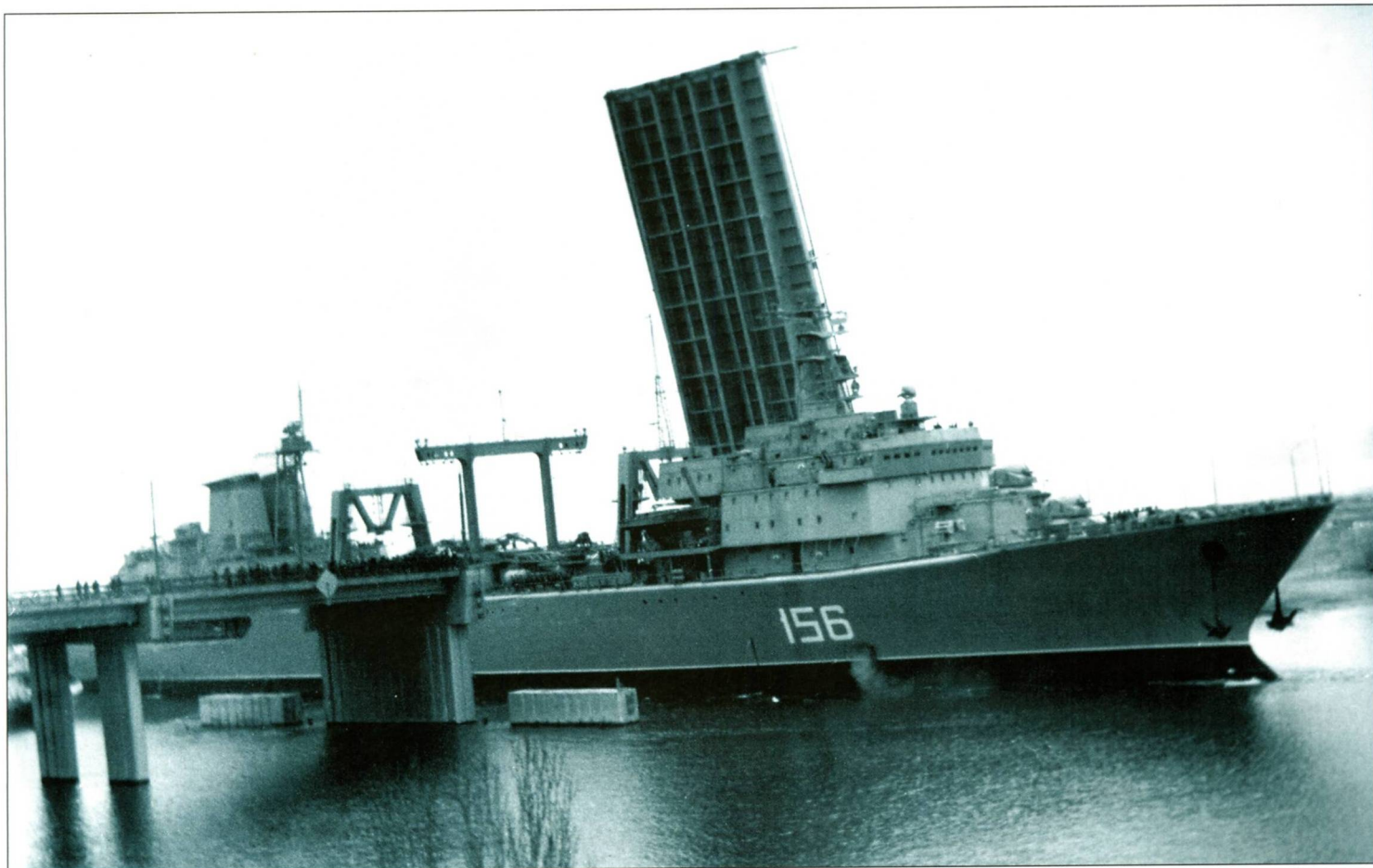
Из этого разработчиками — прежде всего СПб «Машпроект» (г. Николаев) — были сделаны и практические выводы, использованные в новых разработках в данной области. В результате к 1980 году для ударных ракетных крейсеров проекта 1164 (напомним, ГЭУ ККС и РКР проекта 1164 были унифицированы) за счет отработки высокоэффективных оребренных поверхностей нагрева впервые в мире была создана компактная и высокоэкономичная ГЭУ с ТУКом.

Недостатки «Березины», а также приведенные выше практические рекомендации ВМК были учтены при разработке более современного ККС проекта 11611, которые предполагалось строить уже серийно в начале 1980-х годов. Правда, несмотря даже на все усилия Главкома ВМФ С.Г.Горшкова, эти планы так и остались нереализованными по причине банального отсутствия на отечественных судостроительных предприятиях (в частности, на том же ССЗ имени 61 коммунара в Николаеве) свободных стапельных мест.

Для достижения паритета в гонке военно-морских вооружений страна традиционно и много тратилась на постройку многочисленных боевых кораблей, но, странным образом, экономила на инфраструктуре и вспомогательном флоте. Все это позже скажется на долговечности построенных кораблей и значительно сократит их пребывание в строю. Впрочем, это уже выходит за рамки повествования и, вероятно, когда-нибудь эта тема будет освещена другими авторами более подробно.



*Разборка «Березины» на металл,  
г.Алиага (Турция), 2002 г.*

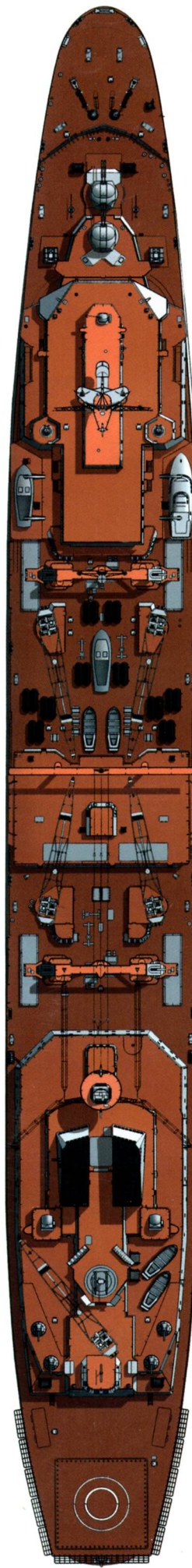
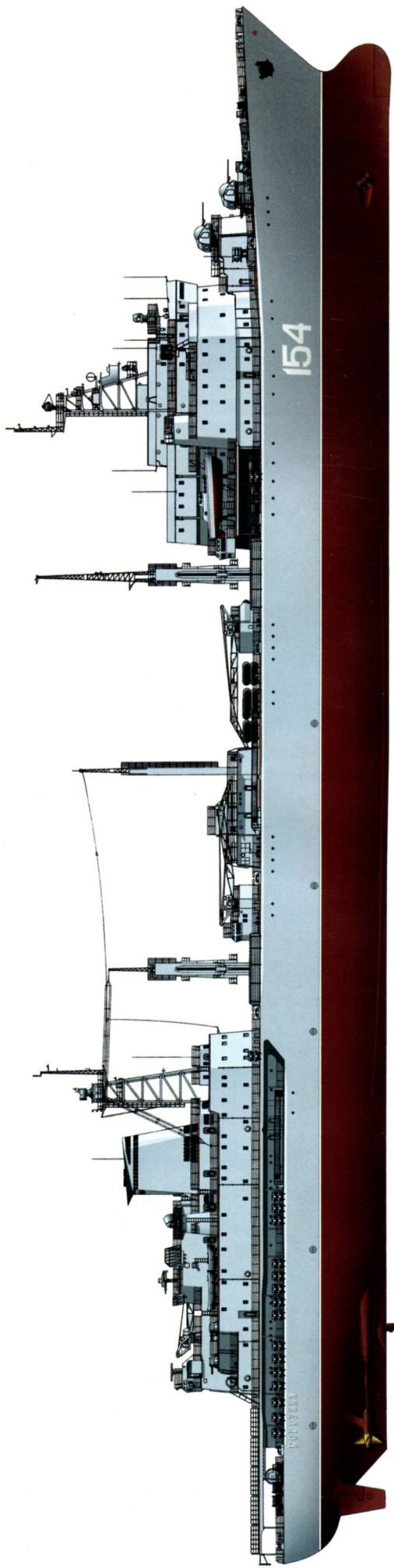


*«Березина» следует в завод имени 61 коммунара для ремонта после столкновения с теплоходом «Капитан Сорока» — на фото показан момент прохождения Ингульского моста в г. Николаеве (фото из архива автора)*



*Модель ККС «Березина» — экспозиция музея истории судостроения и флота в г. Николаеве (фото автора)*

Корабль комплексного снабжения  
«БЕРЕЗИНА»



Спущен на воду 20 апреля 1975 г.  
Передан ВМФ 30 декабря 1977 г.  
Исключен из списков ВМФ РФ в марте 2002 г.  
Разобран на металл в конце 2002 г.