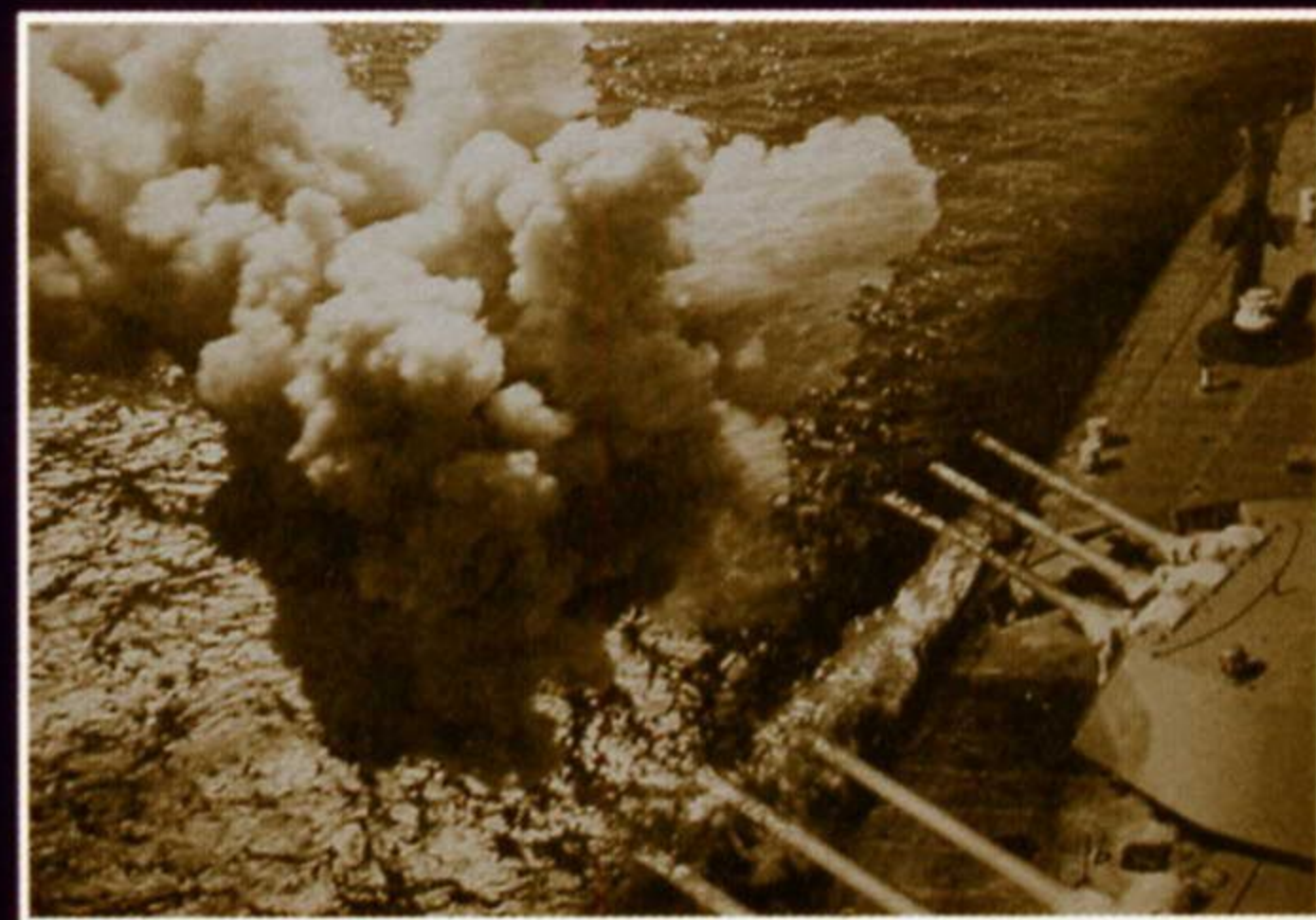




ВЛАДИМИР ЗАБЛОЦКИЙ

КРЕЙСЕРА «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»



ВЛАДИМИР ЗАБЛОЦКИЙ

КРЕЙСЕРА
«ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«ЭКСМО»
2008

ББК 68.54
312

**АРСЕНАЛ
КОЛЛЕКЦИЯ**

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Заикина

Издательство «Коллекция» выражает благодарность А.С.Александрову
за помощь в подготовке рукописи книги к печати

Заблоцкий В.П.

312 Крейсера «холодной войны» — М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО,
2008. — 224 с.: ил.

ISBN 978-5-699-26175-8

Крейсера типа «Свердлов» (проект 68-бис) занимают важное место не только в истории отечественного флота, но и в истории мирового кораблестроения. Это последние в мире классические крейсера, завершившие собой эпоху артиллерийских кораблей с броневой защитой. С точки зрения техники они вобрали в себя весь накопленный опыт ведения войны на море и достигли верха совершенства, но, увы, появились слишком поздно, чтобы считаться лучшими крейсерами в мире...

Тем не менее, кораблям проекта 68-бис досталась долгая и яркая служба. Они бороздили воды всех четырех океанов, участвовали в маневрах и так называемых боевых службах, не раз выполняли представительские функции. В разгар «холодной войны» они являлись своего рода «визитной карточкой» флота — неслучайно на советском наградном знаке «За дальний поход» был изображен силуэт именно крейсера типа «Свердлов»...

ББК 68.54

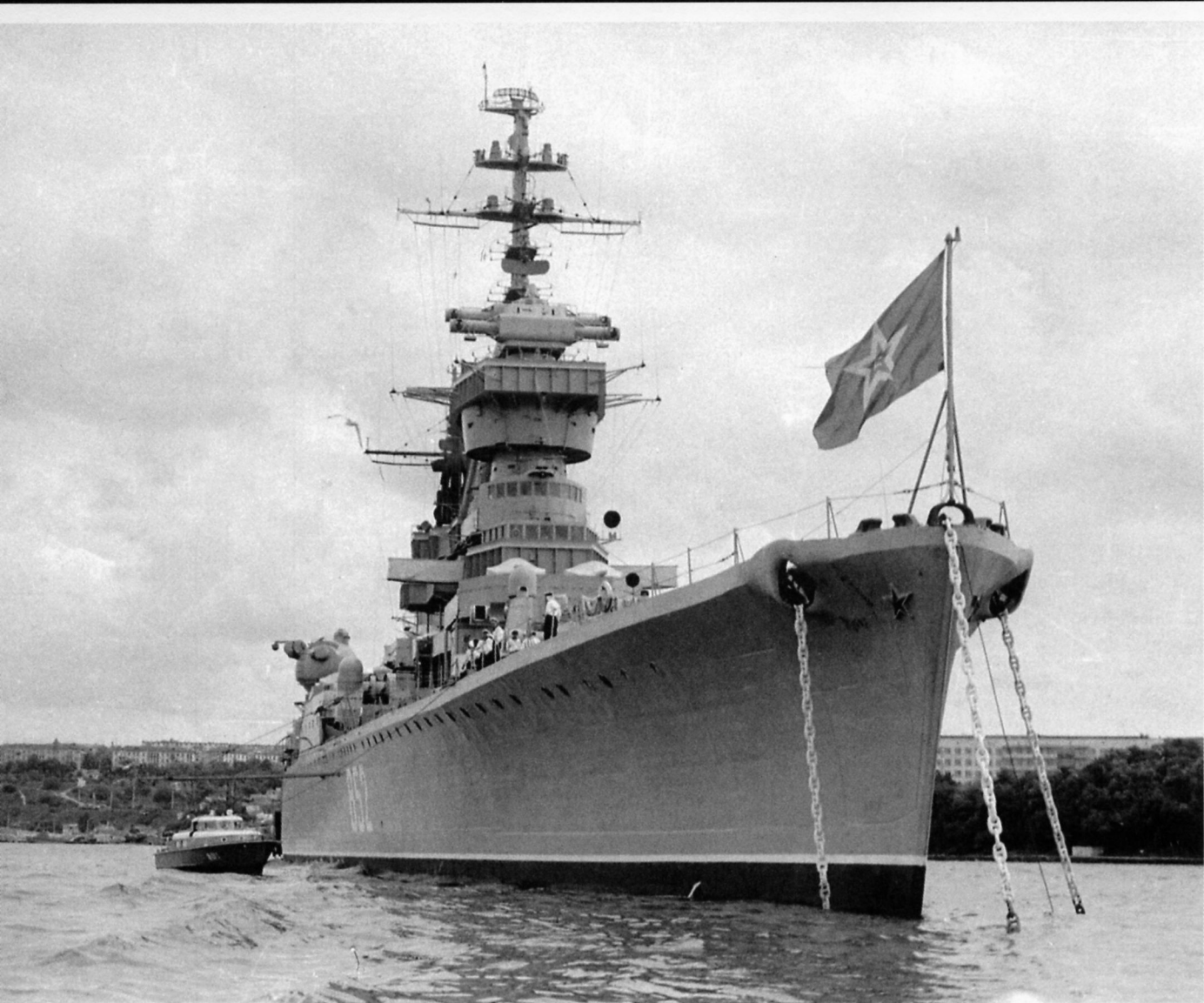
ISBN 978-5-699-26175-8

© В.П. Заблоцкий, 2008
© ООО «Издательство «Коллекция», 2008
© ООО «Издательство «Яуза», 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

СОДЕРЖАНИЕ

КРЕЙСЕРА ТИПА «СВЕРДЛОВ».....	5
История проектирования.....	6
Постройка и испытания.....	10
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ.....	29
Корпус и общее расположение.....	29
Бронирование.....	34
Артиллерия главного калибра.....	34
Универсальная артиллерия.....	42
Малокалиберная зенитная артиллерия.....	45
Минно-торпедное вооружение.....	45
Радиоэлектронное вооружение.....	46
Энергетическая установка.....	51
Экипаж и бытовые условия.....	52
Окраска и внешние отличия.....	54
МОДЕРНИЗАЦИИ.....	55
Техпроект 67.....	55
Техпроект 70.....	59
Техпроект 71.....	64
Техпроекты 68У1 и 68У2.....	66
Проект 68А.....	73
Неосуществленные проекты.....	78
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ.....	82
ОЦЕНКА ПРОЕКТА.....	209
Приложение 1.....	216
Литература и источники.....	223





КРЕЙСЕРА ТИПА «СВЕРДЛОВ»

Этих кораблей уже давно нет в строю — практически одновременно с исчезновением СССР завершили свою службу и крейсера проекта 68-бис, став по праву неотъемлемой частью истории советского флота. Сполна отслужив в его составе более трех десятков лет, они намного превысили срок активной жизни, отмеренный им конструкторами. В эти десятилетия вписались и становление океанского ВМФ СССР, и «холодная война» на морях и океанах, и годы разрядки международной напряженности. Они не участвовали в войнах и вооруженных конфликтах и за всю свою службу не произвели ни одного боевого выстрела по реальной цели, хотя создавались и постоянно готовились именно к этому. И все же история последних советских артиллерийских крейсеров содержит много интересного и заслуживает отдельного повествования.

С появлением в последние годы в ближнем и дальнем зарубежье целого ряда новых публикаций, широкому кругу читателей представилась возможность получить достаточно полное представление о послевоенной истории ВМФ СССР и отечественного кораблестроения. В то же время, интереснейшие подробности истории проектирования, постройки и службы артиллерийских крейсеров проекта 68-бис все еще остаются малоизвестными, грешат односторонним и неполным изложением, неточностями, ошибками и заблуждениями, порожденными элементарным отсутствием объективной информации. Нет и систематизированных данных о проектировании, постройке и испытаниях этих кораблей, конструктивных отличиях их друг от друга, обширных модернизаций, проведенных на них за время службы. Почти ничего не написано о тех, кто сдавал крейсера флоту, а также тех, кто командовал этими грозными боевыми единицами.

Современному читателю мало что известно о подробностях нашумевших в свое время событий вокруг крейсера «Орджоникидзе» в апреле или на «Дмитрии Пожарском» в августе 1956 г. В первом случае тайну все еще хранят архивы британских, а во втором — российских спецслужб, по-

этому воссоздание всей полноты картины представляется делом будущего.

Отдельной проблемой является распространение в отечественной, а затем и в зарубежной литературе информации, основанной на нелепых слухах и домыслах, совершенно не соответствующих реальным событиям (в частности, это относится к судьбе крейсера «Адмирал Нахимов»). А об ошибках и неточностях в подаче графического материала и фото даже говорить не приходится.

В целях восстановления истины автор попытался в рамках настоящей монографии устранить названные недостатки и по возможности всесторонне осветить спорные моменты.

При подготовке работы широко использовались документы и материалы (приемные акты, фото, протоколы испытаний, отчеты, материалы переписки предприятий, директивы и т.д.) Центрального Военно-морского музея (г. Санкт-Петербург), Музея ТОФ (г. Владивосток), Николаевского областного государственного архива, архивов Черноморского судостроительного завода и Судостроительного завода им. 61 коммунара (г. Николаев), Николаевского музея истории судостроения и флота, Николаевского краеведческого музея, ЦКБ «Черноморец», Севастопольского Морского завода им. С.Орджоникидзе, Музея КЧФ (г. Севастополь), ряда местных архивов и фондов, включая частные, мемуары и дневники офицеров, принимавших участие в переходах крейсеров «Дмитрий Пожарский» и «Адмирал Лазарев» Северным морским путем на ТОФ (1955—1956 гг.), «Орджоникидзе» в Индонезию (1962 г.), а также служивших на кораблях в различные периоды несения ими боевой службы в составе 5-й, 7-й, 8-й и 10-й ОПЭСК, материалы Интернет-сайтов «Крейсерская слава» (ТОФ), «Крейсер «Мурманск» (СФ), dodmedia и т.д.

Во избежание односторонности и субъективного подхода в части оценки крейсеров пр. 68-бис, в настоящей работе наряду с отечественными впервые был использован целый ряд зарубежных источников, что позволило взглянуть на предмет повест-

**Крейсера проекта 68-бис:
«Александр Невский»
в море, 1960-е гг.
(слева сверху)
и «Адмирал Ушаков»
на якорной стоянке
в Севастополе,
1973 г.
(слева внизу)**

ования глазами бывших потенциальных противников.

В описании службы указан флот и по возможности соединение с датами зачисления (исключения) в его состав корабля, звания и фамилии командиров кораблей, даты смены бортовых номеров, периодов и районов несения боевых служб, участия в учениях, визитах в иностранные порты, межфлотских переходах, ремонтов, консервации, переклассификации и модернизации крейсеров.

Для удобства пользования ТТХ кораблей сведены в таблицы.

Названия кораблей приведены в соответствии с документами о зачислении их в списки флота, наименования (номера) заводов-строителей, а также предприятий-разработчиков отдельных видов корабельного вооружения и техники указаны на момент постройки кораблей.

Автор выражает благодарность за помощь в подготовке настоящего труда и предоставленные материалы ветеранам флота: контр-адмиралу в отставке Н.Н. Сердюку (г. Киев), капитанам 1 ранга в отставке Ю.Н. Романову (г. Санкт-Петербург), В.Н. Рудакову, А.Н. Шапошникову (г. Киев), капитанам 2 ранга в отставке Г.Н. Букину (г. Винница), В.В. Мацкевичу (г. Николаев), А.М. Власенко (г. Калининград), капитанам 3 ранга в отставке А.Д. Левченко, О.Н. Магдичу (г. Киев), капитану 2 ранга В.В. Линнику (г. Владивосток), руководству ЦКБ «Черноморец» (г. Севастополь), Казенного Исследовательско-проектного центра кораблестроения (г. Николаев), историкам-любителям, работникам и ветеранам судостроительной промышленности: Е.А. Борисову (г. Николаев), С.Г. Джуросу, В.В. Костриченко (г. Севастополь), А.Н. Бадякину (г. Керчь), В.Г. Вильяльду, В.И. Стрижаку (г. Запорожье), В.В. Бабищу (г. Николаев), С.А. Богатову (г. Санкт-Петербург), В.В. Яровому (г. Новокузнецк), а также зарубежным коллегам: капитану 1 ранга А. Кожухарову (Болгария), Я. Малиновскому и П. Бутовскому (Польша).

Для иллюстрации текста были использованы фото из архива автора, а также предоставленные С.А. Балакиным (г. Москва), А.Ф. Киосевым (г. Бердянск), С.В. Зерновым (г. Херсон), С.Н. Кителем (г. Керчь), В.В. Скопцовым, В.В. Сосновским и

А.Н. Одайником (г. Одесса), А.С. Гончаровым, Е.Д. Еременко и Ю.А. Гринченко (г. Запорожье), В.М. Демченко (г. Киев), А.Г. Кузенковым, А.И. Ячком (г. Севастополь), В.В. Линником (г. Владивосток).

История проектирования

Уже в середине 1930-х гг., по мере разработки планов создания в СССР мощного океанского флота, все более актуальным становился вопрос разработки новых легких крейсеров, предназначенных для действий в составе будущих эскадр. Строившиеся на тот момент крейсера проектов 26 и 26-бис не удовлетворяли ни военных, ни промышленность — как своей стоимостью, так и несбалансированностью основных тактических характеристик.

Тактико-технические требования к новому крейсеру Начальник Морских Сил РККА В.М. Орлов утвердил в августе 1936 г. — новый «эскадренный» крейсер предназначался для ведения разведки, несения дозора, ведения боя с легкими силами противника в составе эскадры, обеспечения действий своих легких сил, действий на коммуникациях противника, осуществления минных постановок.

Первоначальный состав вооружения включал 9 152-мм орудий ГК (в 3-х трехорудийных башнях МК-5), 8 100-мм зенитных орудий, 6 спаренных 37-мм автоматов, два трехтрубных 533-мм поворотных торпедных аппарата, а также мины заграждения. Стандартное водоизмещение корабля оговаривалось равным 8300 т, скорость полного хода — 35 узлам и дальность плавания крейсерским ходом (20 узлов) — 4500 миль.

Разработка проекта 68 выполнялась ленинградским ЦКБ-17 (главный конструктор А.И. Маслов) при участии Г.А. Гасанова, А.С. Савичева, Н.А. Киселева, Л.В. Диковича и других, в будущем известных специалистов, видных ученых и руководителей судостроительной отрасли страны.

Эскизный проект впервые был представлен на рассмотрение НК ВМФ в марте 1938 г., затем откорректирован в связи с замечаниями и изменениями, а 29 июня утвержден уже с 4-я башнями ГК МК-5 при стандартном водоизмещении в 10 000 т.

ГЭУ, состоящая из двух ТЗА типа ТВ7 и шести водотрубных котлов КВ-68, долж-

на была обеспечить суммарную мощность 26 500 л.с. Турбозубчатые агрегаты приводили во вращение два трехлопастных бронзовых гребных винта фиксированного шага. Полный запас топлива (флотский мазут) составлял 2236 т, расчетная скорость полного хода — 34,5 узла.

В декабре 1938 г. рассмотрение технического проекта 68 прошло в Управлении кораблестроения ВМФ. Подготовленное на его основе положительное заключение заместитель наркома ВМФ СССР И.С. Исаков утвердил 17 января 1939 г. Хотя разработка рабочей документации началась еще в декабре 1938 г., до окончательного утверждения ТТЭ.

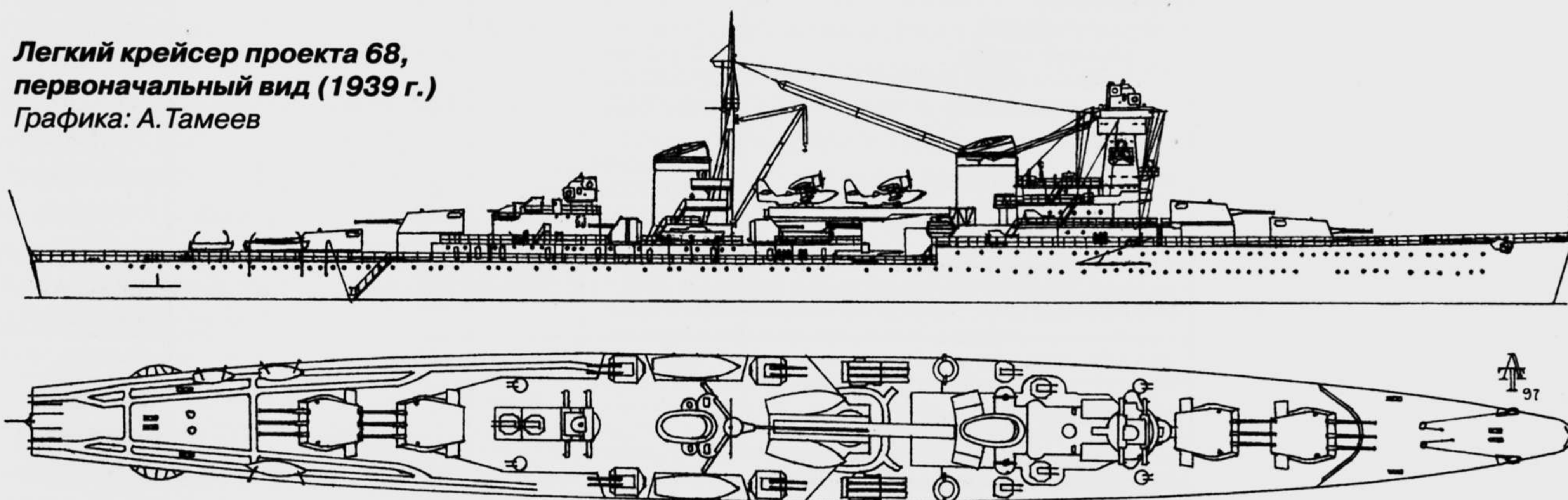
В 1939 г. приступили к закладке крейсеров пр.68 на стапелях сразу нескольких судостроительных заводов. В рамках пятилетнего плана (1938—1942 гг.) планировалось развернуть строительство 16 кораблей, со сдачей 5 из них флоту в 1942 г. Первым 29 августа 1939 г. на стапеле Николаевского ССЗ № 198 заложили крейсер «Фрунзе» (заводской номер С-356), вслед за ним 31 августа на Ленинградском ССЗ № 189 — «Валерий Чкалов» (С-309), в Николаеве на ССЗ № 200 — «Куйбышев» (С-1088). 8 октября на ССЗ № 189 начались работы на формально считавшемся головным КРЛ «Чапаев» (С-305), а 31 октября — на «Железнякове», наряд на постройку которого выдали ленинградскому ССЗ № 194.

К 1941 г. предполагалось иметь в постройке 11 крейсеров данного проекта. Корпус «Фрунзе» был спущен 30 декабря 1940 г., в тот же день на его месте заложили «Орджоникидзе» (С-364). 31 января 1941 г. сошел на воду КРЛ «Куйбышев», освободив стапель для постройки «Свердлова» (С-1090).

Однако 22 июня началась война. А уже 10 июля 1941 г. постановлением ГКО строительство крейсеров проекта 68 и других крупных кораблей приостановили. Корпуса «Чапаева» (готовность 38,4%) и «Железнякова» (30,6%) законсервировали до конца войны, и поставили их в районе Большой Невки. «Чкалов» же (23%) оставался на стапеле до 25 октября 1947 г. Готовность «Фрунзе» к началу войны составляла 38%, у «Куйбышева» — 29%. Оба корабля перед оставлением в августе 1941 г. Николаева увели сначала в Севастополь, а затем на Кавказ, где они простояли до конца войны. Находившиеся на стапелях к моменту занятия города немцами корпуса «Орджоникидзе» и «Свердлова» были к концу 1942 г. разобраны и отправлены в Германию на переплавку.

По окончании Великой Отечественной войны, с учетом опыта боевых действий, пять крейсеров решили достраивать по откорректированному проекту, получившему обозначение 68К (главный конструктор А.С. Савичев). За счет отказа от устаревших систем вооружения корабль получил РЛС управления стрельбой, более совершенные артиллерийские установки ГК СМ-5-1 и увеличенное количество 37-мм зенитных автоматов В-11. В результате этого стандартное водоизмещение крейсера возросло до 11 450 т. Из-за того, что параметры ГЭУ оставались прежними, скорость полного хода уменьшилась с 33,5 до 32,6 узла. Дальность плавания 17-узловым экономическим ходом составила 5500 миль, а в случае приема топлива в перегруз — 7400 миль. Автономность по запасам провизии обеспечивалась в пределах 30 суток. Однако даже эти изменения не сделали новые крейсера полностью отвечающими требованиям

**Легкий крейсер проекта 68,
первоначальный вид (1939 г.)**
Графика: А. Тамеев





**Главный
конструктор
проекта 68-бис
А.С. Савичев
(1904—1983)**

времени. Требовалась кардинальная переработка изначального проекта.

Поэтому параллельно с достройкой уже спущенных на воду КРЛ пр.68 по откорректированному варианту («Чапаев», «Железняков», «Куйбышев», «Фрунзе» и «Чкалов» были сданы флоту в 1950—1951 гг.) ЦКБ-17 осуществляло на их базе разработку нового корабля. Его проект получил обозначение 68-бис, что свидетельствовало о пря-

мой родственной связи с прототипом. Разработка техпроекта 68-бис осуществлялась на основании задания ВМФ, представленного СМ СССР в сентябре 1946 г.

Главным конструктором назначили А.С. Савичева, его заместителями — В.В. Ашика, Б.А. Горшенина, В.Ю. Яновского, Л.С. Бобырева, Б.С. Тимофеева, а главным наблюдающим от ВМФ — капитана 1 ранга Д.И. Кушева.

Основные ТТЭ крейсеров проектов 68К и 68-бис

Элементы	пр. 68К («Чапаев»)	пр.68-бис («Свердлов»)	Примечания
Главные размерения, м: длина наибольшая длина по КВЛ ширина наибольшая ширина по КВЛ осадка средняя: -при нормальном водоизмещении -при полном водоизмещении высота борта: -в носу -на миделе -в корме	199,06 195,3* 18,73 18,0 - 6,9 13,6 10,29 10,29	209,96 205,1 21,98 21,37 6,76 7,26 14,8 13,5 11,37	*для «Фрунзе»
Водоизмещение, т: стандартное нормальное полное наибольшее	11 130 11 900* 14 040 14 680*	13 230 14 780 16 340 17 805	*для «Фрунзе» *для «Фрунзе»
Скорость хода, узлы: самого полного полного хода крейсерского оперативно-экономического полного заднего	33,5 32,8 23,5* 18,2* 17,0	33,12 32,63 23,47 18,7 17,4	*для «Куйбышева» *для «Фрунзе»
Мощность ГЭУ, л.с.: максимальная полная при экономической скорости Дальность плавания с экономической скоростью хода, миль (уз.)	124 600 111 470 6360 (17)	121 700 111 400 9000 (18)	
Запас топлива, т: нормальный полный наибольший	- 2334* -	1400 2805 -	*для Куйбышева»
Вооружение: артиллерийское: -главный калибр -универсальный калибр -зенитный калибр торпедное минное	4x3-152-мм 4x2-100-мм 14x2-37-мм - 146-обр.1908 г. или 88-обр.1926 г. или 90-обр.1031 г. или 78-КБ-3	4x3-152-мм 6x2-100-мм 16x2-37-мм 2x5-533-мм 132-обр.1908 г. или 76-обр.1926 г. или 68-КБ-3 или 70 минных защитников ГМЗ	
Параваны	К-1	К-1	при вступлении в строй
Экипаж, чел.	1184	1270	
Автономность, суток	30	30	по запасам провизии

Примечание: отдельные недостающие для «Чапаева» элементы ТТХ проекта 68К приведены для других од-
нотипных кораблей.



«Фрунзе» — один из крейсеров проекта 68К, 1953 г.

Важно отметить, что первоначально проект 68-бис рассматривался в качестве переходного, по которому предполагалось построить не более 7 кораблей. После этого в 1948—1949 гг. планировалось перейти к строительству серии более совершенных крейсеров пр.65. ОТЗ на них главком ВМФ СССР утвердил в сентябре 1945 г., а разработку проекта поручили ленинградскому ЦКБ-17. Впоследствии работы над пр.65 временно приостановили, а с 1947 г. и вовсе прекратили в пользу ускорения достройки 5 кораблей по пр.68К и развертывания серийной постройки их развития — крейсеров пр.68-бис, число которых увеличили до 25 единиц. Судя по всему, здесь большую роль сыграла позиция руководителей оборонной промышленности, которым было проще и выгоднее продолжать выпуск пусть и не самых новых, но уже запущенных в серию и отработанных образцов вооружения и оборудования, предназначенных для пр.68К и для 68-бис, нежели осваивать новинки, внедрение которых проходило не всегда гладко, а значит ставило под угрозу сроки готовности самих кораблей.

Таким образом, в рамках принятой первой послевоенной 10-летней программы военного судостроения планировалось построить 30 крейсеров — 5 единиц пр.68К и 25 единиц — пр.68-бис*.

По аналогии с эсминцами пр.30-бис, для ускорения разработки нового КРЛ приняли решение приступить сразу к созданию технического проекта, минуя стадию эскизного. С этой же целью конструкторам

предписывалось при создании нового корабля использовать прежде всего системы, оборудование и вооружение, которые бы не задерживали его постройку, т.е. главным образом те, которые уже производилось промышленностью для крейсеров пр.68К. В тех случаях, когда разработка перспективных, остро необходимых систем вооружения, обнаружения, связи и т.п. не укладывалась по времени в сроки готовности кораблей, предусматривалась возможность их установки уже на построенных крейсерах позднее. Для этого резервировались соответствующие объемы внутренних помещений и мощность корабельной электросети.

Самым заметным отличием крейсеров пр.68-бис от предшественников стало прежде всего усиление зенитного вооружения — до 6 спаренных 100-мм артиллерийских установок (вместо 4-х на пр.68К), а также доведение количества 37-мм спаренных автоматов В-11 до 16. Существенно возросли возможности корабля в части обнаружения и целеуказания, управления артиллерийским огнем как главного калибра, так и средств ПВО.

Наконец, благодаря наличию запаса водоизмещения, позволявшего разместить

* Здесь сама собой напрашивается для сравнения аналогия с постройкой серии эсминцев пр.30-бис, представлявших собой не более чем несколько увеличенную версию довоенного пр.30 со всеми его недостатками и слабым вооружением. Оставшиеся с довоенных времен корпуса спущенных на воду «тридцаток» к концу 1940-х гг. достроили по откорректированному пр.30К. А затем приступили в массовом порядке к закладке ЭМ пр.30-бис — сразу на четырех заводах одновременно (что позволило в короткие сроки построить почти по два десятка эсминцев для каждого из флотов).

дополнительное вооружение, было решено вновь оснастить корабль торпедным оружием (на пр.68К от него отказались). Причем предполагавшиеся ранее по пр.68 два трехтрубных поворотных ТА заменили на такое же число пятитрубных. Торпедные аппараты расположили побортно в средней части, оснатив их к тому же более совершенной системой управления стрельбой, в т.ч. с использованием данных РЛС.

Техпроект 68-бис был утвержден постановлением правительства СССР за № 2038-532сс от 14 июня 1947 г. Составление рабочей документации в основном завершили к концу 1949 г., но в связи с решением МСП и ВМС об установке на корабле новых средств радиолокации и связи готовый проект 1947 г. подвергся значительной корректировке. Разработка новых рабочих чертежей с учетом внесенных изменений производилась в соответствии с приказом МСП от 7 мая 1949 г.

Начатые в сентябре 1949 г. ЦКБ-17 работы по корректуре техпроекта, в связи с установкой на КРЛ пр.68-бис новых средств радиолокации и радиосвязи, замены СПН-200 на СПН-500, а также организации БИП, завершились в июне 1951 г.

Все внесенные изменения в ТТЭ корабля были утверждены постановлением СМ СССР от 13 марта 1951 г. за №780-388сс.

Постройка и испытания

Военное кораблестроение в СССР в послевоенный период имело ряд особенностей, обусловленных как объективными, так и субъективными факторами развития самой страны. Несмотря на очевидные уроки недавней войны, в области военного кораблестроения по-прежнему продолжался довоенный курс на строительство крупных артиллерийских кораблей. Идеологически это являло собой продолжение принятой еще в 1937 г. программы военного кораблестроения — с упором прежде всего на постройку линкоров и тяжелых крейсеров, которые кроме нас больше никто в мире уже не строил. Так, согласно предложению Главного штаба ВМФ СССР (которое принято считать личным мнением И.В. Сталина) в рамках десятилетнего плана 1946 г. предлагалось построить для ВМФ СССР 4 линейных корабля и 10 тяжелых крей-

серов, 84 крейсера, 12 авианосцев, 358 эсминцев и 495 подводных лодок. Тем самым преследовалась цель создать флот, способный помериться силами с флотами США и Великобритании.

Позже приведенные цифры были откорректированы в сторону уменьшения, поскольку первоначальные планы никак не соответствовали реальным возможностям послевоенной экономики страны. Тем не менее, план по-прежнему был ориентирован на строительство крупных надводных кораблей, включая 4 тяжелых (фактически линейных) крейсера пр.82, 30 легких крейсеров пр.68К/68-бис, 188 эсминцев пр.30/41 и 367 подводных лодок. Откорректированная десятилетняя программа военного кораблестроения была утверждена 16 октября 1946 г.

Крейсера проекта 68-бис строились крупной серией, для чего одновременно задействовали производственные мощности нескольких судостроительных заводов в Ленинграде и Николаеве (а позже и в Молотовске).

Главным кораблем проекта 68-бис стал КРЛ «Свердлов» (ССЗ № 189, г. Ленинград), договор на постройку которого за № 4201с/59/-47/01/10-47 заключили 2 октября 1947 г. Его торжественно заложили 15 октября 1949 г., однако не он стал первенцем серии. Значительно раньше — 21 декабря 1948 г., в соответствии с Госпланом, на стапеле № 0 ССЗ №444 в г. Николаеве началась постройка КРЛ «Дзержинский». Первоначально его планировалось заложить на соседнем стапеле №1, где до войны строились крейсера, но там все еще отсутствовало уничтоженное оккупантами в 1944 г. крановое оборудование. Поэтому единственным пригодным для постройки нового корабля местом оказался «нулевой» стапель. На нем краны восстановили гораздо раньше, так как они были необходимы для разборки корпуса ЛК «Советская Украина» (пр.23), находившегося там с 1938 г. Одновременно с формированием корпуса «Дзержинского» велись работы по удлинению самого стапеля (в нижней его части соорудили батопорт с док-камерой).

Время начала постройки этого корабля — на год раньше головного «Свердлова» — также выбрали не случайно. В Николаеве в более благоприятных, чем в Ленинграде,

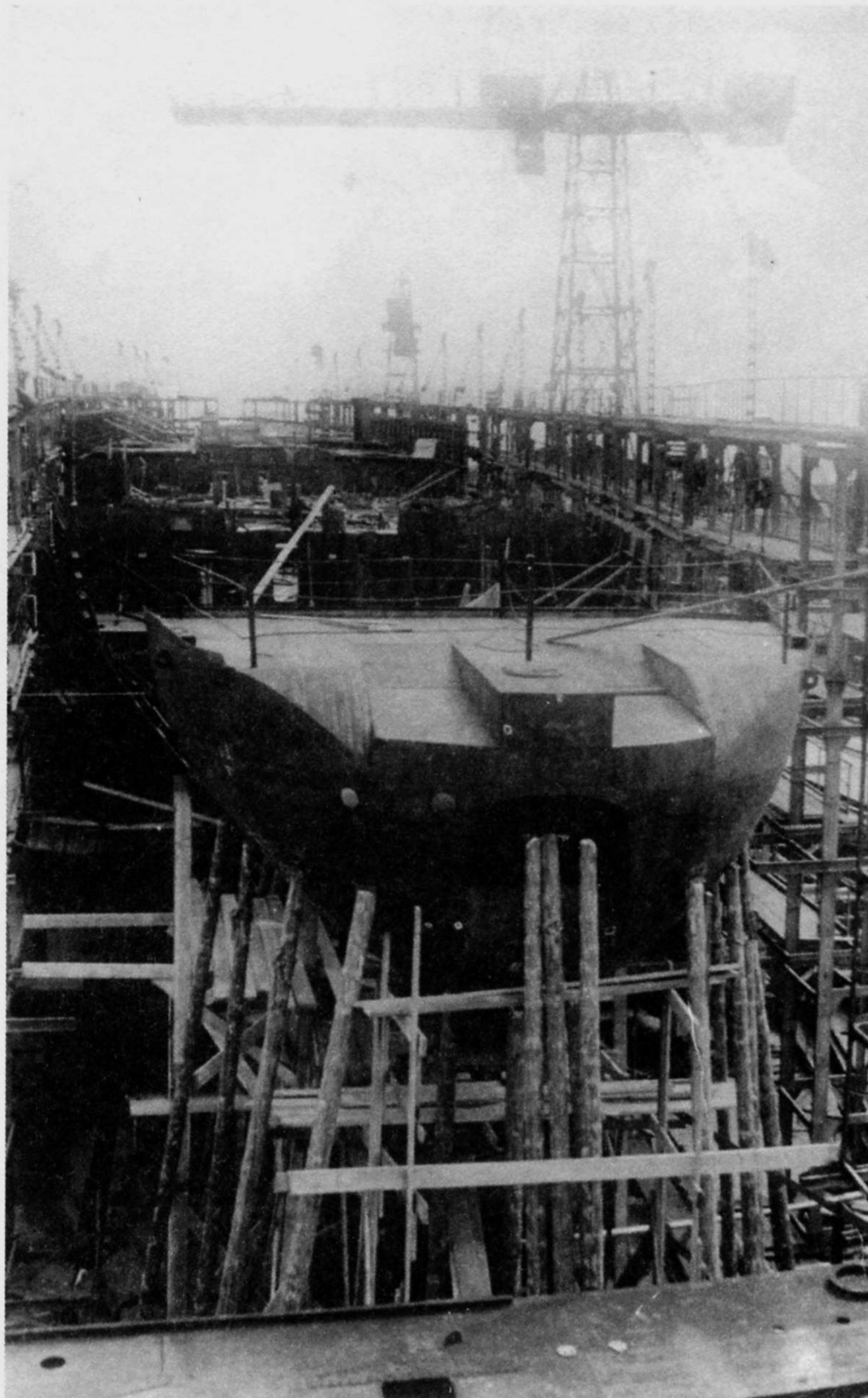
климатических условиях юга страны отрабатывались новые технологии секционной сборки и сварки корпуса из новой низколегированной листовой стали СХЛ-4. На кораблях пр.68-бис, впервые в практике отечественного кораблестроения, удалось реализовать идею создания полностью цельносварного корпуса корабля из низколегированной стали, что помимо повышения технологичности постройки также позволило достичь значительной экономии. Формирование корпуса из плоскостных и объемных секций, изготовленных с учетом технологических особенностей цехов, грузоподъемности их кранового оборудования, ускоряло и упрощало стапельные работы. Одновременно с этим был разработан новый прогрессивный — так называемый пирамидальный — способ формирования корпуса на стапеле, а также выполнения монтажных и достроечных работ. Его суть заключалась в том, что весь процесс постройки разбивался на технологические этапы и строительные комплекты с определенной трудоемкостью и продолжительностью работ.

Закладка последнего из трех головных КРЛ нового проекта, получившего имя «Орджоникидзе», состоялась на южном стапеле ленинградского ССЗ № 194* 19 октября 1949 г.

Впрочем, этими предприятиями строительство крейсеров пр.68-бис не ограничивалось. Вскоре было решено расширить фронт работ, задействовав для этого также возможности нового и наиболее современного предприятия судостроительной отрасли — завода № 402 в г. Молотовске (в настоящее время — Северное машиностроительное предприятие, г. Северодвинск).

Первый крейсер северной постройки, названный «Молотовск» (заводской № С-301), был заложен в док-камере южного эллинга позже других — 15 июля 1952 г. в рамках

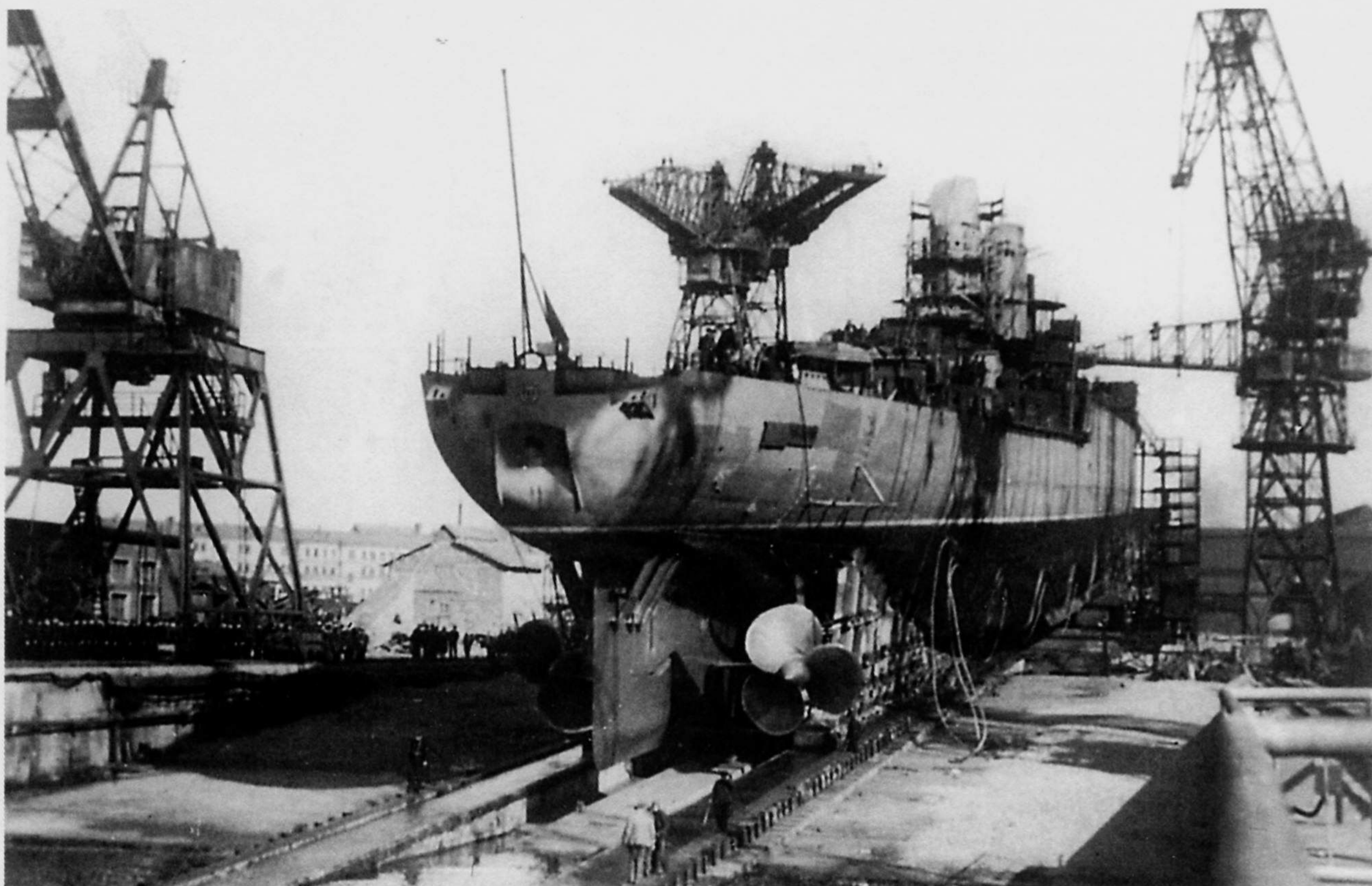
* Здесь уместно сказать несколько слов о нумерации и официальных наименованиях судостроительных заводов. Помимо номерных обозначений, каждый из них имел также и открытое название. И то, и другое периодически менялось в силу разных причин. Так, ССЗ № 444 (довоенное обозначение — ССЗ № 198) в Николаеве имел открытое наименование — им. А.Марти; позже его переименовали в Черноморский судостроительный завод. Ленинградский ССЗ № 189 известен также как Балтийский завод им. С.Орджоникидзе. Другой ленинградский же ССЗ № 194 в довоенное время также именовался им. А. Марти, а позднее — Адмиралтейский завод.



специально принятого Постановления ЦК КПСС и СМ СССР «О строительстве крейсеров на заводе № 402 в г. Молотовске». Нужно отметить, что здесь постройку кораблей планировалось осуществлять в закрытых строительных доках, что позволяло достичь значительной экономии сил и средств в сравнении с традиционной постройкой на наклонном стапеле.

Потенциально рассматривалась возможность строительства для Тихоокеанского флота крейсеров этой серии на другом современном предприятии — ССЗ им. Ле-

Корпус легкого крейсера «Свердлов» на стапеле, начало 1950 г.



**Крейсер
«Адмирал Ушаков»
перед спуском,
1952 г.**

нинского комсомола в Комсомольске-на-Амуре, но в конечном итоге решили ограничиться производственными мощностями европейской части страны.

Логичная и четкая система присвоения кораблям имен, как это практикуется в некоторых западных странах, в СССР отсутствовала. Поэтому нет ничего удивительного, что часть крейсеров построенная различными заводами, причем в произвольном порядке была названа в честь выдающихся большевистских деятелей: «Свердлов», «Дзержинский», «Жданов», «Щербаков»... Другая часть получила в общем-то традиционные для отечественного флота имена прославленных русских флотоводцев и полководцев: «Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев», «Адмирал Сенявин», «Адмирал Ушаков», «Адмирал Корнилов», «Михаил Кутузов», «Александр Суворов», «Александр Невский» и «Дмитрий Пожарский». Правда, «сухопутчикам» не повезло, их почему-то «разжаловали», лишив воинских званий и дворянских титулов.

Наконец, словно в богатой войнами отечественной истории более не осталось за-

служенных героев-полководцев и флотоводцев, упрямая «логика» партийно-политического руководства (а наименования кораблям в СССР утверждали там) почему-то дала оставшимся крейсерам имена городов: «Мурманск», «Молотовск», «Кронштадт», «Таллин», «Владивосток» (бывший «Дмитрий Донской») и «Архангельск» (бывший «Козьма Минин»). Но при этом как-то странно обойдя своим вниманием Москву, Ленинград, Киев, Минск и Севастополь. Да и переименования «Донского» и «Минина» объяснить сложно.

В довершение этой нестройной последовательности один из новых КРЛ был назван «Варяг» — в честь своего героического предшественника времен Русско-японской войны.

Строительство кораблей серии шло с размахом. В общей сложности, в 1949—1954 гг. на верфях заложили 23 крейсера проекта 68-бис. Даже с позиций сегодняшнего дня впечатляют масштабы и организация работ. Строительство внушительной серии достаточно больших и сложных кораблей осуществлялось одновременно на

9 стапелях (и строительных доках) 4-х наиболее крупных и мощных судостроительных заводов страны, с привлечением лучших кадров и использованием самых последних достижений отечественной науки и техники. Причем, несмотря на объективные трудности, которые переживала экономика страны после войны, постройка велась ритмично и достаточно высокими темпами. Так, за счет внедрения новых технологий период стапельной сборки уже головных кораблей пр.68-бис удалось сократить почти вдвое по сравнению с крейсерами предыдущей серии пр.68, а последующие корпуса за счет дальнейшего совершенствования технологии формировались еще быстрее.

«Свердлов» спустили на воду 5 июля 1950 г., а до конца сентября 1950 г. на плаву находились уже корпуса всех трех головных крейсеров («Держинский», «Свердлов» и «Орджоникидзе»).

Но если, как говорилось выше, на первом крейсере черноморской постройки отрабатывали технологию сварки, то на «Свердлове» проверяли в натурных условиях прочность корпуса. Для этого спущенный на воду корабль отбуксировали в Кронштадт и поставили в сухой док Морского завода для экспериментальной проверки прочности цельносварного корпуса в условиях прогиба и перегиба. Требовалось исключить всякий возможный риск, коль скоро речь шла о строительстве большой серии крейсеров. Заодно с корабля сняли спусковое устройство. После успешного подтверждения расчетов экспериментальными данными крейсер возвратили к заводскому причалу для дальнейшей достройки.

Швартовые испытания «Свердлова» прошли с 6 апреля по 17 августа 1950 г.

21 июля в Барочном бассейне Ленинградского порта провели кренование «Свердлова», в результате чего были определены водоизмещение и осадка корабля, впоследствии уточненные с учетом дальнейших изменений. При этом стандартное водоизмещение оказалось на 370 т меньше проектного (включая неиспользованный запас водоизмещения 215 т, выигрыш в весе за счет поставок металла и брони с минусовыми допусками, 61 т и 56 т соответственно; за счет снятия противолодочно-

го вооружения, пневмопочты, прожекторов — 14 т; уменьшения веса ГЭУ — 17,8 т и вспомогательных механизмов — 5,2 т). Величина поперечной метацентрической высоты для стандартного водоизмещения составила 0,98 м вместо предусмотренных по проекту 1,13 м, а для полного соответственно 1,86 (1,96) м.

В январе 1951 г. на крейсере смонтировали первые серийные образцы СПН-500 системы «Зенит-68-бис-А» и аппаратуру БИП «Звено»*.

Со 2 по 9 июня 1951 г. крейсер прошел в Кронштадте докование с окраской подводной части. Перед началом испытаний на корабле отсутствовали предусмотренные проектом, но еще не изготовленные промышленностью в силу ряда причин РЛС «Фут-Н» (1 комплект), «Фут-Б» (4 комплекта), «Норд» (1 комплект) и РЛС радиоразведки и помех (1 комплект), для которых были зарезервированы места и мощности. Также не было установлено противолодочное вооружение, боевые прожектора и некоторые из радиопередатчиков.

И если постройка «Свердлова» протекала относительно гладко, то на «Держинском» (ст. строитель Г.И. Грицек) в силу новизны технологий рабочие и конструкторы столкнулись с большими трудностями.

Началось все с мелочи. К 12 февраля 1949 г. выполнили обработку листов наружной обшивки (32—170 шп.) с установкой на стапель и подготовкой под сварку. В ходе работ выяснилось, что не хватило одного листа стали СХЛ-4 и, чтобы не задерживать работы и выдержать зазоры под сварку, стапельный цех № 16 временно установил на этом месте лист из обычной стали Ст.3 с надписью: «Макет». Позже его заменили требуемым по технологии.

*Аппаратура боевого информационного поста (БИП) «Звено» создана в 1949 г. в НИИ-10 МСП, прошла испытания на крейсере «Молотов» и поступила на вооружение. Она представляла собой прототип современных автоматизированных систем управления (АСУ) надводных кораблей и предназначалась для координации работы корабельных средств освещения обстановки, отображения ее на планшетах, обработки информации, определения ЭДЦ, наведения истребительной авиации и торпедных катеров. При этом обеспечивалась одновременная обработка данных по 4 — 5 надводным и 7 — 9 воздушным целям, наведение одной группы истребителей на одну воздушную цель и двух групп торпедных катеров на одну надводную цель.

В 1950 г. НИИ-10 МОП создал новую, более совершенную электронную аппаратуру БИП «Цель», успешно прошедшую испытания на «Держинском» в 1953 г. На ее базе позже была разработана более совершенная аппаратура «Планшет», поступившая на вооружение КРУ «Жданов» и «Адмирал Сенявин».

Однако при сварке первых же днищевых секций возник целый ряд более серьезных проблем технологического порядка, вызванных появлением трещин и необходимостью в связи с этим замены на значительном протяжении наружной обшивки. Трудно даже представить себе сложность работ по демонтажу уже приваренных обшивочных листов на днищевых секциях сложной конфигурации и заменой их новыми.

Помимо трудностей с освоением сварки брони и новых сталей большие проблемы возникали из-за неполучения вовремя заказанных в планы контрагентских поставок оборудования и материалов. Так, запланированная на август 1948 г. поставка главных ГТЗА харьковским ХТГЗ им. Кирова была осуществлена по частям только в конце октября и в декабре. В 1949 г. не удалось получить стальные катаные трубы для пиллерсов, котельную арматуру, теплообменные аппараты, гребные валы, опорные и вспомогательные подшипники, нефтяные турбонасосы, двери, бронзовые штоки и электролитную медь по заявкам завода. Отсутствие испарителей задерживало проведение монтажных работ и не позволяло закрыть нижнюю палубу.

В мае 1949 г. из-за отсутствия специальных аустенитовых электродов, которые поставлял ленинградский ССЗ им. А.Жданова (вместо требовавшихся для проведения работ 6 т завод получил вовремя лишь 1,7 т), сорвались работы по установке на место уже изготовленной борто-

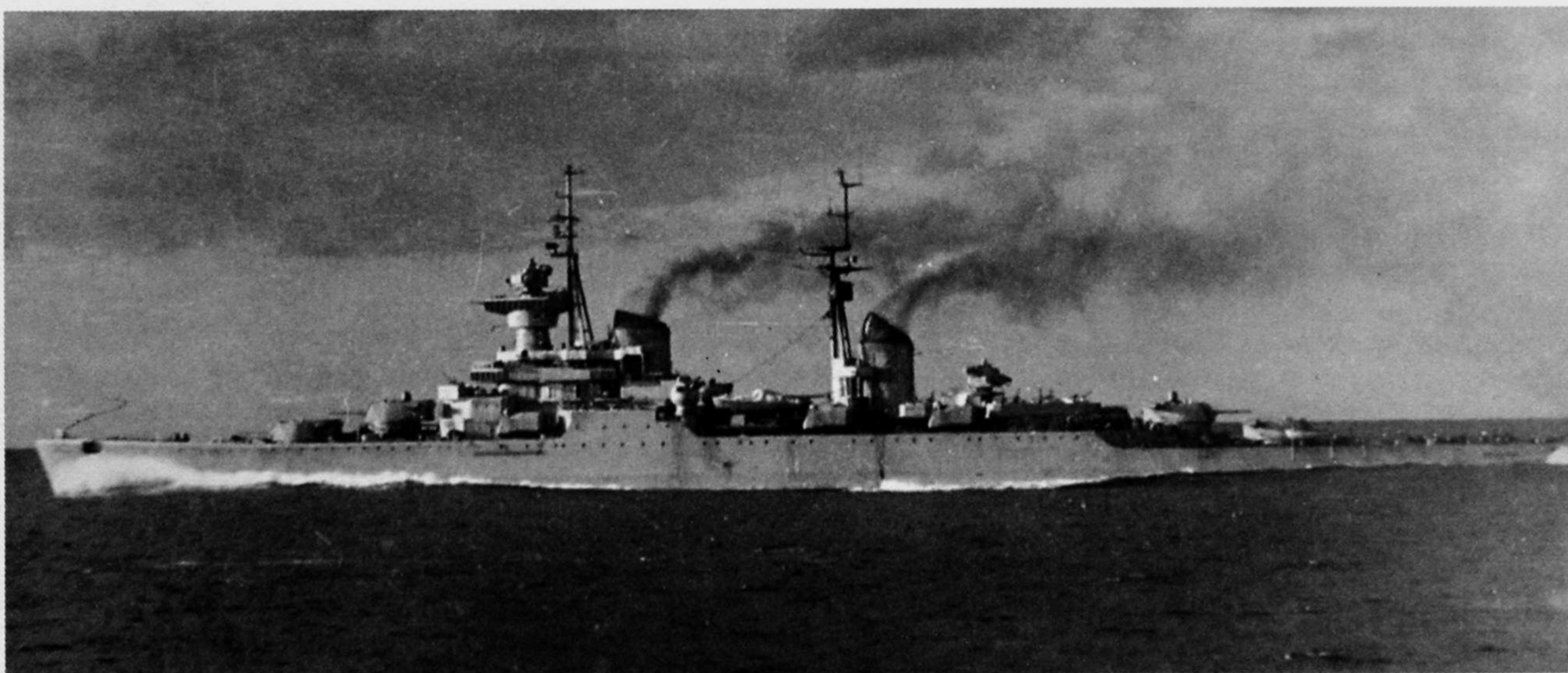
вой и палубной брони. По этой причине сварка брони на «Дзержинском» затянулась до зимы 1949—1950 гг. Только 30 ноября на корабль начали загружать турбины.

Много времени ушло на согласование текущих вопросов со специально созданным на Балтийском заводе, по месту постройки «Свердлова», технологическим бюро (ТБ-68). Главным образом, это касалось корректировки документации, разработки технологии, правил контроля сварных швов и т.д. Только по состоянию на 1 декабря 1949 г. поступило 2690 извещений о необходимости переделок уже выполненных конструкций.

С учетом всего этого, а также срыва плана строительства головного корабля завода, в 1949 г. руководство николаевского ССЗ № 444 обратилось к министру А.А. Горегляду с просьбой о пересмотре очередности поставок контрагентских изделий для «Дзержинского» за счет «Свердлова» с учетом отставания по готовности последнего. Ответную реакцию министра автору документально установить не удалось, но нельзя исключить, что определенные меры воздействия им все же были приняты. В конечном счете, все необходимые поставки контрагентами для «Дзержинского» оказались выполненными, хотя и со значительными задержками.

18 августа 1951 г. КРЛ «Свердлов» вышел в море для проведения заводских ходовых испытаний, по завершении которых его 1 октября предъявили к государственным испытаниям. Последние проводились в

**Головной корабль
проекта 68-бис –
крейсер
«Свердлов»
на ходовых
испытаниях, 1951 г.**



Заводские и государственные испытания КРЛ «Свердлов»

Вид испытаний	Общая длительность в днях	Всего ходовых дней	Ходовых часов		Прой- дено милей	Израсхо- довано топ- лива, т
			Всего	из них самым полным ходом		
Заводские ходовые	44	24	290	14	4638	5210
Государственные (до начала ревизии)	50	28	270	17,5	4080	4450
Ревизия механизмов и устранение дефектов	26	-	-	-	-	940
Мореходные испыта- ния и контрольный выход	52	12	92	12	1400	3130
Устранение констр. недостатков по корпу- су и автоматам В-11	96	-	-	-	-	900
Окончание государст- венных испытаний	19	7	43	1,5	890	1100
Всего	267	71	695	45	10 700	15 730

акватории Финского залива и Балтийского моря одновременно с первым этапом государственных испытаний установленных на крейсере первых серийных 4-х башен главного калибра МК-5-бис (с 1 октября 1951 г. по 16 января 1952 г.). С перерывами на устранение выявленных дефектов (17 января-22 апреля) они продлились до мая 1952 г.

Контрольное вскрытие механизмов крейсера и устранение обнаруженных дефектов произвели в заводе с 31 октября по 25 ноября 1951 г. В рамках госиспытаний с 26 ноября 1951 г. по 17 января 1952 г. на Балтике в районе Осмуссар — Пакри опробовали мореходные качества нового корабля и провели контрольный выход в штормовых условиях (волнение 4—7 баллов) на скоростях хода от 18,6 до 32,3 узла.

Скорости хода определялись на мерных милях Финского залива в районе Таллина. Максимальная равнялась 33,04 узла при мощности 121 700 л.с. и 296,4 оборотах в минуту. Скорость полного хода — 32,69 уз. (111 400 л.с. при 287,4 об./мин.); крейсерского — 23,54 уз. (29 900 л.с., 189,2 об./мин.), экономического 18,84 уз. (13 400 л.с. и 146,4 об./мин.), оперативно-экономического 18,66 уз. (13 500 л.с. и 147 об./мин.) и полного заднего хода 17,4 уз. (24 800 л.с., 181 об./мин.).

Дальность плавания экономическим ходом составила 9000 миль, оперативно-экономическим — 6300, крейсерским 5580, полным 2450 и максимальным — 2270 миль.

По завершении госиспытаний «Свердлов» возвратился в Ленинград и был поставлен к причалу Балтийского ССЗ для ревизии и вскрытия механизмов, а также устранения выявленных в ходе испытаний дефектов, конструктивных недостатков автоматов В-11 при стрельбе и подкрепление кормовой оконечности, которые проводились с 17 января по 22 апреля 1952 г.

В общей сложности, 46 суток в период испытаний корабль простоял в ожидании необходимой штормовой погоды, и еще 6 суток было потеряно по метеоусловиям, не позволявшим произвести отстрел АУ В-11 по воздушным целям. По итогам заводских и государственных испытаний были определены фактические ТТЭ (приводятся в приложении 1).

Результаты госиспытаний радиолокационного вооружения вкратце выглядели следующим образом.

РЛС обнаружения надводных и низколетящих целей «Риф» работала устойчиво и надежно, обеспечивая решение задач по обнаружению целей и выдаче ЦУ в систему ПУС и ПУТС, а также кораблевождения в условиях плохой видимости.

Дальность обнаружения и сопровождения надводных целей составляла соответственно: по КРЛ пр.68К — 170—199 кбт, по ЭМ пр.30-бис — 141—182 кбт, по ТЩ пр.254 — 68,5 и более, ТКА — 54 и более. Мертвая зона составляла 1,9 кбт. Полученные при испытаниях данные соответствовали ТУ.



**«Свердлов»
в Финском заливе
во время
испытаний,
1951–1952 гг.**

РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс-2» работала устойчиво, однако эффективность работы РЛС по реактивным самолетам была невысокой и недостаточной из-за длительного прохождения ЦУ и недостаточной точности. КРЛ пр.68К станция обнаруживала на дальности 149,5 кбт, ЭМ пр.30-бис — 101,6 кбт, самолет Ли-2 на высоте 1000 м — 460 кбт. Мертвая зона — 6 кбт.

Аппаратура опознавания «Факел-М» (всего на корабле было установлено два комплекта). Один комплект запросного устройства сопрягался с РЛС «Риф», другой — с РЛС «Гюйс-2».

Дальность уверенного опознавания проверялась при совместной работе аппаратуры «Факел-М» ЭМ «Сокрушительный» (пр.30-бис) и ТЩ № 109 (пр.254). Для ком-

плекта, сопряженного с РЛС «Риф», при работе с ТЩ обеспечивалась максимальная дальность опознавания 97 кбт. При дальности обнаружения цели самой РЛС — 126 кбт. Для комплекта аппаратуры, работающего с РЛС «Гюйс-2» при работе с ЭМ «Сокрушительный» была получена максимальная дальность опознавания 125 кбт. При дальности обнаружения самого ЭМ станцией в 110 кбт.

РЛС управления огнем ГК «Залп» (всего 2 РЛС, носовая и кормовая). Во время первой стрельбы ГК отмечался случай выхода из строя модулятора носовой станции «Залп» (из-за выхода из строя лампы) и агрегата питания кормовой станции — из-за неверной установки предохранителя в гнезде.

КРЛ пр.68К обнаруживался станциями на дальности 232—290 кбт, ЭМ пр.30-бис — 230 кбт, ПЛ в надводном положении — 99,25 кбт. Дальность уверенного наблюдения всплесков 152-мм осколочно-фугасных снарядов составила 165 кбт, 152 мм полубронебойных — 150 кбт, 152-мм практических — 110 кбт, практических 100-мм — 70 кбт, сволликовых 45-мм — 35 кбт. Также обеспечивалось ЦУ при стрельбе по береговым целям.

Завершающая часть госиспытаний прошла в период с 22 апреля по 10 мая 1952 г., включая второй этап государственных испытаний башен МК-5-бис главного калибра, которые принимались на вооружение одновременно с кораблем.

15 мая 1952 г. состоялось подписание приемного акта, и КРЛ «Свердлов» формально зачислили в состав ВМФ СССР. Всего с момента закладки корабля на стапеле до его сдачи флоту прошло 2 года, 6 месяцев и 25 дней. Тем не менее, на нем до 14 августа все еще продолжалось устранение конструктивных недостатков.

При этом, исходя из необходимости устранения последних на строящихся серийных кораблях, комиссия особо выделила следующие из них:

- Универсальные АУ №№ 1,2,5 и 6, а также автоматы В-11 №№ 1,2,11,12,13,14,15 и 16 находятся в опасной для личного состава зоне давления дульных газов при стрельбе ГК на КУ, близких к предельным. Наряду с этим, автоматы №№ 11—16 также попадают в опасную зону действия дульных газов при стрельбе универсальных АУ. В связи с этим углы обстрела артиллерии

универсального и главного калибров были уменьшены по сравнению с проектными значениями (на 8—36 градусов для ГК и на 6—30 градусов для универсальных АУ).

С целью максимального использования углов обстрела артиллерии УК и ГК до углов, ограниченных прочностью надстроек, на крейсере «Свердлов» ввели систему сигнализации опасных зон, предупреждавшую личный состав МЗА В-11 об оставлении боевых постов при попадании их установок в зону повышенного давления при стрельбе ГК и универсальных АУ. А также дававшую сигнал на разворот универсальных установок в безопасное положение при их попадании в зону повышенного давления при стрельбе ГК. Также рекомендовалось разработать коллективную защиту на 100-мм установках.

-Дальность действия РЛС «Якорь» признавалась не отвечающей предъявляемым требованиям при стрельбе по современным реактивным самолетам, в связи с чем в дальнейшем рекомендовалось ее увеличить.

-Дальность действия РЛС обнаружения морских целей «Риф» недостаточна по сравнению с дальностью действия артиллерийских РЛС «Залп» и «Якорь», что значительно снижало тактические преимущества при использовании АРЛС.

-Принятая система радиолокационного целеуказания воздушных целей (РЛС «Гюйс-2» и ВИКО) недостаточно отработана и эффективна из-за значительного времени передачи ЦУ на РЛС «Якорь». Тем самым не обеспечивалось своевременное открытие огня по быстролетящим целям.

-РЛС «Гюйс-2», «Риф», «Залп» и «Заря» в силу их расположения в надстройках со слабым бронированием обладают низкой живучестью, поэтому их рекомендовано в дальнейшем размещать под броневой палубой.

-Система автоматической наводки торпедных аппаратов, а также электросистема ввода угла гироскопических приборов признавались недостаточно совершенными.

-Имевшиеся визеры ПО-1М в условиях качки, из-за малого угла обзора, затрудняли визирование целей, в связи с чем комиссия рекомендовала их заменить на более совершенные изделия.

-РЛС «Гюйс-2» создавала значительные помехи УКВ радиоприему радиостанций Р-609.

-Система защиты радиоприема от помех, создававшихся такелажем, рангоутом и верхнепалубными сооружениями корабля, признавалась неудобной в эксплуатации и не обеспечивающей полностью осуществление одновременно приема и передачи информации.

-В интересах обеспечения непотопляемости и живучести корабля признавалось необходимым пересмотреть в сторону сокращения число дверей в водонепроницаемых переборках.

-Отмечена высокая температура в ряде жилых и служебных помещений, главным образом, расположенных на нижней палубе в районе машинно-котельных отделений.

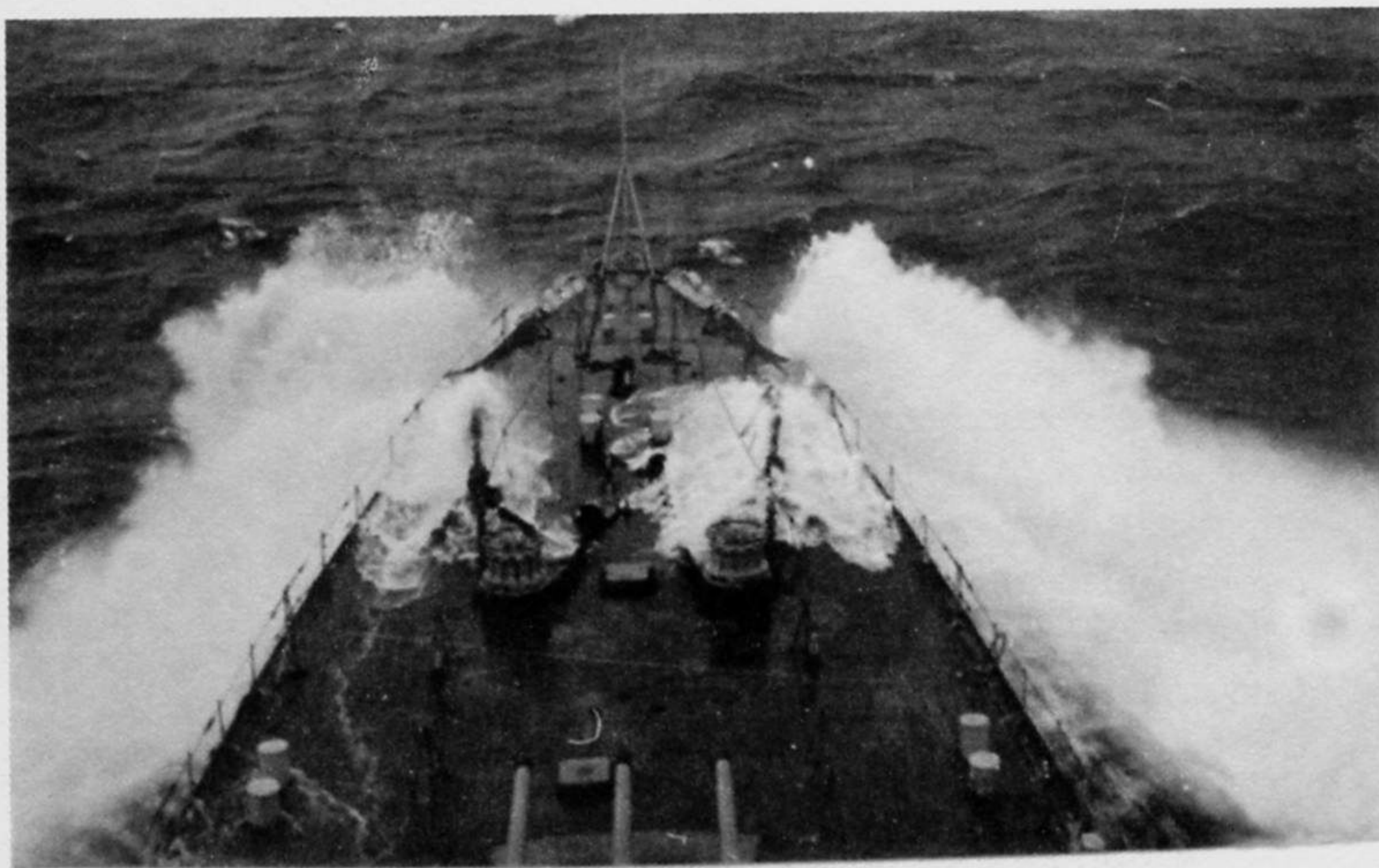
-Отмечена высокая шумность корабельной вентиляции (до 98 децибел), затруднявшая нормальную работу личного состава на боевых постах (особенно кормовой ЦАП, посты МПУАЗО, радиопост №2, кубрики №№18, 21, 22, каюты №№17,18).

-Из-за несовершенства конструкции не обеспечивалась надежная и длительная эксплуатация переходных гибких кабелей АУ ГК и УК, КДП, СПН, ТА, РЛС «Якорь» и «Штаг-Б».

-Конструктивное решение укладки деревянного настила на головном корабле не гарантировало от попадания воды на стальные части и возникновения коррозии. В этой связи рекомендовалось на серийных кораблях ставить деревянный настил на мастику.

Проведенные впервые в практике отечественного кораблестроения мореходные испытания корабля позволили дать следующие оценки мореходным качествам и использованию оружия КРЛ пр.68-бис на волнении до 7 баллов, при условии плавания в закрытом море и на короткой волне.

Качка корабля на различных КУ к волне и скорости хода не создавали существенных препятствий для использования артиллерийского оружия в пределах, обусловленных ТТЭ последнего за исключением ГК на КУ корабля к волне 90—135 градусов, на которых возможны препятствия из-за излишних амплитуд качки, превышавших 12 градусов с периодом 10 с. Торпедное, радиолокационное вооружение и средства связи могли при этом использоваться без ограничений при состоянии моря до 7 баллов включительно.



Полный ход К.У. 180° V=32 узл.



К.У. к волне 180° Г.К. скорость хода 26 узл.



К.У. к волне 180°. Скорость хода 26 узлов

В условиях короткой волны (30—60 м) по сравнению с длиной корабля он практически не обладал всхожестью на волну и при следовании навстречу волне разбивал или разрезал ее.

При состоянии моря до 4-х баллов (ветер — до 6 баллов) корабль в части заливаемости и забрызгиваемости вел себя удовлетворительно, начиная со скорости хода в 29 узлов навстречу волне отмечалось незначительное забрызгивание носовой части, не препятствовавшее использованию оружия.

При волнении 5—6 баллов (ветер до 8 баллов) на КУ 0—60 градусов к бегу волны, начиная со скорости 12—15 узлов отмечалось забрызгивание носовой оконечности, интенсивность которого возрастала с увеличением скорости хода и при 28—29 узлах захватывала район носовой группы башен ГК, автоматов В-11 №№ 1, 2, 5, 6, 7 и 8, ходового мостика и АУ №№ 1 и 2 УК.

При состоянии моря 7 баллов (ветер 8 баллов) на КУ 0—60 градусов при следовании экономическим ходом около 19 узлов крейсер интенсивно забрызгивался. Начало заметного забрызгивания отмечалось уже при 15 узлах на острых КУ к бегу волны. При увеличении скорости хода до 25—26 узлов корабль начинал принимать на носовую часть полубака значительные массы воды.

При состоянии моря до 5 баллов ограничений по развитию кораблем полного хода не наблюдалось. Но при состоянии моря в 6 баллов на КУ 0—60 градусов к волне полный ход ограничивался 21—23 узлами в силу того, что отмечались сильные удары волн о носовую оконечность, забрызгиваемость и затруднения в управлении кораблем.

Увеличение скорости хода более 24—25 узлов при волнении около 7 баллов на КУ 0—60 градусов к волне сопровождалось опасностью повреждения водой оборудования на открытых участках палубы, отдельных корпусных конструкций, дельных вещей и вооружения, расположенных в носовой части крейсера в силу заливаемости.

Устойчивость корабля на переднем ходу на всех КУ по отношению к волне при состоянии моря до 7 баллов, удовлетворительная.

Госкомиссия отмечала при этом, что ограничения в использовании оружия, обус-

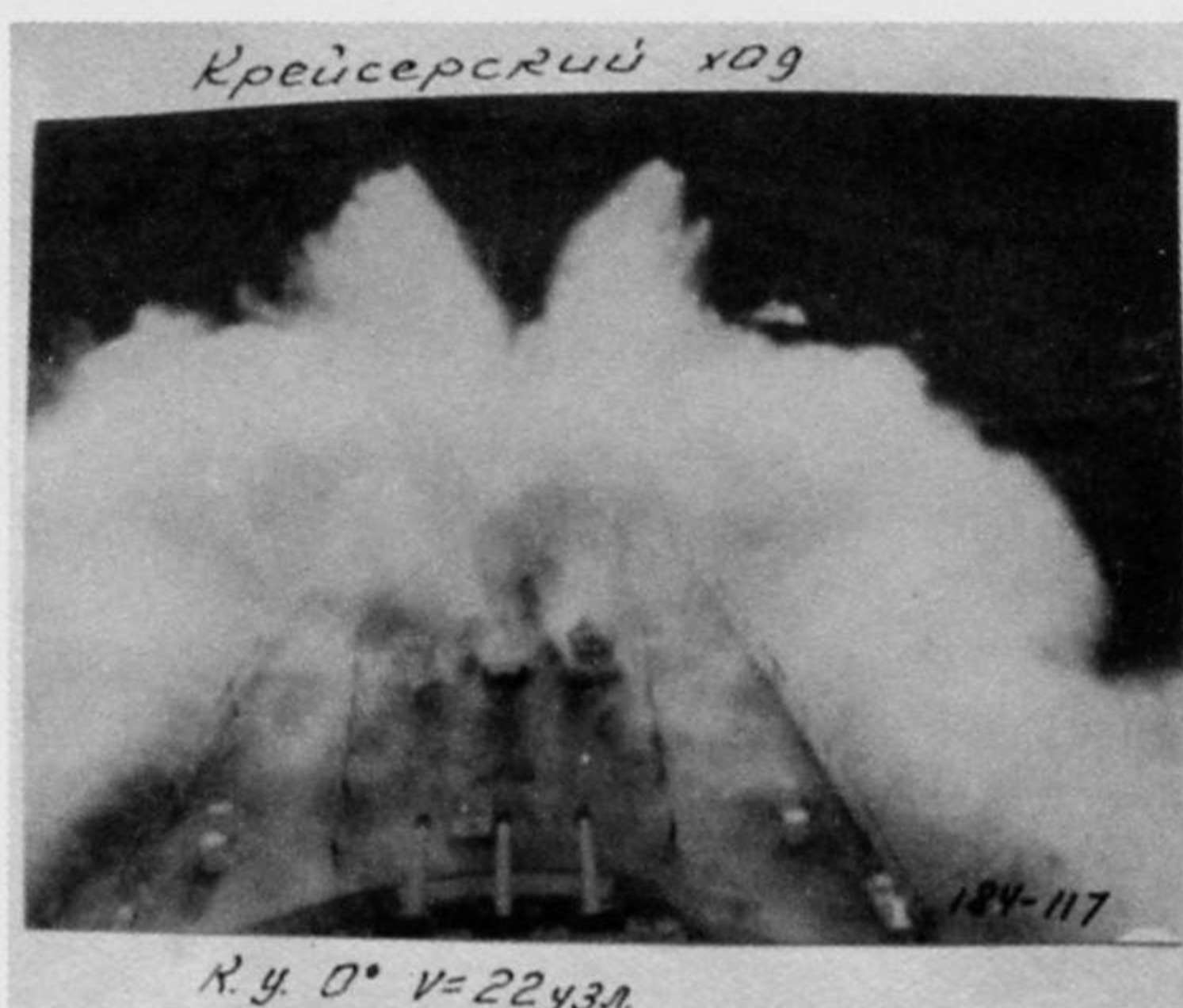
ловленные результатами проведенных мореходных испытаний, могут быть снижены путем увеличения высоты надводного борта в носовой части крейсера и некоторого изменения формы ее обводов. Также рекомендовалось в целях улучшения мореходных качеств серийных кораблей пр.68-бис произвести изменения конструкции носовой части на основе отработки обводов по итогам модельных испытаний в бассейне и в открытом водоеме. Наряду с этим, признавалось целесообразным провести мореходные испытания корабля пр. 68-бис в Баренцевом море.

Отмечалась повышенная вибрация (тряска) автоматов В-11 при стрельбе, отрицательно влиявшая на точность огня, наводчики при этом часто теряли цель, затруднялось заряжание при стрельбе очередями. Предусмотренная проектом система ПУС «Фут-Б» не может быть использована для управления огнем АУ В-11 в силу того, что последние не имеют силовых приводов наведения. Специальным решением МСП было разрешено сдавать, а ВМС принимать АУ В-11 без силового привода до разработки последнего. Помимо этого, вместо предполагавшегося ранее объединения автоматов В-11 в 5 батарей их объединили в 4 батареи, 2 носовые и 2 кормовые.

В период испытаний также были обнаружены две трещины (отрыв наплавки) в сварных стыках бортовых броневых плит, одна из них сквозная длиной 750 мм на 128 шп. левого борта, вторая несквозная — 650 мм на 81 шп. правого борта.

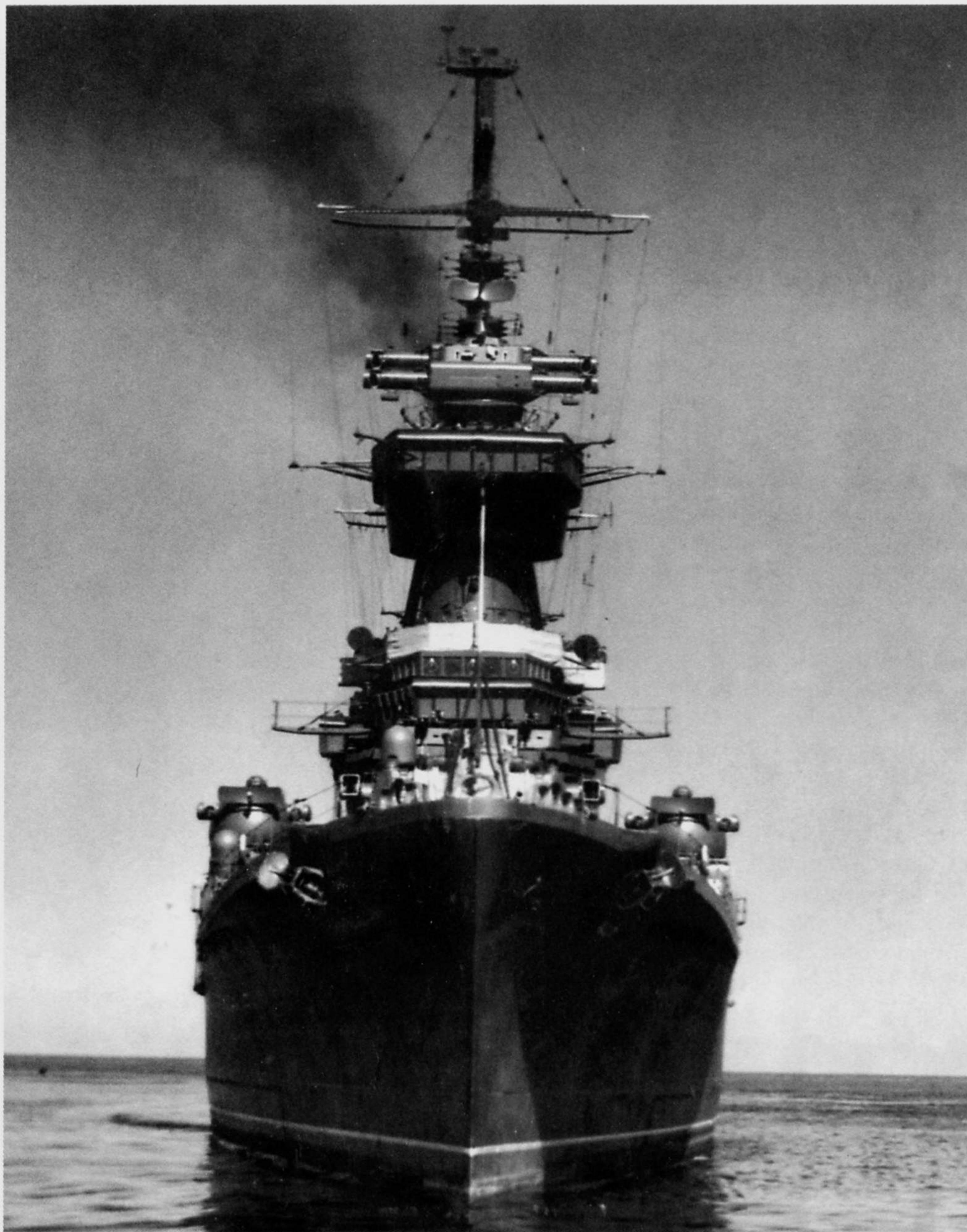
И только 31 августа на корабле впервые подняли Военно-морской флаг, после чего крейсер вошел в состав 4-го ВМФ на Балтике.

Тем временем на Балтике завершились испытания крейсера «Орджоникидзе», построенного ленинградским ССЗ № 194 (гл. ответственный сдатчик К.И. Гнедин). 18 августа 1952 г. состоялось подписание приемного акта, 31 августа — торжественный подъем Военно-морского флага, и корабль официально зачислили в состав 4-го ВМФ. На нем, в отличие от «Свердлова», установили все предусмотренные проектом радиопередатчики и радиоприемники с более высокой чувствительностью, в связи с чем на испытаниях фиксировались случаи возникновения помех радио-



На этой и предыдущей стр. — мореходные испытания крейсера «Свердлов». Фотографии из официального отчета, 1952 г.

Головной крейсер
пр. 68-бис
николаевской
постройки –
«Дзержинский»
во время
испытаний,
вид с носа
и с кормы (с. 21),
1952 г.

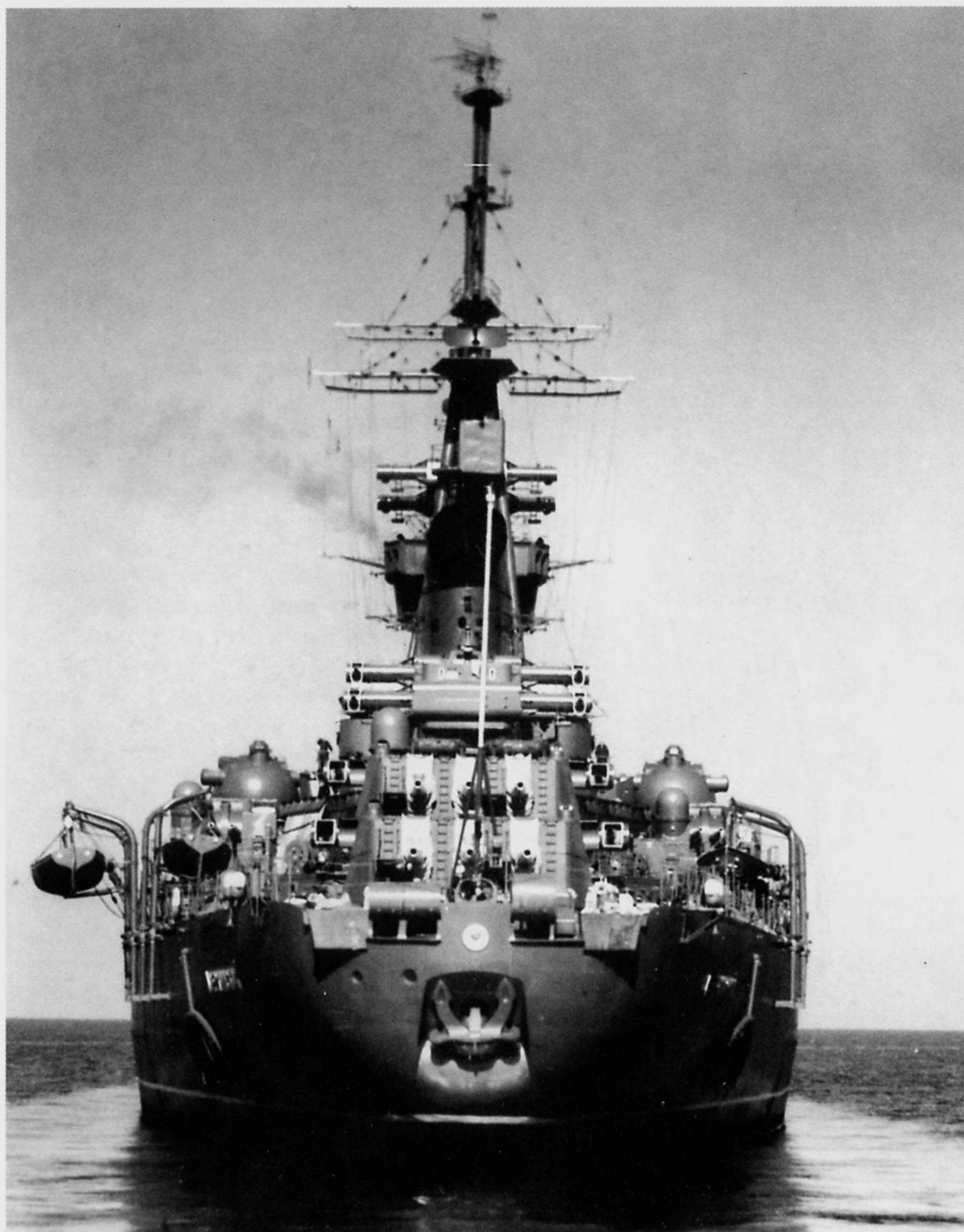


приему от собственных радиопередающих устройств, такелажа, рангоута и верхнепалубных устройств. По перечню замечаний комиссии на «Орджоникидзе» (а затем и на других кораблях) был реализован комплекс мер по дополнительной защите радиоприемников от помех (включая ограничение до 50% мощности при работе радиопередатчика Р-643).

Швартовые испытания головного крейсера черноморской постройки прошли с 4 августа по 2 ноября 1951 г. 3 ноября завод-

ские буксиры вывели «Дзержинский» с акватории бассейна завода № 444, после чего крейсер впервые дал ход и под собственными машинами в сопровождении буксиров проследовал в Очаков. Приняв там полный запас топлива, он уже самостоятельно ушел в Севастополь для проведения заводских ходовых и государственных испытаний, проводившихся в Черном море и на полигонах боевой подготовки ЧФ.

КРЛ «Дзержинский» предъявили к госиспытаниям 15 декабря 1951 г. Начавши-



еся 16 декабря 1951 г., они были завершены, за исключением мореходных испытаний, 30 июня 1952 г. В период с 18 по 27 июня 1952 г. корабль прошел докование в Северном доке Севморзавода с очисткой и окраской подводной части. С 3 по 29 января 1952 г. крейсер находился в заводе на контрольном вскрытии механизмов. Постановлением СМ СССР от 4 апреля 1952 г. за № 1649-593сс срок сдачи корабля флоту переносился с 4-го квартала 1951 г. на 2-й квартал 1952 г.

В силу отсутствия в период испытаний «Держинского» в Черном море соответствующих погодных условий специальным постановлением СМ СССР от 6 августа 1952 г. мореходные испытания крейсера перенесли на зиму 1952—1953 гг., имея в виду возможность возникновения 5—6-балльного волнения в районе Керченского пролива в период с декабря по февраль. В целом испытания прошли успешно, подтвердив расчетные характеристики корабля без случаев отказа техники.

В отличие от «Свердлова», на «Дзержинском» установили все предусмотренные проектом радиоприемники новой серии. Однако в ходе испытаний, и это нашло свое отражение в приемном акте, отмечались те же дефекты и недостатки оборудования и вооружения, что и при испытаниях головного корабля серии на Балтике. Кроме того, комиссия отметила факты эрозии лопастей гребных винтов и возникновения на них раковин глубиной до 0,5 мм (заварены в период ревизии), отрыва поперечного набора наружной обшивки корпуса в районе 186—190 шпангоутов и деформации элементов соседних шпангоутов, а также 18 сквозных трещин в сварных броневых плитах. В качестве выхода рекомендовалось усилить набор наружной обшивки на 157—200-м шпангоутах, а трещины заварить. К недостаткам помельче относились такие, как недостаточные размеры рубки сигнальщиков, рубки РЛС «Якорь» и т.п.

30 июня «Дзержинский» возвратился в Николаев и был поставлен к заводскому причалу на ревизию и вскрытие механизмов. 14 августа 1952 г. состоялось подписание приемного акта, а 30 августа на корабле впервые торжественно подняли Военно-морской флаг, и он вступил в состав ЧФ.

Таким образом, головные корабли постройки трех заводов были сданы заказчику практически одновременно.

Главным конструктивным недостатком, выявленным по итогам проведения испытаний КРЛ «Свердлов» в штормовых условиях в ноябре 1951 г. на Балтике, было сильное брызгообразование и заливаемость носовой части полубака при 6—7-балльном волнении.

Госкомиссия отмечала, что заливание палубы бака на значительном протяжении существенно ограничивало развитие кораблем полного хода и использование оружия. Более того, в свежую погоду вода с палубы полубака попадала через систему вентиляции даже в 1-е котельное отделение, работать в котором становилось невозможно — в итоге приходилось выводить котел из действия и тем самым снижать скорость. Также указывалось, что образовавшаяся при этом водяная пелена достигала ходовой рубки крейсера и затрудняла управление кораблем, в связи с этим ход крейсера ограничивался 24—25 узлами.

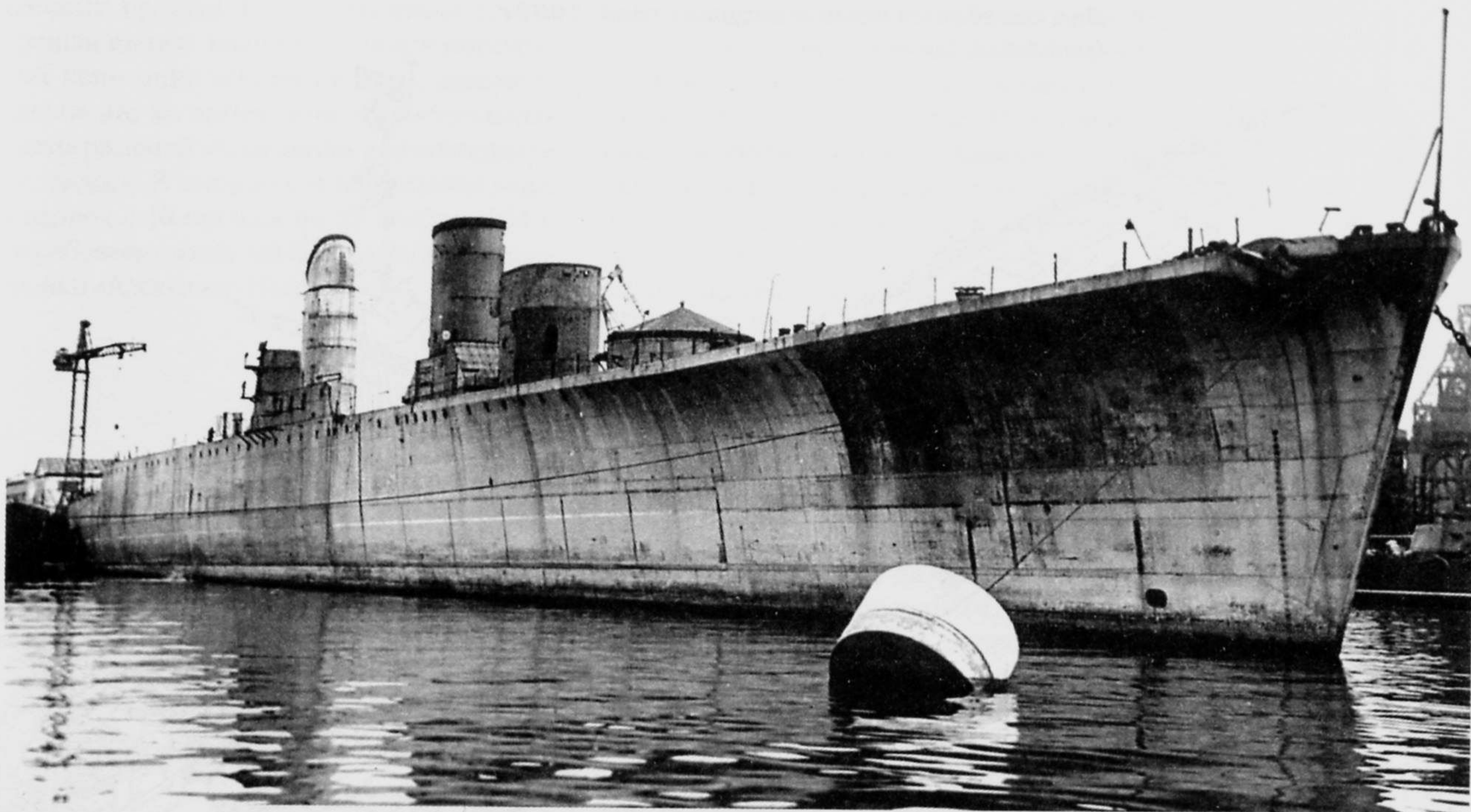
Вспомним, что примерно такой же недостаток отмечался и у крейсеров проекта 68К (поскольку форма носовой оконечности головного КРЛ пр.68-бис в значительной степени повторяла таковую у КРЛ пр. 68К), но по каким-то причинам этого не учли*.

Для устранения выявленных недостатков на серийных кораблях срочно потребовалось проведение дополнительных работ. В частности, признали необходимым переработать форму надводной части носовой оконечности на строящихся кораблях. Рекомендации на этот счет разрабатывали на основе срочно проведенных проектантом дополнительных исследований, включавших прогонку моделей в Опытном бассейне. Известно, что в 1953 г. Зеленодольское КБ завершило работы над методикой испытаний моделей кораблей в открытом водоеме. Были испытаны 2 модели пр. 68-бис по заказу ЦАГИ и 5 моделей по заказам ЦКБ-53.

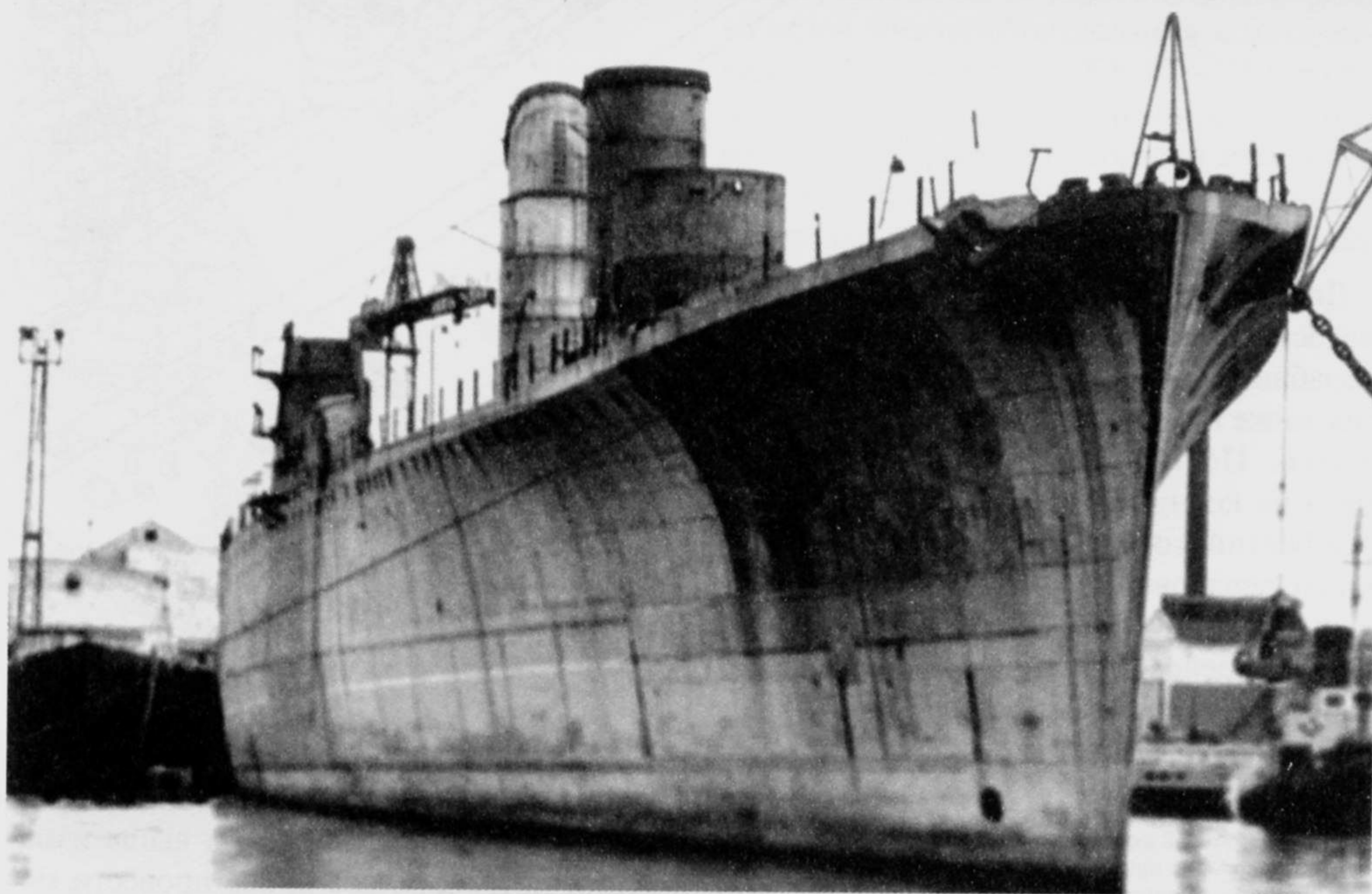
В итоге на всех кораблях серии, следовавших за «Свердловым», «Дзержинским» и «Орджоникидзе», носовая оконечность подверглась существенной переделке. Носовые шпангоуты в надводной части «приполнили», якорные клюзы перенесли ближе к форштевню, с 6-го шпангоута (где они находились на трех головных кораблях) на 1-й шпангоут. Помимо этого, начиная с 4-го крейсера серии, изменили конструкцию носовых киповых планок (2 вертикальных роульса вместо двойных с круглым клюзом посередине, как на кораблях проекта 68К), причем их тоже перенесли с 0-го шпангоута ближе в нос, на минус 2-й шпангоут.

Другой упоминавшейся выше проблемой, с которой столкнулись на испытаниях «Свердлова», «Дзержинского» и «Орджоникидзе», оказалась неудачная конструкция некоторых открытых постов МЗА, принятая при проектировании без учета такого важного фактора, как образование при стрельбе ГК на кормовых КУ опасной зоны повышенного давления от конуса дульных

* Корабли послевоенной постройки, включая КРЛ пр.68-бис, из опасения повторения печальной участи ломавшихся на волне эсминцев пр.7, проектировались из расчета, что они не должны всходить на волну, чтобы не рисковать продольной прочностью. В итоге «Свердлов» (как и ЭМ пр.30-бис) действительно не всходил на волну, а пробивал ее, вынужденно принимая на палубу большие массы воды.



*Крейсер «Адмирал
Нахимов» после
спуска на воду,
1951 г.*



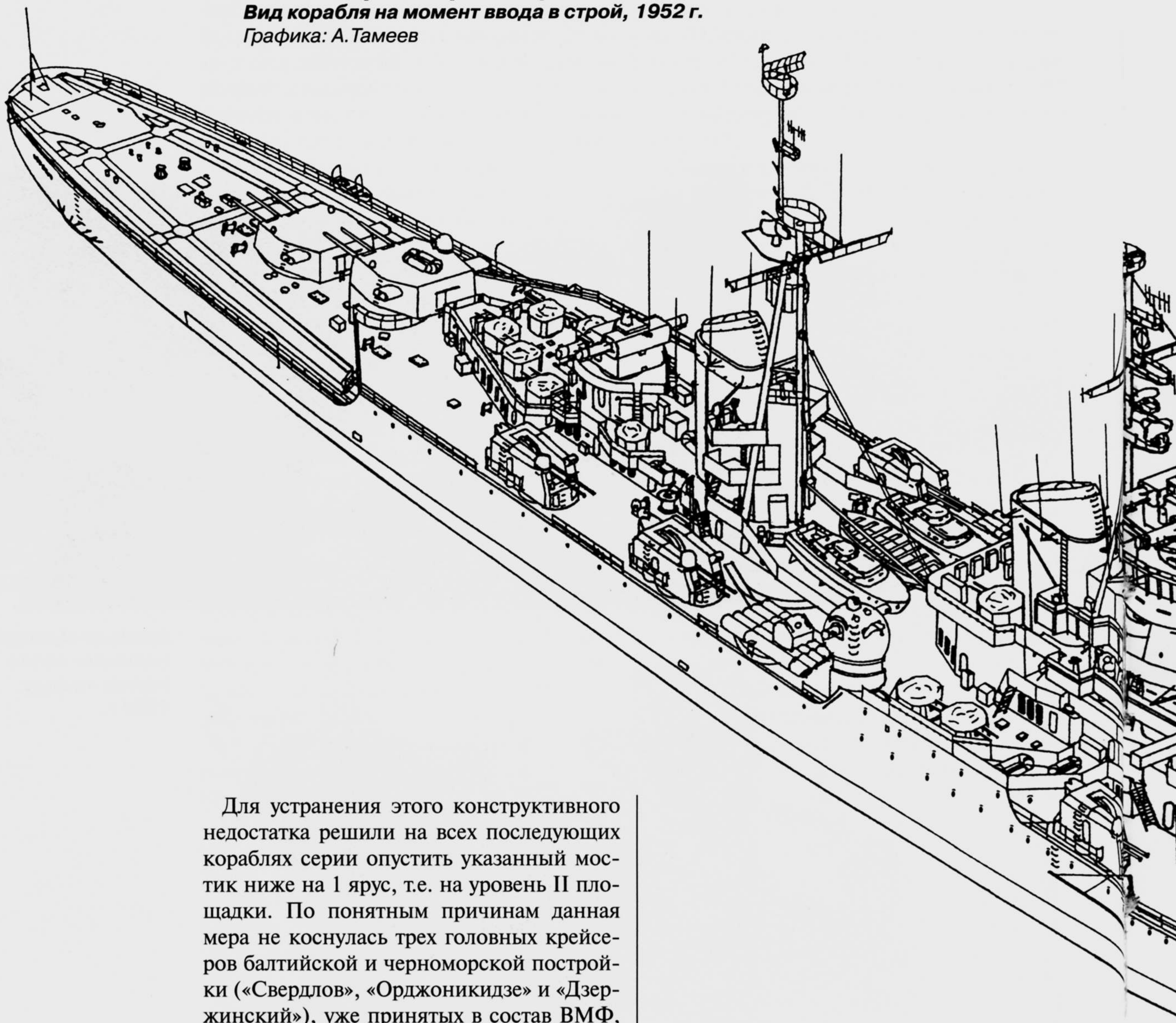
газов, в которую попадала часть установок носовой батареи универсального калибра (СМ-5-1) и носовых батарей зенитного калибра (В-11). К тому же последние, главным образом из числа расположенных на верхнем ярусе мостика (III площадка, 83-й шп.) за носовой дымовой трубой, оказа-

лась также в зоне действия дульных газов 100-мм АУ, что исключало пребывание там личного состава. Явление тоже не новое, известное еще по испытаниям «Чапаева» и других крейсеров пр.68К, но также конструкторами забытое и неучтенное со всеми вытекающими последствиями.

Легкий крейсер «Свердлов»

Вид корабля на момент ввода в строй, 1952 г.

Графика: А. Тамеев



Для устранения этого конструктивного недостатка решили на всех последующих кораблях серии опустить указанный мостик ниже на 1 ярус, т.е. на уровень II площадки. По понятным причинам данная мера не коснулась трех головных крейсеров балтийской и черноморской постройки («Свердлов», «Орджоникидзе» и «Дзержинский»), уже принятых в состав ВМФ, а также крейсера «Жданов» (С-419), на которых ограничились внедрением сигнализации опасных зон*.

* «Жданов», второй корабль постройки ленинградского ССЗ № 189, ко времени принятия этого решения находился в высокой степени готовности, и на нем было признано возможным ограничиться только указанной выше переделкой носовой части полубака и якорного устройства. В результате этот крейсер с самого начала оказался единственным в своем роде кораблем серии проекта 68-бис и был легко узнаваем специалистами («мостик — по-старому, клюзы — по-новому»). Что же касается внешнего вида всех трех названных головных кораблей серии постройки заводов №№ 189, 194 и 444, то на момент вступления в строй они были практически полностью идентичны. Поэтому встречающиеся в литературе утверждения о том, что аналогичный «Свердлову» внешний вид первоначально имели также «Жданов» и тем более «Адмирал Нахимов», не соответствуют действительности.

По мере строительства серийных кораблей с внедрением указанных выше изменений потребовалось вновь провести мореходные испытания, теперь уже на предмет эффективности принятых мер по предотвращению заливаемости носовой части палубы на волнении.

7 января 1953 г. в северо-восточной части Черного моря в условиях 4—6-балльного волнения их провел КРЛ «Адмирал Нахимов» (ст. строитель Михайлов), как первый

серийный корабль, построенный по доработанному проекту. Предположительно, они прошли взамен планировавшихся мореходных испытаний «Дзержинского», намеченных на это же время, хотя документальных подтверждений этому автору в архивах найти не удалось. В штормовом Баренцевом море в период с 10 октября по 22 ноября 1954 г. опробовали серийный КРЛ балтийской постройки «Александр Невский».

В обоих случаях волнения моря свыше 6 баллов найти не удалось (поэтому испытания и повторяли через год на «Александре Невском»), корабли смогли наблюдать только на 5-балльной волне. Итоги испытаний позволили оценить влияние волнения на ходкость корабля, управляемость, прочность, а также влияние забрызгивания в целом.

По заключению комиссий, серийный КРЛ пр.68-бис может развивать скорость полного хода на волнении до 5 баллов, при 6 баллах скорость хода необходимо снижать до 30 узлов по причине попадания воды в 1-е КО через шахту вентиляции.

Тем не менее, оказалось, что забрызгивание носовой части на острых КУ к волне, как и в свое время на «Свердлове», осталось весьма интенсивным, затрудняя управление кораблем на скоростях хода свыше 24-х узлов. Заодно выяснилась необходимость дополнительной герметизации АУ ГК и УК, а также постов СПН-500, т.к. интенсивное забрызгивание приводило к попаданию воды внутрь и выходу из строя электрооборудования и оптических приборов. Зато на КУ 135—180 градусов к волнению забрызгиваемость отсутствовала. Управляемость корабля в условиях качки на волнении признавалась удовлетворительной, проблем с прочностью также не возникало.





**Недостроенные
крейсера пр. 68-бис
«Варяг» и
«Кронштадт»
у стенки
завода имени
С.Орджоникидзе
в Ленинграде**

В общей сложности по проекту 68-бис, с незначительными отличиями, успели достроить 14 крейсеров из 21 заложенного (заказы еще на 2 корабля, заводские номера С-396 и С-631 соответственно на ССЗ № 444 и ССЗ № 194 были аннулированы, и они не закладывались).

По мере отработки технологии сокращалось время постройки кораблей. Так, например, начиная с КРЛ «Адмирал Лазарев», в отличие от предыдущих крейсеров постройки ССЗ № 194, впервые на стапеле, а не у достроечного причала, осуществляли расточку погонных жестких барабанов башен ГК. Этому предшествовали расчеты определения упругой линии корпуса крейсера на стапеле и на плаву. При этом для исключения температурного влияния на корпус конструкторы и технологи даже возвратились к клепаной конструкции соединения жестких барабанов с корпусом (платформами и палубой) подобно тому, как это делалось ранее на кораблях пр. 68К. Перенос места проведения операции расточки жестких барабанов позволил сократить достроечный период корабля на 2 ме-

сяца без увеличения продолжительности стапельного периода.

На ССЗ № 444 для сокращения сроков постройки крейсеров внедрили предварительный монтаж АУ ГК на специальных стендах ц.32, а также метод параллельного монтажа. С этой же целью на заводе активно внедрялась автоматическая электросварка (до 25% объема) и полуавтоматическая (также до 25%) в сочетании со скоростной ручной сваркой ультракороткой дугой электродами УОНИ-18/55.

На этом предприятии также выступили с инициативой монтажа артиллерийских установок ГК крейсеров в сборе, для чего требовалось, освободив ССЗ № 444 от строительства танкеров, оснастить его соответствующим мощным крановым оборудованием (200-тонный плавкран или кран молоткового типа грузоподъемностью 350 т для погрузки башен ГК в сборе), построить 3-й стапель с башенными кранами, а также сухой док (в 1952 г.). При этом, начиная с 1951 г., завод мог, по предварительным расчетам, обеспечить строительство по 2 крейсера в год, и в течение

Основные этапы постройки легких крейсеров типа «Свердлов»

Индекс проекта	Заводской номер	Наименование корабля	Даты		
			закладки	спуска	подписания приемного акта
ЛЕНИНГРАД; завод № 189 им. С.Орджоникидзе					
68-бис	408	«Свердлов»	15.10.1949 г.	05.07.1950 г.	15.05.1952 г.
68-бис	419	«Жданов»	11.02.1950 г.	27.12.1950 г.	31.12.1952 г.
68-бис	420	«Адмирал Ушаков»	06.02.1952 г.	29.06.1952 г.	08.09.1953 г.
68-бис	436	«Александр Суворов»	26.02.1951 г.	15.05.1952 г.	31.12.1953 г.
68-бис	437	«Адмирал Сенявин»	31.10.1951 г.	22.12.1952 г.	30.11.1954 г.
68-бис	445	«Дмитрий Пожарский»	28.02.1952 г.	25.06.1953 г.	31.12.1954 г.
68-бис-ЗИФ	453	«Кронштадт»	апрель 1953 г.	11.09.1954 г.	Разобран
68-бис-ЗИФ	454	«Таллин»	28.09.1953 г.	28.05.1955 г.	Разобран
68-бис-ЗИФ	460	«Варяг»	05.02.1954 г.	05.06.1955 г.	Разобран
ЛЕНИНГРАД; завод № 194 им. А. Марти					
68-бис	600	«Орджоникидзе»	19.10.1949 г.	17.09.1950 г.	18.08.1952 г.
68-бис	625	«Александр Невский»	30.05.1950 г.	07.06.1951 г.	31.12.1952 г.
68-бис	626	«Адмирал Лазарев»	06.02.1951 г.	29.06.1952 г.	30.12.1953 г.
68-бис-ЗИФ	627	«Щербаков»	июнь 1951 г.	17.03.1954 г.	Разобран
68-бис-ЗИФ	628	«Козьма Минин»	июнь 1952 г.	Переведены для достройки на завод № 402	
68-бис-ЗИФ	629	«Дмитрий Донской»	апрель 1953 г.		
НИКОЛАЕВ; завод № 444 им. А. Марти					
68-бис	374	«Дзержинский»	21.12.1948 г.	31.08.1950 г.	18.08.1952 г.
68-бис	375	«Адмирал Нахимов»	27.06.1950 г.	29.06.1951 г.	27.03.1953 г.
68-бис	385	«Михаил Кутузов»	23.02.1951 г.	29.11.1952 г.	30.12.1954 г.
68-бис-ЗИФ	395	«Адмирал Корнилов»	16.11.1951 г.	17.03.1954 г.	Разобран
МОЛОТОВСК; завод № 402					
68-бис	301	«Молотовск» (с 03.08.1957 г. «Октябрьская революция»)	15.07.1952 г.	25.05.1954 г.	30.11.1954 г.
68-бис	302	«Мурманск»	28.01.1953 г.	24.04.1955 г.	22.09.1955 г.
68-бис-ЗИФ	303	«Архангельск» (б. «Козьма Минин»)	перезаложен в 1953 г.	Разобран в доке	—
68-бис-ЗИФ	304	«Владивосток» (б. «Дмитрий Донской»)	перезаложен в 1953 г.	Разобран в доке	—

1949—1955 гг. — сдать флоту дополнительно к плану 5 кораблей этого класса*.

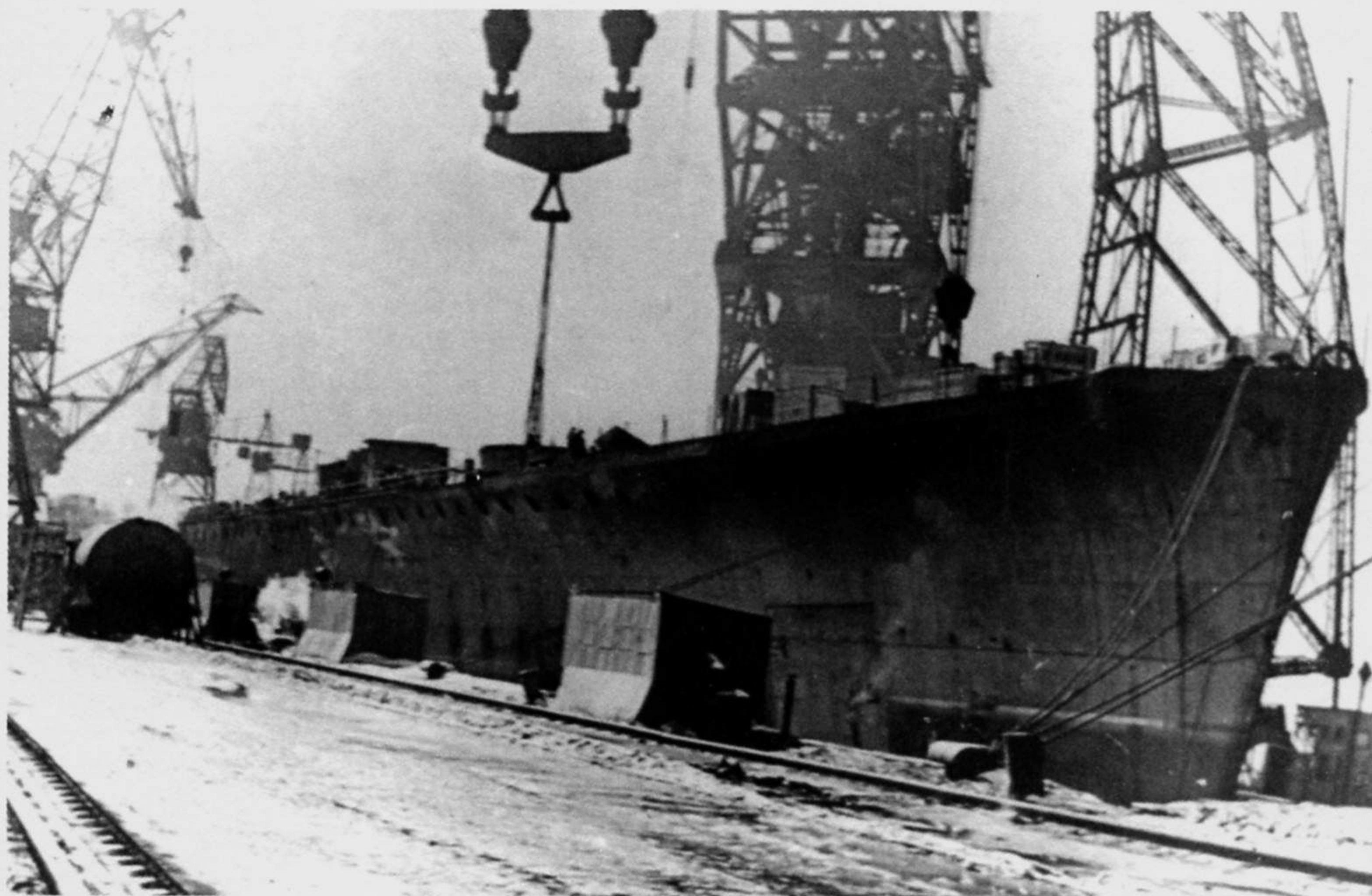
Коренным усовершенствованием процесса постройки крейсеров пр.68-бис должно было стать также внедрение разработанной ЦНИИ технологии судостроения новой технологии формирования кор-

пуса из укрупненных блок-секций, собранных предварительно.

Но в 1956 г. строительство кораблей серии приостановили. Причиной этого шага считается принятие в 1955 г. правительством СССР решения о курсе на создание ракетно-ядерного флота в связи с формальным завершением срока действия первой послевоенной десятилетней программы. Дальнейшее массовое строительство морально устаревших артиллерийско-торпедных кораблей, отражавших в боль-

* Забегая вперед, скажем, что ни одно из этих предложений МСП принято не было. Более того, завод обязали перейти на серийное строительство танкеров, и в этой связи ему сократили программу постройки крейсеров, перенеся сроки сдачи флоту уже строившихся кораблей пр.68-бис.

**Крейсер
пр.68-бис-ЗИФ
«Щербаков»
в процессе
разборки
на металл,
1960 г.**



шей степени еще довоенную (сталинскую) идеологию военно-морского строительства, а не опыт войны и уж тем более не последние достижения науки и техники, теряло всякий смысл.

Постановлением СМ СССР от 25 августа 1955 г. об утверждении программы работ по корабельному реактивному оружию определялась номенклатура перспективных проектов боевых кораблей. Приоритет в новых условиях отдавался боевым единицам, оснащенным реактивным (ракетным) оружием различного назначения, в том числе с ядерной энергетикой. Артиллерийские крейсера в этой номенклатуре отсутствовали. Такова была реальность.

И все же, вопреки расхожему мнению, весьма далекому от истины, это вовсе не означало, что корабли кто-то намеревался прямо с заводов отправить на слом. Судьбу спущенных на воду, но незаконченных крейсеров тоже пытались решить, достроив по другим проектам, оснастив их ударным (пр.67, 64) или зенитным ракетным (пр.71) вооружением в различных комбинациях. Позже планировалось также перевооружить новыми средствами ведения войны и ранее построенные крейсера пр.68-бис. К моменту решения о приостановке работ в разной степени готовности на 4-х заводах находились 7 КРЛ, строившихся по пр. 68-бис-ЗИФ.

На ряде спущенных на воду и находившихся в стадии достройки кораблей даже были начаты работы по демонтажу подлежащих замене систем. Общая сумма затрат на момент прекращения достройки крейсеров составляла почти 1,5 миллиарда рублей (для сравнения — средняя стоимость постройки одного серийного КРЛ пр.68-бис не превышала 322 млн. рублей). Но поскольку проекты перевооружения кораблей на ракетное оружие еще только предстояло разработать (наряду с созданием самого оружия), уже спущенные на воду корпуса законсервировали до лучших времен, а находившиеся на стапелях и в строительных доках, даже в высокой степени готовности, разобрали на металл.

Однако по ряду объективных причин достройка ни по одному из предлагавшихся вариантов оказалась нерациональной, а потому неоправданной и невозможной. К тому же находившиеся на плаву корпуса требовали больших затрат на поддержание их в соответствующем техническом состоянии, не говоря уже о проблеме коррозии. Отметим, что планы докования некоторых из недостроенных крейсеров (заводы на словах брали на себя такие обязательства) ни разу не воплотились в жизнь... В конечном итоге постановлением СМ СССР от 2 августа 1959 г. все 7 недостроенных корпусов отправили на слом.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

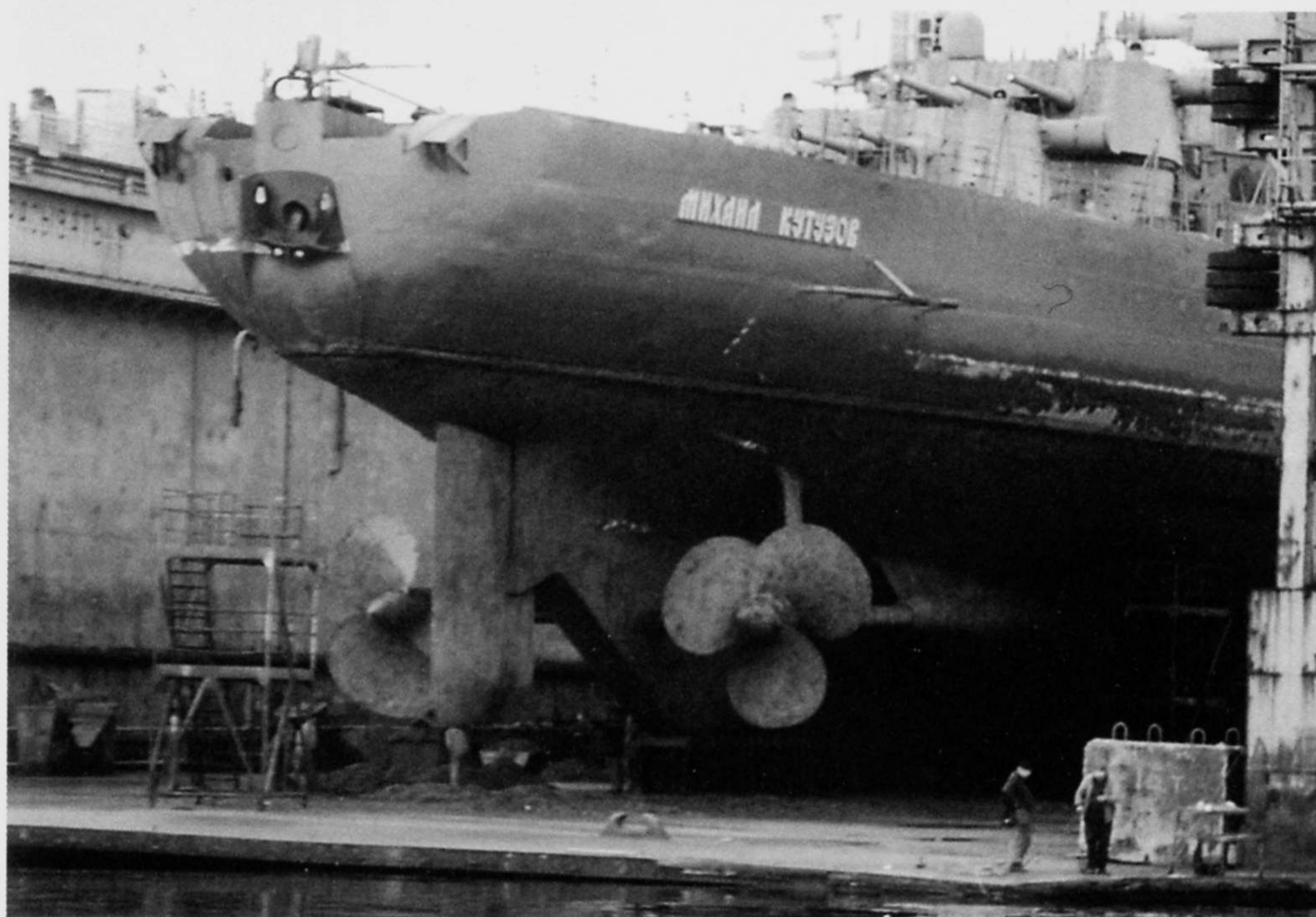
Корпус и общее расположение

Вследствие внесения изменений в первоначальный проект, размерения и водоизмещение увеличились не только относительно довоенных крейсеров пр.68, но и по сравнению с кораблями уже переработанного пр.68К. Так, стандартное водоизмещение возросло с 10 620 до 13 600 т, а полное — с 13 420 до 16 650 т. Крейсера стали длиннее на 10 м и шире более чем на 3 м. Для обеспечения, как отмечалось в техническом задании, неограниченной мореходности, новые корабли имели увеличенную высоту надводного борта. От киля до палубы бака на миделе она составляла по проекту 13,5 м, в носу — 14,8 м и в корме (205 шп.) — 11,37 м.

Корабль имел две мачты (72 и 107 шп.), две дымовые трубы, четыре трехорудийные башни артиллерии главного калибра МК-5-бис, расположенные в диаметральной плоскости по линейно-возвышенной схеме, двумя группами — в носу (35 и 48 шп.) и в корме (155 и 168 шп.). В средней части крейсера смонтировали два блока надстроек. На носовом, семиярусном, разместились: боевая

рубка, носовой КДП для управления огнем артиллерии ГК, две батареи мелкокалиберной зенитной артиллерии, каждая из 4-х 37-мм установок — на 1-й (80—85 шп.) и 2-й (53 шп. и 84 шп.) площадках. На кормовой надстройке установили обе кормовые батареи МЗА, на 1-й площадке (130—140 шп.), и второй КДП главного калибра — на 2-й площадке (128 шп.).

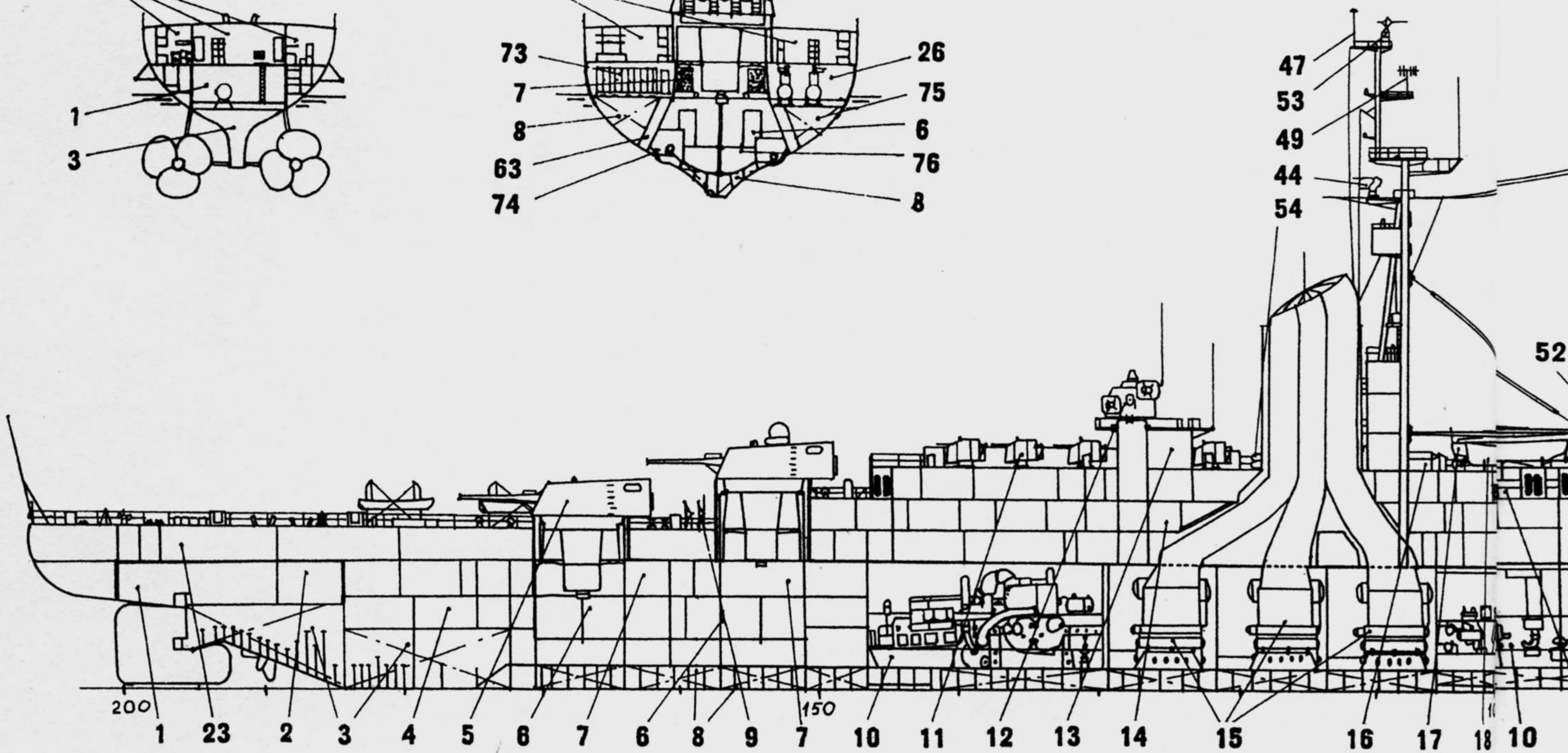
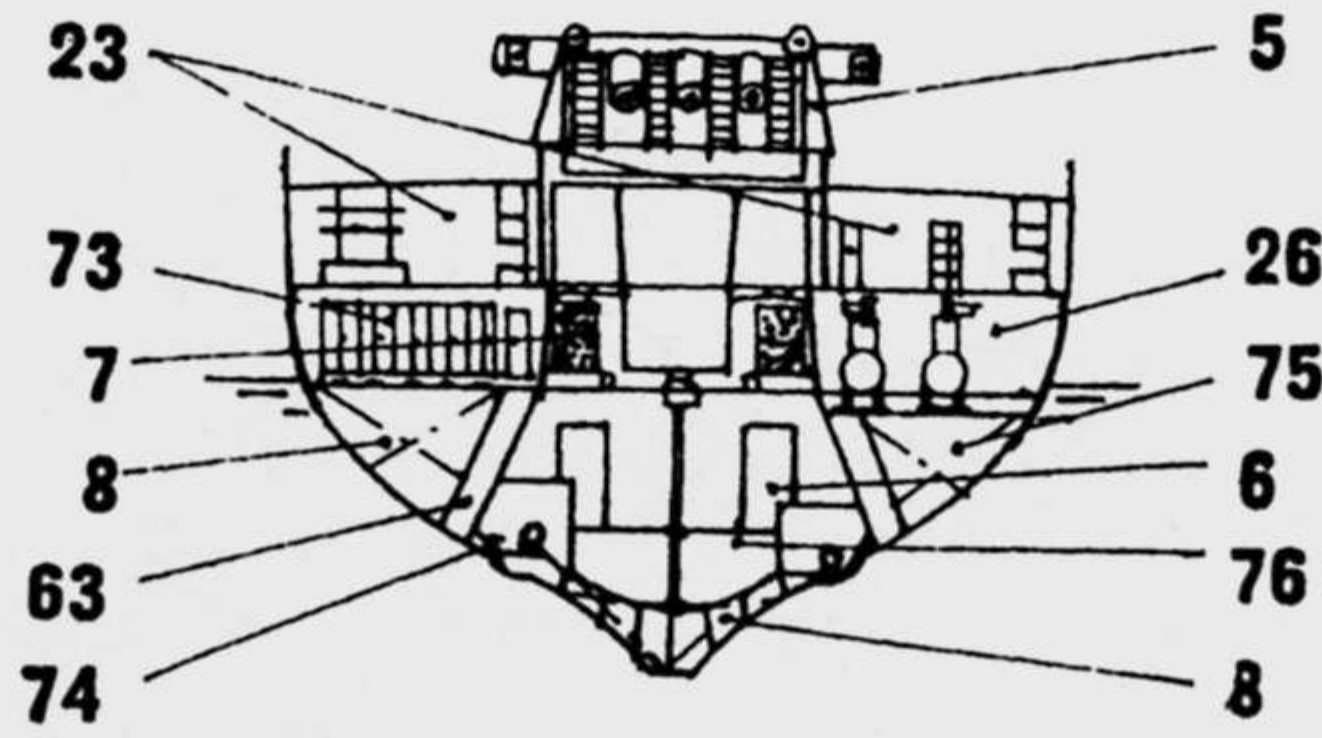
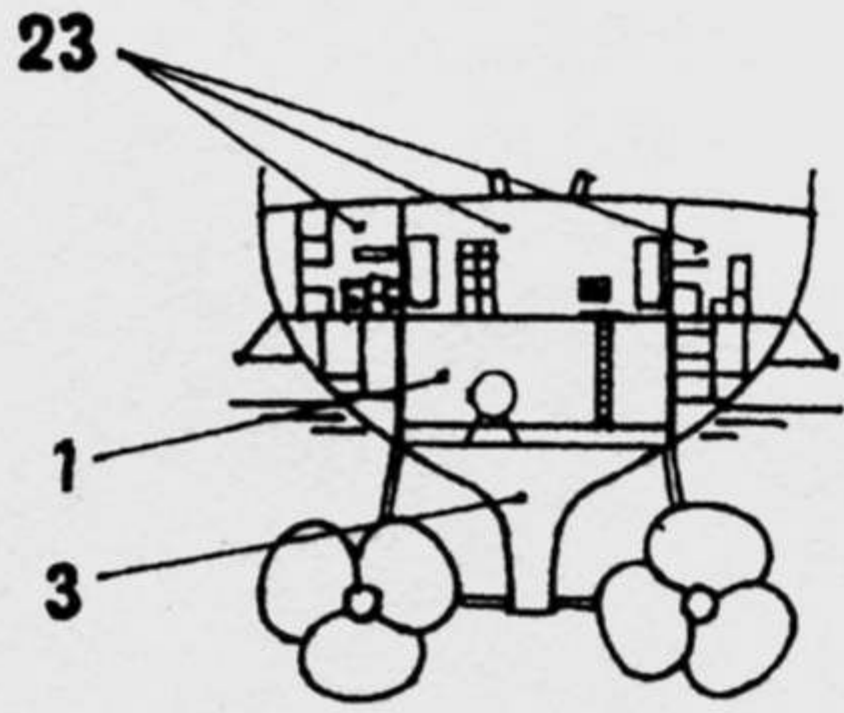
Шесть спаренных 100-мм универсальных палубно-башенных артиллерийских установок СМ-5-1с поставили на полубаке, по три на каждый борт (каждая пара — на 67, 109 и 123 шп. соответственно). В корму от носовой надстройки, нижний ярус которой доходил до наружного борта между 73 и 93 шпангоутами, располагались два пятитрубных поворотных торпедных аппарата ПТА-53-68-бис. Там же, но ближе к ДП, размещались два командирских и один рабочий катер, а также 16-весельный барказ. Остальные корабельные плавсредства — 2 шестивесельных яла и вельбот или шлюпка-«четверка» с соответствующими штатными устройствами для их спуска на воду и подъема на борт, располагались также на верхней палубе, но ближе к корме.



**Крейсер
«Михаил Кутузов»
в доке. Хорошо
виден винторулевой
комплекс корабля**

190 шп.

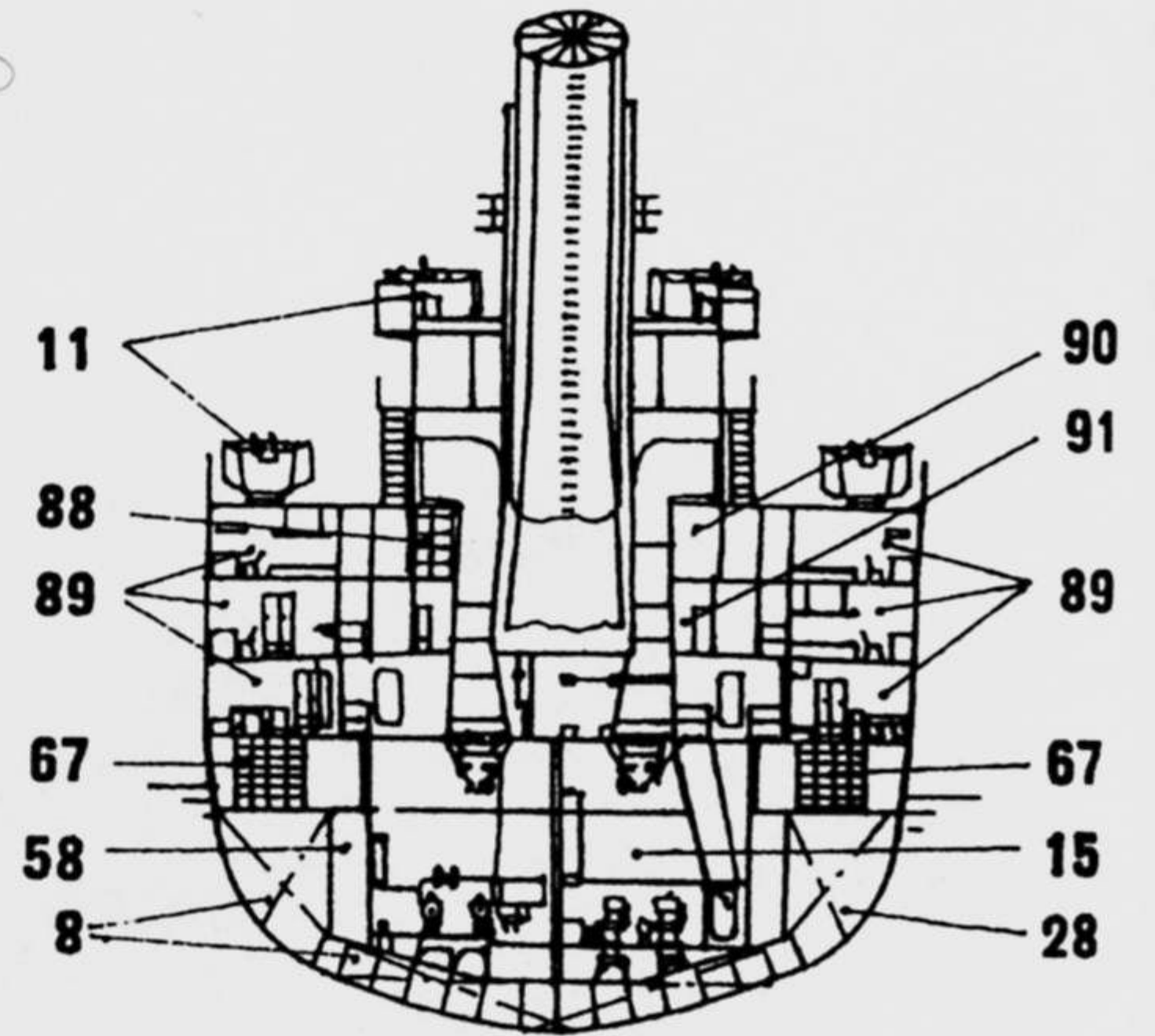
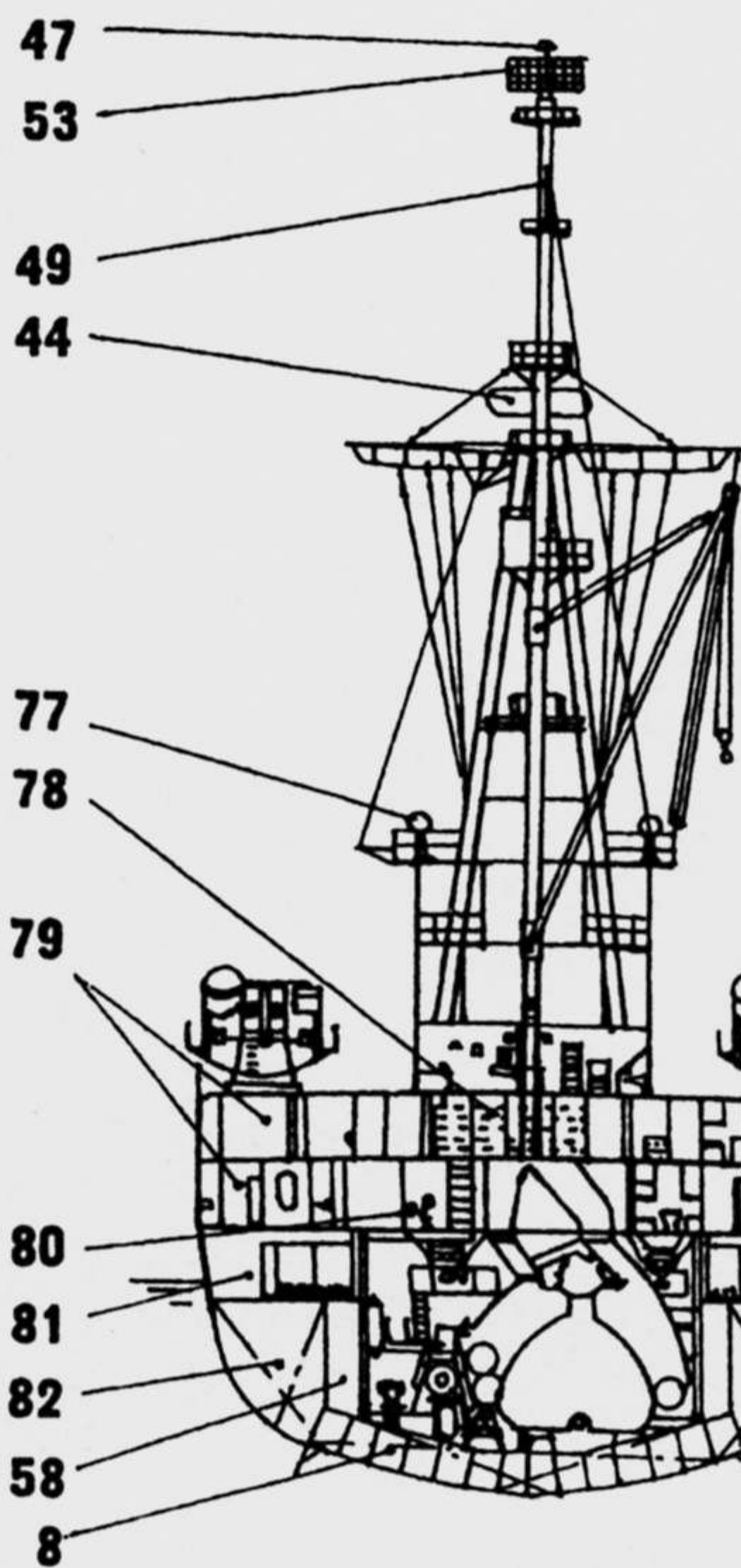
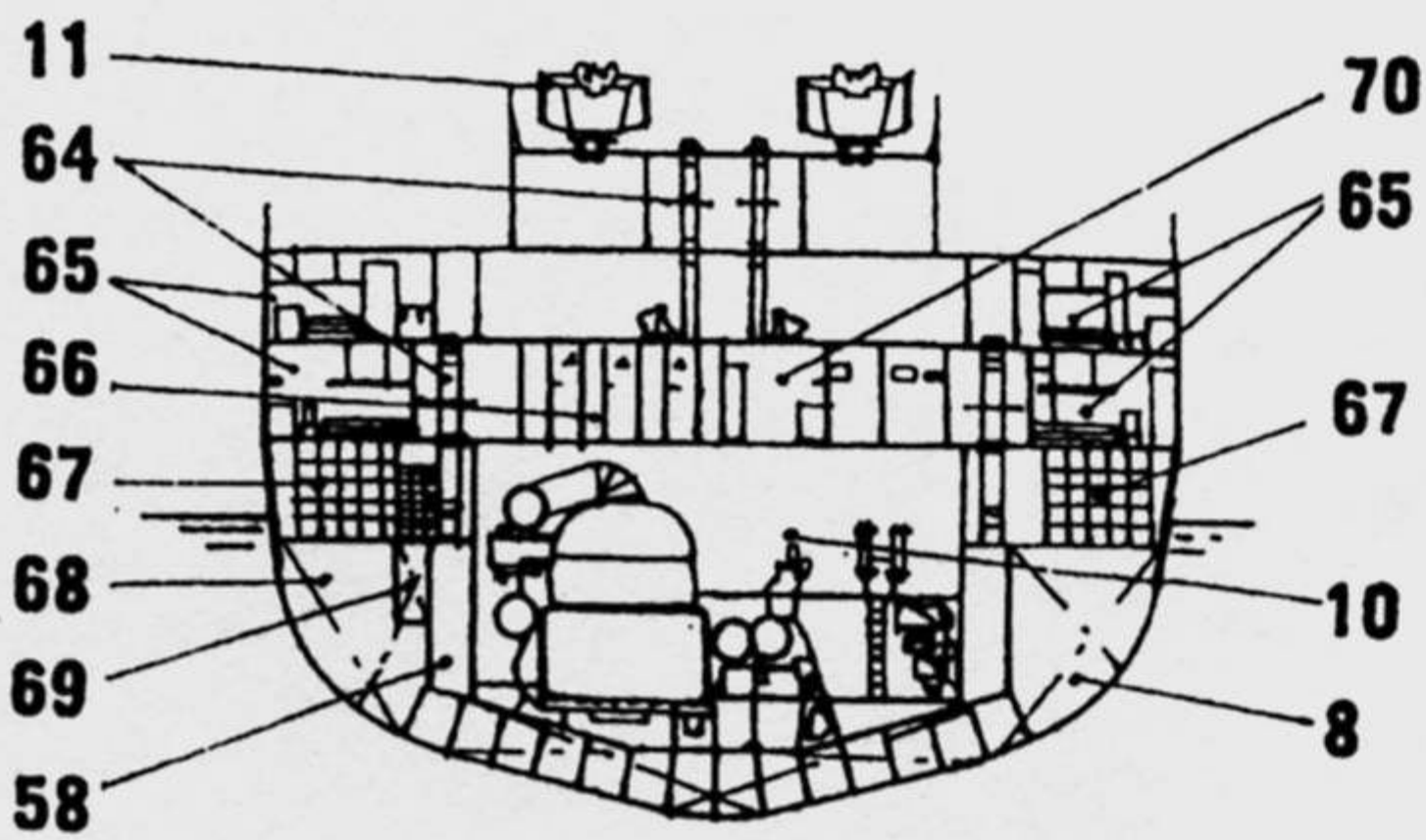
167 шп.



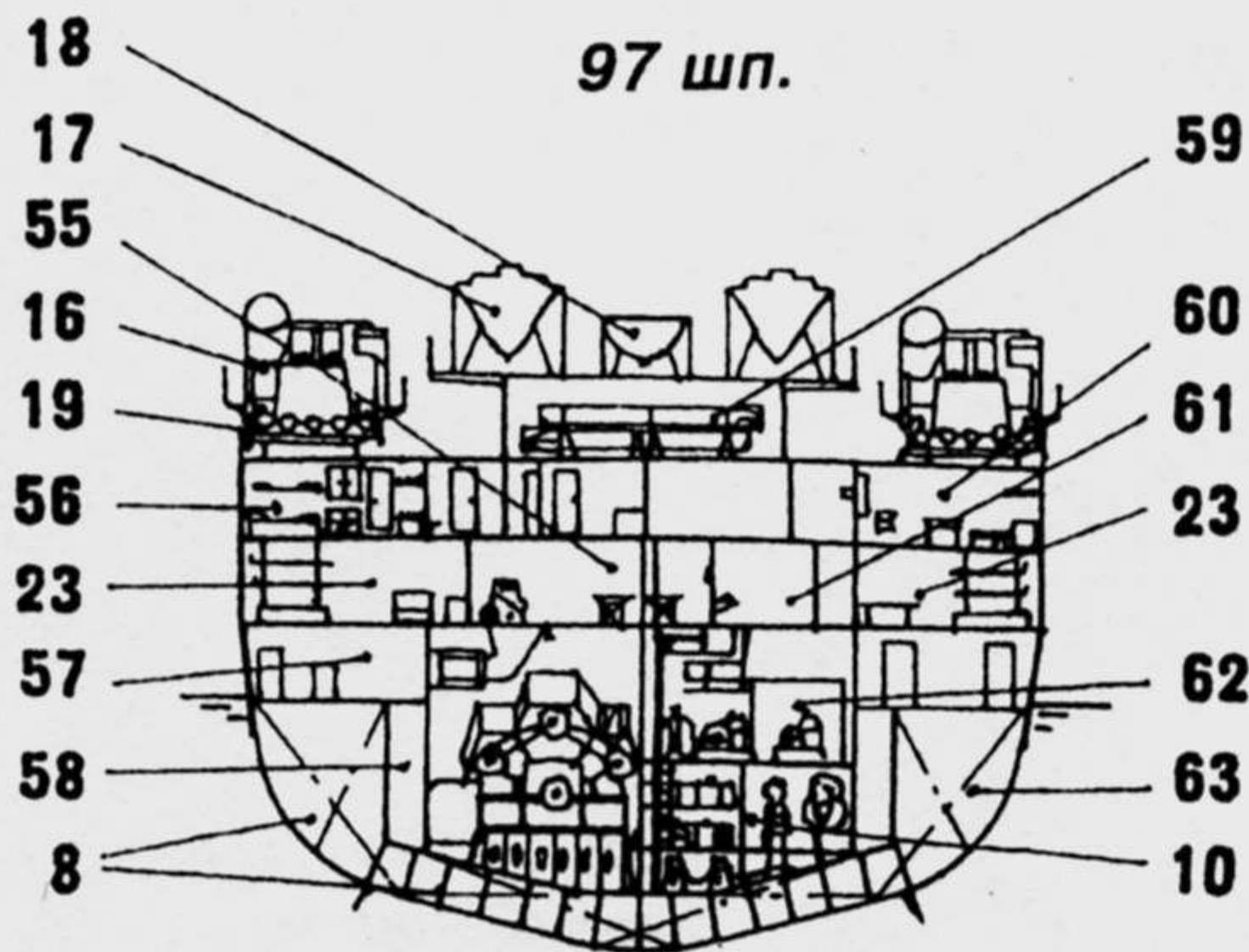
135 шп.

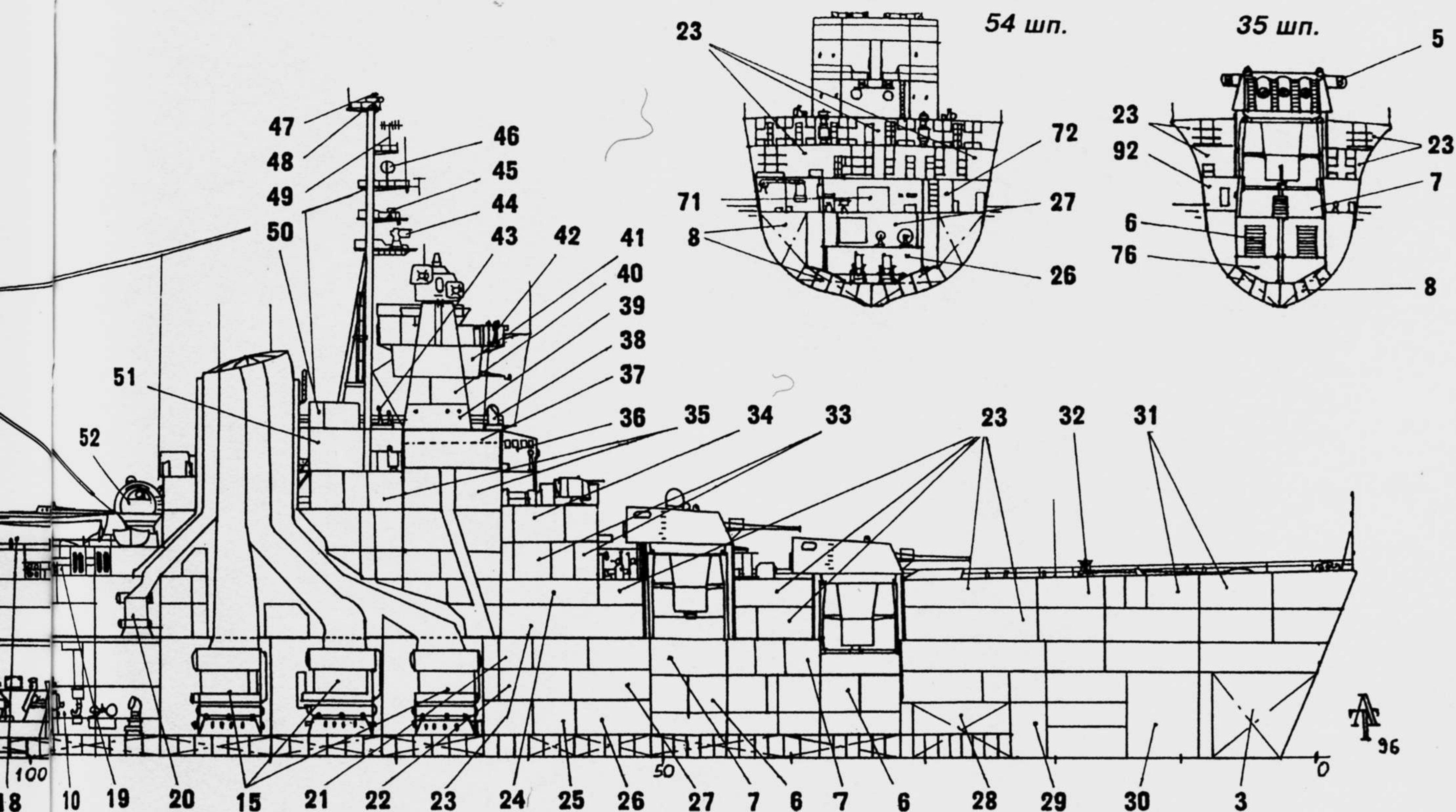
107 шп.

79 шп.



97 шп.



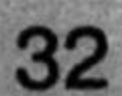


**Продольный разрез и поперечные сечения
крейсера проекта 68-бис:**

1 — румпельное отделение, 2 — рулевое отделение, 3 — дифференциальный отсек, 4 — торпедный погреб, 5 — 152-мм трехорудийная башня МК-5-бис с РЛС «Штаг-Б», 6 — зарядный погреб, 7 — снарядный погреб, 8 — цистерны мазута, 9 — параваны, 10 — турбинное отделение, 11 — 37-мм автомат В-11, 12 — КДП2-8 главного калибра Б-41, 13 — запасной командный пункт, 14 — командный камбуз, 15 — котельное отделение, 16 — 100-мм двухорудийная установка СМ-5-1 с РЛС «Штаг-Б», 17 — разъездной катер, 18 — 16-весельный баркас, 19 — 533-мм торпедный аппарат ПТА-53-68-бис, 20 — вспомогательный котел, 21 — пост энергетики и живучести (ПЭЖ), 22 — центральный артиллерийский пост, 23 — командные помещения, 24 — кают-компания комсостава, 25 — горипост, 26 — дизель-генераторы, 27 — агрегатная ПУС, 28 — питьевая вода, 29 — ГАС «Тамир-5М», 30 — цепной ящик, 31 — умывальники команды, 32 — помещение шпилевых машин, 33 — помещение командира, 34 — помещение флагмана, 35 — боевой информационный пост (БИП), 36 — ходовой мостик, 37 — главный командный пункт, 38 — тепlopеленгатор «Солнце», 39 — оперативная рубка, 40 — посты наблюдения за подлодками, 41 — пост командира зенитного дивизиона, 42 — посты наблюдения за воздухом, 43 — главный магнитный компас, 44 — РЛС «Залп», 45 — РЛС «Заря», 46 — пеленгатор, 47 — РЛС «Факел М-3» ответчик, 48 — РЛС «Риф», 49 — РЛС «Факел М» запросчик, 50 — рубка сигнальщиков, 51 — штурманская рубка, 52 — СПН-500 с РЛС «Якорь», 53 — РЛС «Гюйс-2», 54 — спасательные плоты, 55 — слесарно-механическая мастерская, 56 — лазарет, 57 — центральная станция приборов управления торпедной стрельбой, 58 — коридор электропроводов, 59 — запасные торпеды, 60 — амбулатория, 61 — лаборатория БЧ-5, 62 — щит турбогенераторов, 63 — коффердам, 64 — подъемники боезапаса В-11, 65 — каюты старшин, 66 — баня, 67 — погреб В-11, 68 — запасное масло, 69 — грязное масло, 70 — гладильная, 71 — электростанция, 72 — помещение вентиляторов, 73 — вещевая кладовая, 74 — коридор гребного вала, 75 — соляр для дизель-генераторов, 76 — подбашенный отсек, 77 — 45-см сигнальный прожектор, 78 — хлебопекарня, 79 — гальюны, 80 — химический пост, 81 — погреб СМ-5-1, 82 — креповый или запасной топливный отсек, 83 — салон офицерского состава, 84 — помещение газофилтров, 85 — клуб, 86 — рефрижераторная машина, 87 — штурманский пост, 88 — аккумуляторы, 89 — офицерские каюты, 90 — камбуз офицеров, 91 — кладовая ЗИПа, 92 — кладовая аккумуляторов.

Графика: А. Тамеев

Продольный разрез



[illegible]

Технологически сборку корпуса крейсера пр.68-бис предусматривалось осуществлять более прогрессивным для того вре-

мени секционным методом с использованием сварки. Для изготовления конструкций предусматривалось использование новой низколегированной свариваемой стали повышенной прочности СХЛ-4. При этом необходимо отметить, что впервые в судостроительной практике в нашей стране сварными были также соединения и крепления броневых плит. А поясная броня включалась в расчет общей прочности, одновременно играя роль защитных и несущих конструкций корабля.

Бронирование

Для защиты жизненно важных частей корабля предусматривалось общее и местное бронирование: противоснарядное — броневая цитадель (50—120 мм), башни главного калибра (стенки — 175 мм, крыша — 75 мм), боевая рубка (130 мм); противоосколочное и противопульное — боевые посты верхней палубы и надстроек (10—20 мм). В конструкциях использовалась главным образом гомогенная броня. В целом схема бронирования повторяла принятую на крейсерах пр.68К. В то же время было увеличено с 30 до 100 мм вертикальное и с 30 до 50 мм — горизонтальное прикрытие румпельного отделения с одновременным уменьшением толщины стенок боевой рубки со 150 до 130 мм.

Основная масса брони приходилась на цитадель (от 32 до 170 шп.), состоящую из бортового пояса (100 мм) и траверзов (носового — 120 мм, кормового — 100 мм), накрытых 50-мм защитной палубой.

Согласно расчетам, предусматривалось, что бронирование должно обеспечивать в боевых условиях защиту жизненно важных центров корабля от поражающего воздействия 152-мм бронебойных снарядов неприятельской артиллерии на дальностях ведения боя от 67 до 12 кбт и даже 203-мм, начиная с дистанции 114 кбт и до 130.

Примененная на корабле конструктивная подводная защита от воздействия торпедного и минного оружия противника исчерпывалась только двойным дном. Система бортовых отсеков (для хранения жидких грузов) и продольных переборок лишь ограничивала затопленные объемы внутри корпуса, но не могла локализовать воздействие взрыва боевой части торпеды.

Артиллерия главного калибра

Ее составляли двенадцать 152-мм орудий Б-38 с длиной ствола в 57 калибров в 4-х трехорудийных башнях МК-5-бис, располагавшихся в диаметральной плоскости корабля линейно-возвышенно, двумя группами — по две башни в носу и корме.

Орудия Б-38, спроектированные КБ завода «Большевик» (г. Ленинград) в 1940 г., выпускались с перерывом с 1940 г. по 1955 г. Головные образцы пушек успели испытать еще до Великой Отечественной войны, а во время нее несколько стволов поставили на вооружении морских железнодорожных батарей.

Башенные установки МК-5-бис отличались от установок МК-5 кораблей пр.68К наличием дистанционного управления приводом наведения и круговых подхватов. Головной образец моденизированной установки МК-5-бис изготовили на ЛМЗ в мае 1950 г., всего же на этом заводе с 1949 по 1955 г. произвели и сдали 88 башен.

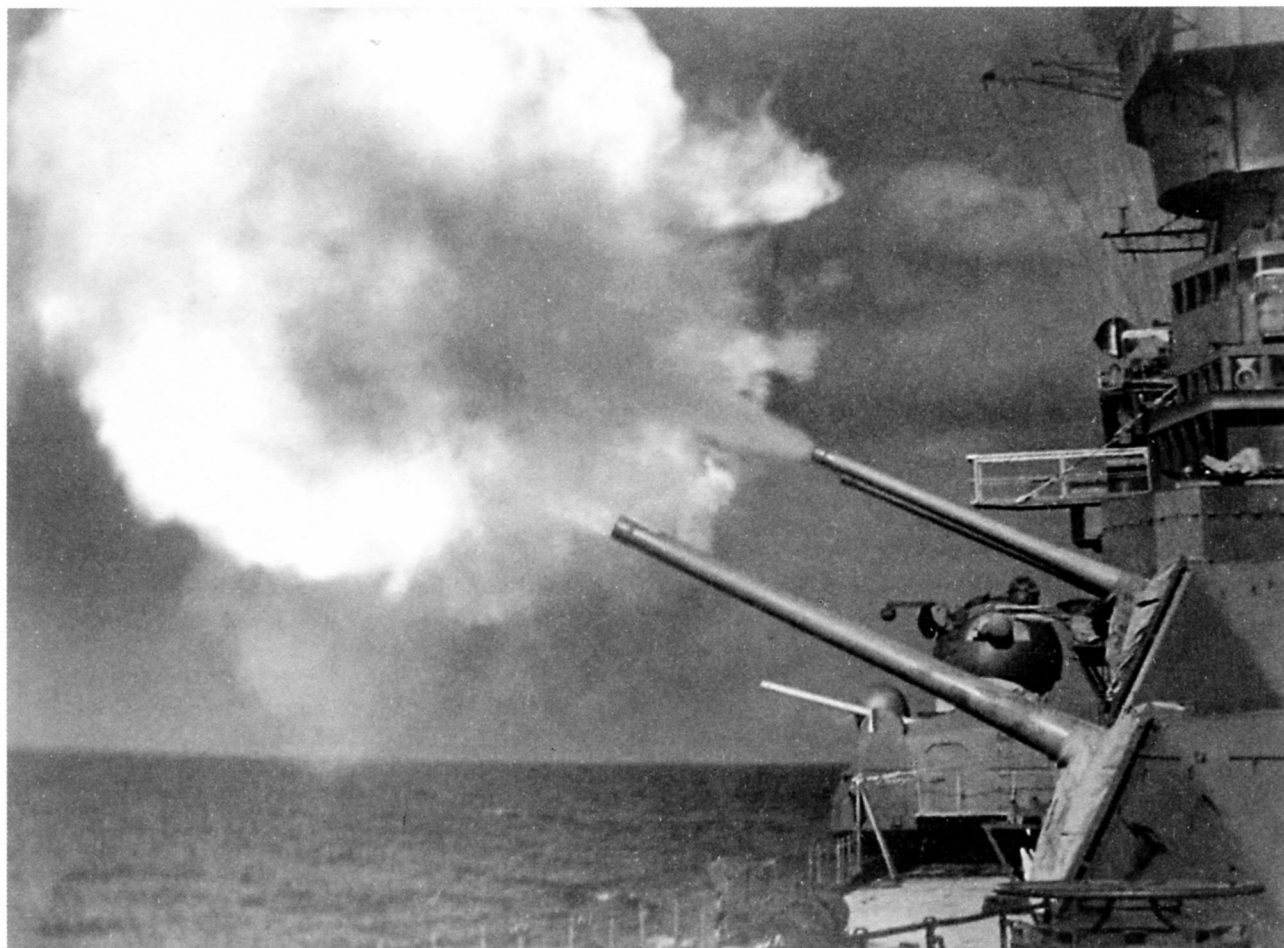
Первые 4 установки МК-5-бис смонтировали и испытали на головном крейсере проекта 68-бис «Свердлов». После чего их приняли на вооружение ВМФ.

Установки располагали собственным радиолокационным дальномером «Штаг-Б» (2-я и 3-я башни) и оптическим прицелом АМО-3. Башни могли управляться как изнутри (местное управление), так и дистанционно — из центрального артиллерийского поста посредством системы дистанционного управления Д-2.

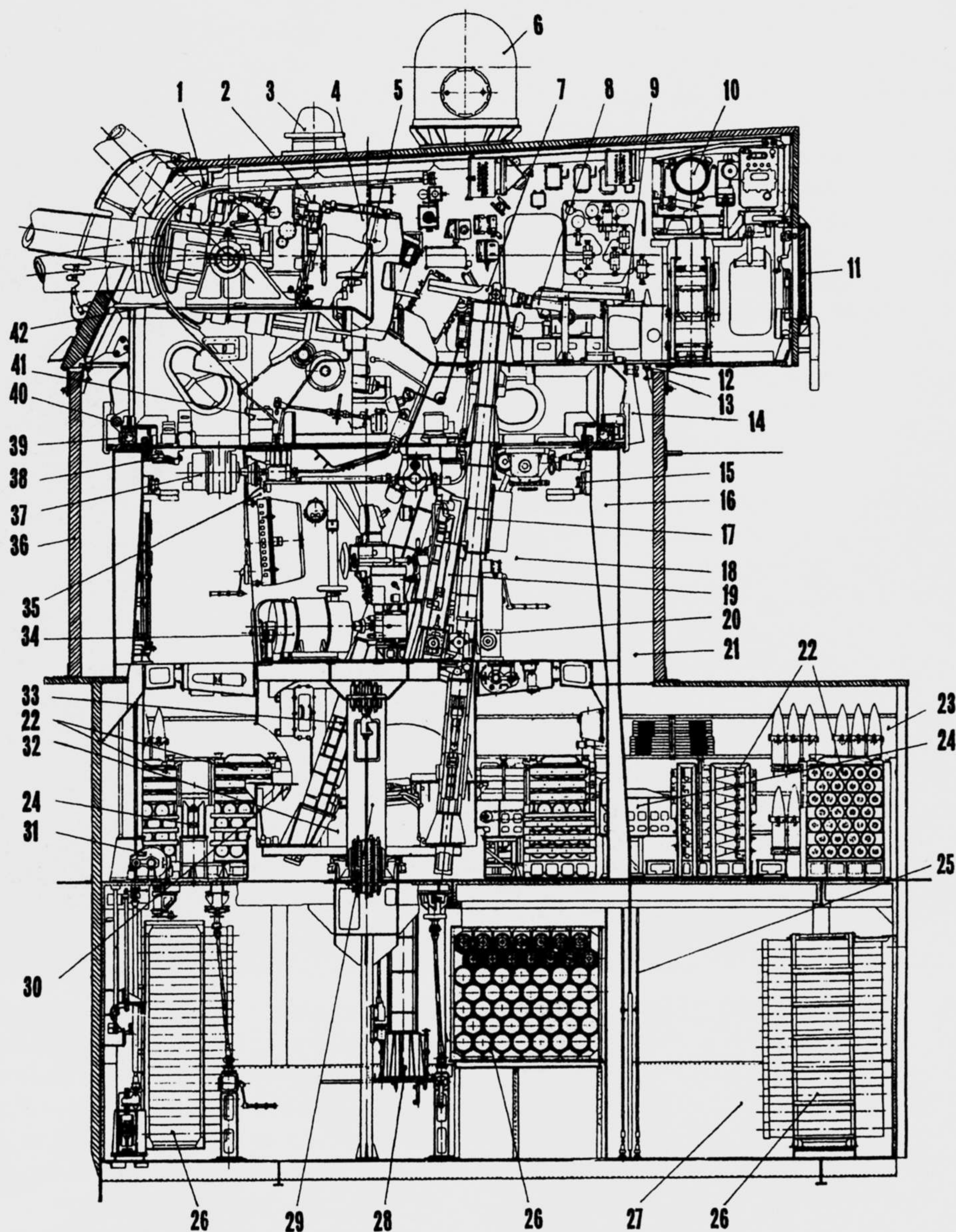
Радиодальномер «Штаг-Б» сантиметрового диапазона (руководитель разработки В.М. Ястребилов) предназначался для управления стрельбой артиллерии главного и универсального калибра. Он был принят на вооружение в 1948 г. Дальность обнаружения надводной цели (эсминец) составляла на испытаниях 120 кбт, дальность точного сопровождения — 100 кбт, средняя ошибка измерения дистанции 15 м.

Боекомплект ГК включал бронебойные, полубронебойные, осколочно-фугасные, осветительные и дистанционные снаряды (всего 2130 снарядов и 2250 зарядов в погребах и 72 снаряда в кранцах первых выстрелов).

Снаряды и заряды хранились в специально оборудованных погребах из расчета по



Учебные стрельбы
из орудий главного
калибра крейсеров
«Михаил Кутузов»
(вверху)
и «Адмирал
Ушаков» (внизу),
начало 1970-х гг.



152-мм башня МК-5-бис (продольный разрез по оси установки):

1 — амбразурный мамеринец, 2 — боевое отделение, 3 — визир ВБ-1, 4 — качающаяся часть Б-38, 5 — сиденье вертикального наводчика среднего орудия, 6 — антенна радиодальномера «Штаг-Б», 7 — качающийся лоток снарядного элеватора, 8 — приборчик, 9 — лоток для разведения зарядов, 10 — дальномер ДМ-82, 11 — броневая дверь, 12 — масляный мамеринец, 13 — атмосферный мамеринец, 14 — труба для выбрасывания футляров, 15 — цевочный обод, 16 — жесткий барабан, 17 — верхний снарядный элеватор, 18 — верхнее перегрузочное отделение, 19 — верхний зарядный элеватор, 20 — колонка ручного привода горизонтального наведения, 21 — помещение для использованных пеналов, 22 — снарядный стеллаж, 23 — снарядный погреб, 24 — транспортер, 25 — приводы системы затопления, 26 — зарядный стеллаж, 27 — зарядный погреб, 28 — нижний зарядный элеватор, 29 — труба для ввода проводов и сжатого воздуха, 30 — снарядный желоб, 31 — привод нижнего зарядного элеватора, 32 — нижнее перегрузочное отделение, 33 — верхний снарядный элеватор, 34 — электродвигатель горизонтального наведения, 35 — подачная труба, 36 — барбет, 37 — электродвигатель вертикального наведения среднего орудия, 38 — пружинный каток, 39 — шаровой погон, 40 — буфер ограничения предельных углов горизонтального наведения, 41 — сервопривод, 42 — качающийся щит.

570 зарядов для башен I — III и 540 — для башни IV. Соответственно они хранились в погребах по 540 для башен I — III и 510 — для башни IV, на штатных стеллажах, за исключением небольшого числа, размещавшегося в кранцах на переборках погребов. Помимо этого, в боевом отделении каждой башни в кранцах первых выстрелов находились по 18 снарядов (всего 72).

Разгрузка и загрузка стеллажей предусматривалась только ручным способом во избежание самопроизвольного перекачивания снарядов. Каждый снарядный погреб имел по три транспортера, два параллельно ДП и один — поперек ДП, в плоскости шпангоута.

Все зарядные погреба располагались на 2-й платформе и отделялись от снарядных, а также от подбашенных отделений башен ГК. Заряды хранились в огнестойких асбестовых футлярах, которые помещались внутрь металлических. Последние, в свою очередь, находились на стеллажах сотового типа, располагавшихся в продольном и поперечном направлениях. Разгрузка и подача зарядов к электрическим элеваторам предусматривались только вручную.

Боезапас (снаряды и заряды) из погребов подавались с помощью электрических цепных элеваторов до перегрузочных отделений, там перегружались во вращающиеся элеваторы, подававшие снаряды и заряды уже непосредственно в боевое отделение башни. Скорость подачи боезапаса при помощи электрических цепных элеваторов предусматривалась в пределах 9 циклов в минуту, вручную — 3 циклов.

Каждый снарядный погреб оснащался автономной системой затопления. До уровня верхней кромки стеллажей он мог быть заполнен забортной водой посредством гидравлических эжекторов производительностью 300 т/ч.

На каждый из погребов приходилось по одному эжектору.

В качестве аварийного способа предусматривалось затопление естественным путем через донный клинкет зарядного погреба. Правда, в этом случае весь процесс занимал 15—16 минут, а вода в погребе со снарядами могла доходить только до уровня действующей ватерлинии и только после того, как уже был полностью заполнен зарядный погреб.



Осушение погребов предусматривалось путем спуска воды через спусковые клинкет в трюмные отсеки с последующим удалением за борт водоотливными и осушительными средствами.

Помимо этого, каждый снарядный и зарядный погреб оснащался автономной системой орошения с подводом воды от пожарной магистрали через клапаны группового действия. Орошение осуществлялось розеточными дренчерами, установленными под подолоком для горизонтальных поверхностей, и лопаточными — для вер-

Крейсер «Адмирал Лазарев» в процессе разборки. Благодаря демонтированной крыше хорошо видно внутреннее устройство башни

тикальных поверхностей в проходах между стеллажами. Система орошения могла быть приведена в действие вручную — путем включения крана из погребов и с нижней палубы; автоматически — при расплавлении легкоплавких замков от повышения температуры свыше 72 градусов и дистанционно — из ПЭЖ путем включения электромагнитного клапана.

Для управления огнем ГК служила система ПУС «Молния АЦ-68-бис» в составе двух автоматов стрельбы с универсальными преобразователями координат, двух резервных автоматов стрельбы (РАС) и 4-х башенных автоматов стрельбы (БАС). Она, соответственно, обеспечивала три схемы стрельбы артиллерии ГК: основную, резервную и башенную, в зависимости от обстоятельств ведения боя, характера цели или на случай невозможности управления огнем основным способом.

Система ПУС «Молния АЦ-68-бис» была разработана в 1947—1949 гг. НИИ-303 (главный конструктор — С.Ф. Фармаковский). В штатном режиме данные о цели и падении своих залпов поступали на счетные приборы от РЛС «Залп», а о параметрах движения своего корабля от датчиков лага «Гаусс-50», носового, кормового и центрального гиропостов, носового и кормового постов «Компонент» (величина качки и собственный курс).

РЛС «Залп» 3-см диапазона (руководитель разработки И.И. Бакулов) с мощностью излучения 65—70 кВт обеспечивала обнаружение надводных целей на больших дальностях и высокую точность определения их координат.

Станция предназначалась для обеспечения стрельбы главным и универсальным калибром, выдавая данные по дальности цели, курсовому углу и отклонению точек падения снарядов от цели по всплескам. Антенна станции была стабилизирована в трех плоскостях и позволяла удерживать радиолокационный контакт с целью на волнении моря до 6 баллов. РЛС имела систему автоматического сопровождения целей по двум координатам и обеспечивала корректировку стрельбы по всплескам. Срединные ошибки определения координат по дальности — 20 м, по курсовому углу — до 0,5 градуса.

Серийное производство РЛС «Залп» осуществлялось в КБ «Аметист» (завод «Топаз»,

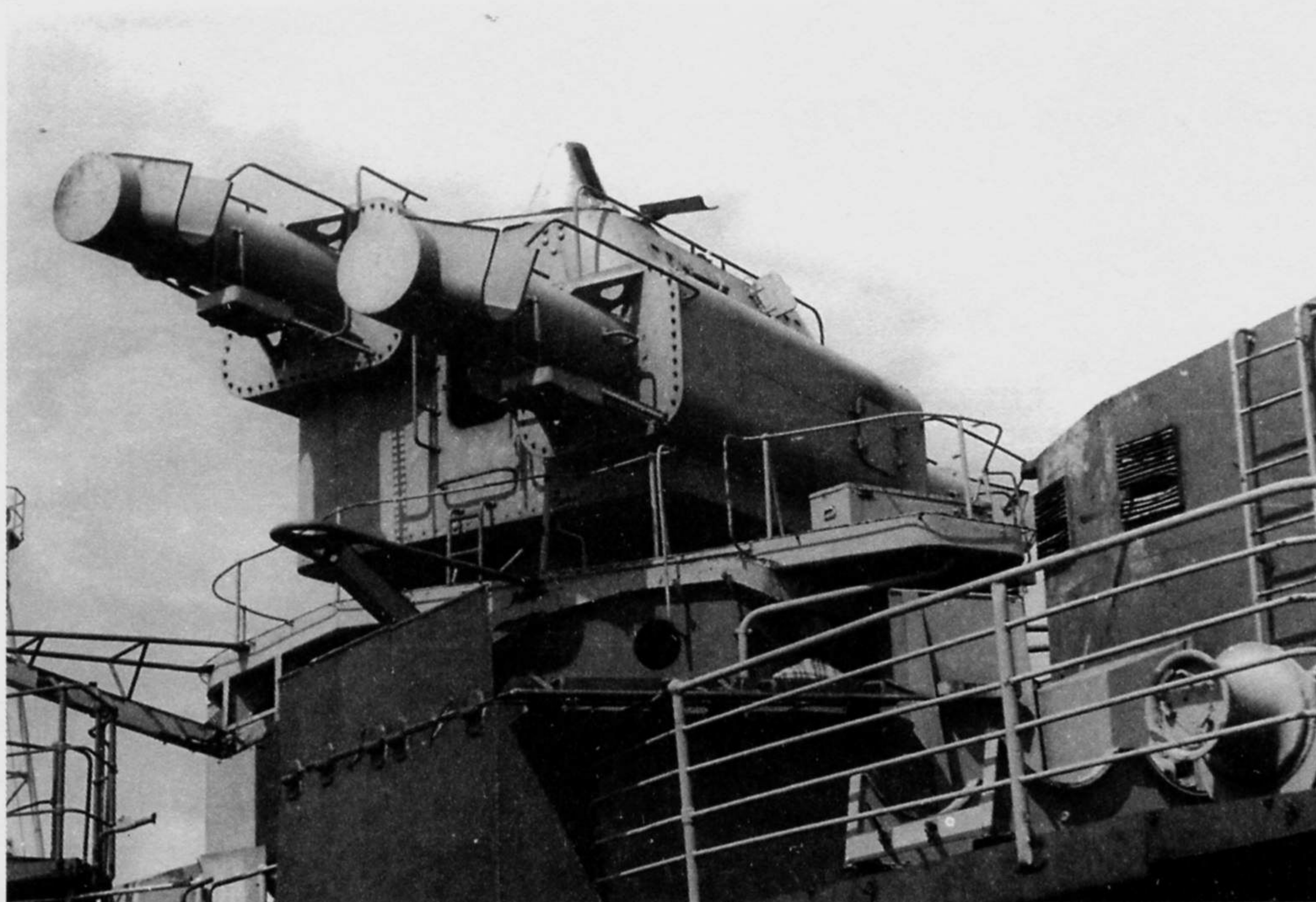
г. Москва). Первый образец РЛС, согласно постановлению правительства СССР от 30 августа 1950 г., установили еще в ходе постройки на ЭМ пр. 30-бис «Бесстрашный», сами испытания прошли на Черном море в октябре—ноябре того же года. Второй и третий комплекты РЛС «Залп» в 1951 г. были установлены и прошли аналогичные испытания на КРЛ «Свердлов» на Балтике.

В ходе испытаний станции впервые в практике использования РЛС в Советском флоте было достигнуто обеспечение средствами радиолокации определения угловых координат с не меньшей точностью, чем оптическими визирами корабля. Особенностью РЛС являлось то обстоятельство, что при ее разработке была предусмотрена возможность дублирования ее работы торпедно-артиллерийской РЛС «Заря» (и наоборот), а также совместная работа с оптическими приборами корабля (измерение дальности с помощью РЛС, своего курсового угла — оптическим визиром).

В резервном режиме ПУС «Молния АЦ-68-бис» обеспечивались данными от двух 8-метровых дальномеров ДМ-8-1 и визиров центральной наводки ВМЦ-5 (в двух КДП2-8), двух бортовых визиров ВЦУ (в боевой рубке), визиров МБ-6 и 8-м дальномеров ДМ-8-2 (в башнях ГК), радиодальномеров «Штаг-Б» (2-я и 3-я башни ГК), РЛС «Залп» или «Риф», ультразвукового подводного наблюдения и других технических средств. Данные по элементам движения своего корабля поступали от тех же источников, что при основном способе стрельбы.

Система обеспечивала быстрое обнаружение цели и определение ее элементов движения с помощью оптических и радиолокационных средств; выработку данных центральной наводки для стрельбы по одной или двум целям и передачу данных установкам МК-5-бис; выработку данных центральной наводки для ведения огня по береговым целям при наличии видимых ориентиров; комбинированную — по четырем различным целям, а также самостоятельную стрельбу башен по видимым целям или осветительными снарядами.

Имелась возможность стрельбы ГК методом завес и по самолетам, хотя и достаточно оригинальным — из-за отсутствия таблиц, соответствующих параметрам дви-



**Кормовой
командно-
дальномерный
пост КДП2-8
главного калибра
крейсера
«Октябрьская
революция»**

жения реактивных самолетов — способом. Стремление задействовать 152-мм орудия в системе ПВО было вызвано отсутствием в 50-е — 60-е гг. ЗРК коллективной обороны и ограниченной дальностью стрельбы 100-мм артустановок. Учитывая опыт Великой Отечественной войны, на крейсерах пр.68-бис отрабатывалась и проводилась артиллерийская стрельба по самолетам орудиями ГК.

Она выполнялась на «пониженной высоте» табличным способом с применением артиллерийских таблиц ТС-50. Например, если фактическая высота полета самолета была 7000 м, то она уменьшалась вдвое — до 3500 м. Если скорость полета самолета была 200 м/с, то она «половинилась» до 100 м/с. Трубка (установка взрывателя — дальность подрыва снаряда) тоже «половинилась». Таким образом, несмотря на отсутствие полноценных таблиц зенитной стрельбы, появлялась возможность обстреливать воздушные цели.

Эта зенитная стрельба выполнялась как носовым, так и кормовым эшелонами башен дивизиона ГК. Управлял огнем командир группы управления артиллерийским огнем дивизиона главного калибра (ГУАО ДГК). Он находился на своем КП (командном пункте) — в ЦАП (центральной артиллерийском посту). Если управля-

ющим огнем был командир носовой группы управления (НГУ), то стреляли первая и вторая башни ГК, если командир кормовой группы управления (КГУ), то стреляли третья и четвертая башни. Один залп давала соответственно 1-я или 3-я башни, второй залп — 2-я или 4-я.

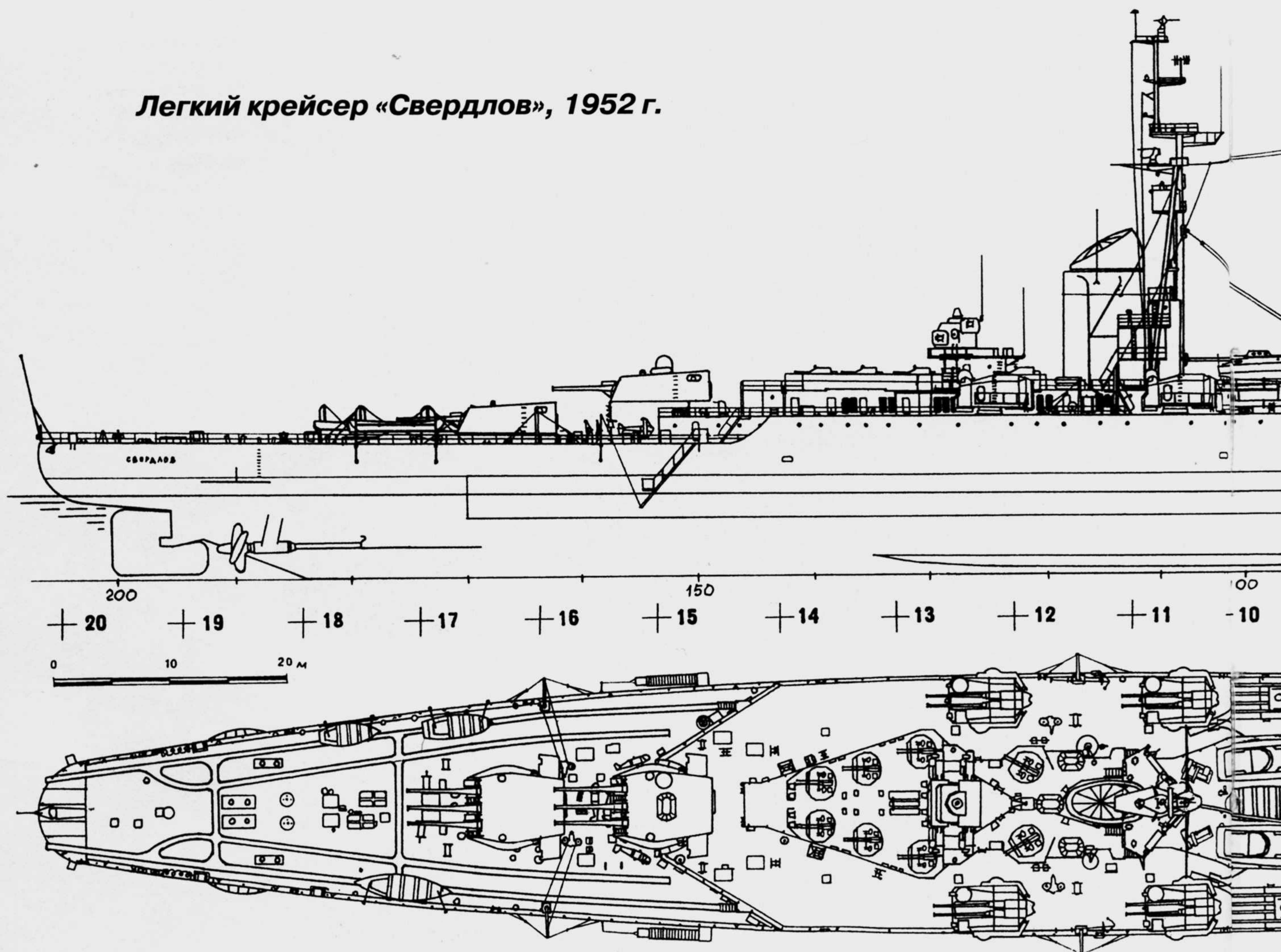
На главный калибр возлагались большие надежды и в вопросах ПВО: дальность стрельбы — 168,8 кабельтовых, а если снаряд с переходной втулкой, то дальность стрельбы увеличивалась до 172 кбт (что соизмеримо с предельной дальностью стрельбы более позднего по времени принятия на вооружения ЗРК «Шторм»). Вес снаряда порядка 55 кг. От взрыва образовывалось большое поражающее пространство.

Стрельба по ВЦ главным калибром крейсеров пр.68-бис велась следующими боеприпасами:

1. Осколочно-фугасным снарядом образца 1915/28 ОФ-35, вес снаряда — 55 кг, тип ВВ — тротил, вес ВВ — 6,0/6,19 кг, взрыватели — В-429, РГМ-6, понижено-боевым зарядом весом 16,5 кг порохов марки 130/50, начальная скорость снаряда — 800 м/с.

2. Осколочно-фугасным снарядом ОФУ-35 с переходной втулкой, вес снаряда 55 кг, тип ВВ — тротил, вес ВВ — 6,26 кг, взрыватели — В-429, РГМ-6, боевым зарядом ве-

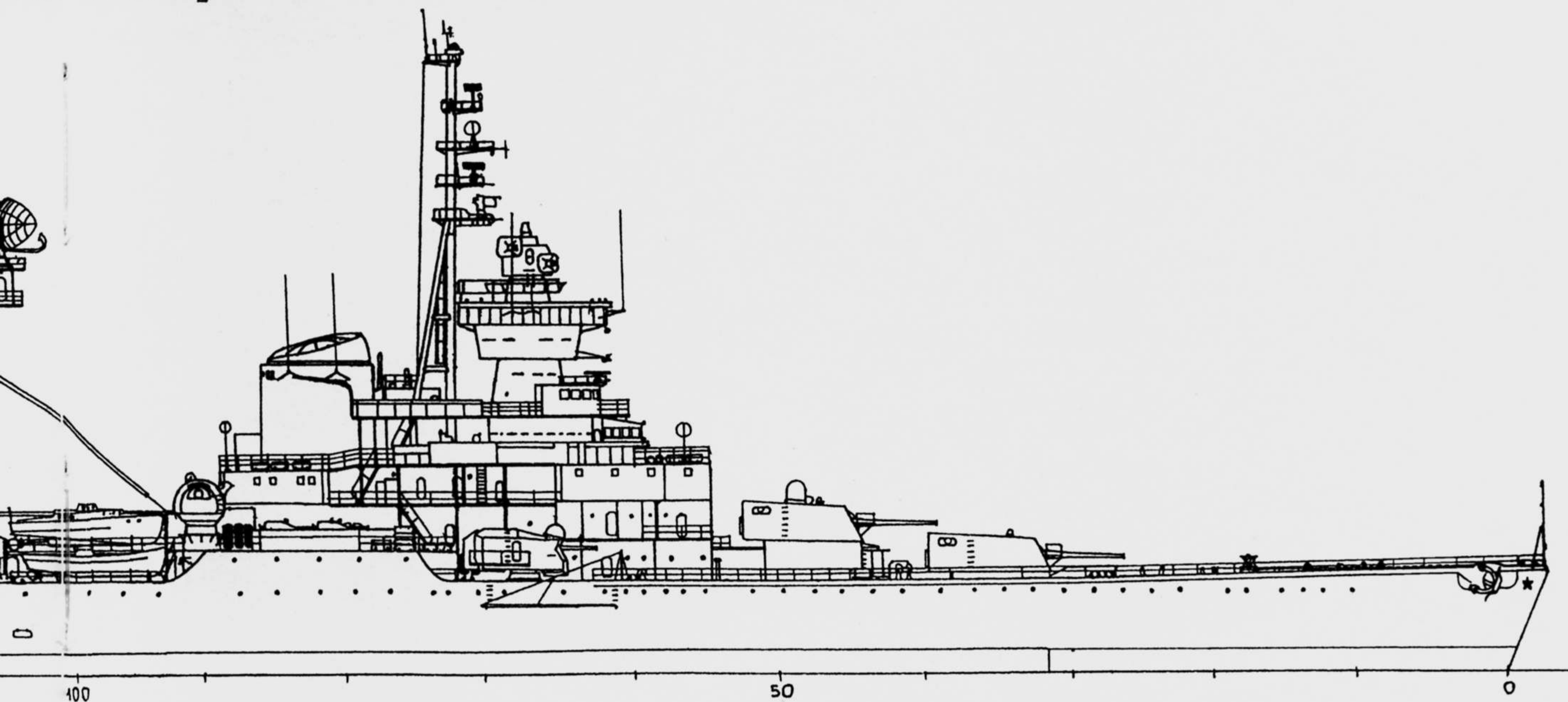
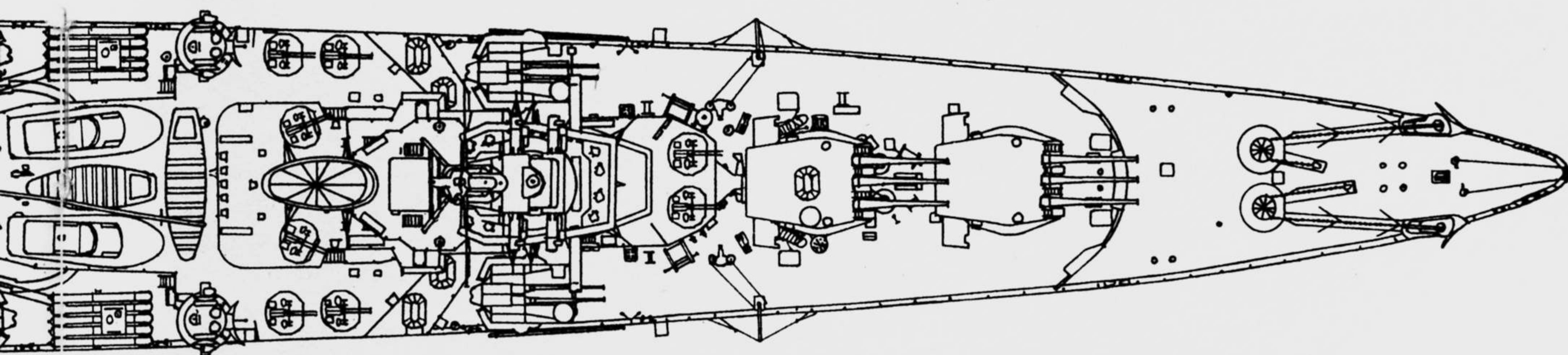
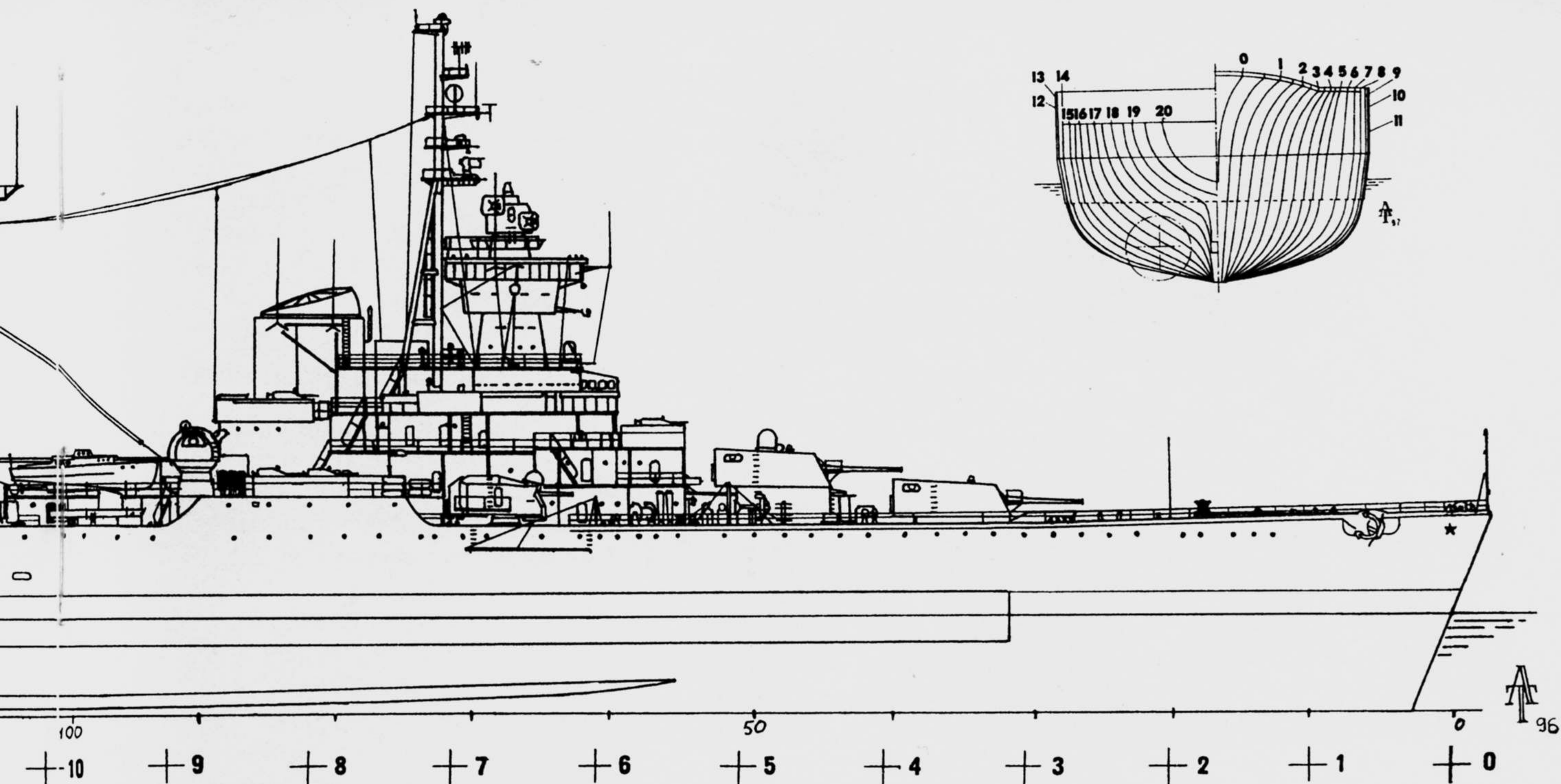
Легкий крейсер «Свердлов», 1952 г.

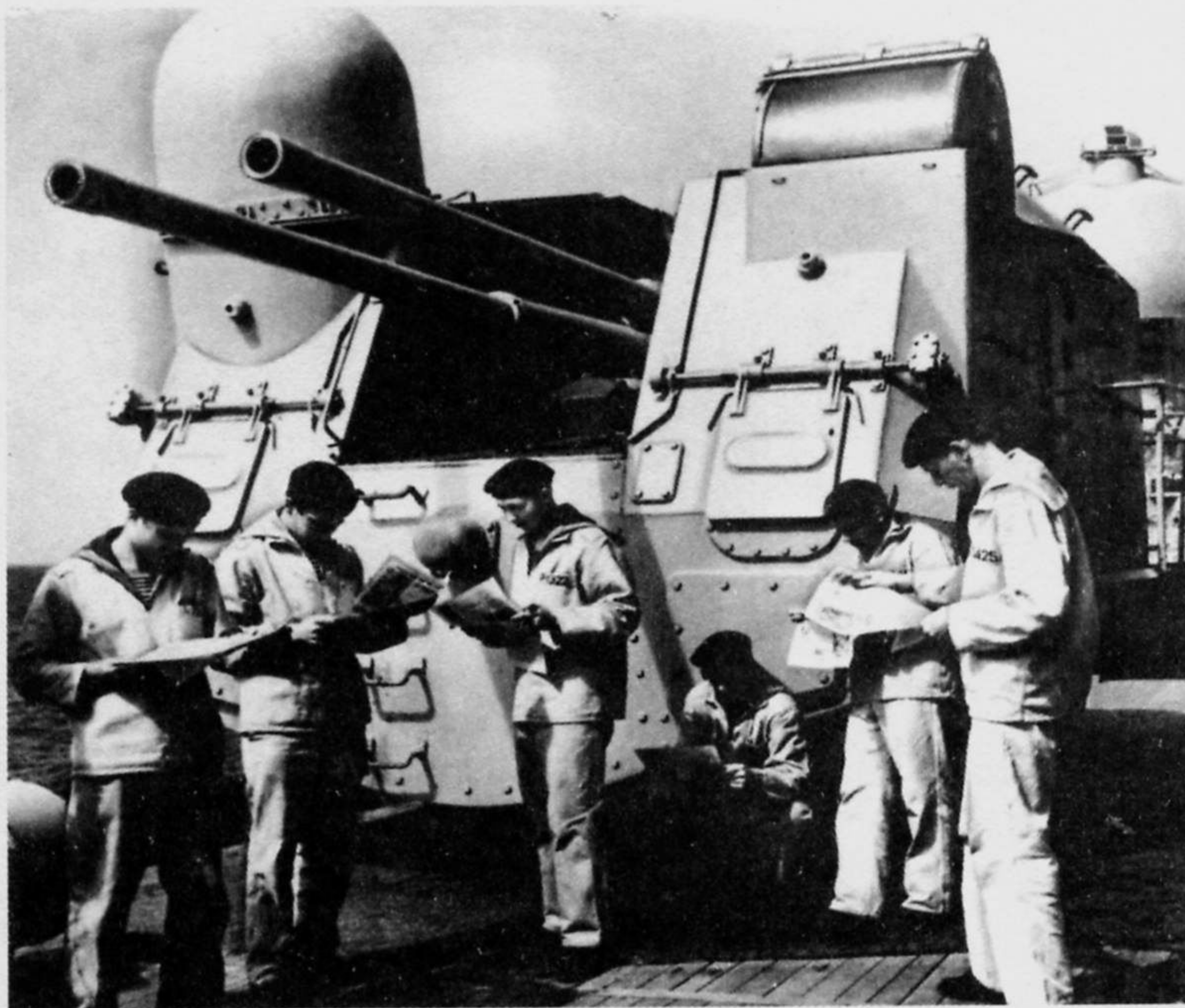


Крейсер «Дмитрий Пожарский», 1980 г.

Графика: А. Тамеев







**100-мм
артустановка СМ-5
правого борта на
крейсере
«Адмирал Ушаков»**

сом 24 кг порохов марки 152/57, начальная скорость снаряда — 950 м/с.

3. Дистанционной гранатой ЗС-35 весом 54,23 кг, тип ВВ — тротил, вес ВВ — 6,2 кг, взрыватели — ВМ-16Л, ВМ-16М, ВМ-16, боевым зарядом весом 24 кг, порохов марки 152/57, начальная скорость снаряда — 950 м/с.

Планировалось (во всяком случае, на ТОФ) отработать стрельбу не табличным

способом, а подключить ГК к системе МПУАЗО (морские приборы управления артиллерийским зенитным огнем) «Зенит-68-бис». Но из этого ничего не вышло, и продолжали стрелять по таблицам.

Организационно АУ с приданными системами управления огнем входили в дивизион главного калибра (ДГК).

Универсальная артиллерия

Дальнюю зону ПВО и защиту корабля от легких сил вероятного противника обеспечивали 12 100-мм универсальных орудий, смонтированных в двухорудийных стабилизированных установках СМ-5-1 (начиная с 5-го корабля серии — СМ-5-1с), организационно сведенных в 3 батареи дивизиона универсального калибра (ДУК). АУ была разработана ЦКБ-34 в 1943—1947 гг., принята на вооружение 11 мая 1949 г. под наименованием СМ-5, серийное производство осуществлялось на ленинградском заводе «Большевик» в 1948—1955 гг. в версиях СМ-5-1 и СМ-5-1с, всего выпущено 150 единиц.

Дальность стрельбы по надводным и наземным целям составляла порядка 20 км, по воздушным — 16—17 км. Боекомплект включал фугасные, осколочно-фугасные, зенитные и осветительные снаряды (патроны), а также снаряды пассивных радио-

ТТХ артустановок крейсера проекта 68-бис

Данные артустановок	МК-5-бис	СМ-5-1	В-11
Калибр, мм	152,4	100	37
Длина ствола, мм/клб	8935/57	7015/70	2579/69,7*
Число нарезов/глубина нарезов, мм	40/3,05	32/2,0	16/0,45
Угол ВН, град.	-5,5...+45,5	-8...+85	-15...+90
Угол заряжания, град.	+8	-	-
Скорость наведения от электродвигателя, ГН/ВН, град./с	7/13	17/16	16,7/12,6
Вес установки/качающейся части, т	253,4**/17,27***	45,8/19,64	3,4/0,92
Вес бронебойного снаряда/заряда ВВ, кг	55/1,1	-	0,758/-
Вес осколочно-фугасного снаряда/заряда ВВ, кг	55/6,2	15,6/1,26	0,732/0,036
Вес зенитного снаряда/заряда ВВ, кг	54,23/6,2****	15,6-15,9/1,35	-
Нач. скорость снаряда, м/с	950	1000	880
Дальность стрельбы/досигаемость по высоте, км	30,215/-	24/16-17 (баллистическая 20)	8,4 (по самоликвидатору 4)/4
Практическая скорострельность, выстр./мин	4,2-6,5	15-18***	160-180
Расчет на установку (башню), чел.	59...63	19	7-8

* С пламегасителем; ** 4-я башня — 246,2 т; *** На 1 ствол; **** Дистанционная граната

локационных помех (всего 3672 снарядов в погребах и 180 в кранцах первых выстрелов). Снаряды имели вес 15,6–15,9 кг.

Снаряды хранились в погребах, укупоренные в металлические герметические ящики по 15 шт. в каждом, на стеллажах полуразборного типа. Погрузка боезапаса в погреба и подача его к установкам осуществлялась цепными элеваторами.

Управление стрельбой в штатном режиме обеспечивалось системой ПУС «Зенит-68-бисА» в составе двух ЦП с центральным автоматом стрельбы ЦАС-1 и универсальным преобразователем координат в каждом, двух СПН-500 с АРЛС «Якорь» (установленных побортно на 90 шп.).

РЛС «Якорь» («Якорь-М») 3-см диапазона (руководители разработки А.С. Гринштейн и Я.А. Забелин) предназначалась для управления стрельбой орудий универсального калибра. Станция имела устройство автоматического сопровождения целей по трем координатам, благодаря чему впервые в нашей стране решалась проблема совмещения инструментального метода стрельбы зенитной артиллерии с автоматическим сопровождением воздушных целей.

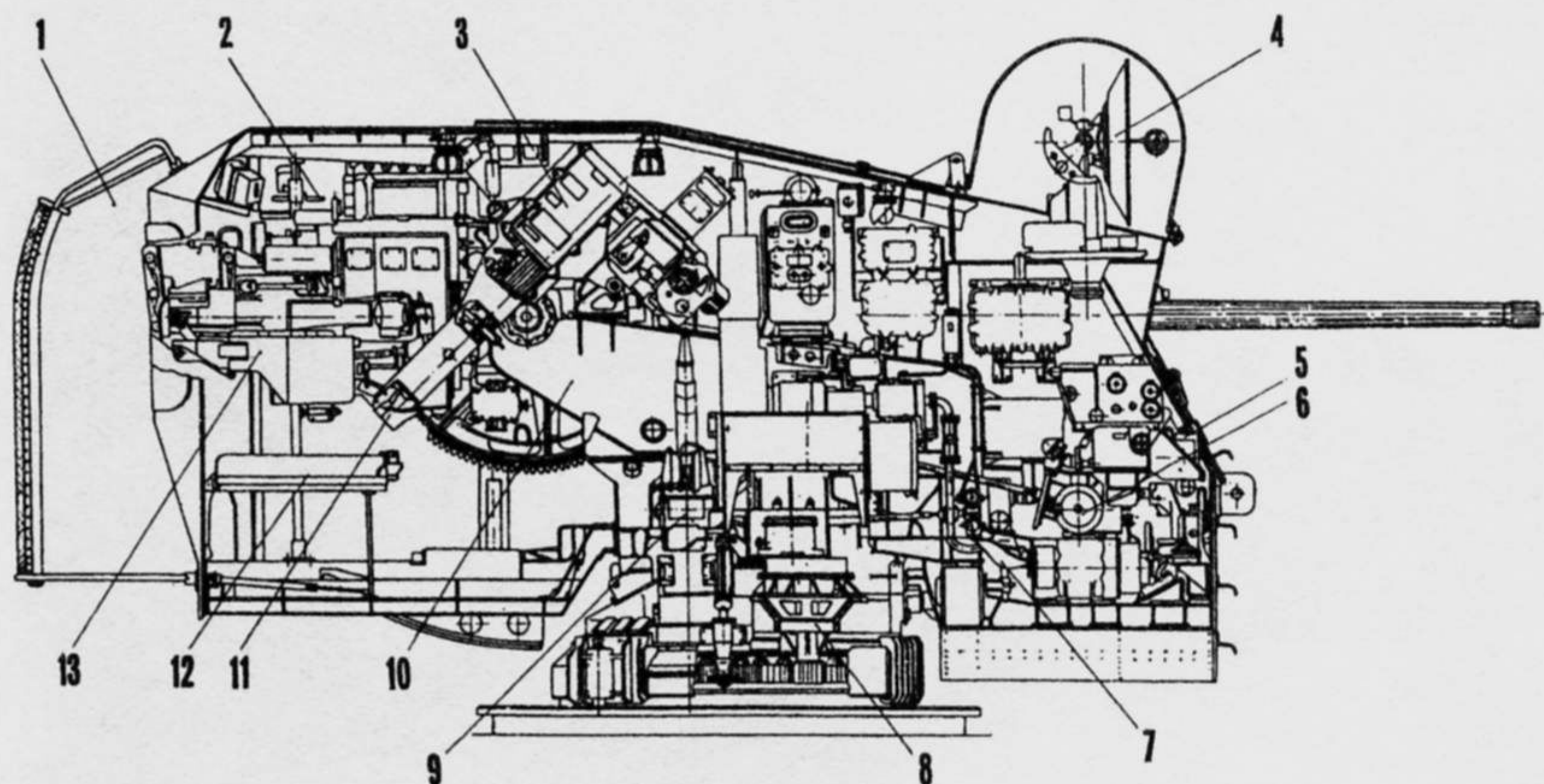


Дальность обнаружения воздушных целей составила до 30–160 км, надводных — до 150–180 км. Имелось устройство автоматического сопровождения цели по трем координатам.

РЛС разрабатывалась в 1949–1951 гг. (опытный образец создан в 1949 г.) и была принята на вооружение в 1952 г.

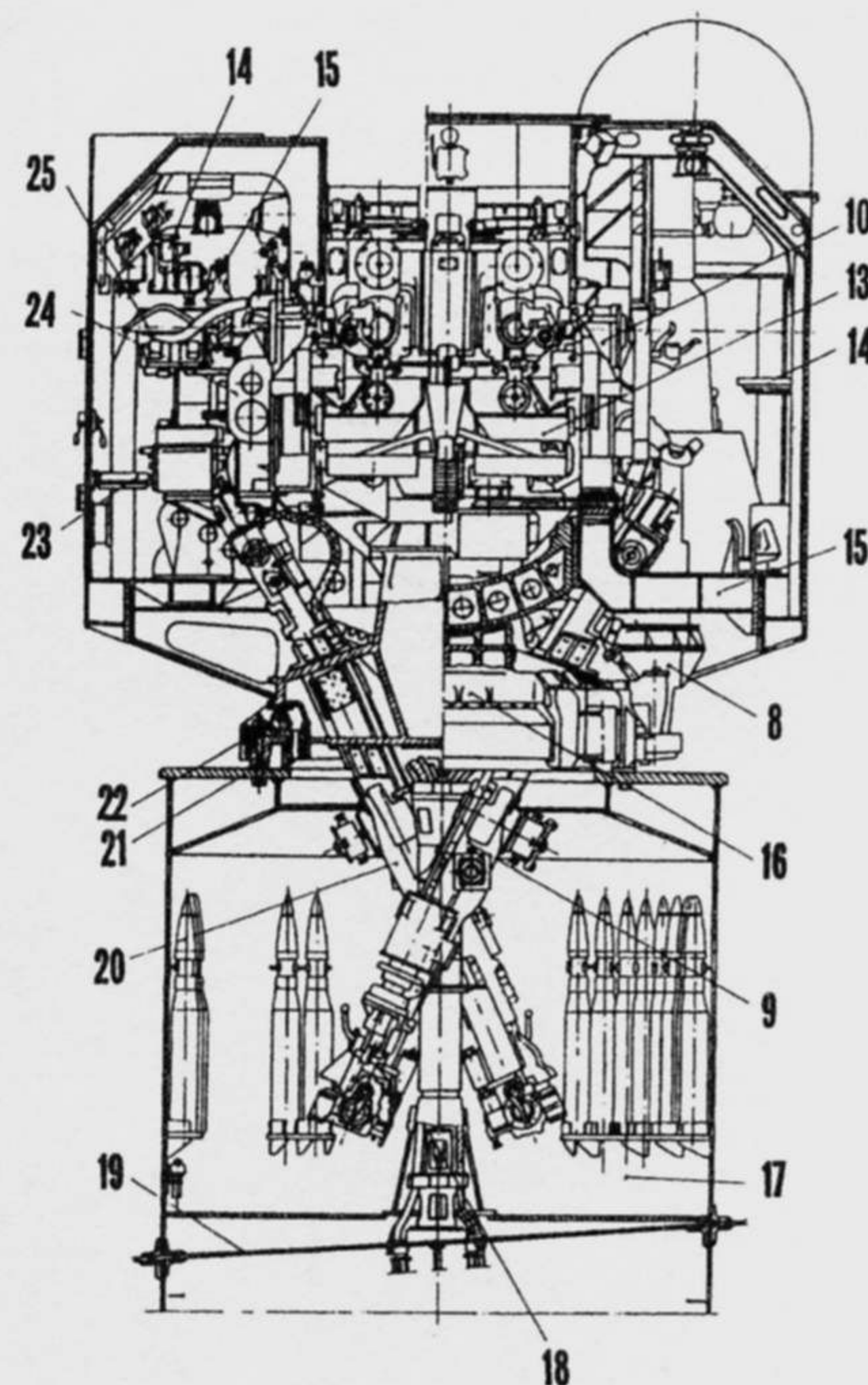
На основании экспериментов, проведенных в 1952–1953 гг. на КРЛ «Дзержинский»,

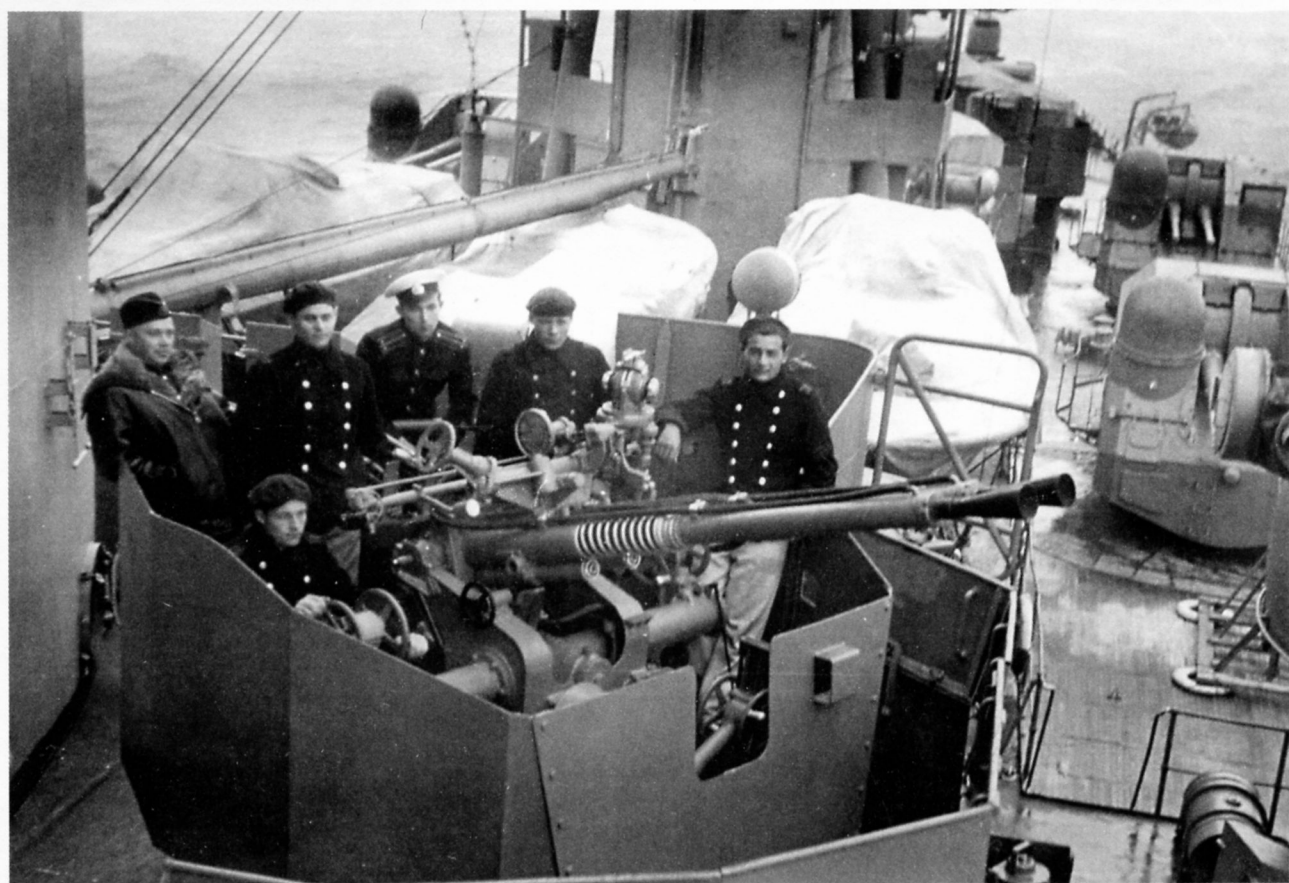
Универсальная артиллерия крейсера «Мурманск» ведет огонь по надводной цели



Стабилизированная артиллерийская установка СМ-5-1 (вид на правую сторону и поперечный разрез):

1 — сетка для гильз, 2 — рукоятка ручной досылки, 3 — автоматический установщик трубок, 4 — антенна радиодальномера «Штаг-Б», 5 — визир наводки (правый), 6 — пост управления механизмом горизонтального наведения, 7 — пост наводчика горизонтального наведения, 8 — силовой привод механизма горизонтального наведения, 9 — подача правого орудия, 10 — станок, 11 — качающийся лоток, 12 — откидная площадка для заряжающего, 13 — качающаяся часть, 14 — командирский целеуказатель, 15 — счетно-решающий механизм прицельного устройства АМО-2-1, 16 — боевой стол, 17 — перегрузочное отделение, 18 — колонка питания, 19 — палуба, 20 — подача левого орудия, 21 — уравнивательное кольцо жесткого барабана, 22 — основание, 23 — пост сведения зенитного баланса, 24 — силовой привод механизма вертикального наведения, 25 — пост командира башни.





станция была модернизирована — она получила обозначение «Якорь-М» и стала основной РЛС управления стрельбой артиллерии универсального калибра крейсеров, эсминцев и сторожевых кораблей.

РЛС серийно выпускалась на заводе № 703 (ныне «Салют», г. Москва) как «Якорь-М» с улучшенными блоками целеуказания. РЛС совмещалась со стабилизированным постом наводки СПН-500.

Резервная схема целеуказания предусматривала использование данных, поступающих от зенитного дальномера ДМС-4 и визиров вертикального и горизонтального наведения. Кроме того, АУ оснащались собственными средствами наведения — приборами центральной наводки (ЦН), центральным автоматом стрельбы ЦАС-У, прицелами и радиодальномером «Штаг-Б».

Системы ПУС, помимо обеспечения стрельбы УК, служила для выдачи целеуказания для 37-мм автоматов.

Малокалиберная зенитная артиллерия

ПВО корабля в ближней зоне обеспечивали 32 37-мм автомата 70-К, в спаренных артстанках В-11 (В-11М). Артсистему В-11М приняли на вооружение в 1946 г. Орудия монтировались в общей люльке и имели водяное охлаждение. Питание — обойменное, ручное. Наведение в обеих плоскостях также

ручное. Для защиты расчета от огня бортового оружия самолетов АУ снабдили 10-мм щитом, охватывающим орудийную платформу. Максимальная дальность стрельбы по горизонту составляла 8400 м, по воздушным целям — 4000 м.

В состав боекомплекта входили осколочно-трассирующие и бронебойно-трассирующие унитарные патроны.

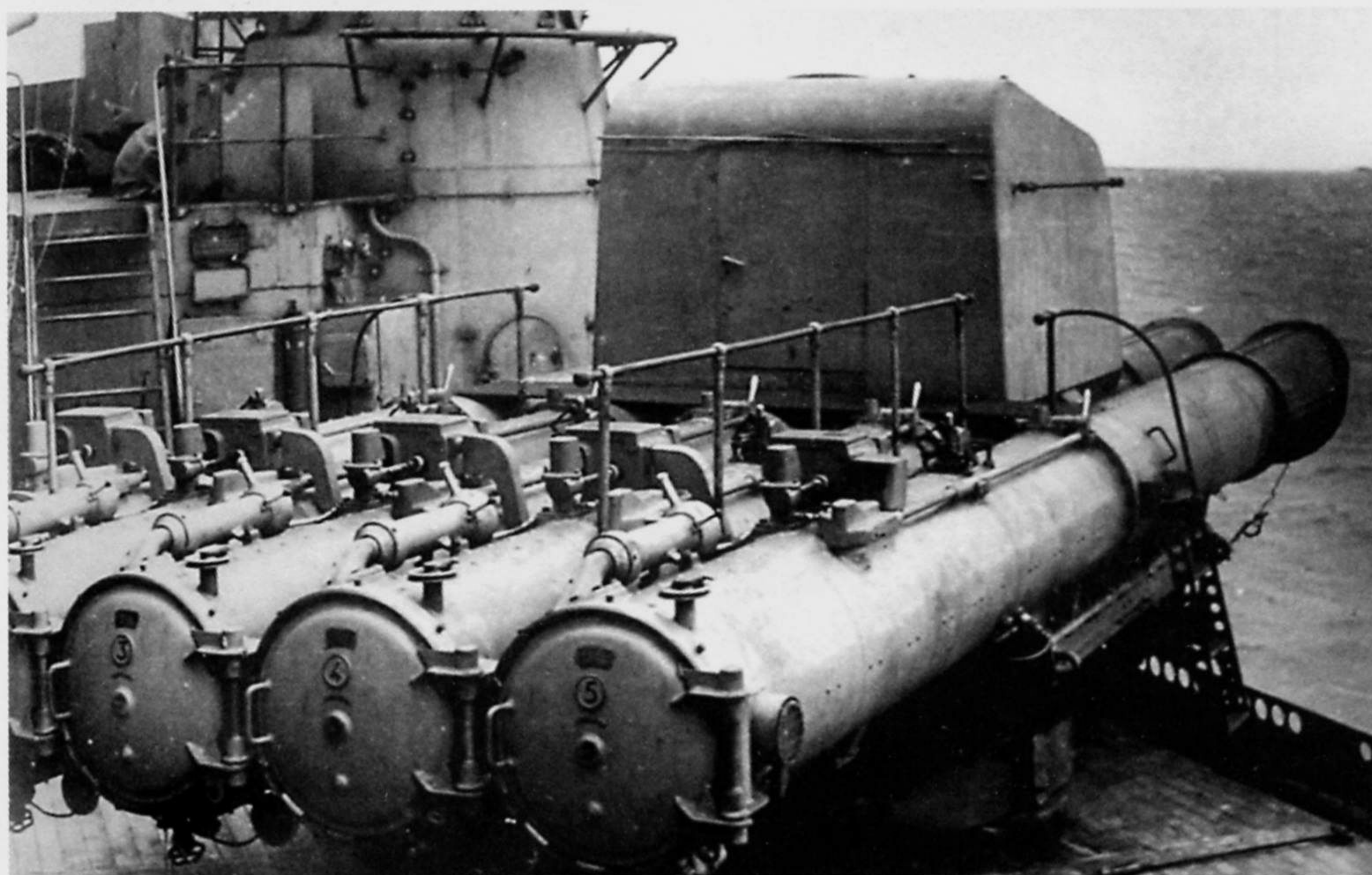
Как и АУ универсального калибра СМ-5-1-бис, АУ МЗА были сопряжены с системой приборов управления стрельбой «Зенит-68-бис». Организационно МЗА входили в дивизион зенитного калибра (ДЗК) корабля.

Установки размещались в двух группах, носовой и кормовой, в составе 4-х батарей, по 2 с каждого борта. Каждая носовая состояла из 4-х АУ, из которых 2 размещались на 1-й и 2 — на 2-й площадке надстройки. Кормовые батареи также включали по 4 АУ каждая, расположенные на 1-й площадке задней надстройки. При этом установки В-11 могли обстреливать воздушные цели на острых носовых и кормовых углах относительно диаметральной плоскости корабля.

Минно-торпедное вооружение

Торпедное вооружение крейсера состояло из двух пятитрубных 533-мм аппаратов ПТА-53-68-бис с системой ПУТС «Сталинград-2Т-68-бис», принятой на вооружение

На предыдущей
странице:
**37-мм автоматы
В-11 в ходе
учений на
крейсерах
«Адмирал Ушаков»
(вверху) и
«Адмирал Сенявин»
в 1965 г. (внизу)**



Торпедный аппарат
ПТА-53-68-бис
на крейсере
«Свердлов»

в 1953 г. и прошедшей испытания на КРЛ «Свердлов». Обеспечивались три режима наведения ТА на цель: автоматическая, полуавтоматическая (центральная наводка) и аппаратная. Данные о надводных целях поступали от специальной торпедной РЛС «Заря», служившей для управления торпедной стрельбой.

РЛС «Заря» 3-см диапазона (руководитель разработки У.И. Любченко) предназначалась для управления торпедной и артиллерийской стрельбой. Мощность излучения — 10 кВт. Сопровождение цели — ручное, полуавтоматическое и автоматическое.

Госиспытания РЛС прошли в октябре—ноябре 1950 г. на эсминце «Бесстрашный», после чего станцию приняли на вооружение. Дальность обнаружения над-

водной цели — 320 кбт (линкор) или 110 кбт (тральщик), дальность наблюдения всплесков от артиллерийских снарядов — 25—110 кбт.

В последующем, после снятия с кораблей торпедного вооружения, РЛС «Заря» также были демонтированы.

ТА с синхронно-следающей передачей и возможностью полуавтоматического дистанционного и местного наведения приняты на вооружение в 1948 г. и впервые устанавливались на КРЛ «Свердлов». Обеспечивалась возможность ведения стрельбы торпедами при помощи сжатого воздуха или порохового заряда в секторе 120 градусов (до 60 градусов от траверза). Боевые расчеты ТА могли выпустить по противнику, находящемуся с любого борта, от 1 до 5 торпед последовательно или залпом.

Крейсера пр.68-бис традиционно, как все советские надводные корабли этого класса, имели оборудование для постановки мин заграждения. Протяженность постоянных минных дорожек (т.е. несъемных рельсов) с поперечными перекатами в кормовой части позволяла принять на борт до 132 мин образца 1908 г. или 76 мин образца 1926 г. или 68 мин КБ, АГСБ, РМ или 40 мин КДМ-1000 или же 70 минных защитников ГМЗ. Остойчивость корабля при приеме такого груза на верхнюю палубу оставалась в допустимых пределах.

Важной особенностью стало оснащение крейсера пр.68-бис штатным размагничивающим устройством (на корабле пр.68 отсутствовало).

Радиоэлектронное вооружение

Первоначальный состав радиоэлектронного вооружения крейсеров проекта 68-бис включал РЛС обнаружения надводных целей «Риф» и РЛС обнаружения воздушных целей «Гюйс-2», а также радиолокационные системы госопознавания «Факел-МЗ» (запросчик) и «Факел-МО» (ответчик). Кроме того, были зарезервированы места и мощности под установку в дальнейшем РЛС «Фут-Н», «Фут-Б» (стрельбовая) и «Норд» (навигационная).

Для обеспечения стрельбы артиллерии главного калибра предназначались две РЛС «Залп» и два радиодальномера «Штаг-Б».

Учебные мины
АМД-500
на крейсерах
«Жданов»
(с п р а в а)
и «Мурманск»
(в н и з у)





Стрельбу 100-мм артиллерии универсального калибра обеспечивали две РЛС «Якорь» («Якорь-М») и шесть радиодальномеров «Штаг-Б».

Управление торпедной стрельбой возлагалось на РЛС «Заря».

В силу целого ряда объективных причин (отставание по срокам разработки и принятия на вооружение или же вообще прекращения конструкторских работ), некоторые из перечисленных систем поступили на корабли с запозданием, при этом одни из них заменяли другие, а некоторые так и остались только на бумаге. Наконец, по мере возрастания актуальности задачи обнаружения воздушных целей потребовалась корректировка первоначальных планов и срочное оснащение кораблей дополнительными специализированными РЛС. В этой связи одни крейсера в ходе ремонтов оснащались РЛС П-500 («Кливер»), другие получили армейские РЛС П-8/П-10 или П-12, а позднее — еще и РЛС «Киль».

Подтверждением сказанному служит головной корабль проекта «Свердлов». При анализе динамики изменений установленного на корабле радиоэлектронного вооружения нельзя не отметить, что только на

площадке грот-мачты этого крейсера в разные годы были установлены, последовательно сменяя друг друга, антенные посты РЛС «Риф», «Фут-Н» и, наконец, «Киль-У». В последнем случае даже изменили конфигурацию и уменьшили высоту самой грот-мачты. Кроме того, с 1958 г. «Свердлов» получил РЛС обнаружения воздушных целей П-10 с размещением АП на уровне 1-й площадки надстройки — между кормовым КДП и 3-й башней ГК (144—145 шп.).

РЛС «Риф» («Риф-А») 10-сантиметрового диапазона (руководитель разработки В.Д. Калмыков) предназначалась для обнаружения надводных целей и выдачи целеуказания корабельному оружию при стрельбе по надводным целям, а также для решения навигационных задач. Это первая отечественная помехозащищенная РЛС, в которой для защиты от активных помех применили схему электромеханической перестройки на четыре рабочие частоты. Станция имела три режима работы — кругового обзора, секторного поиска и слежения за целью (сопровождение).

Мощность излучения — 150 кВт, антенна — параболического типа, усеченная. Мертвая зона — до 2 кбт.

Крейсер «Свердлов» на Неве, 1957 г. Хорошо виден первоначальный состав радиоэлектронного вооружения корабля плюс АП РЛС «Риф», установленный на марсе грот-мачты после ввода корабля в строй

Дальность обнаружения надводных целей — 200—220 кбт (крейсер) или 30—50 кбт (торпедный катер). РЛС позволяла обнаруживать всплески от падения фугасных и осколочных снарядов на дальностях от 25 до 100 кбт. На надводных кораблях станция являлась основным средством разведки, обнаружения и целеуказания.

РЛС «Риф» разработана в 1946—1948 гг. в ОКБ-703 МСП, в 1948 г. вместе с РЛС «Гюйс-2» прошла государственные испытания на КРЛ «Молотов» ЧФ и была принята на вооружение. Серийно выпускалась с 1949 г. на заводе №703 (ныне «Салют», Москва) под шифром «Риф-А». АП РЛС размещался на топе грот-мачты кораблей пр.68-бис. В ходе последующих модернизаций в связи с принятием на вооружение более совершенной радиолокационной техники эта РЛС снималась.

РЛС «Фут-Н» обнаружения воздушных целей (руководители разработки Ф.В. Лукин и Г.А. Астахов) в 1955 г. прошла государственные испытания на КРЛ «Свердлов» КБФ и была принята на вооружение. Дальность обнаружения воздушных целей составила 150 км. На «Свердлове» АП данной РЛС размещался на площадке грот-мачты (с 1958 г.), на «Дзержинском» после модернизации по пр.70Э — на топе грот-мачты. На других КРЛ проекта 68-бис данная РЛС не устанавливалась.

РЛС «Гюйс-2» метрового диапазона (руководитель разработки А.И. Патрикев) принята на вооружение в 1948 г. по результатам госиспытаний на КРЛ «Молотов» Черноморского флота. Станция име-

ла мощность излучения 90 кВт, снабжалась аппаратурой опознавания типа «свой-чужой». Назначение — обнаружение надводных (до 20 км) и воздушных (до 80 км) целей и выдача целеуказания системам управления стрельбой универсального и зенитного калибра на крейсерах. Серийно выпускалась на заводе № 703 (ныне «Салют», Москва).

РЛС «Нептун» — навигационная станция, принята на вооружение в 1952 г. Разработчик — ЦНИИ-49 (ЦНИИ «Гранит»), г. Ленинград, серийное производство осуществлялось на заводе «Горизонт», г. Ростов-на-Дону. Рабочий диапазон — 3,2 см.

Дальность обнаружения надводной цели — 120 кбт (крейсер), 50 кбт (средний морской буй).

РЛС П-8 — станция дальнего обнаружения воздушных целей, разрабатывавшаяся НИИ радиопромышленности (шифр «Волга») согласно трехлетнему плану развития радиолокации на 1946—1948 гг., утвержденному ЦК КПСС и СМ СССР 10 июля 1946 г. (руководитель разработки В.Овсянников). В 1950 г. принята на вооружение войск ПВО, ВВС и ВМФ.

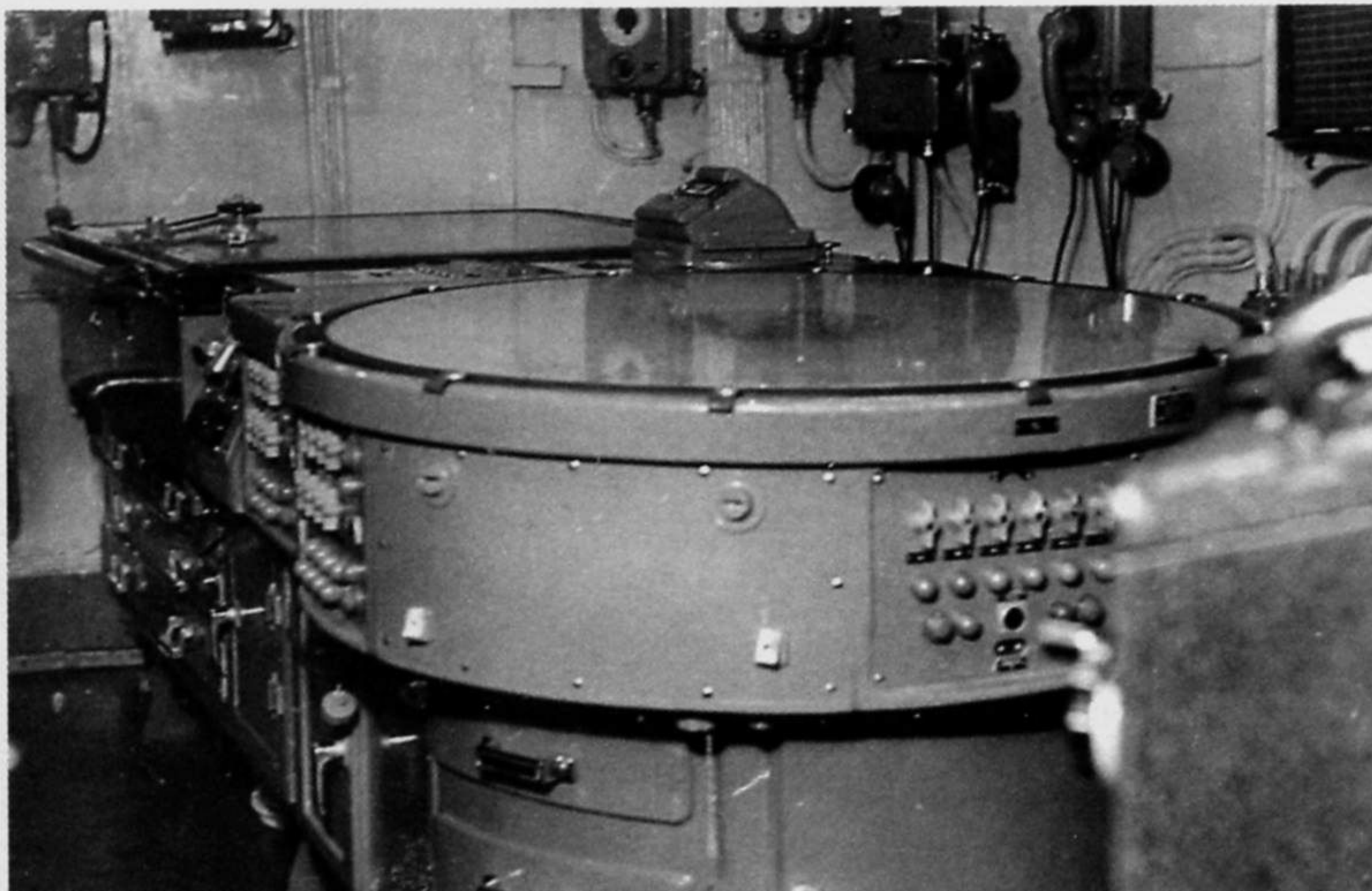
Обеспечивала обнаружение самолетов в режиме кругового обзора и в условиях активных и пассивных помех на высоте 8000 м на дистанции 150 км.

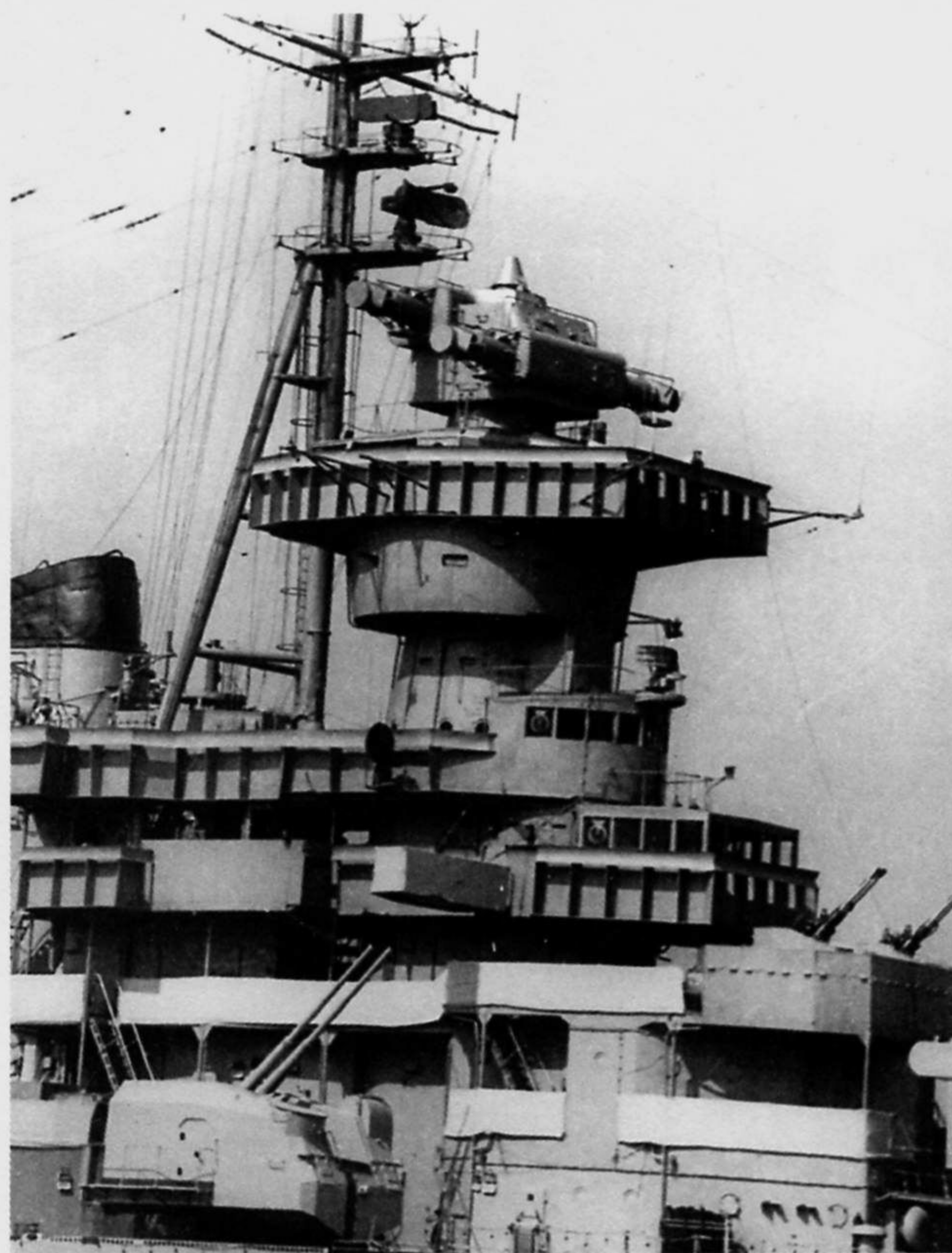
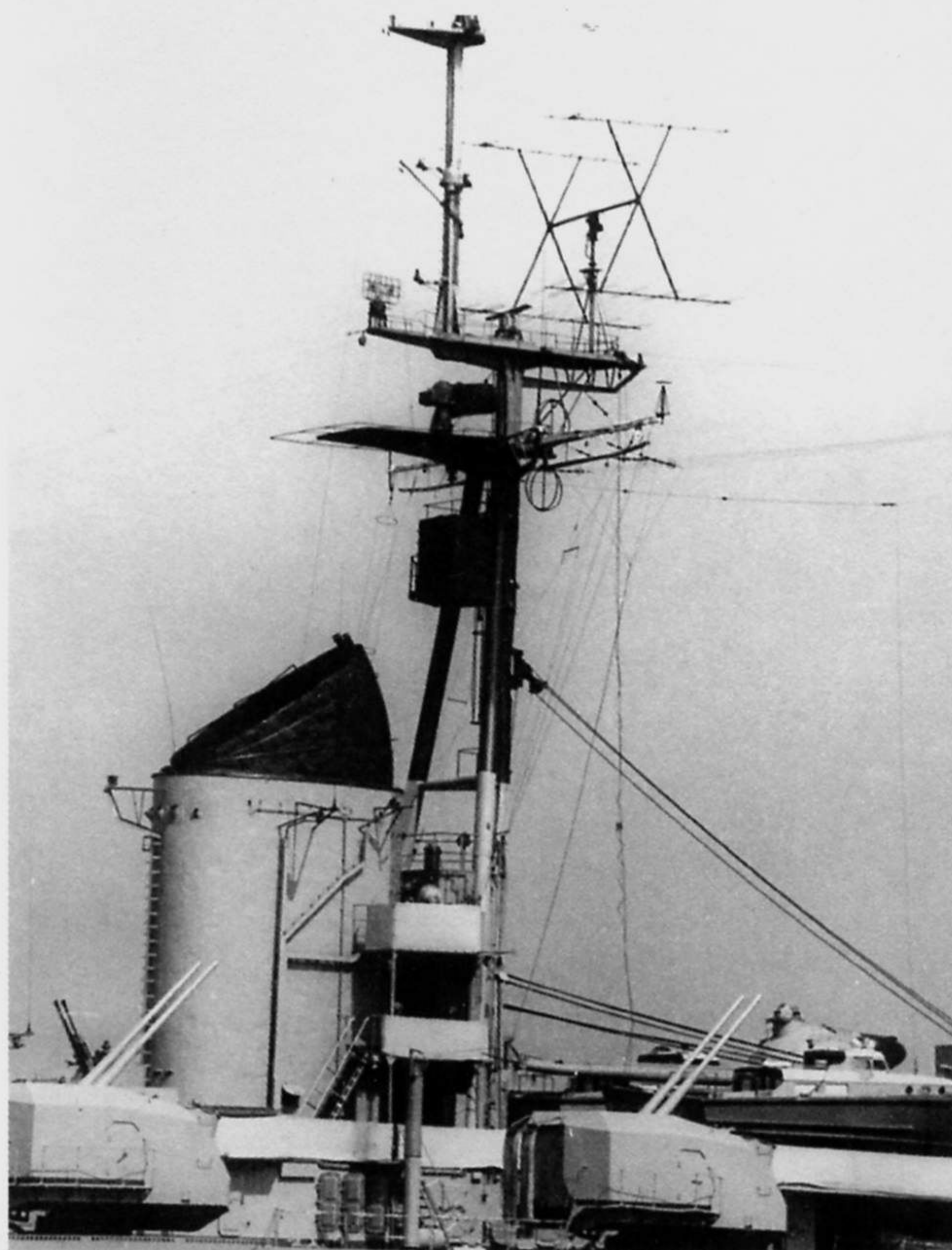
Первоначальным проектом установка данной РЛС на кораблях не предусматривалась. В ходе ремонтов РЛС установили на всех 5 кораблях пр.68К, а также на 3-х крейсерах пр.68-бис («Михаил Кутузов», «Октябрьская революция» и «Дмитрий Пожарский»). На кораблях пр.68-бис АП РЛС П-8 размещался на площадке грот-мачты, а антенна запросчика НРЗ-1 — на топе грот-мачты.

С принятием на вооружение более совершенной радиолокационной техники дальнейшее оснащение кораблей серии станциями П-8 отменили, а установленные на крейсерах пр.68-бис РЛС П-8 заменили на РЛС более поздних серий П-10 или П-12 аналогичного назначения.

РЛС П-10 — станция дальнего обнаружения воздушных целей. Разработана Горьковским НИИ радиопромышленности на базе РЛС П-8 в 1951—1953 гг. для ПВО страны (шифр «Волга-А»). Полигонные испытания П-10 прошли в 1953 г., пос-

**Боевой
информационный
пост крейсера
«Свердлов»,
1951 г.**





ле чего она была принята на вооружение войск ПВО, ВВС и ВМФ.

В отличие от предыдущих РЛС типа П-8, новая станция выполнялась помехозащищенной и предусматривала возможность перехода на другую рабочую частоту. Конструкция отличалась простотой и надежностью в эксплуатации.

РЛС имела следующие параметры: дальность обнаружения — до 180—200 км; потолок обнаружения — 16 км; мощность излучения — 55—75 кВт. Оpozнание воздушных целей осуществлялось посредством использования радиолокационного запросчика НРЗ-1. Станция П-10 имела две антенны — главную, в виде двух Х-образных антенн на общей поперечной штанге, установленной на вертикальной ажурной мачте, и антенну запросчика.

РЛС П-10 устанавливалась на большинстве крейсеров пр.68-бис (включая три названных выше корабля, на которых станцию установили взамен снятых РЛС П-8): «Михаил Кутузов», «Молотовск», «Дмитрий Пожарский», «Адмирал Ушаков», «Свердлов», «Мурманск», «Адмирал Сенявин» и «Александр Суворов».

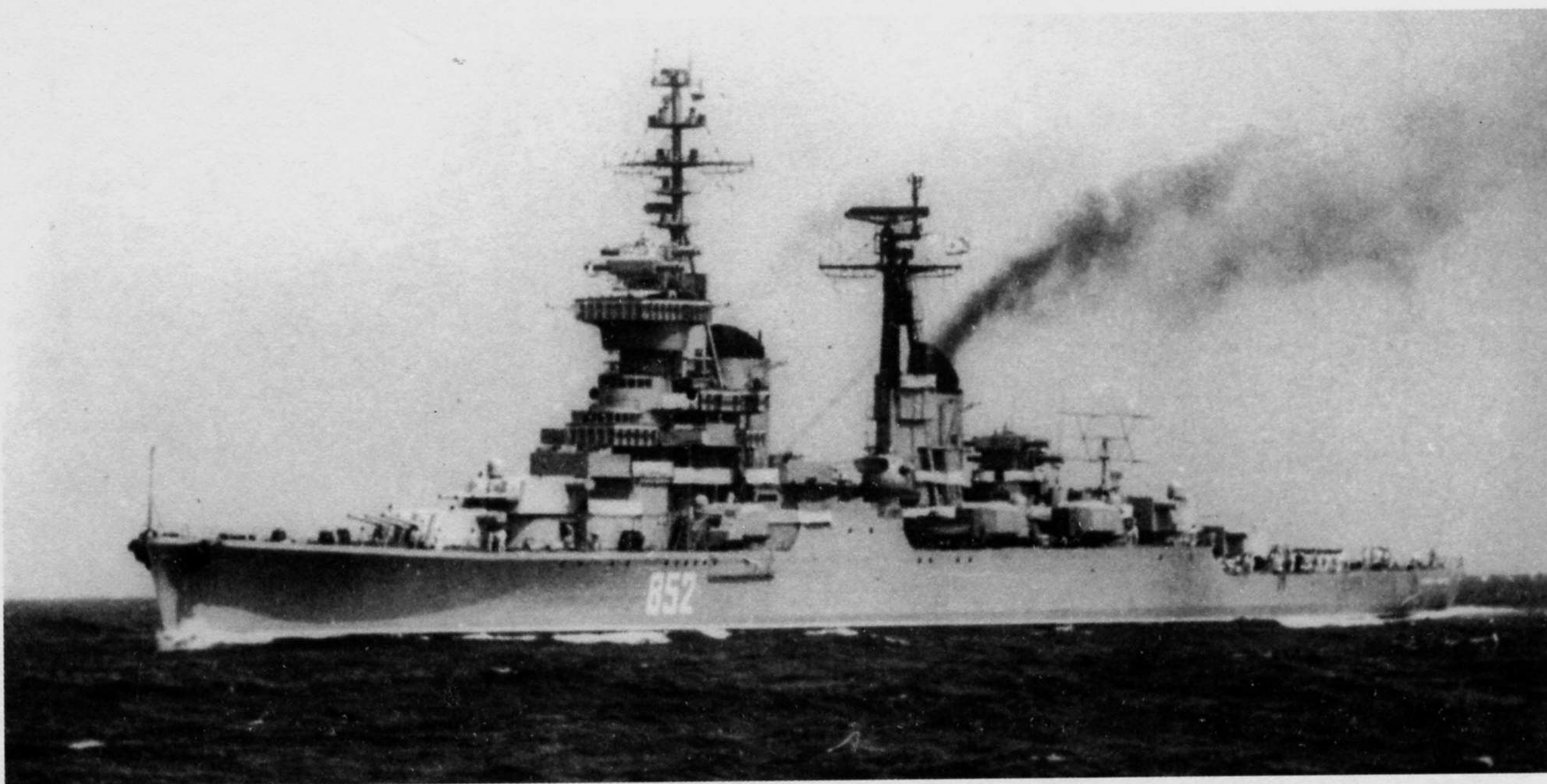
АП РЛС П-10 размещался на уровне 1-й площадки надстройки (144—145 шп.) — между кормовым КДП и 3-й башней главного калибра. Примечательно, что на «Дмитрии Пожарском» в середине 1950-х гг. имелись обе станции, П-8 и П-10, АП которых конструктивно были почти одинаковы.

РЛС П-12 (П-12М) — трехкоординатная станция дальнего воздушного обнаружения, разработана НИИ радиопромышленности в 1954—1956 гг. и принята на вооружение ПВО, ВВС и ВМФ СССР (шифр «Енисей»).

Данная РЛС позволяла повысить надежность обнаружения воздушных целей в любых погодных условиях и в условиях радиопротиводействия. Дальность обнаружения целей составила 200 км, потолок обнаружения — 18 км. Рабочий диапазон — метровый, отличный от рабочих частот РЛС П-10, с возможностью быстрой перестройки в диапазоне. Мощность излучения не ниже 180 кВт, диаграмма направленности антенны в горизонтальной плоскости — узкий лепесток 7—9 градусов.

После принятия в 1956 г. на вооружение, РЛС П-12 (П-12М) выпускалась серий-

**Фок- и грот-мачта
крейсера
«Октябрьская
революция»,
начало 1960-х гг.
На грот-мачте
видна антенна РЛС
П-8, установленная
в 1957 г.**



Крейсер «Адмирал Ушаков» в море, 1974 г. На гот-мачте видна антенна РЛС «Киль-У»

но и ограниченно применялась на кораблях ВМФ СССР — только на 3-х крейсерах ТОФ пр.68-бис: «Адмирал Сенявин», «Дмитрий Пожарский» и «Александр Суворов» взамен снятых РЛС типа П-8 и даже П-10.

АП станции П-12 размещался на уровне 1-й площадки надстройки (144—145 шп.) — между кормовым КДП и 3-й башней главного калибра.

РЛС П-500 («Кливер») — двухкоординатная станция дециметрового диапазона обнаружения воздушных целей, принята на вооружение в 1965 г. Дальность обнаружения воздушных целей составила до 270—300 км, надводных — до 35—40 км.

РЛС П-500 устанавливалась только на крейсерах «Дмитрий Пожарский» (ТОФ), «Александр Невский» (СФ) и «Дзержинский» (ЧФ), для чего потребовалось значительное усиление конструкции боковых стоек гот-мачты, на площадке которой располагался АП РЛС*.

* Общего стандарта в оснащении кораблей новыми или дополнительными РЛС, судя по всему, не существовало. Так, если на «Александре Невском» имелась только РЛС «Кливер», то на «Дмитрии Пожарском», кроме нее, сохранили и установленную ранее взамен РЛС П-10 более новую станцию П-12, судя по всему, в качестве резервной. Крейсер «Дзержинский» получил РЛС «Кливер» в процессе модернизации по пр. 70Э одновременно с РЛС «Фут-Н», причем АП этих станций располагались соответственно на площадке и топе гот-мачты.

Первоначальный состав радиоэлектронного вооружения к концу службы сохранился только на «Адмирале Лазареве», большую часть пребывания в составе ТОФ простоявшем в резерве и не проходившем модернизацию.

Что касается станций радиоразведки и помех, то их наличие в составе вооружения КРЛ пр.68-бис предусматривалось проектом, другое дело, что ко времени постройки головных кораблей их разработка не была завершена. По этой причине на первых кораблях серии для их последующей установки зарезервировали места и мощности. Так создание, РЛС активного типа «Коралл», обеспечивавшую создание шумовых помех в сантиметровом диапазоне волн, в НИИ-10 МСП закончили только в 1954 г. Государственные испытания она проходила на КРЛ «Дзержинский».

В 1956 г. появилась РЛС «Краб» этого же диапазона (испытана в 1956 г. на «Адмирале Ушакове»).

В 1961 г. была принята на вооружение (установлена только на «Дзержинском») модификация этой РЛС «Краб-11», а позже и «Краб-12». Эти станции установили на крейсерах «Свердлов», «Жданов», «Дмитрий Пожарский», «Александр Невский», «Октябрьская революция», «Александр Суворов», «Адмирал Лазарев», «Михаил Кутузов» и «Адмирал Сенявин».

Корабли пр. 68-бис также оснащались радиолокационными системами опознавания «Факел-МЗ» (запросчик) и «Факел-МО» (ответчик), разработанными НИИ-49 МСП и принятыми на вооружение в 1952 г.

Помимо РЛС, среди средств обнаружения надводных целей стоит отметить так-

же тепlopеленгаторную станцию «Солнце-1», которую крейсера получили при постройке (к середине 1960-х гг. демонтирована).

ТПС «Солнце-1» представляла собой оптико-электронное устройство, предназначенное для скрытного обнаружения, сопровождения и определения угловых координат (пеленга) надводных целей в темное время суток с помощью электромагнитных волн ИК оптического диапазона. ТПС обнаруживала надводные цели по их тепловому следу. Главным достоинством станции была скрытность (в силу отсутствия излучения при работе).

Стабилизированный АП ТПС с расположенным в верхней части приемным объективом электронно-оптической системы находился на банкете на надстройке корабля, ниже АП РЛС управления торпедной стрельбой «Заря».

Разработчик ТПС «Солнце-1» — НИИ-10 Наркомата судостроительной промышленности СССР (в настоящее время ОАО «Морской НИИ радиоэлектроники «Альгаир», Москва)*. На вооружение станция была принята в 1949 г. Дальность ее действия по целям: крейсер — 16 км; эскадренный миноносец — 10 км; точность определения пеленга — 0,2 градуса. Рабочий диапазон — даль-

* Работы над ТПС начались еще в довоенные годы, при этом большой вклад в создание тепlopеленгаторных средств обнаружения внесли такие известные ученые и специалисты, как В.А. Грановский, Н.Д. Смирнов, В.Т. Родионов, Д.П. Павлов.

ний инфракрасный оптический поддиапазон 3—30 ТГц 100—10 мкм (3—7) 10 а5 знак/с; режим работы — пассивный.

Кроме кораблей пр.68-бис, ТПС «Солнце-1» устанавливались на КРЛ «Киров», «Слава» и ЭМ «Неустршимый».

Кроме того, проектом предусматривалось оснащение корабля пр.68-бис ГЛС «Тамир-5Н», предназначенной для обнаружения подводных целей, прежде всего, якорных мин заграждения.

Для защиты от неконтактных магнитных мин корабль при постройке оснащался разматывающим устройством, а от якорных мин — 4-я комплектами параванов-охранителей К-1 (плюс четыре резервных).

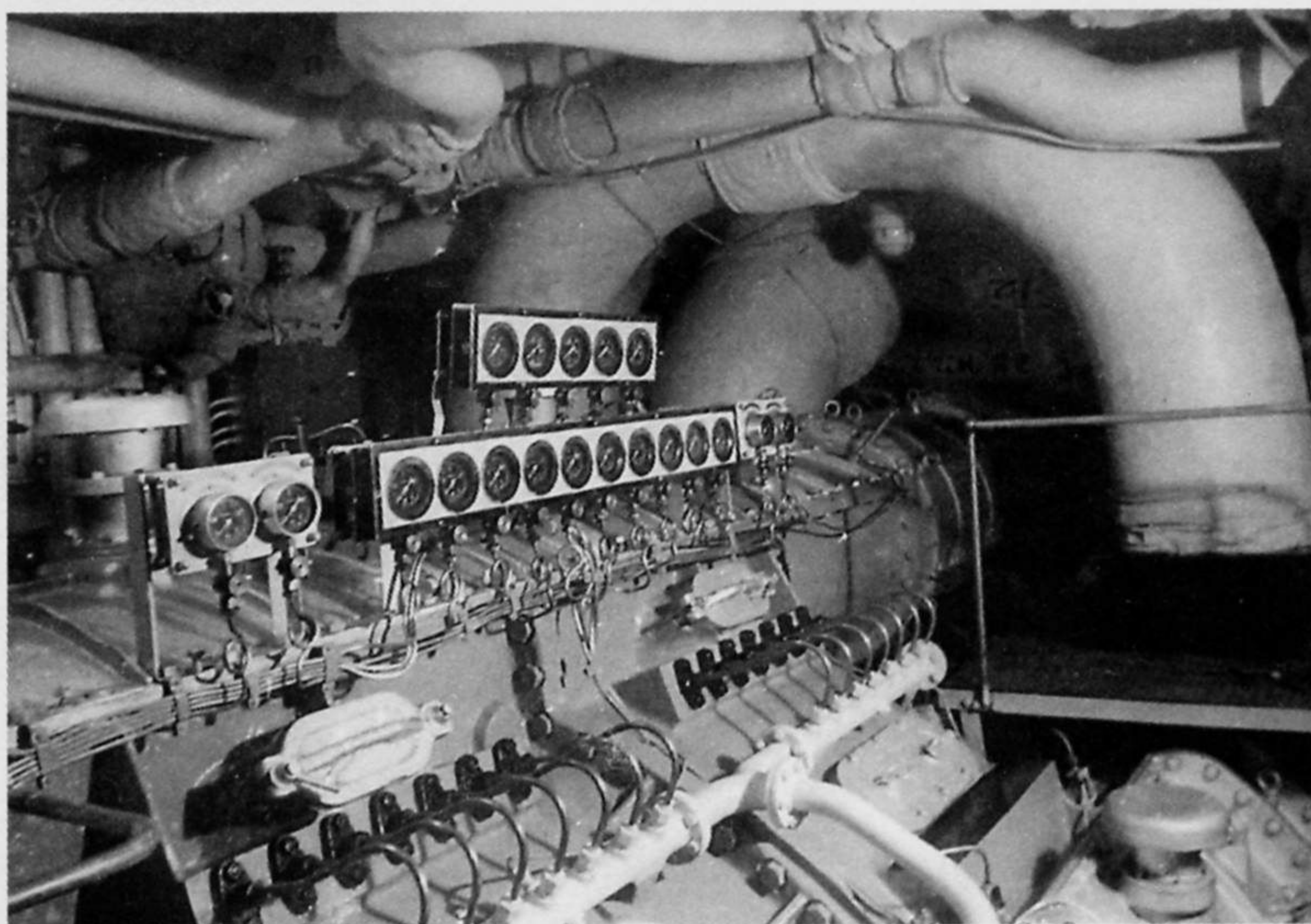
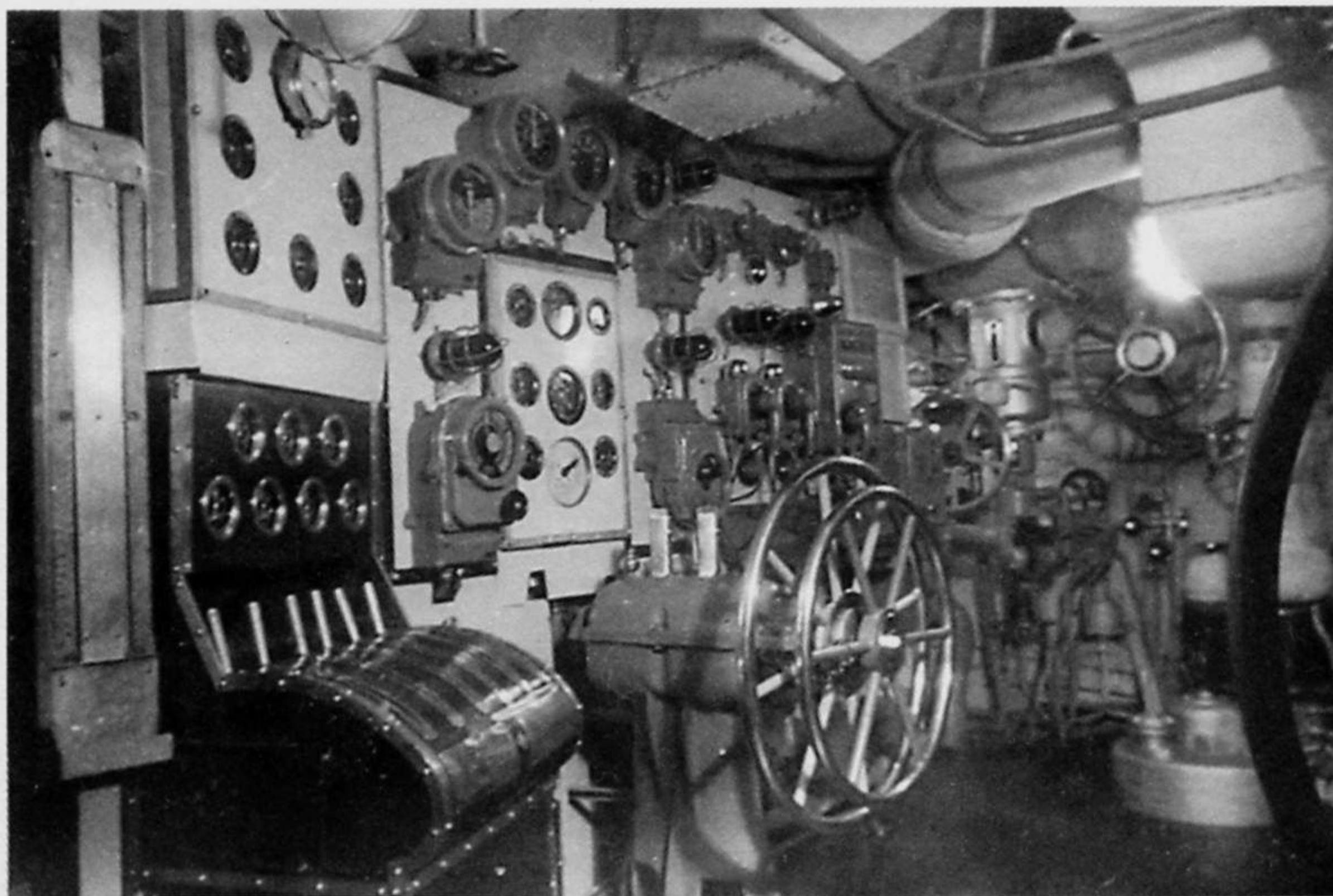
Энергетическая установка

Главная энергетическая установка крейсеров пр.68-бис состояла из 6 вертикальных паровых котлов треугольного типа КВ-68 и 2 турбозубчатых агрегатов ТВ-7 с соответствующими вспомогательными механизмами и арматурой. С целью повышения ее живучести, машинные и котельные отделения располагались эшелонированно. Кроме того, с учетом опыта войны, для повышения стойкости к воздействию ударных нагрузок и сотрясений, корпуса турбин и вспомогательных механизмов изготавливались не из чугуна, как на кораблях прежних проектов, а из стали, с обязательной амортизацией механизмов.

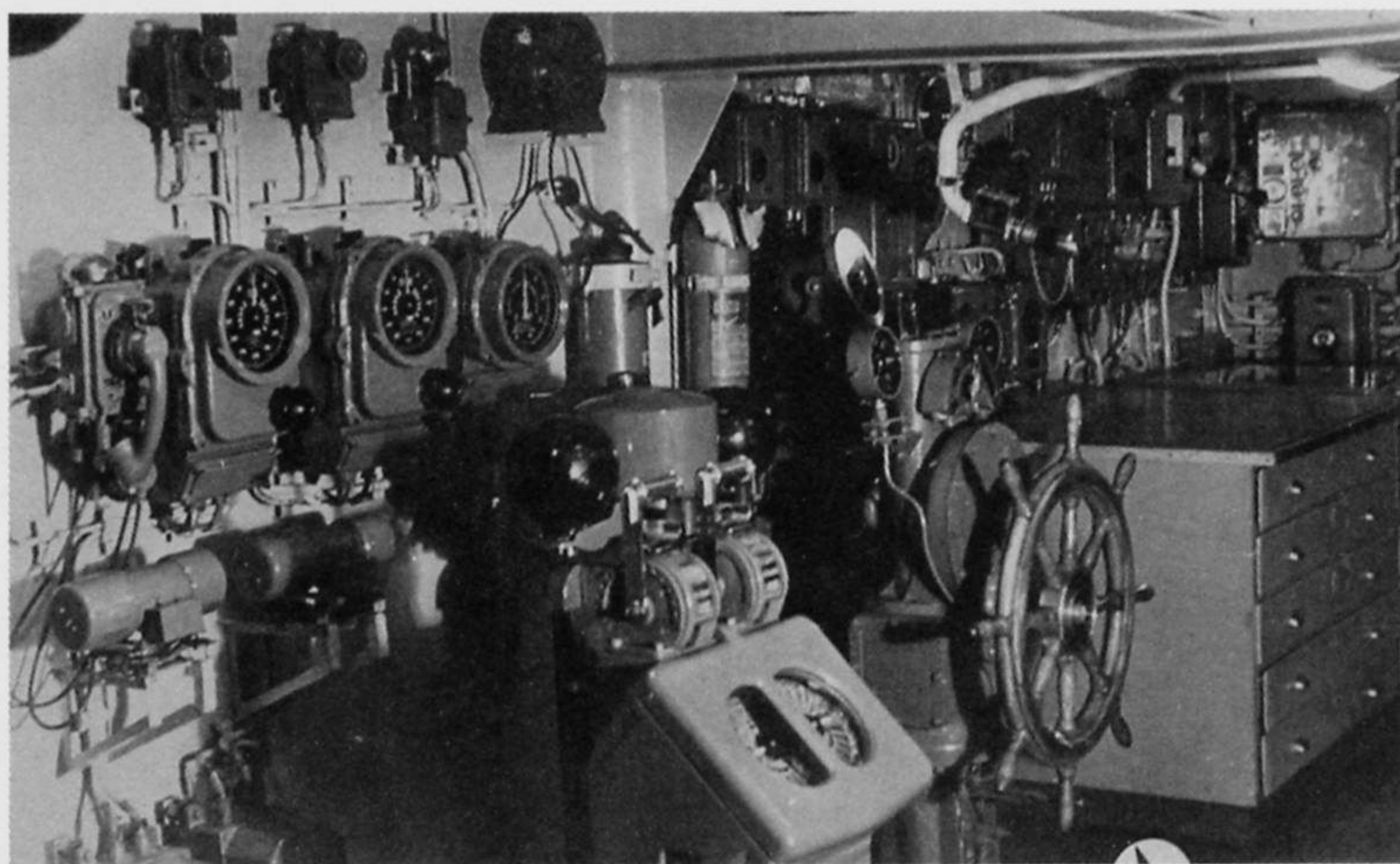
Крейсер «Дмитрий Пожарский».

Позади кормового КДП видна антенна РЛС дальнего обнаружения воздушных целей П-12, которой оснащались только тихоокеанские корабли





Интерьеры кормового машинного отделения крейсера «Свердлов» (два фото вверху) и центрального штурманского поста (внизу), 1951 г.



Для новых крейсеров использовали уже хорошо отработанную на предыдущих кораблях пр.68К двухвальную схему. Два четырехлопастных латунных гребных винта, диаметром 4,58 м, приводились во вращение двумя турбозубчатыми агрегатами суммарной номинальной мощностью 110 000 л.с. (по 55 000 л.с. каждый). Турбина носового МО работала на правый валопровод, длина которого составляла 84,9 м, кормового — на левый (43,7 м). Для самого полного хода (32,5 узла) предусматривалась их форсировка до 128 000 л.с., для заднего (17,7 узла) — до 27 000 л.с.

Котлы КВ-68 имели площадь поверхности нагрева 1107 кв. м каждый и вырабатывали пар с рабочим давлением 25 кг/кв.см с температурой 370°C. Паропроизводительность котла КВ-68 составляла 115 т/ч.

Отопление и бытовые нужды личного состава обеспечивали два вспомогательных котла типа КВС-68-бис. С учетом увеличения числа потребителей электроэнергии на крейсере нового проекта установили пять турбогенераторов мощностью по 300 кВт и четыре дизель-генератора, также по 300 кВт каждый. Для повышения живучести электросистемы на корабле удвоили, по сравнению с пр.68К, количество электростанций, доведя их число до четырех.

Запас топлива (флотский мазут) размещался в цистернах (1590 т), расположенных в двойном дне, и в бортовых цистернах (1830 т). А при необходимости имелась возможность принять дополнительно до 200 т топлива в кормовые дифференциальные цистерны и еще 300 т — в нефтеперегрузочные и расходные цистерны.

Общий запас смазочного масла составлял 90 т, дизельного топлива для дизель-генераторов — 80 т, питательной воды для котлов — 317 т.

Экипаж и бытовые условия

Экипаж крейсера пр.68-бис по проекту насчитывал 1270 офицеров, мичманов, старшин и матросов. Однако вскоре, с внедрением на кораблях новых технических средств, он достиг численности более чем в 1500 человек. Хотя все они размещались по стандартам советского флота, но условия их жизни вряд ли можно назвать очень комфортными. Расположение служебных

и жилых помещений практически не отличалось от принятого на кораблях пр. 68К.

Командир корабля и флагман соединения размещались в салонах (кабинет, спальня, ванная, столовая).

Старший помощник командира корабля, командиры боевых частей, начальники служб, заместитель командира корабля по политической части, парторг, пропагандист, секретарь комитета комсомола, командиры дивизионов БЧ-2, БЧ-5, главный боцман и представитель Особого отдела — в отдельных одноместных каютах (всего 30 шт.), расположенных на 2-й палубе. Остальные офицеры жили в двухместных каютах на 3-й (броневой) палубе корабля. Там же в четырехместных каютах размещались мичманы.

Для матросов и старшин срочной службы предназначались 50 кубриков различной вместимости.

Офицеры принимали пищу в кают-компании (в случае нахождения на борту штаба соединения в две смены), для комсостава имелся отдельный камбуз. Мичманы и сверхсрочники питались в отдельной кают-компании в две смены (с камбуза рядового состава).

Матросы и старшины срочной службы ели прямо в кубриках, где имелись съемные столы и шкафчики для посуды. Бачковые получали пищу на камбузе и разносили по кубрикам.

На корабле были оборудованы баня для помывки личного состава срочной службы, а также отдельные душевые для матросов (в основном дежурной вахты) БЧ-5 и офицерские (всего 4).

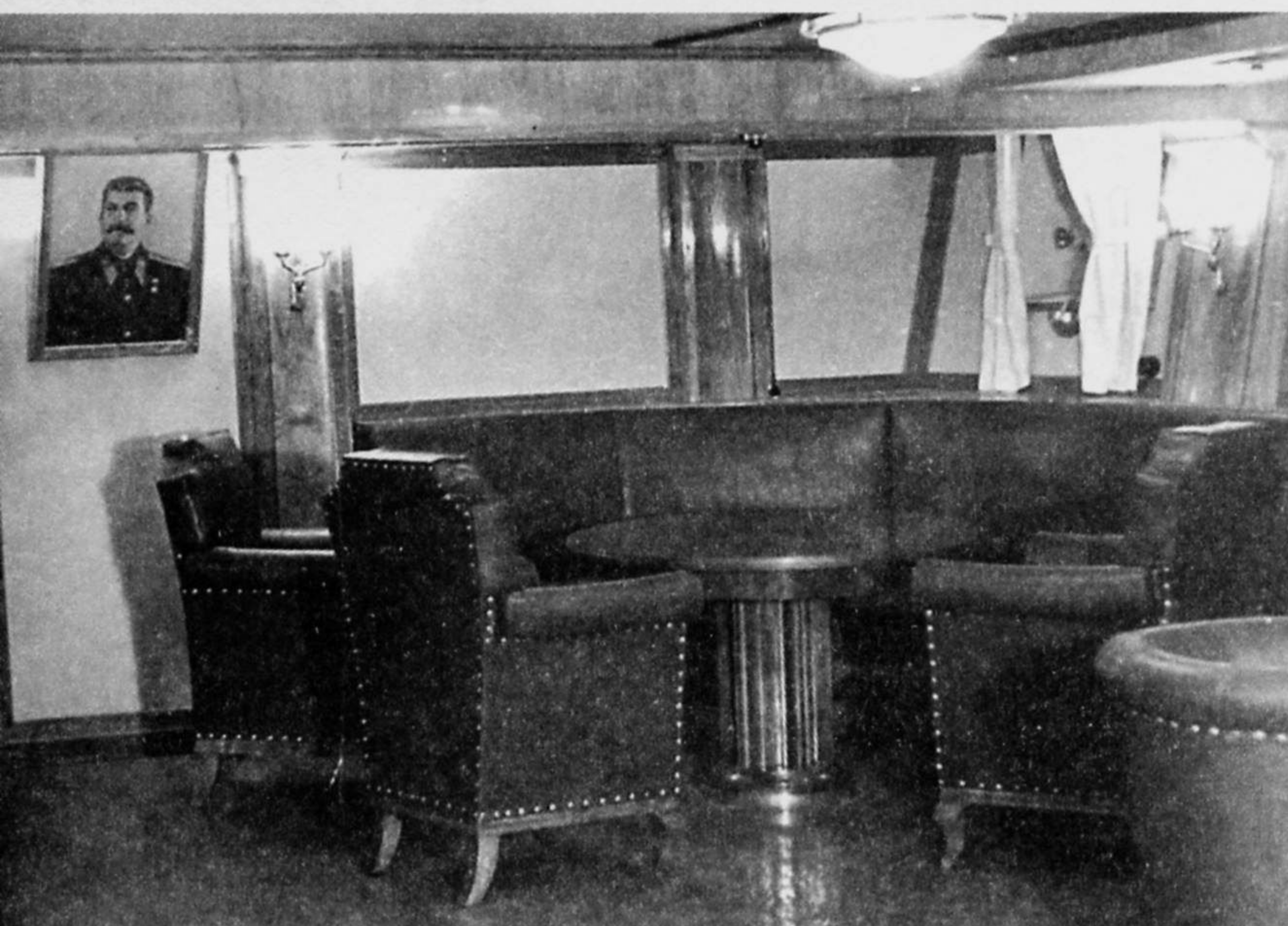
Для обеспечения бытовых нужд личного состава корабль также оснащался прачечной с 3-мя стиральными машинами и паровой гладилкой.

Офицеры и мичманы для проведения культурно-массовых мероприятий (просмотр кинофильмов и т.п.) собирались в кают-компанию офицеров. В ней имелся салон с бильярдом и столиками. В салоне офицеры обычно собирались перед приемом пищи, там же делались объявления для офицерского состава командиром корабля или старшим помощником.

Для проведения культурно-массовых мероприятий личного состава срочной службы был специально оборудован клуб (он



Внутренние помещения крейсера «Свердлов»: кубрик экипажа (вверху), каюта командира (в центре) и кают-компания офицеров (внизу)



**Интерьеры
офицерского
салона крейсера
«Свердлов»,
1951 г.**

же кубрик №18). Последний располагался палубой ниже — под офицерской каюткомпанией.

Медицинский блок включал санчасть с лазаретом, зубо врачебным и рентгеновским кабинетами, в штате медперсонала числилось 4 врача-офицера.

Кроме того, на корабле предусматривались механическая мастерская со станочным парком (всего 6), сварочный пост с электро- и газосваркой и резкой, мастерская по ремонту электрооборудования.

Для производства работ в затопленных помещениях и под водой снаружи борта имела команда водолазов, оснащенная легководолазным снаряжением.

Окраска и внешние отличия

Крейсера типа «Свердлов» на протяжении всей своей службы несли традиционную для послевоенного советского ВМФ окраску — шаровую с черными колпаками дымовых труб. Подводная часть корпуса окрашивалась противообрастающим составом красного цвета.

В начале 1950-х годов, на которые пришлось вступление в строй первых крейсеров серии, они имели на бортах названия, выполненные на стальных пластинах, приваренных к бортам в корме. Затем к названиям добавились периодически менявшиеся, в свете принятой тогда практики, бортовые номера, однозначные, двузначные и, наконец, трехзначные.

В 1957 г. названия на бортах были заварены металлическими пластинами, и долгие годы корабли носили только бортовые номера. Правда, опытный взгляд всегда мог отличить крейсера друг от друга: по конструктивным особенностям (якорные клюзы и мостики с 37-мм автоматами за носовой дымовой трубой на «Свердове», «Орджоникидзе» и «Дзержинском»), по окраске, наличию или отсутствию некоторых антенн РЛС и т.п. Так, одно время североморский «Адмирал Ушаков» отличался щегольской белой окраской якорей, а после установки на нем в 1956 г. станций радиоразведки — характерными двойными антеннами на фок-мачте. «Александр Невский» отличали в первые годы службы белые ноки реев на фок-мачте. В 1954 г. черноморский «Адмирал Нахимов» имел красную марку на первой дымовой трубе, «Дзержинский» — синюю марку на второй трубе. Имелись и другие различия, причем со временем их становилось все больше — по мере того, как корабли серии в разное время и на разных флотах проходили модернизацию, причем по нескольким проектам, придавшим каждому крейсеру множество внешних конструктивных особенностей. Наконец, в октябре 1973 г. на бортах крейсеров были восстановлены прежние названия.

МОДЕРНИЗАЦИИ

За свою 30-летнюю службу крейсера пр.68-бис претерпели немало модернизаций. В основном они заключались в замене старых радиоэлектронных комплексов и систем более совершенными (о чем более подробно будет рассказано в главе, посвященной истории службы каждого корабля). Хотя это и расширяло боевые возможности крейсеров, но в достаточно ограниченных пределах. Уже с середины 50-х годов XX века их главный недостаток, заключавшийся в устарелости самой концепции торпедно-артиллерийского корабля, могли устранить только кардинальные модернизации. Не удивительно, что крейсера пр.68-бис настойчиво пытались превратить в носители ударных и зенитных ракет. А когда эти попытки потерпели по разным причинам фиаско, крейсера перестроили в корабли управления и огневой поддержки десанта.

Техпроект 67

30 декабря 1954 г. СМ СССР принял постановление о развертывании работ по проектированию и строительству ракетных кораблей. В его рамках, наряду с созданием боевых единиц различных классов в соответствии с новой концепцией, предусматривалось перевооружение ракетным оружием уже находившихся в составе флота, а также недостроенных кораблей.

Одним из ключевых моментов этой программы стало проведение в 1955—1956 гг. проектно-конструкторских и опытно-экспериментальных работ по перевооружению одного из крейсеров пр.68-бис комплексом УРО «Стрела» (пр.67). Работы проводились ЦКБ-17 (гл. конструктор — В.В. Ашик) в три этапа — 67ЭП, 67СИ и 67.

Первый этап рассматривался как эксперимент — на это указывала даже сама аббревиатура в обозначении проекта — ЭП (экспериментальные пуски). В январе 1955 г. ГК ВМФ СССР адмирал флота Н.Г. Кузнецов утвердил ТТЗ на пр.67ЭП. 28 февраля 1955 г. КРЛ «Адмирал Нахимов», выделенный флотом для этой цели, встал к причалу завода № 444 в Николаеве для проведения работ по модернизации.

Обе носовые башни ГК хотя и не демонтировали полностью, но сняли с шаровых погонов и законсервировали. А их стволы подняли на максимальный угол и застопорили в таком положении. Башня №1 от палубы до уровня дульного среза орудий, включая зазор между неподвижной и вращающейся частями, закрывалась со стороны пусковой установки газоотражательным щитом.

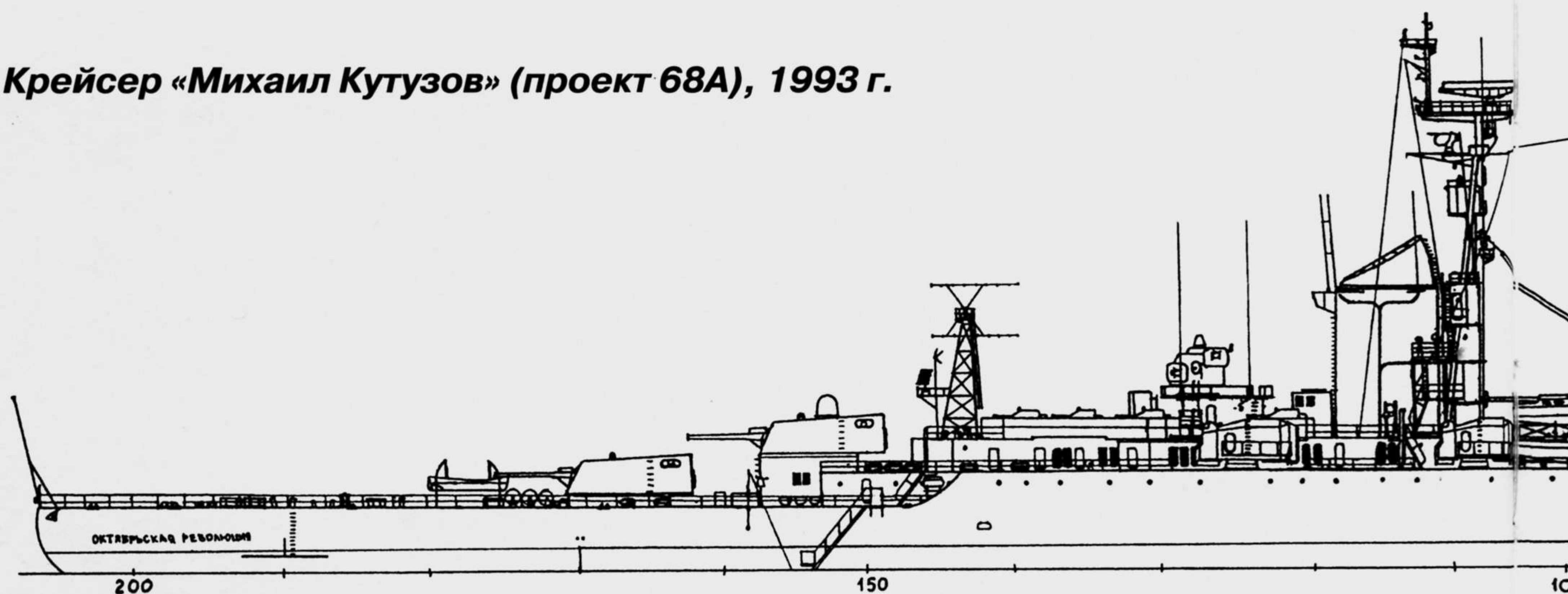
Ракета (по терминологии того периода — корабельный самолет-снаряд — КСС) разработки ОКБ А.И. Березняка по компоновке была близка к современному ей реактивному истребителю МиГ-15, с турбореактивным двигателем и твердотопливным ускорителем. КСС имела полуактивную ГСН и для наведения ее на цель требовалась непрерывная подсветка цели (ее выполняла СУ «Колчан»).

В носовой части (20 шп.) крейсера «Адмирал Нахимов» установили одну пусковую установку балочного типа с фиксированным углом старта 15°, представлявшую собой открытый в верхней части лоток с направляющими для скольжения разгонной тележки с ракетой.

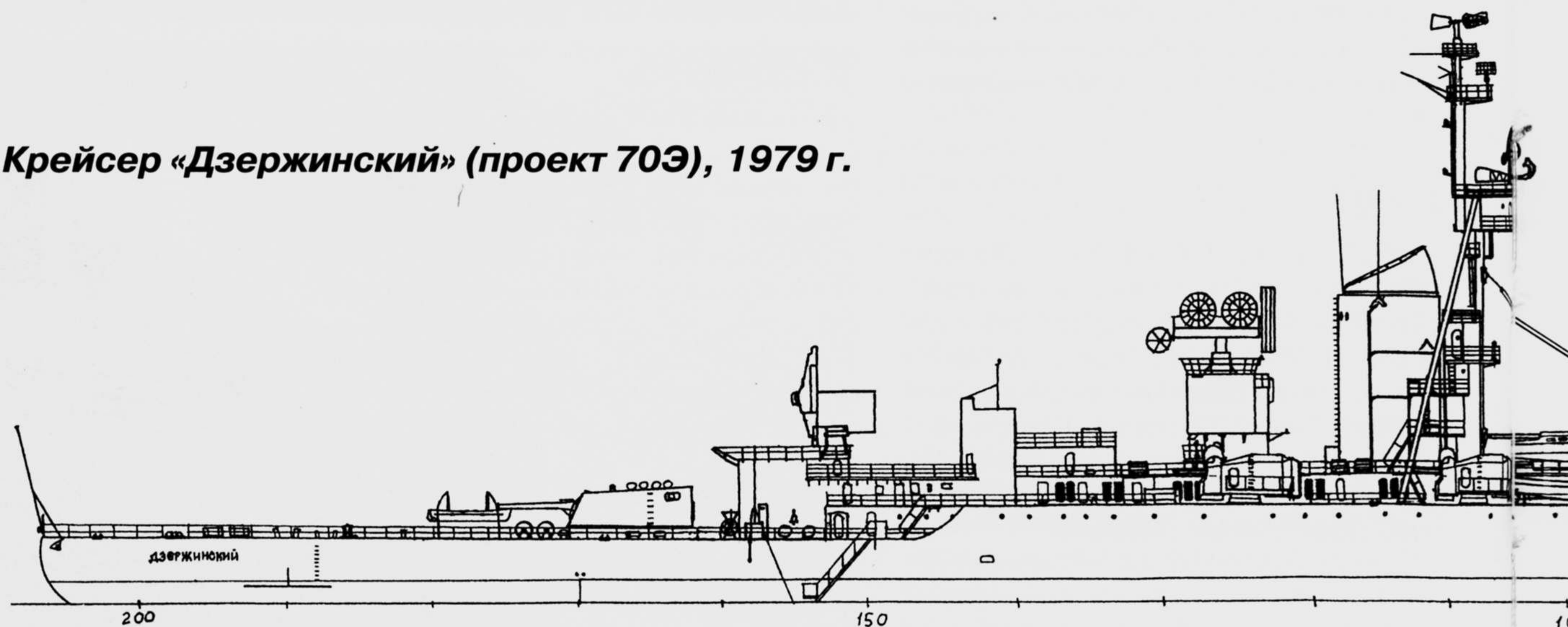
Два ангара для хранения и предстартовой подготовки ракет КСС размещались по бортам, в районе 40—62 шп. на протяжении 25 м и занимали пространство от границы задней стенки башни ГК №1 до носовых АУ УК СМ-5-1 № 1 и 2. Они оснащались герметически закрывавшимися воротами, системами вентиляции, обогрева и пожаротушения. В силу того, что ширины корпуса для размещения ангаров оказалось недостаточно, были установлены небольшие спонсоны, выступавшие за борт на 1,3 м.

В каждом из хранилищ могли разместиться 2 КСС на специальных тележках (одновременно служивших для транспортировки ракет к пусковой установке) с аппаратурой предстартовой подготовки и обеспечивающими агрегатными. Тележки перемещались по приподнятым над палубным настилом рельсовым дорожкам (эстакаде), начинавшимся внутри ангаров и тянувшимся до носовой части полубака. В движение они приводились якорными

Крейсер «Михаил Кутузов» (проект 68А), 1993 г.



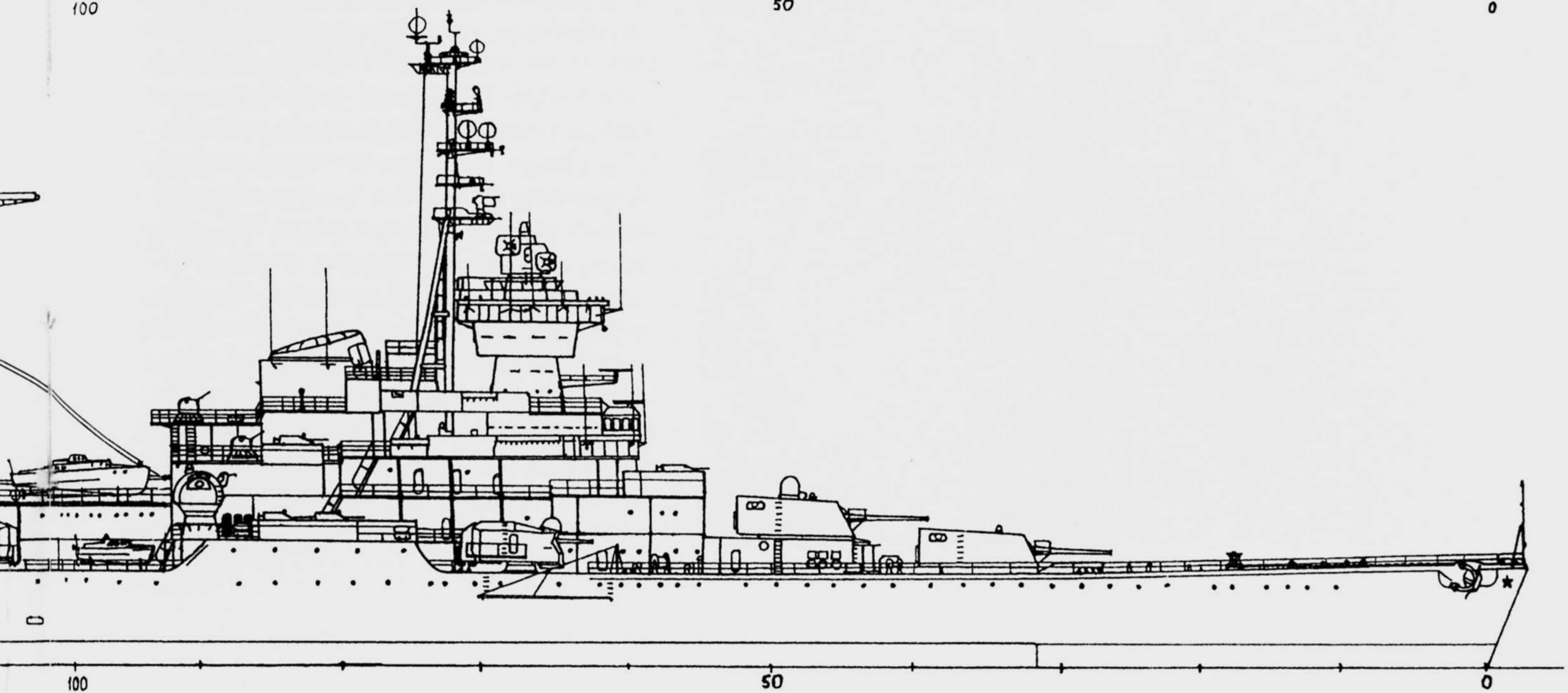
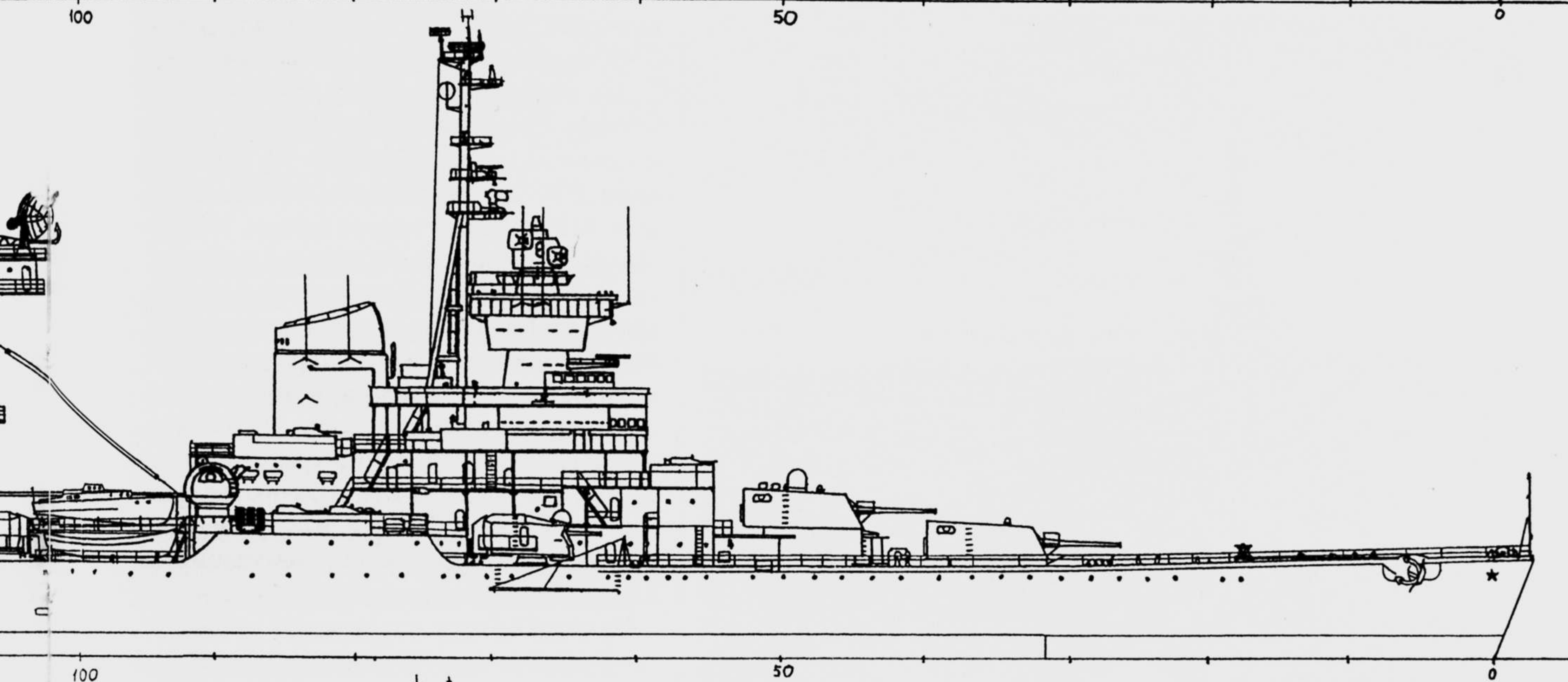
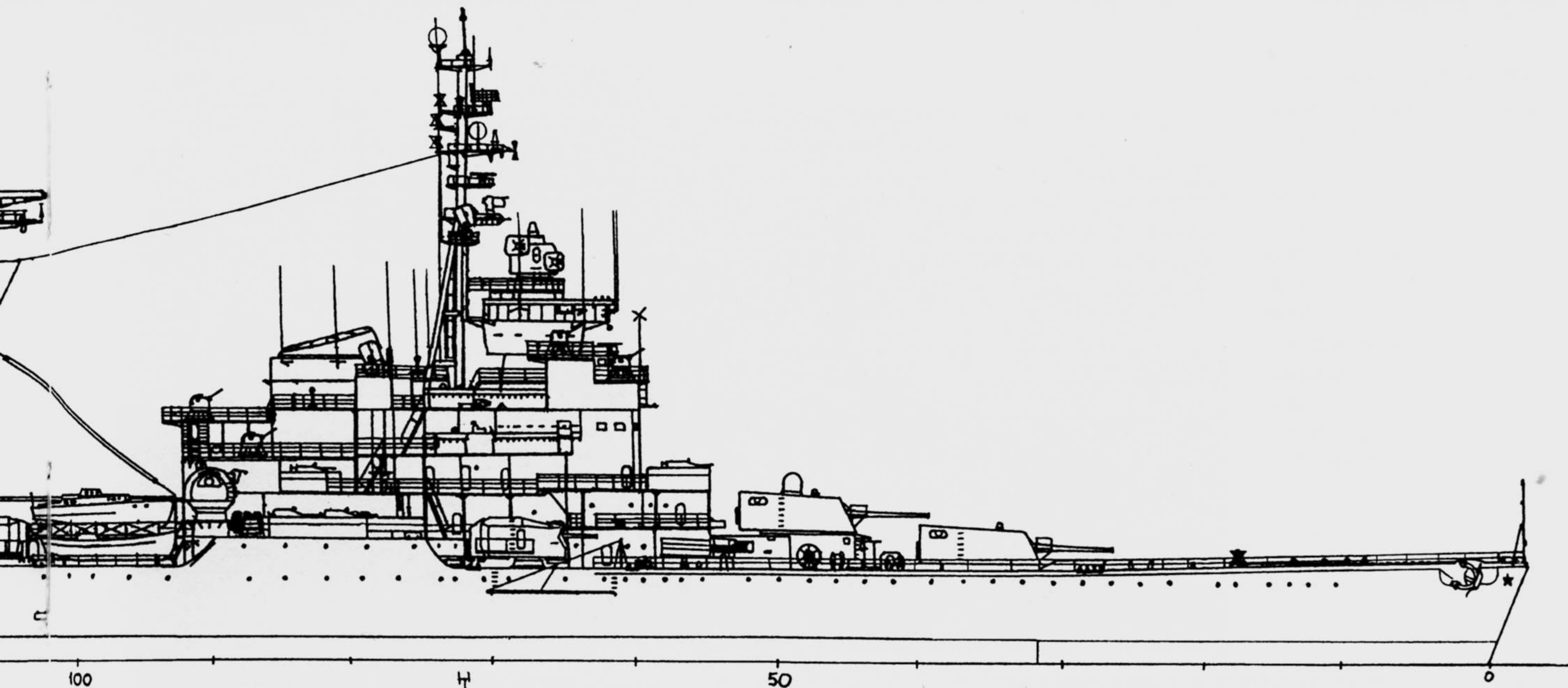
Крейсер «Дзержинский» (проект 70Э), 1979 г.



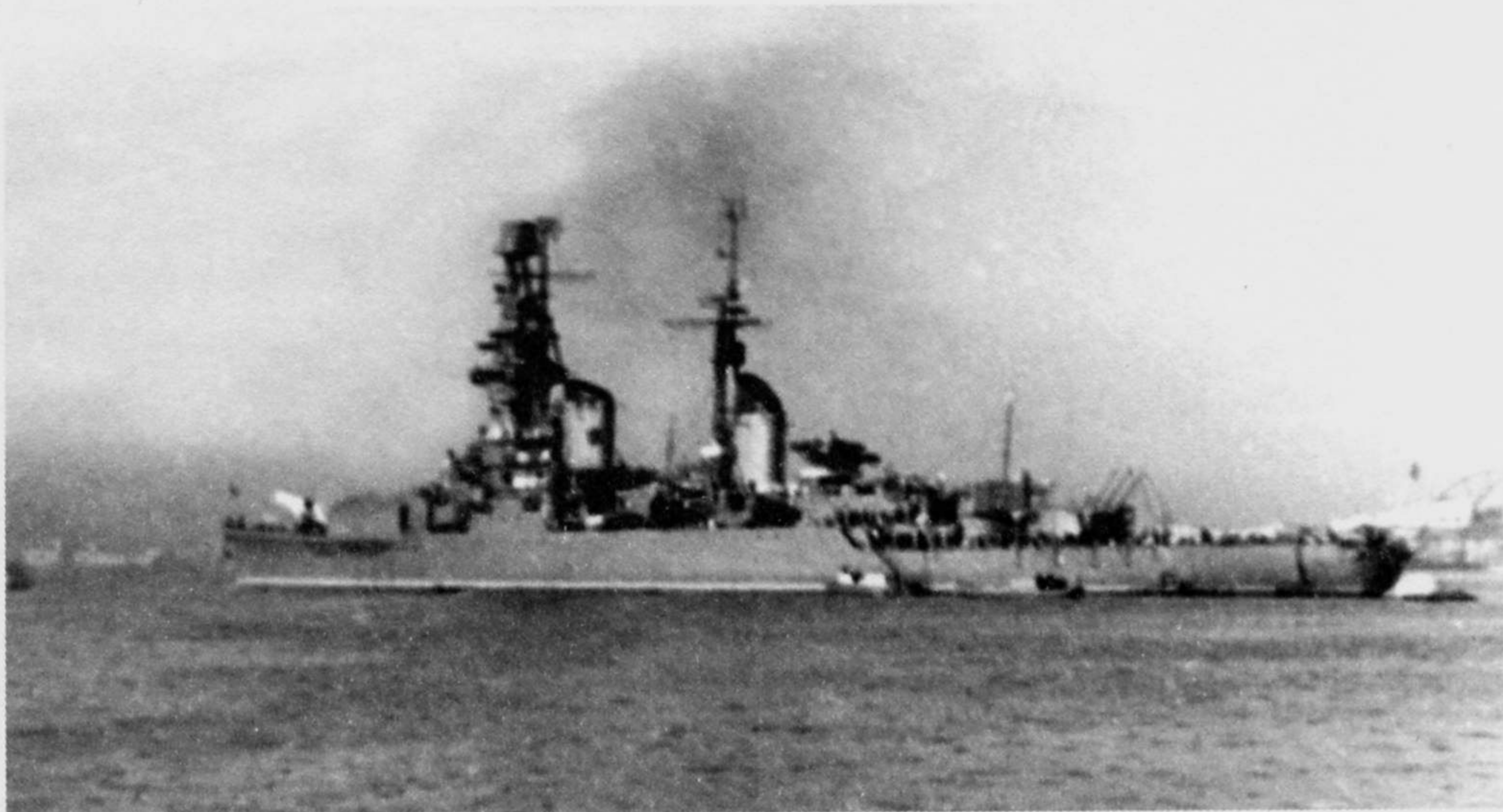
Крейсер управления «Жданов» (проект 68У1), 1989 г.

Графика: А. Тамеев





**«Адмирал Нахимов»,
переоборудованный
по проекту 67ЭП.
Секретность
экспериментов
привела к тому, что
фотографий первого
в нашей стране
ракетного корабля
осталось очень мало.
Эти два снимка
сделаны в
Севастополе
в 1956 г.**



шпилями, при помощи троса, пропущенного через систему канифас-блоков.

Для радиолокационного наведения самолетов-снарядов на специальной дополнительной мачте на высоте 40 м установили РЛС под радиопрозрачным колпаком. Мачта имела четыре опоры, опиравшиеся на VII площадку носовой надстройки. В силу того, что боковые опоры дополнительной мачты проходили между визирными трубами носового КДП, последний, во избежание вращения в горизонтальной плоскости, застопорили. Таким образом, на период испытаний крейсер лишился 50% артиллерии ГК, а углы обстрела носовых 100-мм АУ № 1 и 2, в силу размещения перед последними ангаров-хранилищ, в значительной мере ограничивались.

На четырех площадках новой мачты располагалась аппаратура экспериментальной СУ «Колчан». На площадках надстройки вместо аппаратуры РЛС «Риф-А» установили счетно-решающие устройства, приборы управления, сопряжения со штатной РЛС «Залп», приборы контроля бортовой аппаратуры КСС. Часть приборов также разместили в агрегатной поста РЛС «Риф-А»; в главном командном посту (ГКП), расположенном на III площадке башенно-подобной мачты, и в посту службы единого времени (СЕВ) на IV площадке. В посту РЛС «Риф-А» (II площадка носовой надстройки) находился пульт оператора. Кроме того, на крейсере установили телеметрическую аппаратуру для осуществления испытаний ракет.

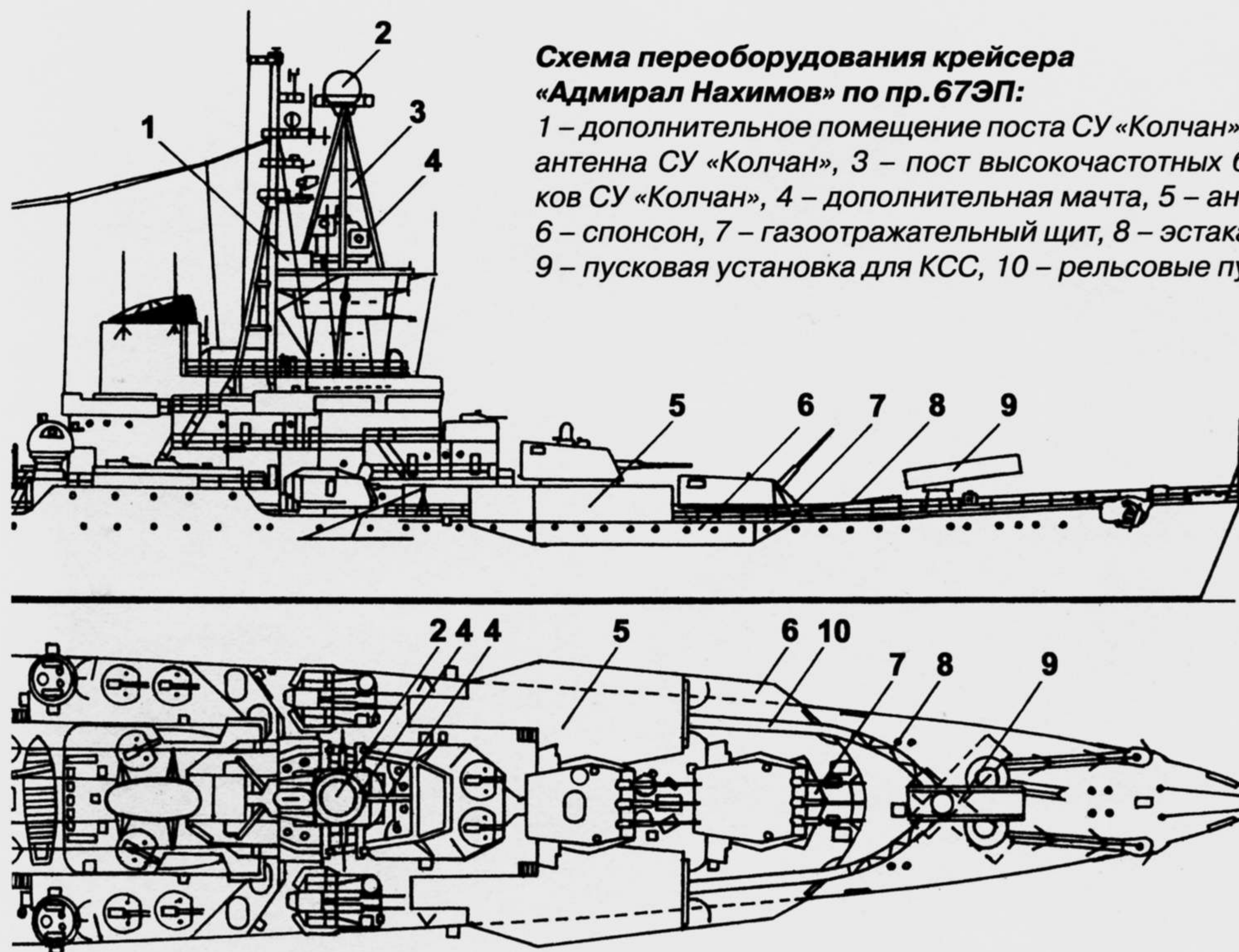


Схема переоборудования крейсера «Адмирал Нахимов» по пр.67ЭП:

1 – дополнительное помещение поста СУ «Колчан», 2 – антенна СУ «Колчан», 3 – пост высокочастотных блоков СУ «Колчан», 4 – дополнительная мачта, 5 – ангар, 6 – спонсон, 7 – газоотражательный щит, 8 – эстакада, 9 – пусковая установка для КСС, 10 – рельсовые пути.

После успешного завершения испытаний 6 июня 1956 г. государственная комиссия рекомендовала принять комплекс УРО «Стрела» на вооружение ВМФ СССР и достроить в качестве его носителей 5 крейсеров пр.68-бис, находящихся на судостроительных заводах. В связи с этим, постановлением СМ СССР от 25 августа 1956 г., планировалось сразу перейти к 3-му этапу работ, а дальнейшие испытания и переоборудования, предусмотренные пр.67СИ (совместные испытания), не делать. Но в феврале 1957 г. работы над пр.67 прекратили, поскольку к тому времени стали очевидны все недостатки УРО «Стрела».

Комплекс оказался громоздким, сложным в обслуживании и боевом применении. К тому же его отличали малый боекомплект (19 ракет на обе ПУ) и большие интервалы между пусками (более 10 минут), что не отвечало требованиям ВМФ. Наконец, данный комплекс УРО имел малую (40—43 км) дальность, ограниченную использованием полуактивной радиолокационной ГСН, которая нуждалась в подсветке цели корабельной РЛС в пределах радиогоризонта. А это было сопоставимо с дальностью стрельбы главного калибра крейсера.

Техпроект 70

В силу того, что намечавшиеся к достройке в качестве ударных ракетносцев крейсера пр.68-бис не обладали бы боевой устойчивостью от атак с воздуха, планы достройки 5 корпусов пр.68-бис-ЗИФ трансформировались в направлении оснащения их зенитным ракетным вооружением. Поэтому второй реализованной на практике значительной модернизацией КРЛ пр.68-бис стало переоборудование «Держинского» по пр. 70Э (экспериментальный). Этому предшествовало постановление СМ СССР от 13 августа 1955 г. №1502-840 «О защите кораблей ВМФ от авиации» и начало работ по внедрению на флоте зенитного управляемого реактивного оружия (ЗУРО) в связи с быстрым развитием за рубежом средств воздушного нападения, прежде всего штурмовой авиации.

Этим же документом предусматривалось переоборудование одного легкого крейсера пр.68-бис в экспериментальный корабль пр. 70Э с размещением на борту комплекса ЗУРО типа М-2. Параллельно с пр.70Э, для экономии времени, осуществлялась разработка пр.70 (корабль ПВО). Разработку обоих проектов выполняло ЦКБ-16



**Крейсер
«Держинский»,
модернизированный
по проекту 70Э**

(главный конструктор К.И. Трошков, заместитель — В.Н. Семидетнов).

За основу при создании комплекса М-2 был принят новый в то время передвижной (мобильный) армейский ЗРК «Двина». Массо-габаритные характеристики этого ЗРК оказались приемлемыми для размещения на крейсерах, а его ТТХ удовлетворяли требованиям решения задач ПВО корабля.

Разработка СУ «Корвет» и комплекса в целом осуществлялась КБ-1 (гл. конструктор А.А. Расплетин), ЗУР В-753 с бортовой аппаратурой — ОКБ-2 МОП (гл. конструктор П.Д. Грушин), за решение задачи размещения ЗРК на борту крейсера отвечало ЦКБ-16. Полигонный вариант комплекса изготовили к февралю 1955 г., а в апреле прошли его испытания с пуском ракеты.

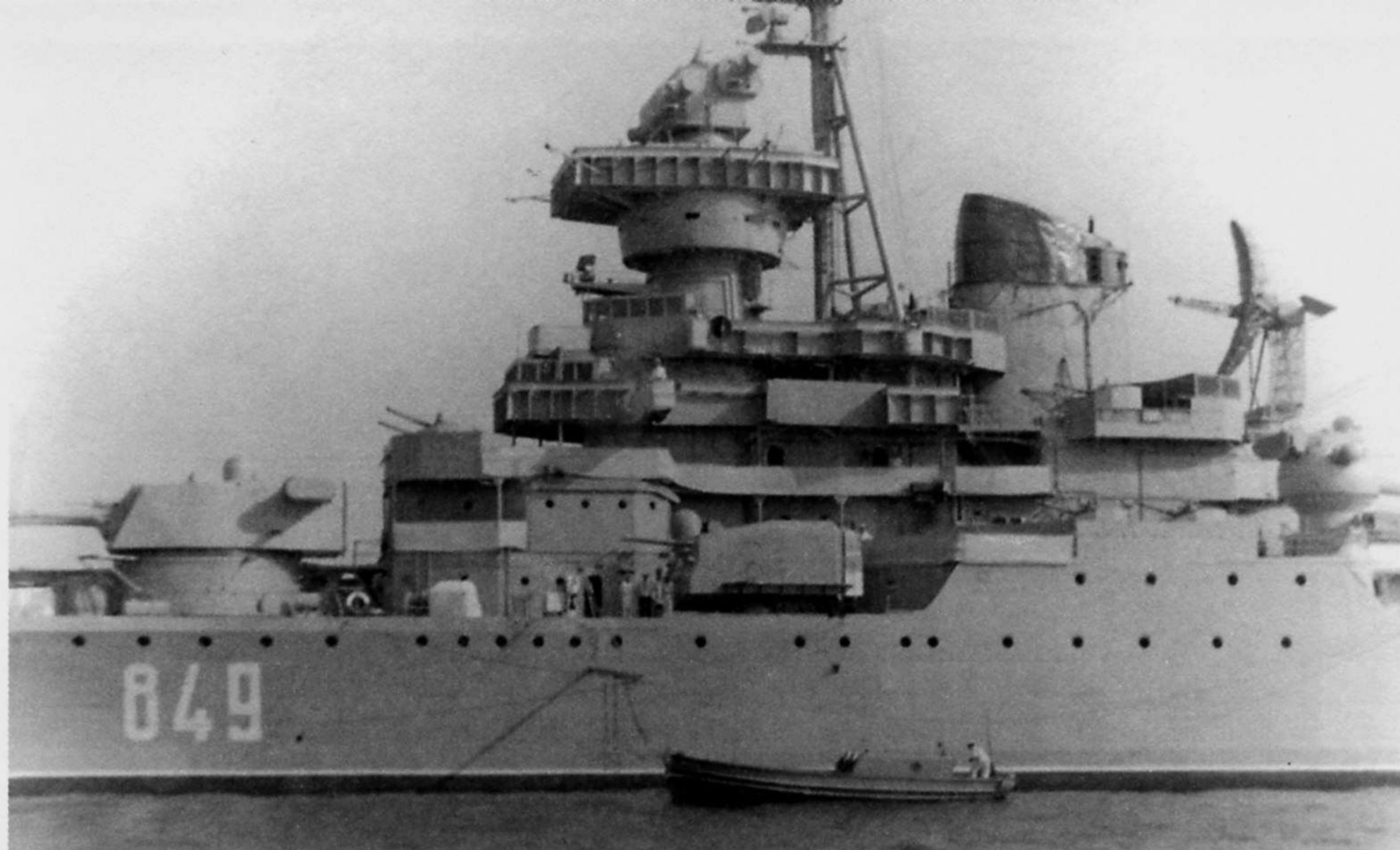
Оптимальный вариант размещения ЗРК на борту крейсера «Держинский» с установкой ПУ на месте снимавшейся 3-й башни ГК определили к концу 1955 г., а в феврале 1956 г. было утверждено ТТЗ на разработку проекта 70Э. В июне того же года разработку техпроекта переоборудования корабля завершили, и в августе 1956 г. его

утвердили совместным решением МСП и ВМФ.

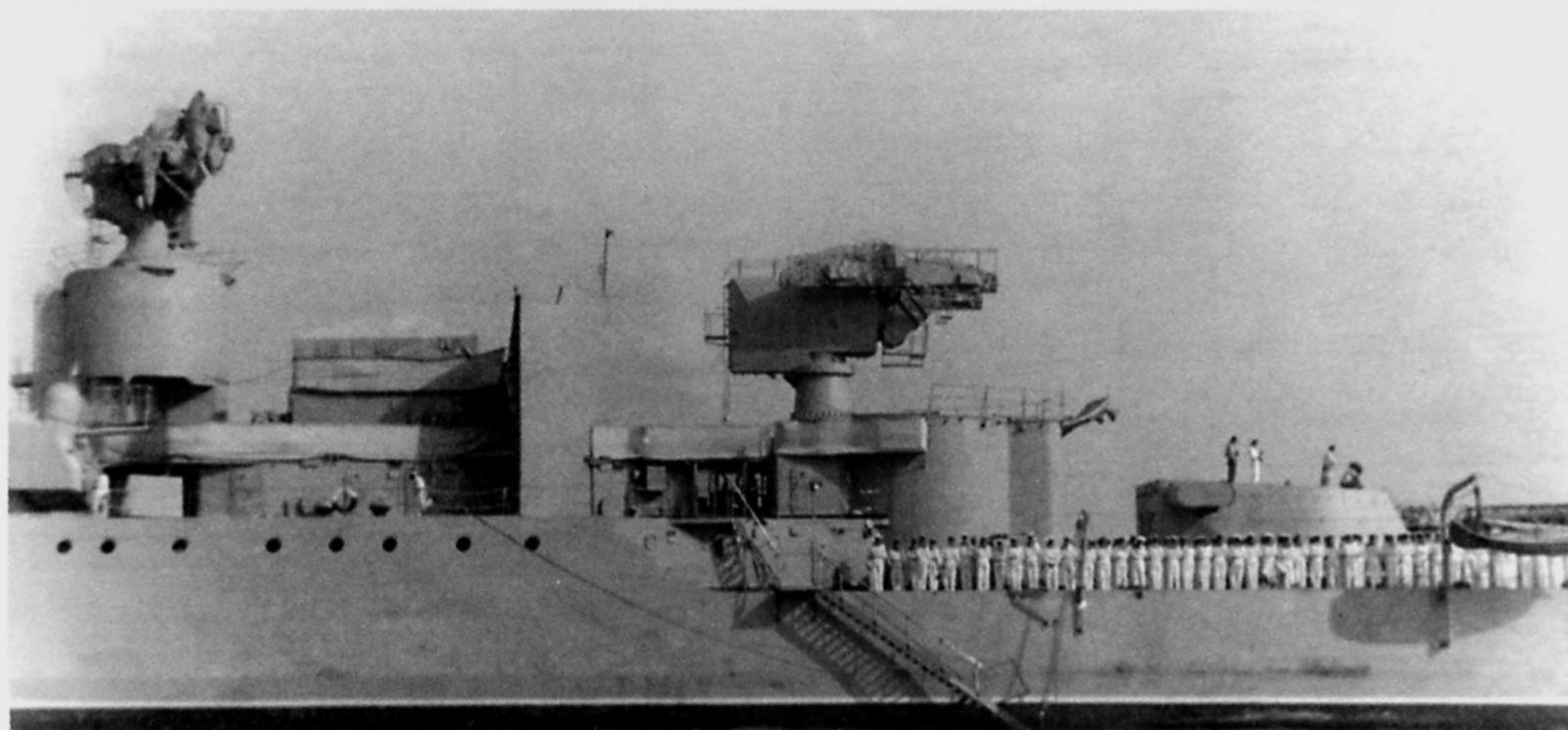
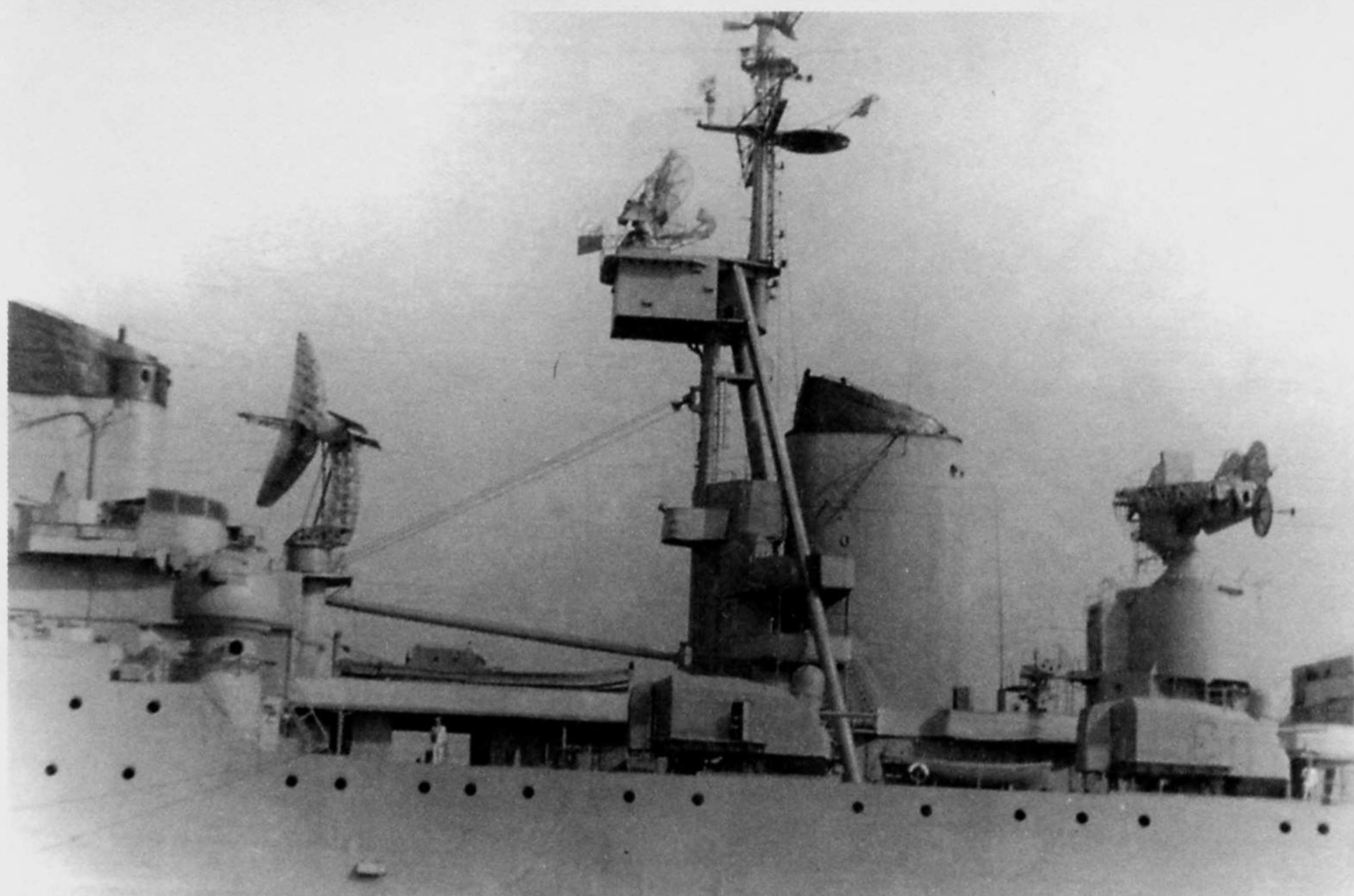
Выгрузив в Севастополе весь боезапас, КРЛ «Держинский» перешел в Николаев и 20 октября 1956 г. встал к причалу Большого ковша ССЗ №444 для проведения среднего ремонта и модернизации. Старшим строителем и ответственным сдатчиком от завода назначили И.Г. Бабича.*

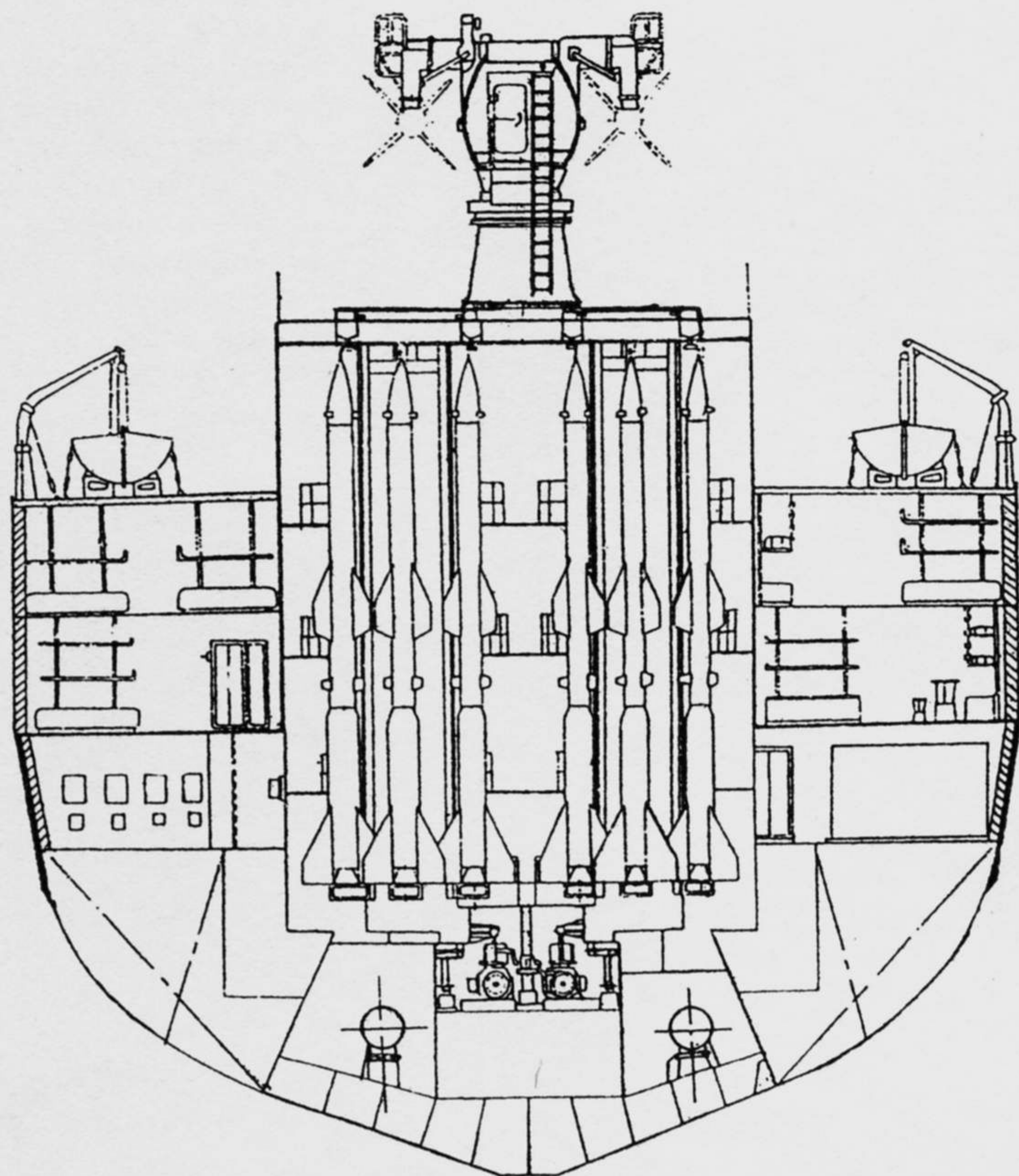
До конца года с корабля демонтировали: кормовой КДП2-8, башню главного калибра МК-5 №3, все 8 кормовых спаренных 37-мм автоматов В-11, оба торпедных аппарата и их систему управления, грот-мачту вместе с кормовым АП РЛС «Залп» №2. Помимо этого, разобрали все переборки, палубы и платформы в районе, подлежащем перепланировке, а также убра-

*К сожалению, в специальной литературе получила распространение ошибочная версия о модернизации КРЛ «Держинский» по пр.70Э якобы в Севастополе на ССЗ № 497 (Севморзаводе). Вероятно, свою роль здесь сыграло то, что часть работ действительно выполнялась в Севастополе, но это было уже после испытаний, причем выполнялись они силами все того же николаевского ССЗ № 444. Поэтому отметим, что специализация на ремонтах и модернизации крейсеров пр.68-бис Севморзаводе была определена МСП значительно позже, в середине 1960-х гг. — Прим. автора.



**«Дзержинский»
в 1971 г.
Хорошо видны АП
радиовысотомера
«Разлив» (позади
первой трубы),
П-500 «Кливер»
(на площадке
грот-мачты),
пост управления
ЗРК и ПУ СМ-64
комплекса М-2**





**Крейсер
«Дзержинский»:
сечение по погребу
ЗУР и внешний вид
пусковой установки
СМ-64 с ракетами
В-753 на направля-
ющих**

ли проходившие там кабель-трассы. Взамен них изготовили и смонтировали новые корпусные конструкции, позволившие создать помещения под новые системы и приборы.

По причине недопоставки оборудования, ожидавшегося еще в 1957 г. (ПУ СМ-64, аппаратура РЛС «Корвет» и «Севан», аппаратура принудительного охлаждения погребов и т.д.) работы по переоборудованию затянулись. Первоначальный срок (4-й квартал 1957 г.) перенесли на 3-й квартал 1958 г. (15 сентября), который также не смогли выдержать по причине позднего получения контрагентских поставок, в первую очередь, стартовой (пусковой) установки и системы подачи и заряжания, а также спецстали АК-17 и АК-25. По вине самого завода произошла задержка в подготовке фундаментов под монтаж спецоборудования, изготовлению сдвижных крышек, работ по установке теплоизоляции и наладке автоматики котла №2.

Полученные в 1958 г. основные элементы установки СМ-64, погреба на 10 двух-



ступенчатых зенитных управляемых ракет В-753 (в отдельных документах указываются также ЗУР В-679 и более совершенные ЗУР В-756) с системой подачи и заряжания ракет и аппаратура С-75 («Корвет-Севан») со стабилизированным антенным постом АПЗ-1, были испытаны на стенде и смонтированы на корабле силами ССЗ № 444.

По состоянию на 1 апреля 1958 г. общая техническая готовность корабля составляла 86% (при плане 87,2%).

В процессе регулировки механизмов наведения ПУ от дистанционного управления обнаружился дефект сервопривода, устранение которого задержало регулировку на 3 суток. А при опробовании механизмов стабилизации ПУ оказалось, что стабилизированная часть установки вследствие деформации отошла на 2 мм в верхней ее части крепления к корпусу.

Из хранившихся в погребе в вертикальном положении 10 ЗУР, 8 находились в двух вращающихся барабанах (по 4 на каждом), плюс 2 ЗУР, предназначавшиеся для их подпитки, в отдельных держателях.

Краткая сравнительная таблица ТТХ проектов 68-бис, 70Э и 70

Наименование характеристик	пр. 68-бис «Свердлов» (1952 г.)	пр.70Э «Дзержинский» (1958 г.)	Техпроект 70 (1957 г.)
ГК — число стволов, калибр, тип АУ	4х3-152мм, МК-5-бис	3х3-152мм, МК-5-бис	-
УК — число стволов, калибр, тип	12х100мм, СМ-5-1	12х100мм, СМ-5-1	6х2-100мм, СМ-52
МЗА — число стволов, калибр, тип	16х2-37мм, В-11	8х2-37мм, В-11	5х4-57мм, ЗИФ-75
ТА — число труб, калибр	2х5-533мм, ПТА-53-68-бис	-	2х5-533мм, ПТА-53-68-бис
Число и тип ЗРК, число ПУ, тип	-	1 ЗРК М-2, 1х2 ПУ СМ-64	2 ЗРК М-2, 4 х2 ПУ СМ-64
Авиационное вооружение	-	-	2 вертолета Ка-15
Полное водоизмещение, т	16 340	16 070	16 610
Мощность ГЭУ, л.с.	-	110 000	111 400
Скорость полного хода, уз.	32,7	32	31,5
Автономность, сут.	30	30	30
Комплектация (чел.)	1270	1266	1012

В силу значительных габаритных размеров ЗУР (длина около 10,8 м, размах по стабилизаторам — 1,8 м) объемов кормовых помещений бывшей 3-й башни ГК оказалось недостаточно. В связи с этим потребовалось изготовить специальную надстройку (она же верхняя часть погреба) высотой 3,3 м, прорезав для этого нижнюю и верхнюю палубы, а также палубу полубака непосредственно под ней. Посты управления ЗРК разместили в кормовой надстройке (130,5—143,5 шп.), на 1 платформе (150,9—157 шп.) и на 1 площадке (135—143 шп.).

Корабль получил новую треногую грот-мачту, боковые опоры которой для усиления жесткости конструкции отнесли дальше в корму. На площадке грот-мачты установили АП новой тогда РЛС П-500 «Кливер», а выше, на стенге — АП РЛС «Кактус» и «Фут-Н». Корабль также получил 2 комплекта новой аппаратуры государственного опознавания «Факел-М» и радиовысотомер «Разлив» (за характерные при работе кивающие покачивания антенны станции в вертикальной плоскости, напоминавшие отбивание поклонов, моряки прозвали его «подхалимом»). Последний установили между первой дымовой трубой и грот-мачтой. Завод произвел текущий ремонт ГЭУ крейсера, а также смонтировал на нем устройства передачи и приема топлива на ходу.

Что касается пр.70, то он предусматривал оснащение корабля уже двумя ЗРК М-2

в составе 4-х ПУ СМ-64 (общий боекомплект — 44 ЗУР) и двух систем управления «Корвет», со снятием всей артиллерии ГК. Одновременно подлежали перепланировке и переделке под хранилища ЗУР все погреба. 100-мм АУ СМ-5-1 универсального калибра заменялись на 6 более современных автоматических спаренных артустановок СМ-52 того же калибра с системой управления огнем «Парус Б-70».

Вместо 37-мм автоматов В-11 планировалось поставить шесть 57-мм счетверенных автоматов ЗИФ-75 с тремя системами управления огнем «Фут-Б-70». Торпедное вооружение упразднялось.

Впервые предусматривалось базирование на борту корабля пр.70 двух вертолетов Ка-15 в противолодочном варианте. Для них в кормовой части оборудовались ангар, ВПП, а также хранилище авиатоплива с системой заправки и погреб с авиабоезапасом.

Разработка техпроекта была начата в сентябре 1956 г. и завершена в марте 1957 г., однако утверждение его не состоялось в силу того, что переоборудование крейсеров в таком варианте было признано министерством обороны нецелесообразным.

Переоборудование «Дзержинского» по пр.70Э оказалось неудачным в силу громоздкости комплекса М-2, сложности заправки жидкостных ЗУР непосредственно перед пуском, недостаточности боекомплекта (10 ракет). В итоге комплекс был в

1962 г. принят на вооружение в единственном экземпляре и только в качестве экспериментального. В начале 1970-х гг. его законсервировали, и до самого конца службы крейсера он по прямому назначению не использовался.*

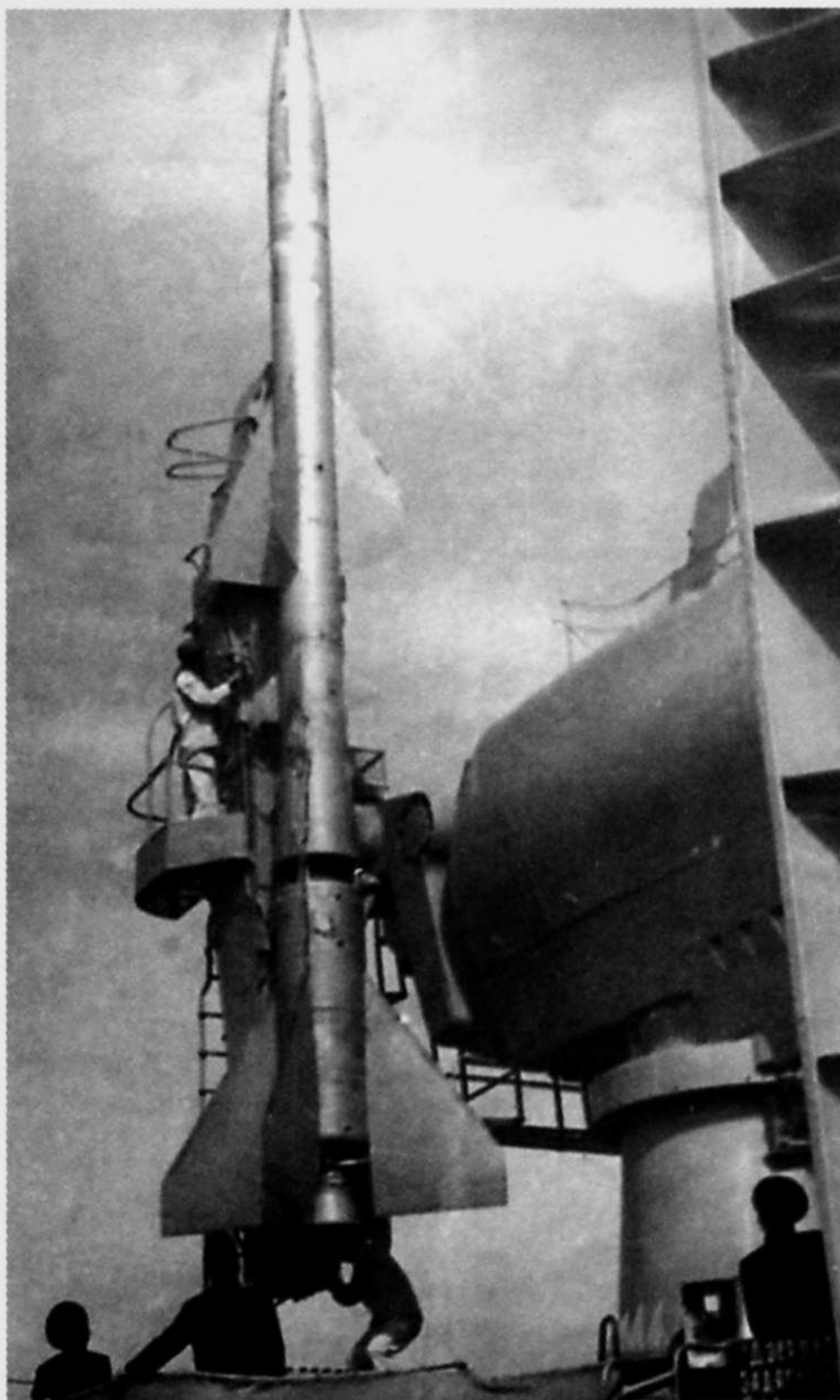
Техпроект 71

Постановлением СМ СССР от 10 августа 1957 г. № 959-442 заводу № 444 в Николаеве поручалось с 28 ноября 1957 г. выполнить работы по переоборудованию КРЛ «Адмирал Нахимов» в головной корабль проекта 71.

Крейсера пр.71 также предназначались для обеспечения ПВО соединений флота в море, поэтому их следует рассматривать

* Появившиеся примерно в те же годы зарубежные аналоги выгодно отличались от «Держинского». Так, переоборудованные из легких крейсеров с установкой одного ЗРК голландский «De Zeven Provinciën» имел боекомплект в 40 ЗУР «Terrier», американские «Galveston», «Little Rock» и «Oklahoma City» — по 46 ЗУР «Talos» (что сравнимо с боекомплектом пр.70 в 44 ЗУР).

Три следующие крейсера ВМС США, «Providence», «Springfield» и «Toreka» имели по 120 (!) ЗУР «Terrier». Но при сравнении не следует забывать, что «Держинский» все же был экспериментальным кораблем с одной ПУ, что и объясняет его малый (10 ЗУР) боекомплект. — Прим. автора.



Техническое обслуживание зенитных ракет на крейсере «Держинский»

как альтернативу пр.70 «чистого» корабля ПВО, от реализации которого Минобороны отказалось.

При переоборудовании по пр.71 на крейсере сохранялась носовая группа башен ГК, а ЗРК М-2 с двумя ПУ СМ-64 и СУ «Корвет» размещался в корме. 100-мм артиллерия подлежала замене на 4 новых спаренных АУ СМ-52, 37-мм автоматы В-11 — на 4 АУ ЗМФ-75 с 4-я системами управления «Фут-Б-70», упразднялись оба КДП, а также торпедное и минное вооружение. В кормовой части палубы предусматривалась вертолетная площадка для временного базирования вертолета Ка-15 в противолодочном варианте.

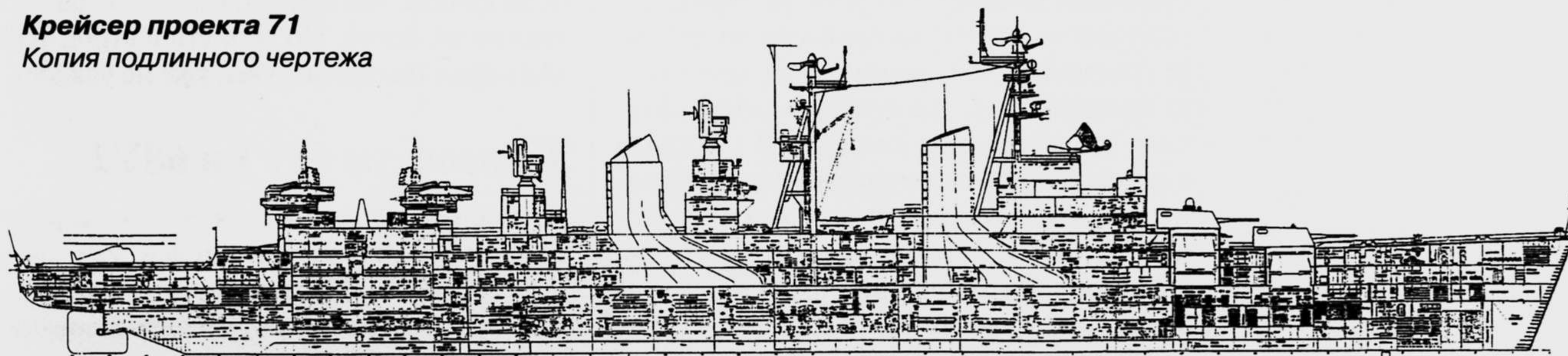
По пр.71 предполагалось переоборудовать 8 крейсеров 68-бис из числа уже находящихся в строю. Головным кораблем определялся «Адмирал Нахимов» (срок готовности — 1959 г.). В 1960 г. планировалось сдать 2 корабля так называемой «первой очереди» на ССЗ № 194 (г. Ленинград), 1 — на ССЗ № 497 (г. Севастополь) и 1 — на ССЗ № 202 (г. Владивосток). Следом должны были пройти модернизацию еще 4 крейсера с плановым сроком сдачи в 1961—1962 гг. Корабли первой очереди разрешалось оставить с прежними АУ СМ-5-1с в связи с тем, что новые АУ СМ-52 еще не успели принять на вооружение.

Разработку пр.71 выполняло ЦКБ-16, главный конструктор К.И. Трошков. Выпуск рабочей и конструкторской документации по рекомендации МСП начали до утверждения проекта. Ориентировочная стоимость модернизации составляла 217 млн. рублей, а срок сдачи головного корабля заказчику — 1960 г.

24 ноября 1957 г. «Адмирал Нахимов» прибыл на завод № 444 в Николаеве и встал к стенке Большого ковша, где с него демонтировали корпусные конструкции, оставшиеся после предыдущего переоборудования по пр.67-ЭП (приборы и аппаратуру сняли силами личного состава еще в Севастополе до прихода в Николаев). Старшим строителем корабля от завода № 444 назначили Торичко.

10 февраля 1958 г. на завод № 444 поступили из ЦКБ-16 неутвержденные материалы технического проекта 71. А к концу апреля уже завершили работы 1-й очереди: сняли обе кормовые башни ГК (№ 3 и 4,

Крейсер проекта 71
Копия подлинного чертежа



146—170 шп., включая механизмы, оборудование, оптику, броню, погрузочные устройства, а также все оборудование снарядных и зарядных погребов), 16 оставшихся автоматов В-11 (№ 1—16), подъемники, кранцы первых выстрелов и оборудование погребов боезапаса МЗА, торпедные аппараты с устройством для загрузки и хранения торпед. Были демонтированы РЛС «Риф», «Гюйс-2», «Залп», «Заря», «Нептун», «Якорь», «Штаг-Б» (3-й башни ГК), тепlopеленгатор «Солнце», ГАС «Тамир-5Н», схемы БИП «Звено-68Б» и КП управления и наведения истребительной авиации, схема ПУС «Молния АЦ-68-бис» и кормовая агрегатная ПУС, кормовой КДП, система ПУТС «Сталинград-2Т», дымаппаратура и химвентиляция, приборы ПУС «Зенит-68-бис-А», радиоаппаратура, антенны, ВЧ-блоки, радиопеленгатор РПН-47-01, оба СПН-500 с аппаратурой, механизмы, приборы и аппаратура специальных схем, электроаппаратура и т.п. из носовой и кормовой надстроек и большей части помещений корпуса в районе 146—170 шп.

С крейсера срезали надстройки на полубаке в районе 92—146 шп. и носовую выше 1-й площадки (55—72 шп.). Корабль лишился носового КДП, всего оборудования боевых постов и рубки на верхней палубе между 146 и 170 шп., включая шлюпочное, спасательное, параванное, грузовое устройства, устройства для загрузки и крепления мин. Помимо этого, были выгружены кормовые дизель-генераторы. В соответствии с перечнем первоочередных работ, разработанным ЦКБ-16 (№ 003559 от 26 декабря 1957 г.), на корабле начали подготовку к демонтажу башенноподобной мачты с подкреплениями под КДП и ГКП. Все демонтированное и неиспользуемое по пр. 71 оборудование и вооружение

консервировалось, упаковывалось и отправлялось на хранение на склады ВМФ, для чего понадобилось 50 железнодорожных вагонов.

Из прежнего состава вооружения на корабле оставили две носовые башни ГК и все шесть 100-мм АУ СМ-5-1с. Демонтаж последних начали (срезали кабель), но затем приостановлен в связи с указанием ГК ВМФ. Проводились расконсервация и восстановительный ремонт башен главного калибра МК-5-бис №№1 и 2, включая их посадку на шары. В общей сложности, их успели восстановить на 20%. Одновременно с этим на «Адмирале Нахимове» производился ремонт и консервация оборудования машинных и котельных отделений, сохраняемого в рамках пр.71 электрооборудования, палубных механизмов, рулевого устройства.

Завод заключил договоры с контрагентами на ремонт, демонтаж старого и поставку нового оборудования на сумму 40 млн. 154 тыс. 780 рублей. На ЛМЗ им. Сталина начали подготовку к производству двух стабилизированных ПУ (по терминологии того времени — стартовых установок), ожидалось только получение из ЦКБ-34 технической документации. Аппаратура системы управления (поставщик — МНИИ-1 и НИИ-49, Москва) к моменту прекращения работ на 40% уже была воплощена в металле. ЦКБ-16 начало разработку первоочередных чертежей по оборудованию погребов ЗУР, срок предположительной готовности к ноябрю 1958 г. Материал для изготовления секций новых корпусных конструкций на заводе имелся в полном объеме. Иначе говоря, с производственно-технологической точки зрения завод № 444 имел все возможности для планомерного проведения работ по пр.71 в течение ближайших месяцев 1958 г.

Однако, начиная с 5 сентября 1958 г., демонтажные работы на крейсере по причине отсутствия документации от проектан-та прекратились. Неопределенность ситуации разрешилась к концу 1958 г. В связи с принятием на вооружение более современных образцов ракетного оружия Генштаб ВС СССР признал переоборудование крейсеров пр.68-бис по пр.71 нецелесообразным, поэтому техпроект на утверждение даже не представлялся. Вскоре Госкомитет по судостроению при СМ СССР исключил из 7-летнего плана по судостроению перечень работ по модернизации крейсера «Адмирала Нахимова».

Неудача с «оморячиванием» ЗРК М-2 стала приговором для планов дальнейшей «ракетизации» крейсеров пр.68-бис. В итоге последовало постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 3 декабря 1958 г. за № 1324-639, согласно которому разработка проекта 71 и работы по переоборудованию по нему «Адмирала Нахимова» были прекращены.

Руководство завода обращалось в МСП, а также в партийные инстанции с предложением все же завершить модернизацию крейсера, тем более, что его состояние полностью исключало возможность восстановления в прежнем виде, без значительных затрат (оценочная стоимость восстановления около 150 млн. рублей). ЦКБ-16 предлагал вариант техпроекта 71 с увеличением боекомплекта ЗУР с 48 до 72 шт. Руководство завода и проектант аргументировали свою позицию тем, что боевая эффективность модернизированного корабля пр.71 будет несомненно выше, чем у любого другого крупного корабля отечественного флота.

Предлагалось даже за счет сокращения расходов на содержание и ремонт других, более старых кораблей («Ворошилов» и др.) завершить работы на «Адмирале Нахимове». В обращении руководства завода № 444 в партийные инстанции говорилось следующее: «В случае невозможности продолжения работ по пр.71 необходимо срочное решение вопроса о судьбе корабля, т.к. в том состоянии, в котором он находится, содержание его длительное время невозможно и потребует дополнительных затрат».

К счастью, предусмотренные ранее работы на 4-х кораблях «первой очереди» не ус-

пели начать, тем самым, волею случая, сохранив их флоту. Но вернуть в строй КРЛ «Адмирал Нахимов», увы, уже не удалось.

Техпроекты 68У1 и 68У2

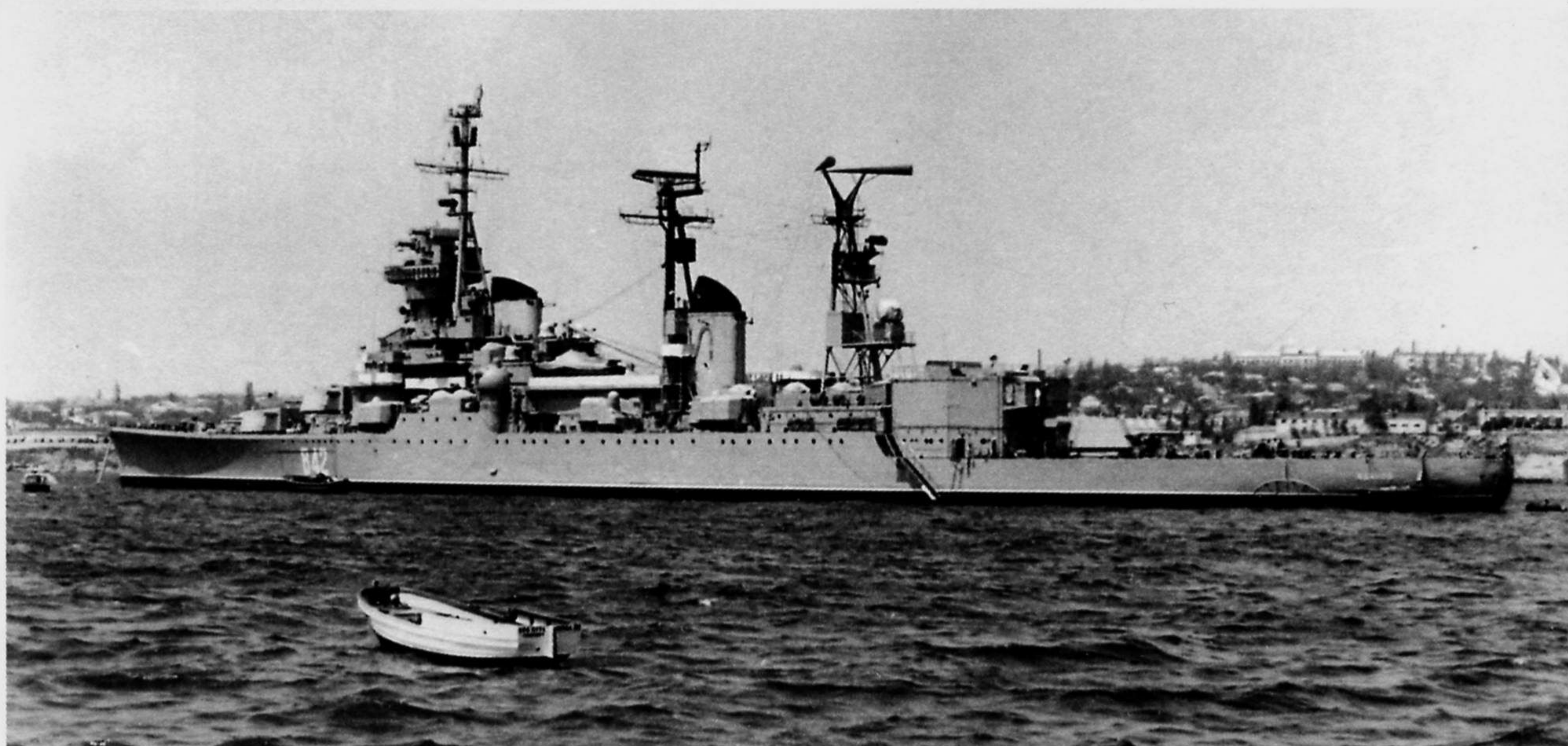
К началу 60-х годов боевая ценность артиллерийско-торпедных кораблей уже была невелика. Поэтому руководство флота искало пути их эффективного использования в новых реалиях войны на море. Считается, что идея переоборудования КРЛ пр.68-бис в корабли управления (КУ) возникла после появления в составе ВМС США подобных командных пунктов, переоборудованных в т.ч. и из крейсеров. В 1961 г. эта идея впервые материализовалась в проектной проработке ЦКБ-17 по переоборудованию крейсера «Дзержинский» в КУ подводными и противолодочными силами. Предусматривалось, что за счет консервации всех оставшихся 3-х башен ГК и списания с корабля их расчетов появятся возможности для оборудования новых постов управления и связи.

Результаты этой проработки и легли в основу проекта ТТЗ на более кардинальное переоборудование КРЛ пр.68-бис в корабль управления, который в конце 1962 г. представленного ГК ВМФ министру обороны СССР маршалу Р.Я. Малиновскому. Предполагалось переоборудовать подобным образом по два КРЛ для СФ и ТОФ. Правда, речь шла и о том, что эти корабли будут резервными КП на случай выхода из строя береговых.

В марте 1964 г. ВМФ выдал ТТЗ на модернизацию «Адмирала Сенявина» (ТОФ) по пр.68У, вторым подлежащим переоборудованию крейсером вначале определялся «Дзержинский» (ЧФ), ТТЗ для которого появилось в том же году.

Техпроект 68У («Бухта»), разработанный ЦКБ-17 (главный конструктор К.И. Иванов), был одобрен ВМФ в январе 1965 г. с рекомендацией применения его и для УКРЛ «Дзержинский». В марте техпроект 68У утвердил ГК ВМФ с дополнениями, предусматривавшими демонтаж 3-й башни ГК, обеспечение постоянного базирования на корабле вертолета Ка-25, установки одного ЗРК «Оса-М» и навигационного космического комплекса «Циклон». Позже средства ПВО усилили за счет уста-

**Крейсера
управления
«Адмирал
Сенявин» (с л е в а)
и «Жданов»
(в н и з у),
переоборудованные
по проектам
68У2 и 68У1
соответственно**



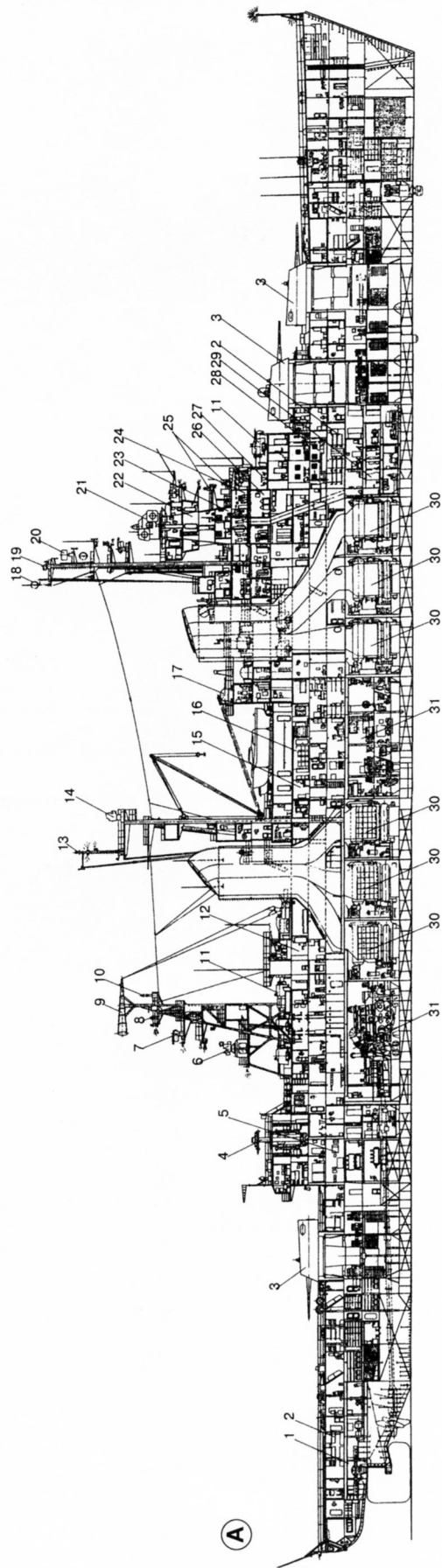
новки на борту дополнительных 30-мм АУ АК-230. С учетом замечаний техпроект откорректировали, причем для возможности выполнения требований ВМФ демонтажу подлежали уже обе кормовые башни ГК.

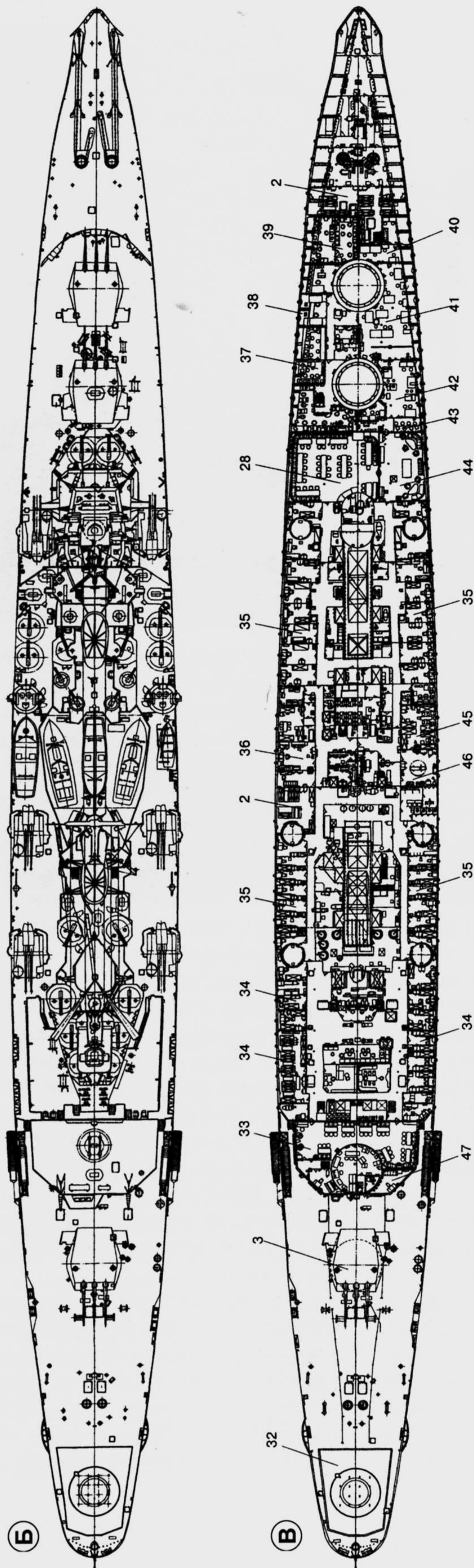
Работы на «Адмирале Сенявине», поставленном к причалу «Дальзавода», прошли в полном соответствии с проектом. Вторым кораблем, подлежавшим переоборудованию в корабль управления, вместо «Дзержинского», по причине лучшего технического состояния, стал КРЛ «Жданов». Его ремонт и переоборудование начали на Севморзаводе в декабре 1965 г. Правда, при этом ввиду жесткой позиции командования ЧФ, выступившего против демонтажа кормовой группы башен ГК, пришлось ограничиться половинчатым реше-

нием, снять лишь 3-ю башню (она все равно не использовалась и была законсервирована, как и все остальные, еще на Балтике). Как следствие, ЦКБ-17 пришлось разработать еще один, сокращенный вариант переоборудования (для «Жданова»), получивший обозначение 68У1. В свою очередь, прежний проект, по которому велась модернизация «Адмирала Сенявина», стал именоваться 68У2 (цифры в обозначениях соответствуют числу снимавшихся башен ГК).*

* Получившая распространение в печати версия, будто бы тихоокеанский крейсер лишился двух башен ГК случайно (работчие «Дальзавода» якобы поторопились, лихо демонтировав обе кормовые башни «Адмирала Сенявина» вместо одной), своего документального подтверждения не находит. — Прим. автора.

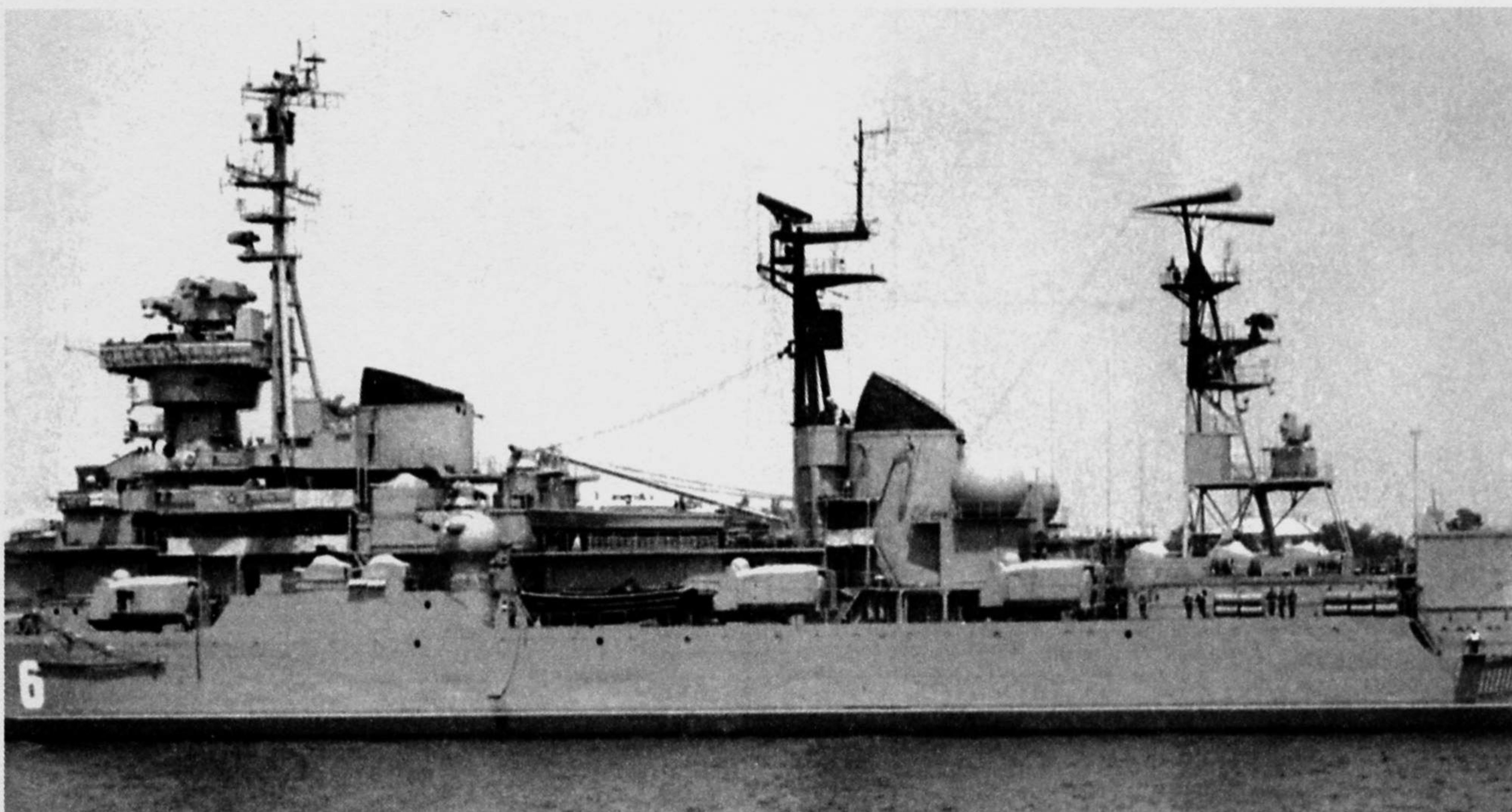
Крейсер управления «Жданов»





Крейсер управления «Жданов» (проект 68У1):

1 — румпельное отделение, 2 — командное помещение, 3 — 152-мм артиллерийская установка МК-5бис, 4 — пусковая установка ЗИФ-122 ЗРК самообороны «Оса-М», 5 — агрегатная ЗРК «Оса-М», 6 — антенный пост (АП) ЗРК «Оса-М», 7 — АП РЛС «Залп», 8 — АП радиостанции Р-403, 9 — АП радиопередатчика «Вяз», 10 — АП аппаратуры космической связи «Цунами», 11 — 37-мм артиллерийская установка В-11, 12 — агрегатная РЛС «Киль», 13 — АП ответчика «Нихром-М», 14 — АП РЛС «Киль», 15 — пост радиорелейной связи, 16 — пост дальней связи, 17 — 30-мм артиллерийская установка АК-230, 18 — АП станции «Визир», 19 — АП РЛС «Риф», 20 — АП станции «Никель», 21 — командно-дальномерный пост КДП2-8, 22 — пост наблюдения за горизонтом, 23 — оперативная рубка, 24 — боевая рубка, 25 — АП РЛС «Дон», 26 — боевой информационный пост, 27 — помещение командующего флотом и начальника штаба, 28 — кают-компания офицеров, 29 — носовой центральный артиллерийский пост, 30 — котельное отделение, 31 — машинное отделение, 32 — взлетно-посадочная площадка, 33 — кают-компания главстаршин, 34 — каюты старшин, 35 — каюты офицеров, 36 — амбулатория, 37 — пост телеграфной связи, 38 — пост дежурного по связи, 39 — главный пост связи с подводными лодками и силами противолодочной обороны, 40 — штабной пост разведки, 41 — групповой штабной оперативный пост, 42 — пост обстановки, 43 — пост приема оповещений, 44 — салон, 45 — лазарет, 46 — операционная, 47 — рубка дежурного офицера. А — продольный разрез, Б — вид сверху, В — план верхней палубы.



Крейсер управления «Жданов» в 1987 г. Обратите внимание на сферические обтекатели АП «Кристалл-К», установленные позади второй дымовой трубы. В следующем году эти антенны переставят на грот-мачту

Помимо 152-мм артиллерии, корабли пр.68У1 и 68У2 отличались друг от друга также составом МЗА и авиационного вооружения. Так, на «Адмирале Сенявине» обеспечивалось постоянное базирование корабельного вертолета Ка-25 в ангаре, оборудованном на месте снятой 4-й башни ГК. СКП со средствами радиосвязи в КВ- и УКВ-диапазонах размещался на кормовой стенке ангара. ВПП оборудовалась соответствующим светотехническими и светосигнальными средствами для обеспечения взлетно-посадочных операций вертолета, ветроуказателями и электроснабжением для запуска двигателей. Запас авиатоплива хранился в специальных цистернах.

На «Жданове» проектом предусматривалось лишь временное базирование вертолета из-за отсутствия ангара. В силу этого проект 68У2 следует признать более удачным, чем 68У1.

По причине этих же конструктивных различий на «Жданове» удалось разместить дополнительно только 2 батареи (4 спаренные 30-мм АУ) АК-230 с двумя РЛС управления огнем МР-104 «Рысь» (на 3-й и 5-й площадках надстройки, по бортам от носовой дымовой трубы), тогда как на «Сенявине» — 4 (8 АУ с 4-мя РЛС управления огнем), за счет установки дополнительно двух батарей на крыше ангара.

Выдача ЦУ на РЛС МР-104 на обоих кораблях обеспечивалась с поста командира зенитного дивизиона по данным новой РЛС обнаружения воздушных целей «Киль», антенна которой располагалась на площадке грот-мачты крейсера.

Главной целью модернизации крейсеров в КРУ являлось создание большого числа штабных помещений (постов), оборудованных соответствующими средствами связи, управления, хранения и обработки информации. Для достижения этого на старом корабле производилась перепланировка уже существовавших жилых и служебных помещений. Наибольшую площадь из вновь оборудованных постов занимал комплекс флагманского КП командующего флотом (командира ОПЭСК) в составе группового штабного ОП управления силами флота (эскадры), штабных постов разведки и связи, а также групп оперативного планирования и оперативно-тыловой группы обеспечения сил флота (эскадры).

Групповой штабной ОП включал: посты управления силами флота (эскадры), надводными и подводными кораблями всех классов, вспомогательными судами обеспечения, средствами РЭБ, БРАВ, посты обстановки, ПМО, защиты от ОМП и т.д. Для его размещения вместе со штаб-

**Крейсер
управления
«Жданов»,
вид с кормы**



ными постами разведки и связи (общей площадью 358 м²) использовали площади бывших кубриков дивизиона ГК в носовой части верхней палубы, под полубаком (между шпильевым отделением и каюткомпанией офицерского состава).

Взамен упраздненных кубриков новые жилые помещения для личного состава срочной службы оборудовали на полубаке и 1-й площадке за счет увеличения объема и высоты надстроек. В свою очередь, ранее находившиеся там корабельные катера перенесли выше, на уровень 2-й площадки (на крышу новых кубриков). Еще два кубрика устроили на кормовой автоматной площадке, по одному с каждого борта.

За счет увеличения размеров надстройки в носовой части на уровне 2-й площадки под ходовой рубкой оборудовали рабочее помещение командующего флотом (командира эскадры) и начальника штаба.

Значительно увеличивался состав приемо-передающих устройств, в число которых входили: 17 КВ и СВ радиопередатчиков, 57 КВ, УКВ, СВ и ДВ приемников, 9 УКВ радиостанций, 3 радиорелейных УКВ и ДЦВ станций, а также аппаратура дальней и космической связи (всего 17 постов). На нижней палубе по левому борту поместили дополнительный передающий радиоцентр. Посты правительственной, дальней и радиорелейной связи, расположенные в средней части, получив дополнительные объемы помещений за счет удлинения надстройки.

Принятая на вооружение КРУ аппаратура обеспечивала надежную связь корабля с берегом на дальности до 8 тыс. км, а применение ретранслятора позволяло довести этот показатель до 12 тыс. км. Аппаратура космической связи обеспечивала прием и передачу сигналов из любой точки Миро-

вого океана. Как следствие, одним из характерных изменений во внешнем виде КРУ стало наличие большого числа (65) антенн связи, причем расположенных из расчета обеспечения возможности одновременной их работы. А для размещения АП станций космической связи «Цунами-БМ» и КВ станции «Вяз», КРУ получил третью, 32-метровую бизань-мачту (в документах она значится как ферменная) с 5-ю площадками, расположенными на разных уровнях.*

Руководство, организация и контроль связи на борту КРУ осуществлялось специальным КП связи.

*Позднее, уже в ходе очередных ремонтов в 1977-1978 гг., оба КРУ оснастили корабельной аппаратурой системы единой космической связи «Кристалл-К» в составе центрального поста, агрегатной, вентиляторной, АП №1 и 2, а также кладовой ЗИП. 1-й и 2-й образцы комплектов этой аппаратуры установили на 1-й площадке (118,5-123 шп.) соответственно на КРУ «Жданов» и «Адмирал Сенявин». Правда, из-за низкой прочности радиопрозрачных укрытий (РПУ) антенных постов комплекса пришлось ввести ограничения по диаграммам углов обстрела 100-мм АУ № 3,4,5 и 6 (во избежание воздействия на них дульных газов). А в 1986 г. по этой же причине первоначальное расположение антенн «Кристалл-К» изменили, подняв их выше, до уровня среза второй дымовой трубы. — Прим. автора.

Оба корабля также получили на вооружение САП «Краб-11» и БИП «Планшет».

Новинкой, особенно ценимой личным составом, стало оснащение кораблей при переоборудовании системами кондиционирования воздуха в жилых помещениях, с подачей охлажденного и осушенного воздуха, что создавало достаточно комфортные условия пребывания в них личного состава на протяжении длительного периода. Кроме того, в отличие от КРЛ исходного пр.68-бис, на КРУ обеспечивалась аэрофрижерация боевых постов и погребов боезапаса. А подача охлажденного воздуха во все посты управления МО создавала нормальные условия несения в них вахты, что особенно важно при длительном нахождении корабля в районах с жарким и влажным климатом. Общая холодопроизводительность новых рефрижераторных машин и холодильной установки МХМ-30/17 (1750 тыс. ккал/ч) почти в 6 раз превышала таковую для корабля исходного пр.68-бис (300 тыс. ккал/ч).

По завершении модернизации и испытаний «Жданова» 29 ноября 1971 г. состоялось подписание приемного акта.

Основные тактико-технические элементы крейсеров проектов 68-бис, 68У1 и 68У2

Наименование элементов	КРЛ «Свердлов», пр. 68-бис	КРУ «Жданов», пр. 68У1	КРУ «Адмирал Сенявин», пр. 68У2
ВООРУЖЕНИЕ			
Артиллерийское: - число АУ ГК, калибр (тип): - число АУ УК, калибр (тип): - число и калибр МЗА (тип):	4 x 3 - 152 (МК-5бис) 6 x 2 - 100 (СМ-5-1) 16 x 2 - 37 (В-11)	3 x 3 - 152 (МК-5бис) 6 x 2 - 100 (СМ-5-1) 16 x 2 - 37 (В-11) 4 x 2 - 30 (АК-230)	2 x 3 - 152 (МК-5бис) 6 x 2 - 100 (СМ-5-1) 16 x 2 - 37 (В-11) 8 x 2 - 30 (АК-230)
Зенитное ракетное: число направляющих (тип ЗРК):	-	1 x 2 («Оса-М»)	1 x 2 («Оса-М»)
Торпедное: количество ТА и калибр, мм:	2 x 5 - 533	-	-
Авиационное	-	-	вертолет Ка-25
КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ			
Водоизмещение, т: - стандартное - полное	13 230 16 340	14 340 17 890	14 350 17 890
Главные размеры, м:			
Длина наибольшая	210,00	210,00	210,00
Ширина наибольшая	21,99	21,99	21,99
Осадка при полном водоизмещении	7,30	7,80	7,80
Скорость полного хода, уз.	32,7	32,0	32,4
Мощность главной энергетической установки, л. с.	121 700	124 100	126 000
Мощность генераторов, кВт	2700	3530	3530
Экипаж, чел.	1270	1083	856



**Треногая
3-я мачта крейсера
управления
«Адмирал Сенявин»
с коническими
антеннами радио-
передатчика «Вяз».
Слева на снимке
видны сферические
АП станции
«Кристалл-К»,
справа — два поста
артиллерийских
РЛС МР-104 «Рысь»**

«Адмирал Сенявин», на котором объем работ оказался значительно большим, по завершении переоборудования предъявили для госиспытаний в мае 1972 г. По их результатам комиссия сделала вывод, что в условиях волнения моря до 4-х баллов и ветре до 5—6 баллов все установленные на борту системы и устройства работают нормально, включая комплекс авиационно-технических средств, ограничений по использованию оружия не имелось.

Подписание приемного акта состоялось 24 июля 1972 г. 13 марта 1973 г. оба корабля переклассифицировали в КРУ.

Практический опыт создания и последующей эксплуатации на флотах КРУ «Жданов» и «Адмирал Сенявин» подтвердил правильность принятого решения об их создании. Более того, оказалось, что двух кораблей было явно недостаточно — вследствие этого эксплуатировались они с большим напряжением. Однако решения вопроса о переоборудовании дополнительных кораблей или строительстве новых так и не последовало.

Правда, в 1970—1974 гг. Северным ПКБ была выполнена проработка проекта 968 (гл. конструктор А.Н. Кожевников) нового КУ специальной постройки, но разработку проекта прекратили в середине 1974 г. Приоритет, как было принято, отдавался

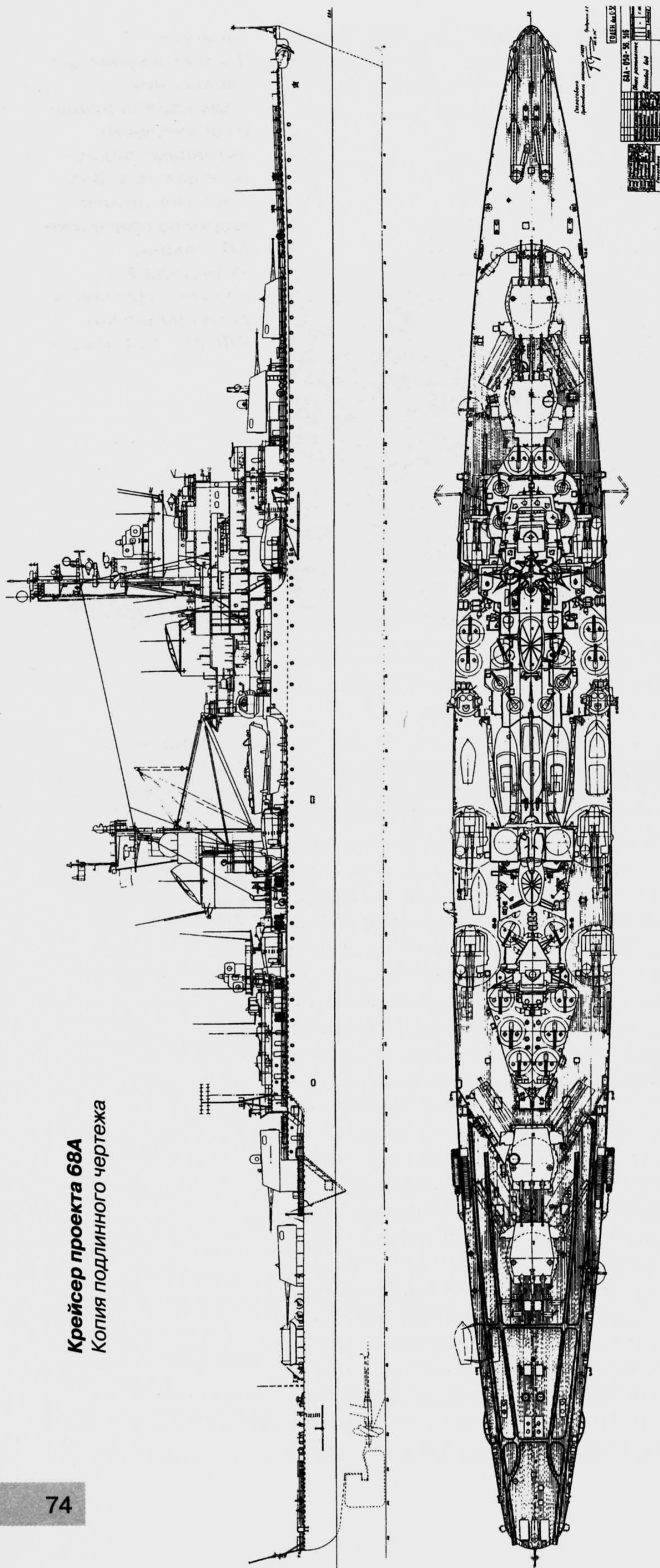
постройке прежде всего боевых кораблей, поэтому для создания КУ не нашлось ни средств, ни стапельных мест.

Проект 68А

Проект 68А был разработан НПКБ на основании совместного решения ВМФ и МСП СССР №С-13/002161 от 17 августа 1970 г. (главный конструктор Иванов). Он предусматривал прежде всего увеличение эффективности ПВО корабля, а также средств связи и управления соединением для возможного использования крейсеров в качестве флагманских кораблей (и кораблей огневой поддержки) вновь создававшихся на флотах десантных соединений.

Прежде всего, усиливались зенитные огневые средства самообороны корабля — за счет установки на площадках вокруг носовой надстройки восьми спаренных 30-мм автоматов АК-230 с дистанционным управлением и 4-я СУ МР-104 «Рысь», обеспечивавшими практически круговую диаграмму обстрела. 30-мм АУ ближнего действия размещались двумя группами, носовой и кормовой, по 4 установки в каждой. АУ первой из них расположили в нос от оперативной рубки и рубки флагмана (59—62 шп.), на 5-й площадке и на промежуточной площадке (между 5-й и 6-й, 63—66

Крейсер проекта 68А
Копия подлинного чертежа



шп.), побортно. Оба АП СУ МР-104 (№1 и 2) для них разместили на уровне мачтовой площадки фок-мачты, побортно. АУ кормовой группы разместили на 3-й (85—89 шп.) и на 4-й (89—92 шп.) площадках и 2-я СУ МР-104 (№№3 и 4) на 5-й площадке. Сама надстройка за счет расширения оперативной рубки и мостиков становилась несколько массивнее.

Другой конструктивной особенностью проекта стало появление упраздненной ранее 3-й (и дополнительно 4-й) площадки с мостиком в корму от носовой дымовой трубы, на которой разместили АУ кормовой группы АК-230. Корабль получал также автономную доплеровскую аппаратуру «Штырь-М», аппаратуру «Звездочка-68А», «Цунами-БМ», дозиметрические приборы КДУ-4А, АГФ-1М, ЗУК-2, КИД-6Д, а также приемо-передающие устройства передачи грузов на ходу системы «Струна-1П-2,5» и «Струна 2П-400».

Полностью заменялась аппаратура радиосвязи и радиоэлектронного противодействия, а также холодильные машины (типов ЭЭ, 101Э и 2М на ПМХМ-30/2 и 93А/II). На борту оборудовался флагманский командный пункт (ФКП) с необходимыми средствами связи и управления, увеличивались углы обзора РЛС. Остальное вооружение и средства связи в целом сохранялось по исходному проекту. Практически не изменились также кораблестроительные элементы и основные ТТХ корабля.

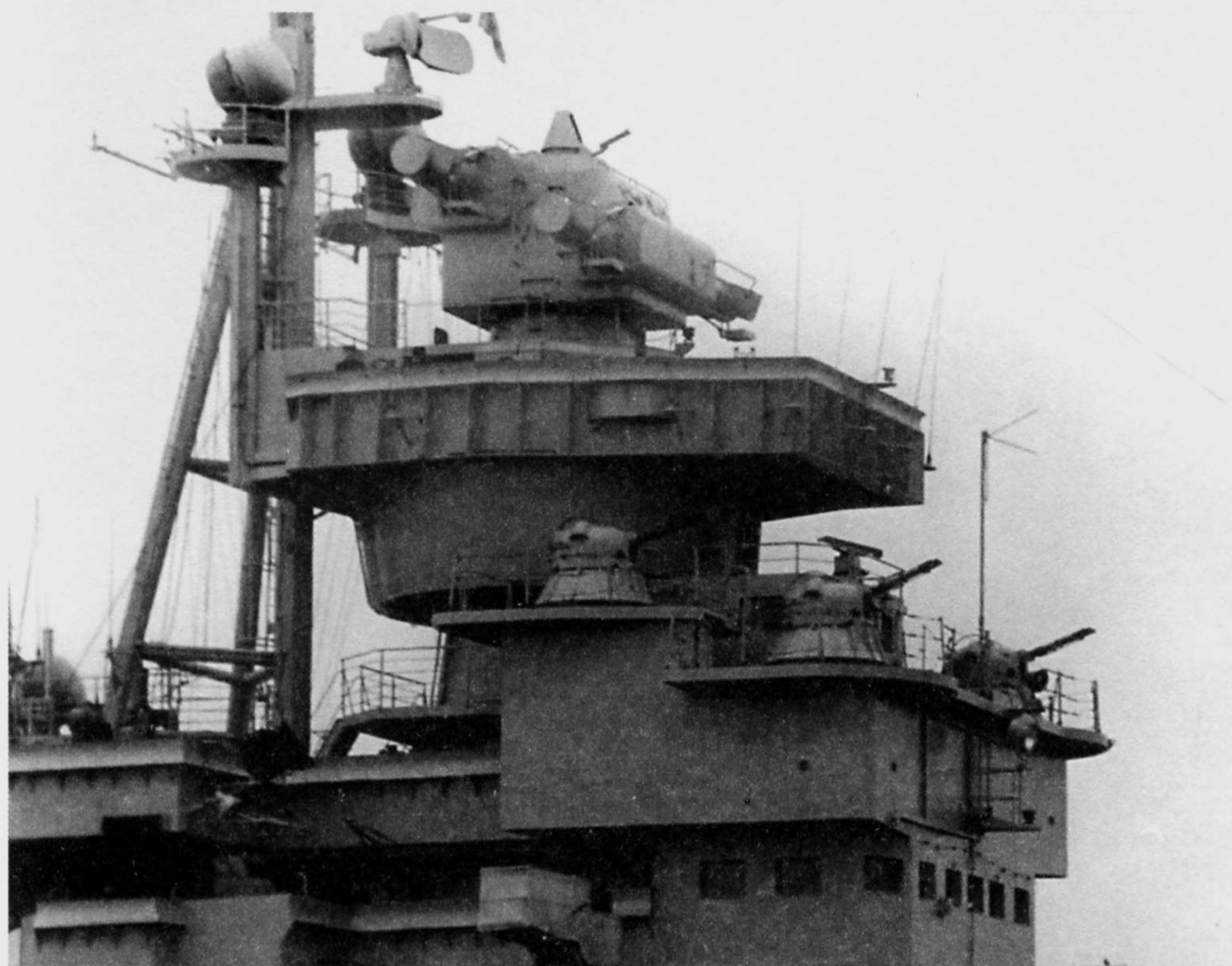
Численность экипажа составляла 1057 матросов, старшин и офицеров (КРЛ «Михаил Кутузов»), что значительно меньше по сравнению с 1270 на исходном пр.68-бис (КРЛ «Свердлов»).

Всего по пр.68А прошли модернизацию 4 крейсера: «Октябрьская революция», «Адмирал Ушаков», «Михаил Кутузов» (на Севморзаводе) и «Александр Суворов» («Дальзавод»). Пятый корабль — КРЛ «Мурманск», который, хотя и условно, можно отнести к этой же группе, получил аналогичный набор радиотехнических средств, но 30-мм автоматы АК-230 на нем не устанавливались. Он проходил ремонт и модернизацию на Севере (СРЗ-35 в Росте).

При всей общности проекта, имелись и некоторые отличия кораблей друг от друга. Так, например, «Михаил Кутузов» и «Мурманск» получили дополнительно комплекс



«Октябрьская революция» — первый корабль, переоборудованный по проекту 68А. Севастополь, 1976 г.



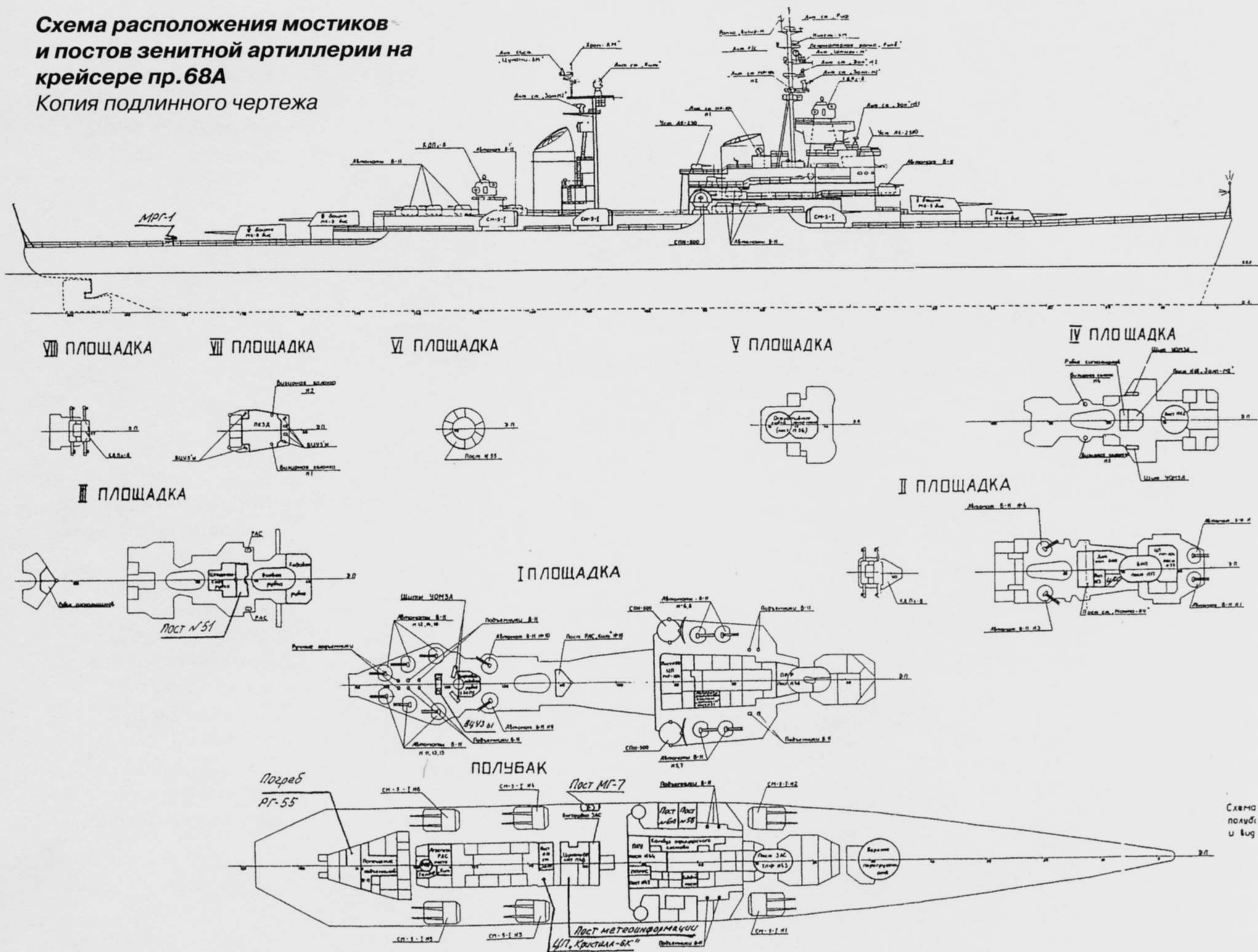
Верхняя часть носовой надстройки крейсера «Октябрьская революция» после переоборудования по проекту 68А. Хорошо видны 30-мм автоматы АК-230 и АП РЛС МР-104 «Рысь» (позади КДП ГК)

Модернизация кораблей по пр.68А

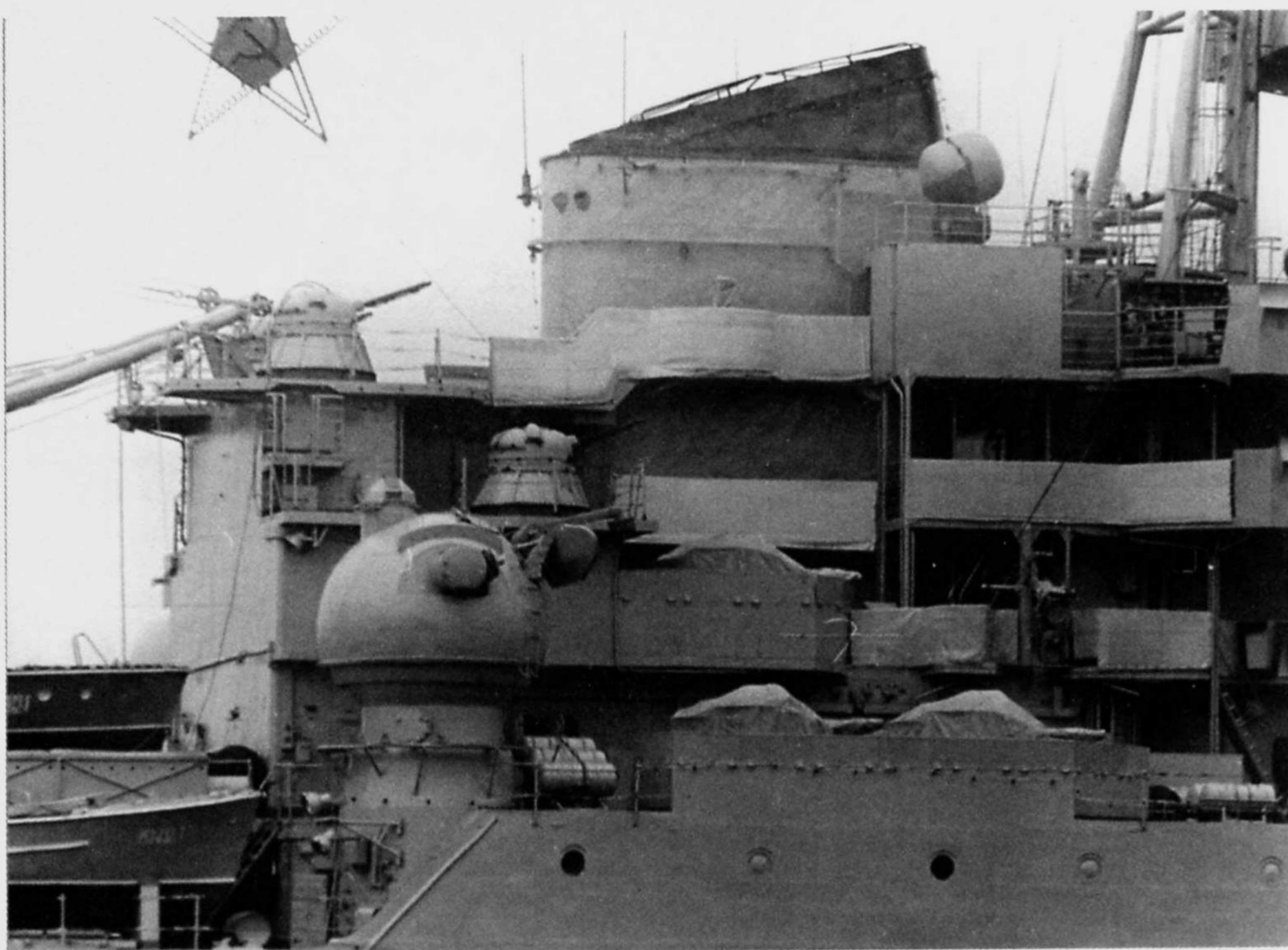
Название корабля	Завод	Годы модернизации	Флот	Примечание
«Октябрьская революция»	СМЗ	1972-1976	ДКБФ	
«Адмирал Ушаков»	СМЗ	1976-1978	КЧФ	
«Александр Суворов»	Дальзавод	1973-1979	КТОФ	
«Михаил Кутузов»	СМЗ	1979-1986	КЧФ	Дополнительно получил комплекс космической связи «Кристалл-К»
«Мурманск»	СРЗ-35	1986-1989	КСФ	Дополнительно получил комплекс космической связи «Кристалл-К». АУ АК-230 не устанавливались

Схема расположения мостиков и постов зенитной артиллерии на крейсере пр.68А

Копия подлинного чертежа



**30-мм автоматы
АК-230 и АП РЛС
МР-104 «Рысь»
кормовой
группы крейсера
«Октябрьская
революция»**





**Верхняя часть
носовой надстройки
крейсера «Михаил
Кутузов» с 30-мм
автоматами АК-230
носовой группы**

Основные ТТХ КРЛ пр.68А («Михаил Кутузов»)

Наименование элементов	По пр.68-бис, (на 1967 г.)	По пр.68А, (на 1985 г.)	Примечание
Главные размерения, м			
Длина наибольшая	209,9	209,9	
Длина по КВЛ	204,96	204,96	
Ширина наибольшая (с броней)	21,97	21,97	
Ширина по КВЛ	21,37	21,37	
Осадка носом	7,27	7,88	для полн. водоизмещения
Осадка кормой	7,27	7,96	для полн. водоизмещения
Осадка средняя	7,27	7,92	для полн. водоизмещения
Высота борта в носу	14,79	14,79	для станд. водоизмещения
Высота борта на миделе	13,49	13,49	для станд. водоизмещения
Высота борта в корме	11,39	11,39	для станд. водоизмещения
Водоизмещение, т			
стандартное	13 285	14 860	
нормальное	14 833	16 810	
полное	16 362	18 360	
Мощность ГЭУ, л.с.	125 000 л.с.	125 000 л.с.	полная
Скорость хода, уз.:			
- ОЭХ		18,2	оперативно-экономическая
- крейсерская		23,2	
- полная		32,0	
Дальность плавания, мили		5220(18,2) 4100(23,2) 2080(32,0)	
Вооружение			
Главный калибр	4х3-152 мм АУ МК-5-бис	4х3-152 мм АУ МК-5-бис	
Универсальный калибр	6х2-100 мм АУ СМ-5-1с	6х2-100 мм АУ СМ-5-1с	
МЗА	16х2-37 мм АУ В-11	16х2-37 мм АУ*В-11; 8х2-30 мм АУ АК-230	
Мины	132 обр.1908 или 76 обр.1926 или 70 МГЗ или 68 типа АГСБ, КБ, РБ и др. или 40 типа КДМ-1000	132 обр.1908 или 76 обр.1926 или 70 МГЗ или 68 типа АГСБ, КБ, РБ и др. или 40 типа КДМ-1000	
Комплектация, чел.		1057	

Примечание: на корабле к моменту постановки в ремонт и модернизацию оставалось всего десять 37-мм АУ В-11, остальные демонтированы, и на их месте оборудованы штурманские классы для обеспечения практики курсантов военно-морских училищ. В ходе модернизации по пр.68А упраздненные ранее 37-мм АУ на «Михаиле Кутузове» были восстановлены на прежних местах.



Крейсер «Адмирал Ушаков» после переоборудования по проекту 68А, 1979 г.

связи «Кристалл-К», шарообразные АП которого размещались на фундаментах побортно в районе грот-мачты аналогично тому, как это было сделано на кораблях пр.68У1 и 68У2. «Адмирал Ушаков» единственный в своем роде имел на вооружении станции радиоразведки и противодействия «Краб-11» и «Краб-12» с характерными АП на фок-мачте.

На «Александре Суворове» смонтировали РЛС П-12, а на всех остальных сохранили более старые, но по-прежнему надежные РЛС П-10 воздушного наблюдения в качестве резервных средств контроля воздушной обстановки.

Средства технического наблюдения корабля пр.68А включали: РЛС «Риф» (1 комплект), РЛС «Киль-У» (1 комплект), РЛС «Дон» с блоком «Пальма» (2 комплекта), блок «Пальма» (2 комплекта), аппаратуру опознавания «Хром-КМ» и «Никель-КМ», упрощенный выносной индикатор типа УВИКО-1, аппаратуру опознавания «Пароль-К», ИК-аппаратуру «Огонь-50», аппаратуру БИП «Звено-68бис», приборы обеспечения одновременной работы радиотехнических средств одного диапазона «Звездочка-68А», прибор синхронного запуска МР-104, ГЛС «Тамир-5Н», станции радиоразведки «Краб-11» и «Краб-12» (только КРЛ «Адмирал Ушаков», на остальных — «Мачта-П4»), «Мачта П10».

Неосуществленные проекты

Особое место в истории крейсеров 68-бис занимают неосуществленные проекты их модернизации. Особенно много их появилось на свет, когда стало ясно, что концепция артиллерийского крейсера себя изжила. В целях сохранения для флота уже спущенных со стапелей кораблей данного проекта, в которые были вложены немалые деньги, предлагалось достроить их в соответствии с новыми требованиями ведения боевых действий на море или превратить их во вспомогательные суда. Увы, все они так и остались на бумаге.

Техпроект 68-бис-ВВС. Вскоре после утверждения техпроекта 68-бис вышло постановление правительства от 28 февраля 1948 г., которым МСП поручалось рассмотреть возможность использовать на двух кораблях серии ГТЗА производства швейцарской фирмы «Brown Boveri Company» (ВВС), из числа заказанных СССР еще перед войной для тяжелого крейсера пр.69 «Кронштадт». ЦКБ-17 на основании проработок техпроекта 68-бис-ВВС в двух вариантах (с форсированием котельной установки пр.68 в целях использования импортных ГТЗА и с сохранением котельной установки пр.68, но с минимальной переделкой ГТЗА для обеспечения мощности не ниже 55 000 л.с.) пришла к следующему выводу: установка импортных

ГТЗА приведет к увеличению общей массы ГЭУ корабля на 120—150 т, ухудшит общее расположение механизмов в МКО, уменьшит запас плавучести цитадели и дальность плавания. Поэтому дальнейшего развития проработка не получила.

Техпроект 68-бис-СМ-16. В интересах усиления ПВО крейсеров ЦКБ-17 также осуществило, на основании задания ГУК ВМС, выданного в мае 1948 г., разработку техпроекта замены на кораблях пр.68-бис первоначально предусмотренных 37-мм автоматов В-11 на 45-мм автоматы СМ-16 новой разработки с РЛС «Клюз». Последние разрабатывались ЦКБ-34 в рамках программы ОКР на 1946—1955 гг. в обеспечение плана военного кораблестроения. Как показали расчеты, перевооружение на автоматы СМ-16 приведет к увеличению водоизмещения крейсера примерно на 300 т, снижению на 14% остойчивости и на 13% — вращающегося резерва мощности электроэнергетической системы корабля. Проводить подобное перевооружение предполагалось на кораблях закладки 1951—1954 гг. (т.н. II серии) с одновременной реализацией комплекса мер по увеличению установленной мощности генераторов и компенсации остойчивости кораблей. В связи с тем, что установки СМ-16 на вооружение приняты не были, работы над проектом прекратились.

Техпроект 68-бис-ЗИФ. С учетом актуальности проблемы перевооружения крейсеров на новые малокалиберные зенитные автоматы, к этому вопросу возвратились позже, после принятия на вооружение достаточно удачной счетверенной 45-мм АУ ЗИФ-68 (разработчик — ЦКБ-7, главный конструктор — Н.П. Антонов).

Постановлением правительства от 1 августа 1952 г. ЦКБ-17 была поручена разработка техпроекта перевооружения крейсеров пр.68-бис шестью счетверенными 45-мм АУ ЗИФ-68 на замену прежних 16 спаренных автоматов В-11. Модернизированные крейсера получали новый номер проекта — пр.68-бис-ЗИФ. При этом, наряду с перевооружением, реализовывался и ряд других мероприятий: повышалась живучесть, улучшались условия использования радиоэлектронных средств, предполагалась установка новых РЛС и средств связи. Для компенсации снижения остойчи-

вости вследствие увеличения массы новых изделий предусматривалось хранение запаса топлива последней очереди расходования в бортовых отсеках (всего 6) с замещением их забортной водой. Для улучшения мореходных качеств техпроектом первоначально предусматривалось также удлинение носовой оконечности на 6 м, однако при утверждении его ВМС и МСП в июле 1954 г. от удлинения отказались. Техпроект распространялся на корабли серии, начиная с 15-го корпуса (КРЛ «Щербаков»). Но в декабре 1955 г. начатые на ряде кораблей работы по перевооружению были прекращены. К тому времени завод №7 успел изготовить 40 установок ЗИФ-68.

На момент прекращения работ на всех 7 кораблях пр.68-бис-ЗИФ их техническая готовность была разной. Так, у КРЛ «Щербаков» она составляла 80,6% (заселен личный состав), у «Кронштадта» — 84,2% (заселен личный состав, начаты швартовые испытания), у «Адмирала Корнилова» — 75,1% (заселен личный состав), у «Таллина» — 70,3% (сформирован экипаж, завершена подготовка к заселению на корабль), «Архангельска» — 68,1% (сформирован экипаж), «Варяга» — 40,0% и «Владивостока» — 28,8%. Все они, за исключением «Архангельска» и «Владивостока», находившихся в строительных доках завода № 402 в Молотовске, были спущены на воду и достраивались на плаву. Также была отменена запланированная ранее закладка еще двух крейсеров — зав.№ С-470 (ССЗ №189) и С-705 (ССЗ №402), названия которым еще не присвоили. По некоторым данным, отменили закладку и еще одного корпуса на ССЗ №444 в Николаеве в связи с развертыванием там серийного строительства танкеров типа «Казбек».

Проект 67СИ. Этот и последующий (пр.67) проекты являлись этапами по превращению торпедно-артиллерийских кораблей в ракетные крейсера, вооруженные ударным оружием. Первая часть этого замысла успешно воплотилась на КРЛ «Адмирал Нахимов» (пр. 67ЭП).

В 1955 г. последовала разработка техпроекта 67СИ (совместные испытания), в рамках которого предполагалось уже более кардинальное переоборудование того же крейсера «Адмирал Нахимов» для проведения на его борту совместных испыта-

ний элементов комплекса УРО «Стрела» в соответствии с ТТЗ ВМФ. Новая ПУ СМ-58 проектировалась ЦКБ-34 (гл. конструктор Т.Д. Вылкост) и предусматривалась спаренной, стабилизированной, закрытого типа, с противоосколочным бронированием. Длина направляющих СМ-58 составляла 12 м, масса — 3,5 т, дальность полета — 40 км.

Ракеты (корабельные самолеты-снаряды) предполагалось оснастить радиолокационной ГСН. Они должны были храниться в специальном погребе (разработчик — ЦКБС-4, гл. конструктор — В.В. Москалев) с соответствующими средствами подачи к ПУ, системами регламентного контроля и предстартовой подготовки. Проектом предусматривалось сохранить установленную на предыдущем этапе модернизации мачту с АС СУ «Колчан», а для размещения новых систем и оружия освободить носовую часть корабля, демонтировав при этом обе носовые башни МК-5-бис, обе носовые АУ СМ-5-1с, шесть АУ В-11 и оба торпедных аппарата.

Работы по переоборудованию крейсера по пр.67СИ не проводились и подготовку к ним отменили в связи с постановлением СМ СССР от 25 августа 1956 г., предусматривавшем достройку 5 крейсеров пр.68-бис-ЗИФ по пр.67 с перевооружением их на комплекс УРО «Стрела».

Проект 67. Разработка эскизного проекта ЦКБ-17 предусматривала перевооружение в 1957-1960 гг. пяти недостроенных, но находившихся на плаву крейсеров пр.68-бис-ЗИФ и одного пр.68-бис комплексом УРО «Стрела» (легкий крейсер с реактивным вооружением ближнего действия). Размещение УРО и СУ предполагалось за счет демонтажа всех 4-х башен главного калибра МК-5-бис и установки на их месте двух спаренных ПУ СМ-58 для КСС, по одной в носу и в корме, с погребами и т.п. При этом для носовой установки СМ-58 предусматривался боекомплект из 11 ракет (в т.ч. 9 в погребе и 2 — в перегрузочном отделении), а для кормовой — 8 ракет КСС.

Усиление состава огневых средств кораблей предусматривалось также за счет вооружения их 4-мя новыми 100-мм скорострельными палубно-башенными АУ (разработчик — ЦКБ-34, гл. конструктор — Д.Е. Бриль) и 6-ю 57-мм счетверенными

автоматами ЗИФ-75 на постоянном токе (разработчик — ЦКБ-34, гл. конструктор — А.И. Арефьев). Головным кораблем пр.67 определялся КРЛ «Адмирал Корнилов», строившийся на ССЗ № 444 в Николаеве по пр.68-бис-ЗИФ. Затем ожидалось переоборудование двух кораблей ленинградской постройки, а позже и остальных.

Но, как уже говорилось, из-за недостатков комплекса УРО «Стрела» работы по пр.67 в феврале 1957 г. прекратили. В качестве альтернативы ему (с сохранением тех же задач по уничтожению крупных надводных целей и важных береговых объектов) в ЦКБ-16 проводилась разработка техпроекта 67-бис, позже вылившегося в проект 64 (см. ниже).

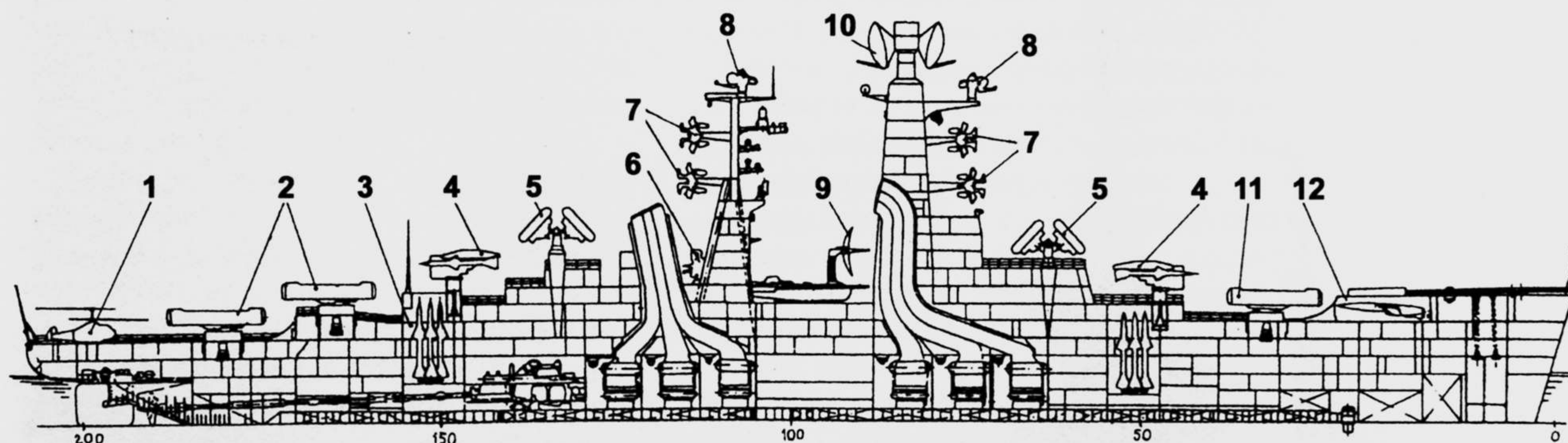
Техпроект 63. Программой военного кораблестроения 1956-1965 гг. предусматривалась постройка 7 кораблей пр.63 (легкий крейсер с реактивным вооружением дальнего действия). Известно, что крейсер создавался в корпусе пр.68-бис, но с оснащением ядерной ЭУ.

Главным оружием крейсера должны были стать КР дальнего действия П-40 с инерциальной системой наведения и ПУС «Тензор», для их запуска корабль оснащался 3 или 4 убиравшимися под палубу в положение «по-походному» ПУ СМ-69 (боекомплект соответственно 18-24 КР).

ПВО корабля обеспечивалась ЗРК дальнего (М-3 с 2-я ПУ СМ-68) и ближнего (М-1 с 4-я ПУ ЗИФ-101) действия. Артиллерийское вооружение включало 4 спаренные 76-мм АУ ЗИФ-67 с 2-я СУ «Турель». Проект не был реализован.

Техпроект 64. По этому проекту предполагалось достроить в 1960—1961 гг. 5 корпусов из числа спущенных ранее крейсеров пр.68-бис-ЗИФ; позже их число увеличили до 7. Разработчик пр.64 — ЦКБ-17 (главный конструктор К.И. Трошков).

Согласно проекту, корабль получал взамен снятой артиллерии ГК две ПУ СМ-77, предназначавшихся для стрельбы КР П-6 (или П-7). ПУ устанавливались по одной в носу и в корме, они были однорядными и наклонными, рассчитанными на одновременный пуск с каждой из них до 4-х КР. Зенитное вооружение предполагалось в составе двух ЗРК, дальнего (М-2бис или М-3) и ближнего (М-1) действия соответственно с СУ «Фрегат» («Корвет») и «Ята-



ган». Артиллерийское вооружение было представлено 4-я спаренными 76-мм АУ ЗИФ-67 с двумя СУ «Турель».

Главным кораблем пр.64 определялся «Кронштадт», на котором начались работы по демонтажу артиллерии ГК и установке ПУ ракет. Плановые сроки сдачи кораблей определялись на 1960—1962 гг., но уже летом 1958 г. все работы прекратили.

Помимо перечисленных, существовал ряд других нереализованных по разным причинам проработок ЦКБ-17 в части использования корпусов недостроенных КРЛ пр.68-бис-ЗИФ, среди которых следует перечислить наиболее интересные.

Корабль активной ПВО-ПЛЮ. Фактически в корпусе КРЛ пр.68-бис-ЗИФ проектировался авианосец, предназначенный в зависимости от состава авиагруппы решать задачи ПВО или ПЛО корабельного соединения (гл. конструктор В.В. Ашик). Так, в варианте ПВО на борту обеспечивалось базирование авиагруппы в составе 18 истребителей и двух поисково-спасательных вертолетов Ка-25ПС. В варианте ПЛО — 22 вертолета Ка-25ПЛО, Ка-25ПС и Ка-25Ц. Водоизмещение и состав ГЭУ сохранялись по пр.68-бис-ЗИФ. Вооружение корабля включало два ЗРК М-1, четыре 76-мм АУ ЗИФ-67 и две РБУ-6000. Численность экипажа — 950—1215 человек.

Вертолетоносец ПЛО. Разработка представляла собой один из вариантов использования корпусов недостроенных крейсеров в качестве противолодочных вертолетоносцев дальней зоны (параллельно с разработкой в то же время кораблей пр.1123). Гл. конструктор — А.Е. Михайлов. Состав авиагруппы: 23 вертолета Ка-25ПЛ, Ка-25Ц и Ка-25ПС. Водоизмещение и состав

ГЭУ сохранялись по пр.68-бис-ЗИФ. Вооружение: два ЗРК М-1, четыре 76-мм АУ ЗИФ-67 и две РБУ-6000. Численность экипажа — 900 чел.

Плавбаза ПЛ. Прорабатывались два варианта обеспечения базирования 4-х больших торпедных или ракетных или семи средних ПЛ пр.613 (руководитель разработки А.И. Судовцев). Водоизмещение стандартное — 10 700 и полное — 16 000 т, автономность — 60 суток. ГЭУ на базе пр.68-бис-ЗИФ в сокращенном варианте (без 3-х главных котлов), общая мощность 56 000 л.с., скорость полного хода 27 уз. Вооружение: два ЗРК М-1, четыре 76-мм АУ ЗИФ-67.

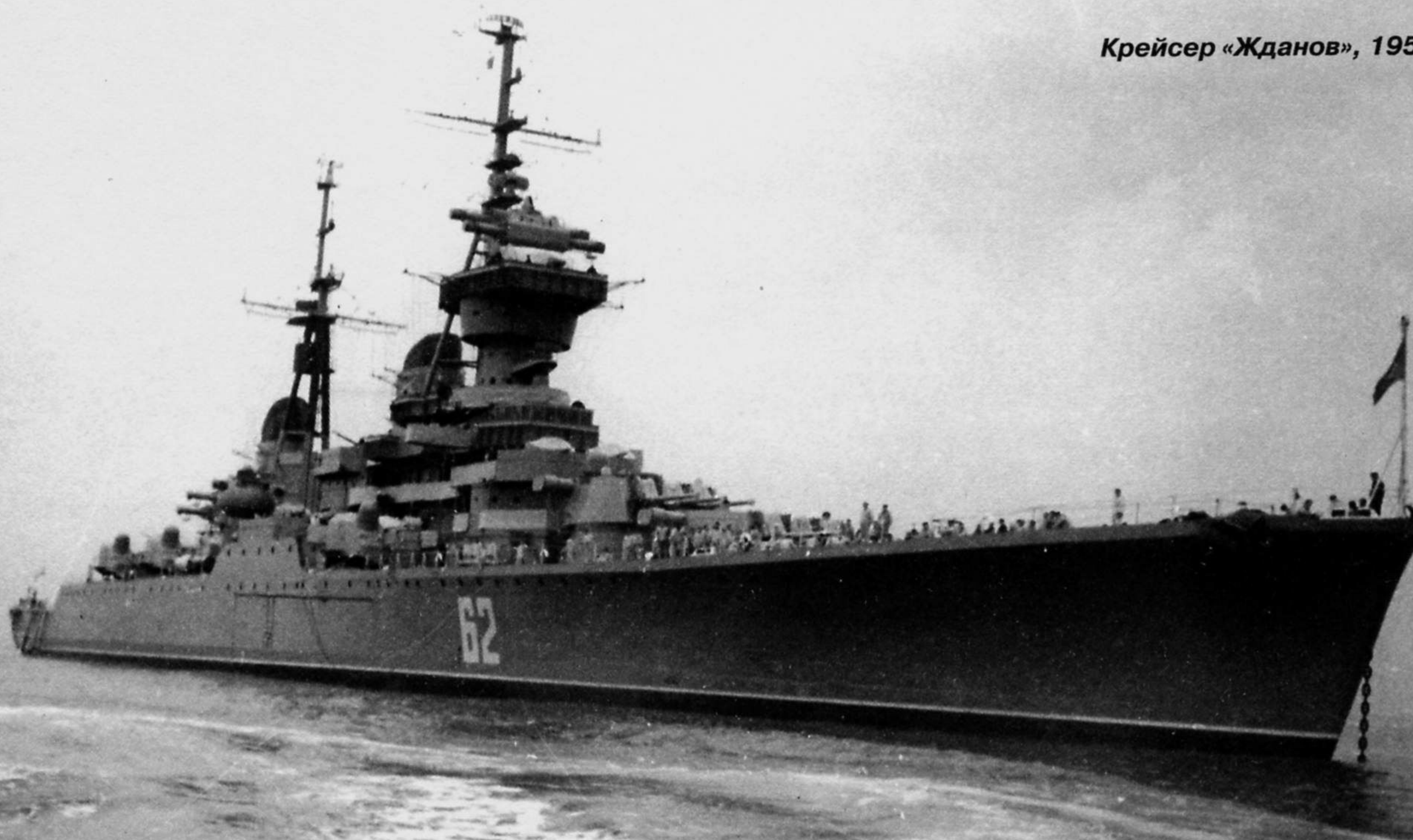
Учебный корабль для обучения и стажировки специалистов по вооружению и атомным силовым установкам подводных лодок (руководитель разработки Б.А. Пушкарёв). Корабль должен был оснащаться большим числом образцов современного вооружения и техники, включая макеты АЭУ. Водоизмещение стандартное — 11 200 т, полное — 15 100 т. ГЭУ на базе пр.68-бис с 3-я главными котлами. Вооружение корабля включало три 57-мм АУ ЗИФ-75.

Кроме того, для сохранения уже спущенных на воду, но еще недостроенных кораблей, в инициативном порядке прорабатывались варианты их переделки в самоходные плавказармы, спасательные и пассажирские суда, сухогрузы и танкеры. Наиболее любопытным из них был вариант судоподъемно-спасательного катамарана на базе двух корпусов крейсеров пр.68-бис. Но все эти разработки были остановлены уже на начальной стадии из-за их явной нецелесообразности.

Ракетный крейсер проекта 64:

1 — вертолет Ка-15, 2 — пусковая установка СМ-77 ПКРК П-6, 3 — погреб ЗУР В-753, 4 — пусковая установка СМ-80 ЗРК М-2-бис, 5 — антенный пост СУ «Корвет» ЗРК М-2-бис, 6 — антенный пост СУ «Ятаган» ЗРК М-1, 7 — антенный пост СУ «Тензор» ПКРК П-40, 8 — антенный пост РЛС общего обнаружения МР-300 «Ангара», 9 — антенный пост радиовысотомера «Разлив», 10 — антенный пост РЛС «Тайфун», 11 — пусковая установка СМ-76 ПКРК П-40, 12 — хранилище ПКР П-40.

Крейсер «Жданов», 1957 г.



ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

Крейсерам проекта 68-бис пришлось служить в составе всех четырех флотов страны, нести боевую службу в самых отдаленных районах Мирового океана, в «горячих точках», в Норвежском и Средиземном морях, Индийском и Тихом океанах, в Атлантике и Заполярье.

«Свердлов», «Орджоникидзе», «Жданов» и «Адмирал Ушаков» вначале входили в состав 4-го и 8-го ВМФ на Балтике, а позже — в состав ДКБФ. В 1960 г. сюда с Севера перешел КРЛ «Октябрьская революция».

В составе СФ несли службу «Молотовск» (с 1957 г. — «Октябрьская революция»), «Александр Невский», «Мурманск» и «Адмирал Ушаков» (с 1956 г.), а в составе ТОФ — «Дмитрий Пожарский», «Адмирал Сенявин», «Адмирал Лазарев» и «Александр Суворов» (до этого первые два временно входили в состав 4-го ВМФ на Балтике, остальные — в состав 8-го ВМФ; перед переходом в 1955—1956 гг. на ТОФ все входили в состав СФ).

Наконец, в составе ЧФ служили «Дзержинский», «Адмирал Нахимов», «Михаил

Кутузов». В 1963 г. сюда перешел с Севера «Адмирал Ушаков» и в 1970 г. с Балтики — «Жданов». На периоды ремонтов и модернизации на Севморзаводе здесь также временно находились крейсера других флотов: «Орджоникидзе», «Октябрьская революция» и «Мурманск».

Несмотря на очевидные уроки Второй мировой войны, советская военно-морская мысль в начале 1950-х гг. по-прежнему ориентировалась на создание в составе флотов эскадр надводных боевых кораблей, основу которых должны были составлять линейные корабли, тяжелые и легкие крейсера и эскадренные миноносцы. Правда, при отсутствии в его составе авианосцев, ВМФ СССР оказался ограничен в своих действиях прибрежными водами, главным образом, пределами зоны досягаемости истребительной авиации берегового базирования. В остальных случаях флоту приходилось полагаться только на корабельные средства ПВО. А если принять во внимание, что развитие штурмовой авиации за рубежом постоянно опережало раз-

витие наших противовоздушных средств, никакое усиление состава зенитного вооружения кораблей не могло обеспечить резкого повышения боевой устойчивости будущих советских эскадр.

Крейсера пр.68-бис предназначались для действий в составе эскадры: охранения линейных кораблей, ведения артиллерийского боя с крейсерами, группами эсминцев и другими легкобронированными целями, проведения самостоятельных операций на коммуникациях противника и охраны собственных коммуникаций, постановки минных заграждений, огневого содействия десанту и сухопутным войскам. Но в силу ряда причин к моменту своего появления крейсера сами оказались на более крупными надводными кораблями флота, причем служить им пришлось в условиях, кардинально отличных от тех, для которых они в свое время проектировались и строились.

В свете существовавших в 1950-е годы планов обороны страны с морских и океанских направлений, крейсера в первые годы службы входили в состав соединений флотов, отрабатывавших задачи отражения морских десантов вероятных противников. Предполагалось, что в случае войны советскому флоту придется вести бой с противостоящими силами вероятных противников у своих берегов, под прикрытием истребительной и бомбардировочной авиации, во взаимодействии крейсеров с эскадренными миноносцами пр.30-бис и 30-К, а также торпедными катерами пр.183.

На всех флотах артиллерийские крейсера организационно сводились в дивизии крейсеров (ДИКР) с включением в их состав бригад эскадренных миноносцев. КРЛ и ЭМ образовывали тактические корабельно-ударные группы (КУГ) для ведения боевых действий против надводных кораблей противника.

Например, на Балтике на случай войны отрабатывались ведение крейсерами артиллерийского боя на подступах к Балтийской проливной зоне (со стороны Балтийского моря), а также огневая поддержка собственных морских десантов в самой проливной зоне. В последнем случае обеспечивался фланговый прорыв в Западную Европу с территории ГДР танковых и механизированных соединений ОВД. Здесь 4 января

1956 г. была сформирована 12-я ДИКР, куда вошли все корабли пр.68-бис и 68К.

Дивизии крейсеров просуществовали до 1961–1962 гг. и после изменения задач флота в сторону усиления их противолодочной составляющей были расформированы.

С середины 60-х гг. артиллерийские крейсера КБФ использовались главным образом в качестве флагманских кораблей отряда кораблей огневой поддержки (ОКОП) при высадке оперативно-тактических и стратегических десантов. Все учения по отработке высадки десанта обычно проходили по одному сценарию, согласно которому один из крейсеров постоянно был флагманским кораблем ОКОП. Поскольку задача овладения Балтийскими проливами в случае войны была главной, то в составе КБФ наряду с кораблями пр.68-бис долгое время сохранялись и более старые крейсера пр.26 («Киров») и 68К («Железняков» и «Комсомолец») с их сильной артиллерией ГК.

На Черном море после реорганизации эскадры в конце октября 1955 г. была сформирована 50-я ДИКР, а в начале 1956 г. также 44-я ДИКР. До конца 50-х гг. крейсера ЧФ отрабатывали ведение артиллерийского боя с проникшими туда крейсерами потенциального противника в центральной части Черного моря, в пределах досягаемости ракетноносной авиации берегового базирования с крымских аэродромов и/или с аэродромов стран-союзников по ОВД.

Другой важной задачей, остававшейся актуальной до самого момента распада бывшего СССР, была отработка огневой поддержки планировавшегося на случай войны стратегического десанта на Босфор и, соответственно, обеспечение действий сухопутных войск ОВД против южного фланга НАТО на Балканах.

Задачи крейсеров на СФ в первое время заключались в ведении артиллерийского боя с надводными кораблями потенциальных противников, обеспечении огневой поддержки десанта и охране своих внутренних конвоев. Со временем, когда флот пополнился атомными подводными ракетноносцами, основной задачей надводных сил СФ стало обеспечение развертывания ударных атомных подводных лодок, обеспечение форсирования ими противо-

лодочных рубежей НАТО и охрана районов боевых позиций стратегических лодок. Поэтому число артиллерийских крейсеров, боевые возможности которых со временем стали достаточно скромными, в составе СФ к 1970-м гг. было сокращено до двух вымпелов (один в строю, другой в ремонте или консервации), остальные перевели на Балтику и на Черное море.

Артиллерийские крейсера ТОФ организационно составляли 14-ю и 15-ю дивизии крейсеров с базированием на залив Стрелок и Владивосток. Их задачей было ведение артиллерийско-торпедного боя с группировками и отрядами надводных кораблей противника при попытке последних нанести удар по базам и объектам советского Приморья. Второй задачей крейсеров считалось противодействие высадке десантов.

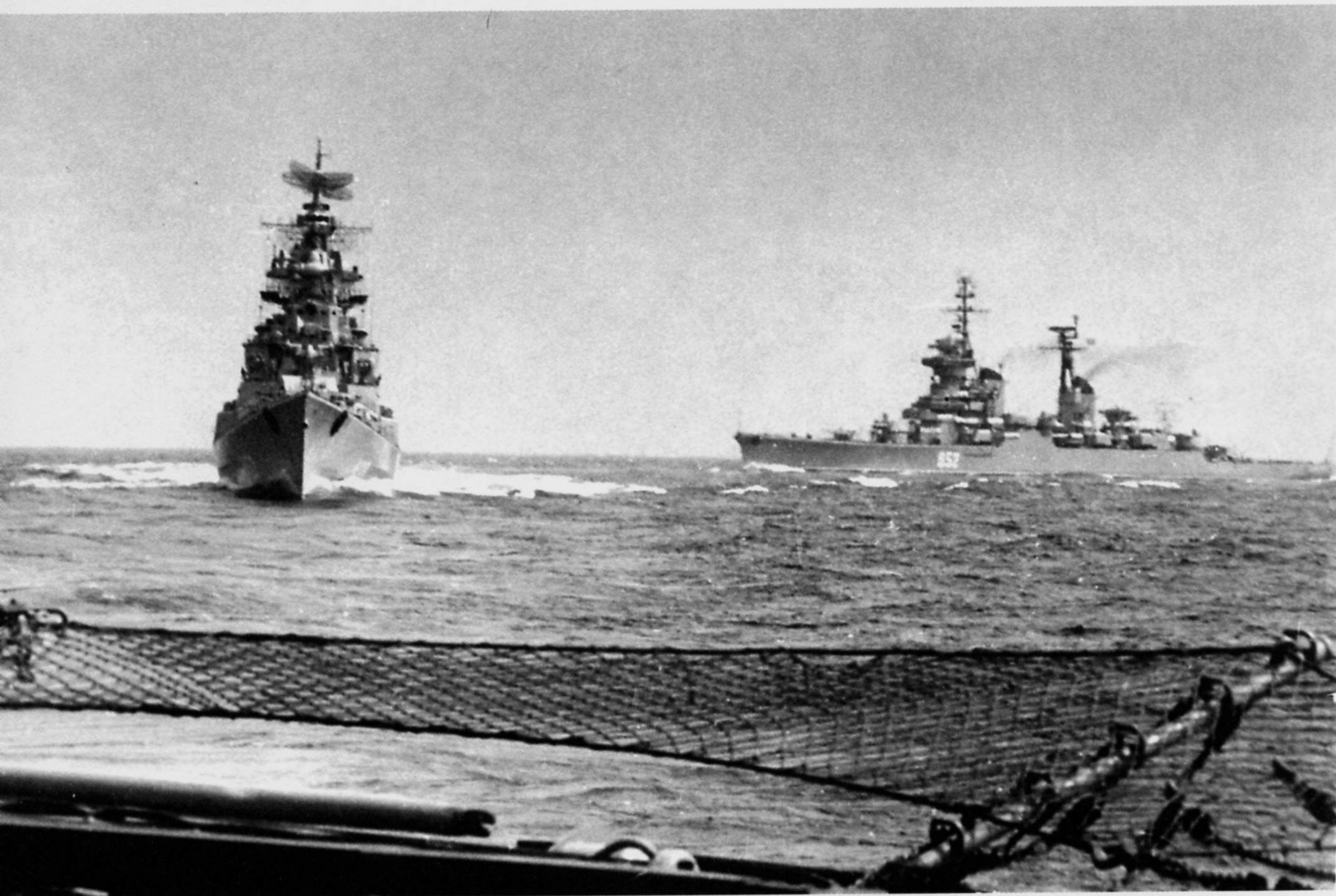
Со временем, по мере поступления на вооружение флота ракетных кораблей, задачи артиллерийских крейсеров менялись. Но главной из них оставалось обеспечение огневой поддержки высадки тактических

десантов на побережье противника, а также завершение разгрома конвоев и десантных отрядов противника, уничтожение высаженных противником десантов. Для этого крейсера пр.68-бис были перебазированы в Советскую Гавань, поближе к японскому о. Хоккайдо, откуда в случае войны ожидалось нападение вероятного противника на Сахалин, и куда Советская Армия собиралась высаживать свои десанты в первый период войны.

Во второй половине 60-х гг. к задачам крейсеров на всех флотах добавились обеспечение военно-морского присутствия в Мировом океане, демонстрация флага, защита государственных интересов СССР, защита советского судоходства.

С развитием военной техники, средств обнаружения и доставки, изменением форм и способов современной войны на море менялись и задачи кораблей. Прежде всего, для нанесения ударов непосредственно по территории СССР у ВМС потенциальных противников отпала необ-

Крейсер «Адмирал Ушаков» и БПК «Проворный» (слева) на маневрах Черноморского флота, 1974 г.



ходимость входить в Черное море и рисковать своими кораблями. Теперь они могли атаковать цели силами авианосной авиации, находясь в Восточном Средиземноморье, а позже — и силами развернутых в Средиземном и Норвежском морях (а позднее и в Индийском и Тихом океанах) соединений атомных ракетных подводных лодок. В ответ ВМФ СССР был поставлен перед необходимостью принятия упреждающих мер путем заблаговременного развертывания своих сил и средств в указанных районах. Исходя из стремления заблаговременно выявлять и контролировать местонахождение передовых группировок ВМС США и НАТО постепенно сформировалась и была претворена в жизнь задача несения силами флота т.н. боевой службы (БС). При этом организация слежения должна была обеспечить в случае необходимости немедленное гарантированное уничтожение указанных группировок или ослабление ядерного удара по территории СССР. При этом единственным и наиболее эффективным способом несения разнородными силами флота боевой службы было признано непрерывное слежение за потенциальными целями уже в мирное время с тем, чтобы в случае начала войны нанести по ним уничтожающий или, во всяком случае, парализующий удар, исключающий их использование по прямому назначению.

Поэтому в условиях несения БС в мирное время корабли находились практически в полной готовности к немедленному применению своего оружия — времени на развертывание и поиск противника им не требовалось.

Как оказалось, достаточно эффективный удар по авианосным группировкам мог наноситься из положения слежения и артиллерийскими крейсерами, для чего последним требовалось непрерывно удерживать цель в пределах досягаемости эффективного артиллерийского огня. Считалось, например, что для выведения авианосца из строя вовсе не требуется его потопить, что само по себе сложно — достаточно будет достичь нескольких попаданий в полетную палубу, и он почти наверняка не сможет быть использован по своему прямому назначению. А возникшие многочисленные пожары локализовать будет крайне

сложно — примеров катастрофических пожаров на авианосцах даже в мирное время имеется достаточно*.

Практический опыт использования крейсеров в качестве КНС был получен в 1964—1967 гг. Первый выход группы советских надводных кораблей в составе УКРЛ «Дзержинский» (флаг контр-адмирала Г.Степанова) и БРК «Гневный» из состава ЧФ для несения БС в Средиземном море состоялся в сентябре 1964 г. Корабли отрабатывали задачи поиска и слежения за авианосцами 6-го флота ВМС США «Franklin D.Roosevelt» и «Forrestal», а также условное нанесение по ним артиллерийского удара с минимальных дистанций главным калибром. Опыт первой БС оказался полезным во многих отношениях и был использован в дальнейшем, когда выходы кораблей на БС в Средиземное море стали систематическими, а сроки пребывания там увеличились до двух-трех месяцев.

Позднее было разработано и принято построение сил, в котором корабли, развернутые в операционных зонах каждого из четырех морских театров страны, стали представлять собой передовой оперативный эшелон ударных сил ВМФ, предназначенный для использования в первых, в случае начала войны, операциях флотов.

Считается, что создание в 1967 г. 5-й (Средиземноморской) ОПЭСК исключило участие в войне 6-го флота ВМС США на стороне Израиля, одновременно став весомым сдерживающим фактором для любых недружественных акций против СССР и его союзников. Первым командующим эскадрой был назначен контр-адмирал Б.Ф. Петров, поднявший свой флаг на УКРЛ «Дзержинский».

Несколько слов о структуре и задачах 5-й ОПЭСК. Командование эскадрой непосред-

* Нетрудно предположить, что наиболее эффективно реализовать такую задачу можно было только в случае неожиданного удара по объектам слежения, что означало бы развязывание советской стороной ядерной войны(!). Во всех других случаях, отражая возможный первый удар вероятного противника, советские корабли оказывались бы в весьма невыгодных условиях ведения боя и в лучшем случае могли рассчитывать только на частичный успех, не говоря уже о нанесении парализующего удара по авианосцам. В то же время, артиллерийские крейсера с их достаточно высокой боевой устойчивостью имели возможность нанести противнику серьезный урон даже при ответном ударе, прежде чем были бы потоплены сами.

К счастью, первый удар не последовал ни с той, ни с другой стороны... Не последнюю роль здесь сыграл сдерживающий фактор присутствия кораблей ОПЭСК в районах несения БС.

редственно подчинялось ГК и ГШ ВМФ. В несении БС в составе эскадры принимали участие прежде всего корабли ЧФ, а также СФ и КБФ. Корабельный состав ее периодически менялся, постоянными оставались только командование и штаб эскадры. Пунктов и мест базирования фактически не было, корабли обычно отстоялись на якорных стоянках в многочисленных, разбросанных по всему Средиземному морю «точках». Лишь в конце 60-х и начале 70-х гг. отдельные корабли получали право захода в египетские порты Александрию и Порт-Саид, а также сирийские Латакию и Тартус, причем во время нахождения вблизи зоны военных действий все они имели разрешение на применение оружия для самообороны.

До вступления в состав флота специально оборудованного КРУ «Жданов» КП командующего и штаб эскадры располагались на флагманском корабле (одном из КРЛ) либо на ПБ ПЛ, где имелись необходимые для размещения штаба помещения со средствами связи и управления.

В составе 5-й ОПЭСК имелись 6 оперативных соединений (ОС):

50-е ОС — корабль управления с кораблями охранения;

51-е ОС — подводные лодки (6—8 единиц);

52-е ОС — ударные ракетно-артиллерийские корабли;

53-е ОС — противолодочные корабли;

54-е ОС — десантные корабли;

55-е ОС — корабли и суда обеспечения.

Кроме того, имелись группа усиления и группа кораблей поддержки сил БС. В отдельные периоды общее количество кораблей, находившихся в Средиземном море, достигало 80 и более вымпелов, действовавших под единым командованием.

В феврале 1968 г. были сформированы 7-я (Атлантическая) ОПЭСК СФ (флагман — КРЛ «Мурманск») и 10-я ОПЭСК ТОФ (КРЛ «Дмитрий Пожарский» и «Адмирал Сенявин»). В 1971 г. была образована 8-я (Индийская) ОПЭСК ТОФ (КРЛ «Александр Суворов») для несения БС в Индийском океане.

Разумеется, в условиях коренных изменений в ведении войны на море, особенно в свете стремительного развития средств воздушного нападения, у классических артиллерийских крейсеров почти не остава-

лось шансов на выживание в морском бою. Не могло быть и речи о некой эфемерной дуэльной ситуации с аналогичными кораблями потенциального противника — к концу 80-х гг. таковых уже не осталось. Правда, американцы сохранили несколько линкоров, но противостоять им крейсера пр.68-бис не могли бы даже теоретически и в лучшие времена. Но это тоже из области предположений, а на практике все решали авиация и ракетное оружие.

И тем не менее, морально и физически устаревшие артиллерийские крейсера и эсминцы оставались в составе советского флота вплоть до конца 1980-х годов, поскольку на случай войны задача высадки десантов и захвата проливов на Балтике, в Черном море и в других местах перед ВМФ СССР все еще сохранялась. А для огневой поддержки десантов как раз и требовались артиллерийские корабли, прежде всего, крейсера пр.68-бис, эскадренные миноносцы пр.30-бис и 56 и даже СКР пр. 50. Поэтому на закате своей службы, в середине 80-х гг. оставшиеся в строю немногочисленные уже артиллерийские крейсера стали включать в состав вновь формировавшихся на флотах морских десантных дивизий.

Но время брало свое, и в силу выработки ресурса корабли постепенно начали выводить из списков флота и продавать на слом. Процесс этот резко ускорился после распада бывшего СССР. Все еще остававшиеся в строю и в резерве крейсера почти одновременно были исключены из списков всех четырех советских флотов и проданы на слом, ненадолго пережив страну, для защиты которой они создавались. Единственным исключением стал черноморский крейсер «Михаил Кутузов». Этот корабль был превращен в музей и осенью 2001 г. установлен в Новороссийске.

Ниже приводятся краткие обобщенные данные в отношении постройки и службы каждого из крейсеров проекта.

«Свердлов» (заводской № С-408)

Название присвоено в честь видного деятеля большевистской партии Я.М. Свердлова (1885—1919 гг.). В состав КБФ до Великой Отечественной войны входил учебный ЭМ «Яков Свердлов» (бывший «Новик»), по-



гибший на mine 28 августа 1941 г. В списках кораблей ВМФ СССР также числился КРЛ пр.68 «Свердлов», заложенный 31 января 1941 г. на ССЗ № 200 в Николаеве, но оставшийся недостроенным.

Крейсер «Свердлов» зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 3 декабря 1947 г. и 15 октября 1949 г. заложен на стапеле ССЗ № 189 в Ленинграде, спущен на воду 5 июля 1950 г.

В ходе заводских и государственных испытаний, начавшихся в августе 1951 г., «Свердлов» (капитан 1 ранга В.П. Васильев) прошел 8000 миль. В январе 1952 г. крейсер (новый командир — капитан 1 ранга О.И. Рудаков, старший на борту — командующий 4-м ВМФ адмирал В.А. Андреев) прибыл в Балтийск.

Официальное вступление в строй (подписание приемного акта) состоялось 15 мая 1952 г., а 31 августа на корабле был впервые поднят флаг ВМФ СССР, после чего КРЛ «Свердлов» вошел в состав 4-го (Северо-Балтийского) ВМФ.

6 июня 1953 г. «Свердлов» (капитан 1 ранга О.И. Рудаков) по завершении периода полуторамесячной интенсивной подготовки личного состава вышел из Балтийска и направился в Англию для участия в торжествах по случаю коронации королевы Великобритании Елизаветы II.

В рамках визита, в период с 11 по 18 июня крейсер принял участие в международном военно-морском параде на Спитхэдском рейде Портсмута. Экипаж советского крейсера показал себя с наилучшей стороны, что вызвало многочисленные восторженные отклики в прессе. По отзывам британских газет, «Свердлов» выгодно отличали конструктивная завершенность, стройность и элегантность силуэта, а также высокая дисциплина и образцовая выправка экипажа. Об исключительной морской выучке советских моряков красноречиво свидетельствовал следующий факт. Вместо отведенных нормативами Британского Адмиралтейства 1 часа 20 минут на постановку на якорь способом «фертоинг» (с введением в якорные цепи специальной скобы для исключения разворачивания корабля приливно-отливными течениями) экипаж «Свердлова» затратил всего 12 минут, что стало настоящей сенсацией. Некоторые иностранные корабли, а всего в параде приняли участие более 300 вымпелов, затратили на эту операцию 3—6 часов; были даже такие, что становились на якорь более суток.

Для моряков крейсера были организованы экскурсии в Лондон и Портсмут. Корабль посетили многочисленные гости, включая посла СССР в Великобритании Я.А. Малика, послов ГДР, ПНР и НРБ,

**Легкий крейсер
«Свердлов»
подходит
к Портсмуту,
июнь 1953 г.**



**Командир
крейсера
«Свердлов»
капитан 1 ранга
О.И.Рудаков,
1953 г.**

представителей ряда общественных организаций Великобритании. По окончании парада командир корабля был в числе немногих представлен на борту королевской яхты «Surprise» лично Ее величеству королеве Великобритании Елизавете II.

По возвращении в Балтийск все члены экипажа крейсера были награждены специально учрежденным нагрудным памятным знаком с изображением силуэта крейсера «Свердлов» (в последующем его рисунок послужил образцом для широко распространенного в советском флоте знака «За дальний поход»).

В 1954 г. на борту «Свердлова» появился бортовой № 41. 19 мая следующего года крейсер в сопровождении трех ЭМ совершил учебно-тренировочный поход из Балтийска в Лиепаю и обратно. 12 июля 1955 г. КРЛ «Свердлов» (флаг командующего эскадрой контр-адмирала Г.С. Абашвили) вместе с 8 эсминцами выходил в море для отработки учебных задач в составе соединения.

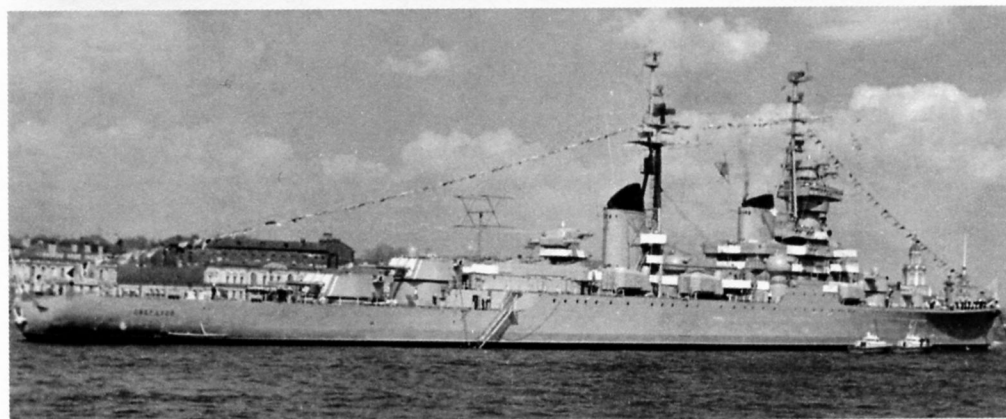
В период с 8 по 20 октября 1955 г. крейсер «Свердлов» под флагом командующего 4-м ВМФ адмирала А.Г. Головки в составе отряда кораблей (КРЛ «Александр Суворов», эскадренные миноносцы «Сметливый», «Смотрящий», «Способный» и «Совершенный») вновь посетил с официальным визитом британскую ВМБ Портсмут. На переходе корабль по недосмотру ходового поста уклонился от заданного курса и в проливе Бельт (Дания) в условиях густого тумана сошел с рекомендованного глубоководного фарватера на мелководье. Преодолев с ходу небольшую песчаную отмель с глубиной порядка 4 м, он благополучно сошел на чистую воду. Это было зафиксировано постами радиолокационного наблюдения НАТО, и, если верить сообщениям британской прессы, странный маневр новейшего крейсера был принят за некие секретные испытания, максимально приближенные к условиям боевого прорыва советских крейсеров-рейдеров в Атлантику из Балтийского моря. Поэтому британское командование приняло решение при первой возможности осмотреть днище «Свердлова» силами аквалангистов.

До последнего времени считалось, что в октябре 1955 г. в Портсмуте боевые пловцы 12-й флотилии Королевского флота отсутствовали, поэтому операция проведена не была. Вместе с тем, согласно сообщению британской печати (The Times от 24.09.2007), МО Великобритании в 2007 г. рассекретило факт проведения тайной операции боевых пловцов Королевского флота в октябре 1955 г. на ВМБ Портсмут во время пребывания там советских кораблей. В частности, как отмечается, было «успешно обследовано гидроакустическое оборудование» «Свердлова».

С 24 декабря 1955 г. в связи с упразднением 4-го и 8-го ВМФ «Свердлов» вошел в состав вновь созданного на Балтике еди-



Крейсер
«Свердлов»
на праздниках в
Ленинграде:
в 1957 г.
(два верхних
снимка) и в 1958 г.
(внизу)





**«Свердлов»
на полигоне
боевой
подготовки
КБФ, 1960 г.**

ного КБФ. 4 января следующего года он был зачислен в 12-ю дивизию крейсеров.

В июне 1956 г. корабль вместе с КРЛ «Киров» и 4-я эскадренными миноносцами участвовал в тактических учениях, проходивших в акваториях Северного моря и Южной Балтики. По их завершении, в период с 7 по 28 июля 1956 г. состоялся официальный визит крейсера «Свердлов» в сопровождении эскадренных миноносцев «Сердитый» и «Суровый» в порт Роттердам (Голландия).

В 1956 г. КРЛ «Свердлов» (бортовой № 21, командир корабля капитан 1 ранга Н.Г. Загольский) завоевал переходящий приз командующего флотом за артиллерийскую стрельбу. В общей сложности в 1956 г. «Свердлов» прошел 2490 миль.

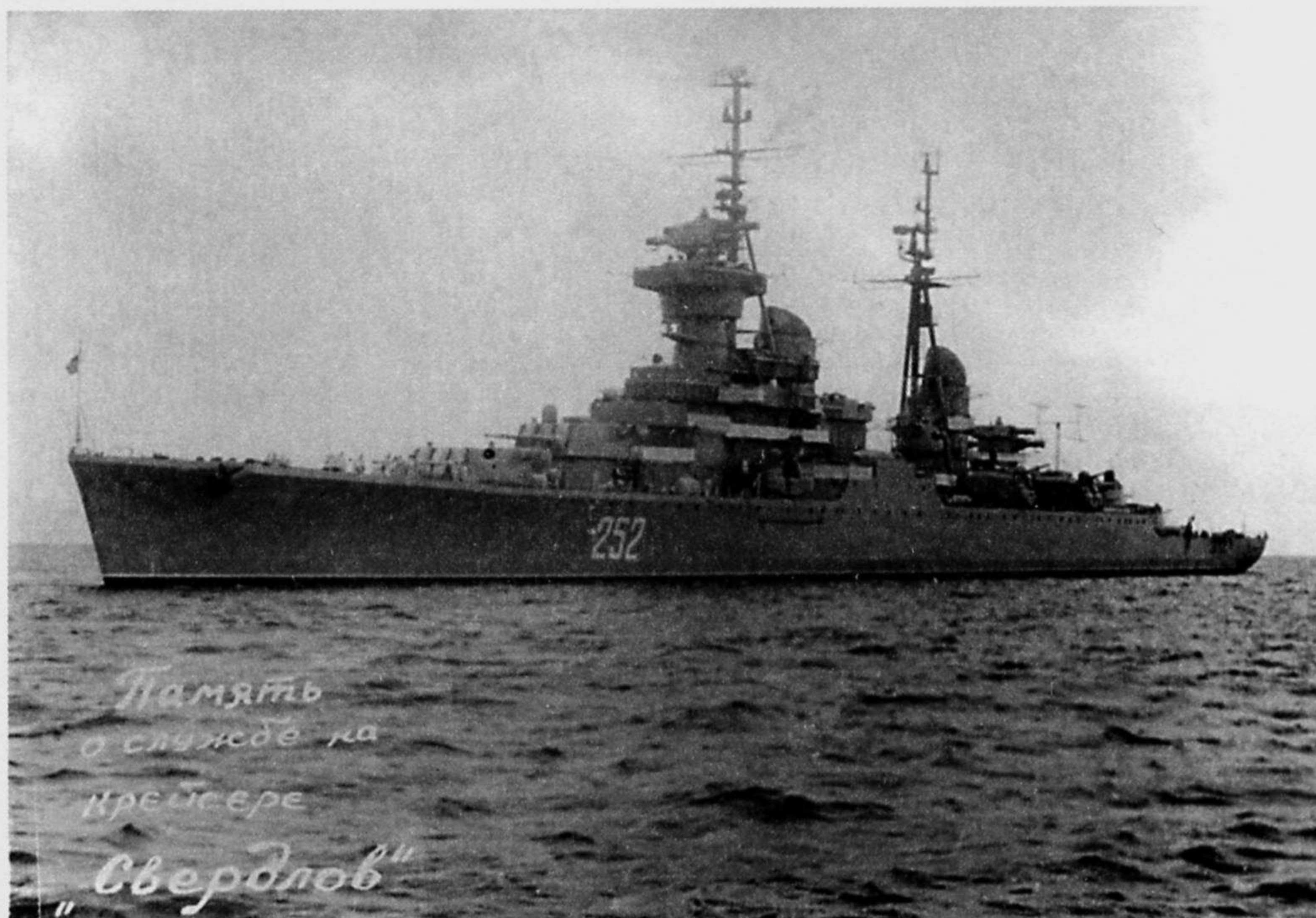
В начале 1957 г. на корабле установили РЛС «Риф» с АП на площадке грот-мачты, а в 1958 г. — РЛС контроля воздушной обстановки П-10 с АП на шкафуте. Одновременно с корабля было демонтировано все торпедное вооружение, а также РЛС «Заря» и ТПН «Солнце», а на освободившемся пространстве над ГКП и в нос от оперативной рубки оборудовали небольшую по размерам рубку флагманского командного поста (ФКП)*.

Во время военно-морского парада на Неве в июле 1957 г., посвященного Дню ВМФ, «Свердлов» стоял в праздничной колонне кораблей под бортовым № 22.

В 1958 г. корабль получил бортовой № 51, а в 1959 г. — № 300.

В период с 24 декабря 1960 г. по 14 июля 1961 г. крейсер прошел на Кронштадтском Морском заводе капитальный ремонт с модернизацией радиоэлектронного оборуду-

* Примерно в это же время рубки ФКП начали устанавливать и на некоторых других, хотя и не на всех крейсерах пр. 68К и 68-бис. — Прим. автора.



**Крейсер
«Свердлов»,
1963 г.**

дования и средств связи. В очередной раз претерпело изменения размещение АП на грот-мачте корабля. В частности, взамен демонтированной РЛС «Риф» корабль получил РЛС «Фут-Н», антенну которой разместили на площадке грот-мачты.

После расформирования в 1960 г. 12-й дивизии крейсеров КРЛ «Свердлов» (капитан 2 ранга А.К. Бархатов) был подчинен непосредственно командующему эскадрой БФ контр-адмиралу В.П. Белякову, а в январе 1962 г. корабль (бортовой № 102) был включен в состав вновь созданной согласно директиве ГШ ВМФ 128-й бригады ракетных кораблей КБФ.

В 1963 г. КРЛ «Свердлов» получил бортовой № 252.

9 июля 1964 г. во время стоянки корабля у причала ВМБ Балтийск на нем из-за неисправности донно-заборной арматуры произошло частичное затопление второго МО, достаточно быстро локализованное силами личного состава.

1—30 октября 1964 г. крейсер «Свердлов» (капитан 2 ранга А.А. Александров) под флагом командира 128-й бригады контр-адмирала А.А. Белова в составе ОБК (ЭМ «Справедливый», 4 подводные лодки и 2 танкера) нес боевую службу в Северном и Норвежском морях, в том числе вел наблюдение за проходившими там учениями ОВМС НАТО «Фолекс-64».

Осенью 1965 г. «Свердлов» в сопровождении ЭМ «Справедливый» и танкера выходил на БС в Средиземное море, занимаясь главным образом обеспечением находившихся там подводных лодок пр. 613. На борту крейсера находились командование и представители штаба одного из соединений ПЛ КБФ. Крейсер доставил в район несения боевой службы необходимые для обеспечения деятельности подводных лодок запасы, которые затем были перегружены на плавбазу «Магомед Гаджиев» из состава СФ.

Наряду с решением других задач БС, во время нахождения в Средиземном море изучалась возможность маскировки подхопивших к борту крейсера подводных лодок пр. 613, для чего из бревен был сооружен специальный каркас, накрытый маскировочной сетью. Под это своеобразное укрытие становились поочередно прибывавшие к борту крейсера субмарины, оставаясь скрытыми от наблюдения со сторо-

ны противолодочной авиации стран НАТО на все время стоянки, особенно в ночное время. Прямо у борта крейсера лодки погружались и незаметно уходили в заданный район, а их место занимали другие (правда, несмотря на положительное заключение, такая сложная конструкция в дальнейшем как-то на флоте не прижилась и фактов ее повторного использования в последующие годы выяснить не удалось).*

«Свердлов» продолжил несение БС в Средиземном море еще почти полтора месяца. Взамен ушедшего «Справедливого» с 20 ноября его охранение в Средиземном море осуществлял новый, недавно вступивший в строй БПК пр. 61 «Комсомолец Украины» из состава ЧФ. В декабре 1965 г., выполнив поставленные задачи и преодолев в Бискайском заливе жестокий шторм, крейсер возвратился в Балтийск.

С 12 февраля по 29 апреля 1966 г. «Свердлов» прошел послепоходный ремонт на КМОЛЗ с модернизацией и частичной заменой радиоэлектронного вооружения.

* С этой БС был связан еще один малоизвестный, почти детективный эпизод. В ночь с 18 на 19 ноября 1965 г., когда корабли отряда стояли на якорях в точке 52 (залив Эс-Саллум), с борта ЭМ «Справедливый» ушел вплавь в сторону недалекого африканского берега комсорг корабля матрос О. Туманов. На следующий день после этого эсминец был срочно отозван на Балтику.

Только спустя два десятка лет стало известно, что О. Туманов, сумевший устроиться на работу в подконтрольные ЦРУ США радиостанции «Свобода» и «Свободная Европа», работал на советскую разведку. О своей работе в самом «логове идеологической диверсии главного противника» он сам рассказал в печати уже после своего сенсационного возвращения в Москву в 1986 г. Правда, при этом не уточнялось, был ли его уход с корабля частью разведоперации или же его завербовали уже после того, как он начал работать на «Свободе». Последнее представляется более вероятным. — Прим. автора.

В ходе боевой службы: «Свердлов» дозаправляет эсминец «Справедливый», 1965 г.



**Крейсер
«Свердлов»
на консервации
в Лиепае**



**«Свердлов»
на ремонте
в Кронштадте,
1974 г.**



Так, была демонтирована РЛС «Фут-Н», оказавшаяся недостаточно эффективной для корабля такого класса. Взамен была установлена новая РЛС «Киль-У», антенну которой разместили на площадке грот-мачты, причем сама конструкция грот-мачты в очередной раз была изменена. После завершения ремонта крейсер прошел испытания, сдал курсовые задачи, но затем был выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на прикол в Кронштадте, где простоял без малого 6 лет.

Решение о расконсервации «Свердлова» было принято в связи с возросшей военно-морской активностью НАТО в регионе

Средиземного моря, и 11 февраля 1972 г. крейсер доукомплектовали личным составом до штатной численности и вновь ввели в строй. Последующие годы службы корабля были достаточно насыщенными.

В июне 1973 г. КРЛ «Свердлов» (бортовой №884) в составе отряда боевых кораблей (БПК «Образцовый», ЭМ «Настойчивый», СКР «Бодрый») выходил на боевую службу в Атлантику и Северное море.

В период с 5 по 10 октября 1973 г. в связи с 30-летием Войска Польского «Свердлов» в сопровождении СКР «Бдительный» и «Сильный» посетил с официальным дружественным визитом порт Гдыня.



**Слева и внизу:
«Свердлов» в море
и у причала, 1975 г.**

В марте—мае 1974 г. «Свердлов» (бортовой № 884) вместе с эсминцем «Настойчивый» осуществлял боевую службу в Средиземном море и Атлантике. В рамках БС, в период с 17 по 22 апреля 1974 г. крейсер в составе отряда боевых кораблей (ЭМ «Находчивый» и подводная лодка) под флагом контр-адмирала В.И. Акимова нанес официальный дружественный визит в порт Аннаба (Алжир).

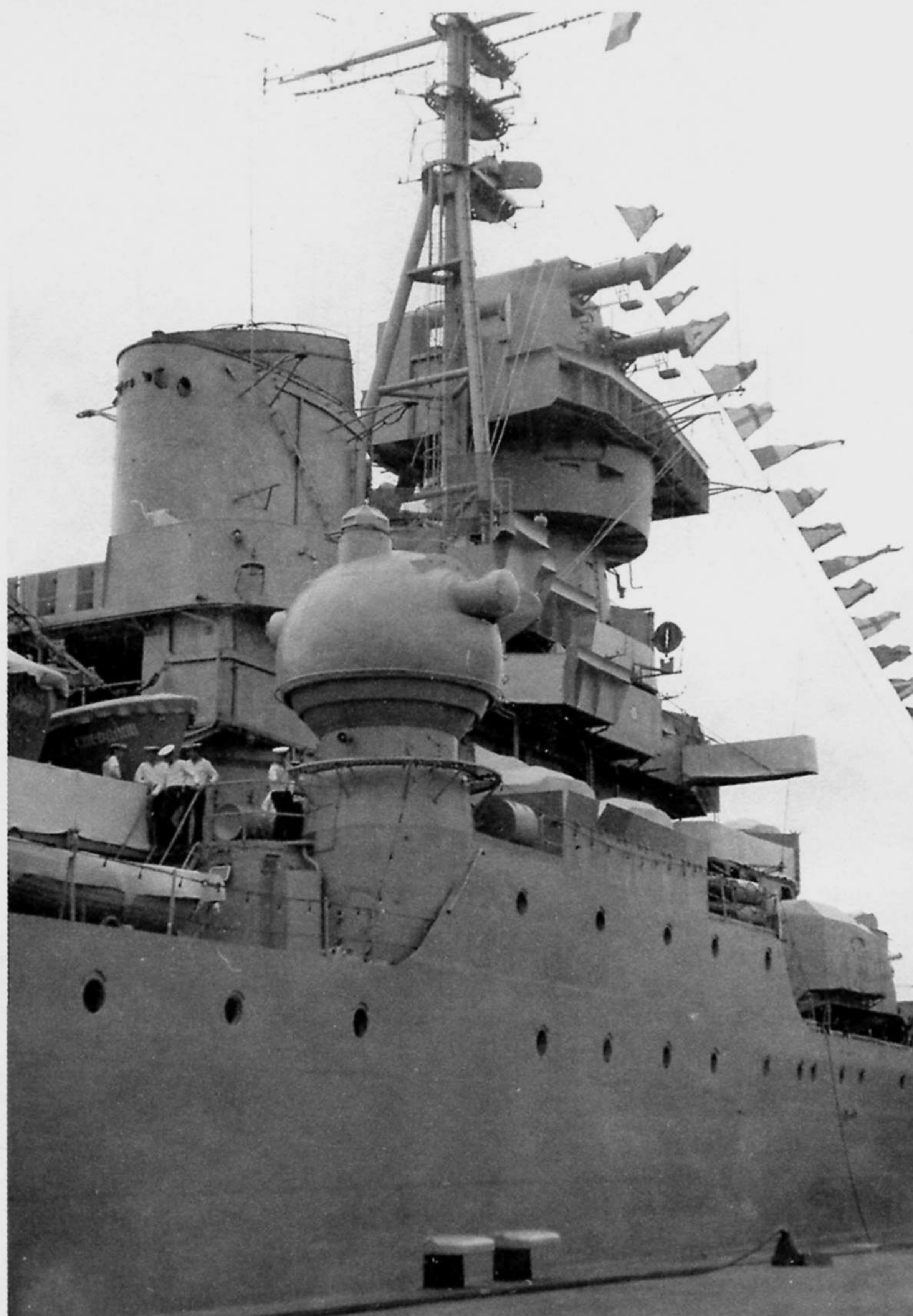
В июне 1974 г. «Свердлов» (флаг командира 12-й дивизии контр-адмирала В.А. Лапенкова) в составе ОБК (ЭМ «Настойчивый», БПК «Славный», СКР «Бодрый») выполнял задачи БС в Атлантике и Средиземном море с последующим визитом (21—26 июля) в Шербур (Франция).

5—10 октября 1974 г. «Свердлов» (бортовой № 851) в сопровождении эсминцев «Справедливый» и «Светлый» посетил с официальным визитом Росток (ГДР).

В период с 27 июня по 1 июля 1975 г. «Свердлов» (бортовой № 891) вместе с СКР «Бодрый» и «Сильный» вновь посетил Гдыню, а с 5 по 9 октября 1976 г. — Росток.

С 21 по 26 июня 1976 г. состоялся визит КРЛ «Свердлов» (бортовой № 881) и ЭМ «Светлый» во французский порт Бордо.

7 февраля 1977 г. крейсер вторично был поставлен на капитальный ремонт, но, так и не завершив его, 14 февраля 1978 г. из-за отсутствия финансирования вновь поставлен в отстой у стенки СРЗ-29 («Тосмаре») в Лиепае. Законсервированный корабль также использовался в качестве судна-отопителя.



28 июня 1978 г. в связи с принятием новой классификации кораблей «Свердлов» перевели из подкласса легких крейсеров в класс крейсеров.

Всего за время службы корабль прошел 206 570 миль за 13 140 ходовых часов.

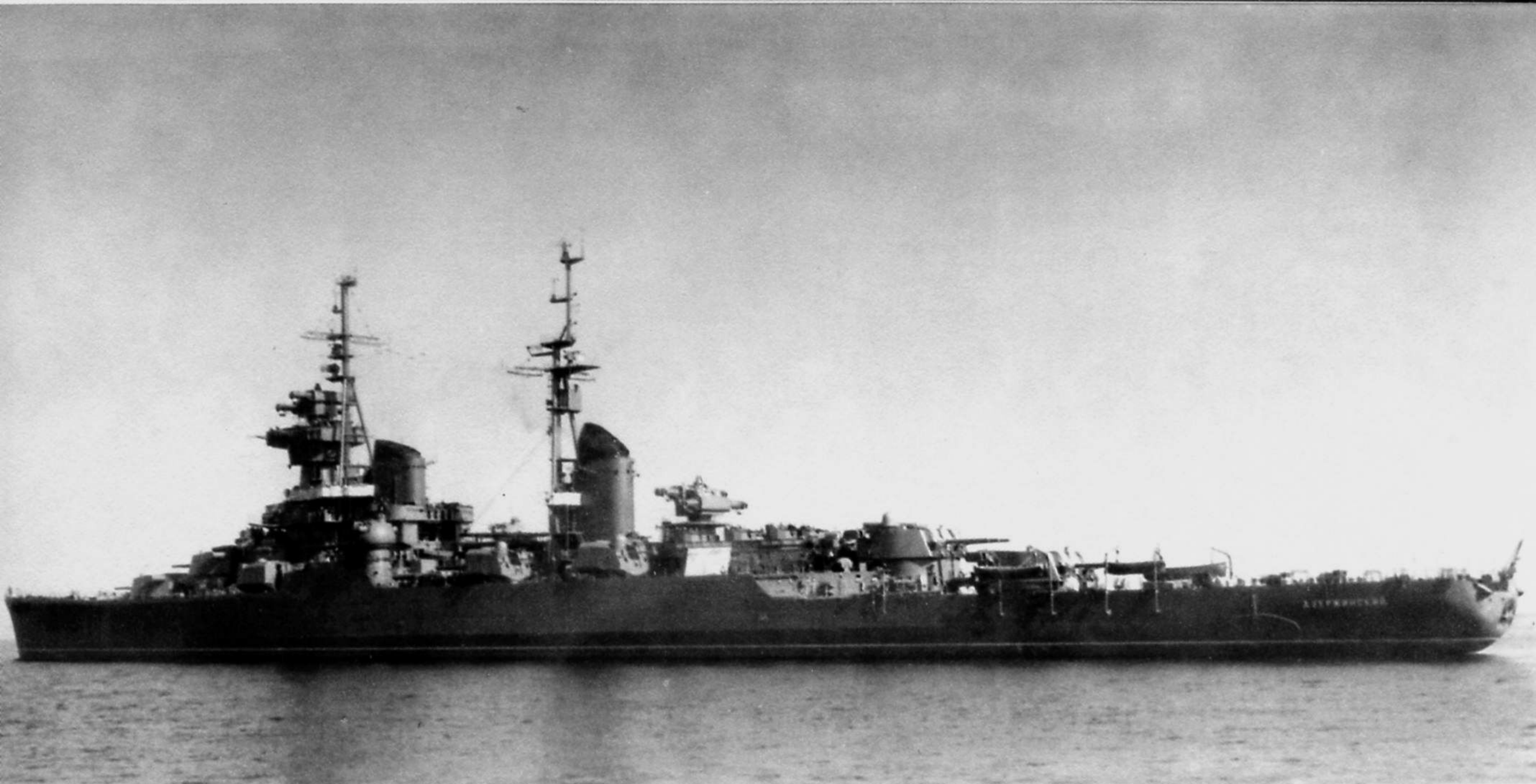
30 мая 1989 г. крейсер «Свердлов» (бортовой № 161) в связи с выработкой ресурса был разоружен и исключен из состава ВМФ с передачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 31 октября 1989 г. расформирован и в 1990 г. продан частной индийской фирме для разделки на металл.



**Крейсер
«Свердлов»
на Неве,
июль 1976 г.
Справа вверху:
во время визита
в Бордо,
июнь 1976 г.**

**«Свердлов»
в Кронштадте
перед продажей
на слом, 1990 г.**





**Крейсер
«Дзержинский»
на испытаниях
в 1952 г. (вверху)
и на параде
в Севастополе,
июль 1953 г.
(справа)**



«Дзержинский» (заводской № С-374)

Назван в честь известного советского государственного и партийного деятеля, участника польского и российского социал-демократического движения, основателя и первого Председателя ВЧК, наркома путей сообщения и Председателя ВСНХ СССР Ф.Э. Дзержинского (1877—1926 гг.).

В состав советского ВМФ входили корабли с названием «Дзержинский»: ЭМ ЧФ (бывший «Калиакрия»), погибший на минах под Севастополем 14 мая 1942 г., а

также монитор Амурской флотилии (бывший «Тайфун») 1910 г. постройки. Кроме того, в списках кораблей ВМФ СССР значился одноименный КРЛ пр.68, планировавшийся к закладке на стапеле ССЗ № 189 в 1941 г.

3 декабря 1947 г. «Дзержинский» был зачислен в списки кораблей ВМФ СССР и 21 декабря 1948 г. заложен на стапеле № 0 ССЗ № 444 в Николаеве. Крейсер спустили на воду 31 августа 1950 г., вступил в строй он 18 августа 1952 г. (приемный акт). Военно-морской флаг крейсер поднял 30 августа 1952 г., после чего вошел в состав эс-

кадры Черноморского флота. КРЛ «Держинский» был головным кораблем пр.68-бис постройки ССЗ № 444 и ЧФ. Первым его командиром стал капитан 1 ранга В.К. Романов.

В 1952—1953 гг. на крейсере «Держинский» проводились экспериментальные работы по отработке и доводке опытного образца РЛС «Якорь», после которых она была модернизирована и под названием «Якорь-М» принята на вооружение. В ходе гарантийного ремонта на корабле также оборудовали рубку ФКП.

В 1953 г. на «Держинском» (бортовой № 11) прошли испытания БИП «Цель», а в 1954 г. — САП «Коралл» сантиметрового диапазона (с размещением АП на фок-мачте), впоследствии также принятой на вооружение ВМФ.

Летом 1955 г. КРЛ «Держинский» нес бортовой № 37. В октябре крейсер (капитан 2 ранга П.К. Старшинов) являлся флагманским кораблем эскадры ЧФ. В ночь на 29 октября 1955 г. аварийная партия «Держинского» в Северной бухте Севастополя принимала участие в оказании помощи аварийному линейному кораблю «Новороссийск».

С декабря 1955 г. в связи с реорганизацией эскадры ЧФ крейсер включен в нее в составе 50-й дивизии крейсеров.

В период с 15 октября 1957 г. по 24 декабря 1958 г. крейсер находился в Николаеве, где на ССЗ № 444 был модернизирован и перестроен по проекту 70Э (с установкой РЛС «Кливер», радиовысотомера «Разлив», РЛС «Кактус», а также ЗРК М-1 с СУ «Корвет-Севан» взамен демонтированных 3-й башни ГК, кормового КДП и 8 автоматов В-11М).

25 августа 1958 г. провели кренование корабля в акватории завода, а 26 августа крейсер был поставлен на стенд для размагничивания. Окончание работ предполагалось 15 сентября с предъявлением корабля на специспытания, однако в силу того, что ЦКБ-16 внесло очередные изменения в рабочую документацию (водяные вентиляторы, РЛС «Разлив» и др.), фактически переоборудование было завершено 15 октября. После этого «Держинский» вышел из Николаева в Севастополь для проведения заводских ходовых и государственных испытаний.

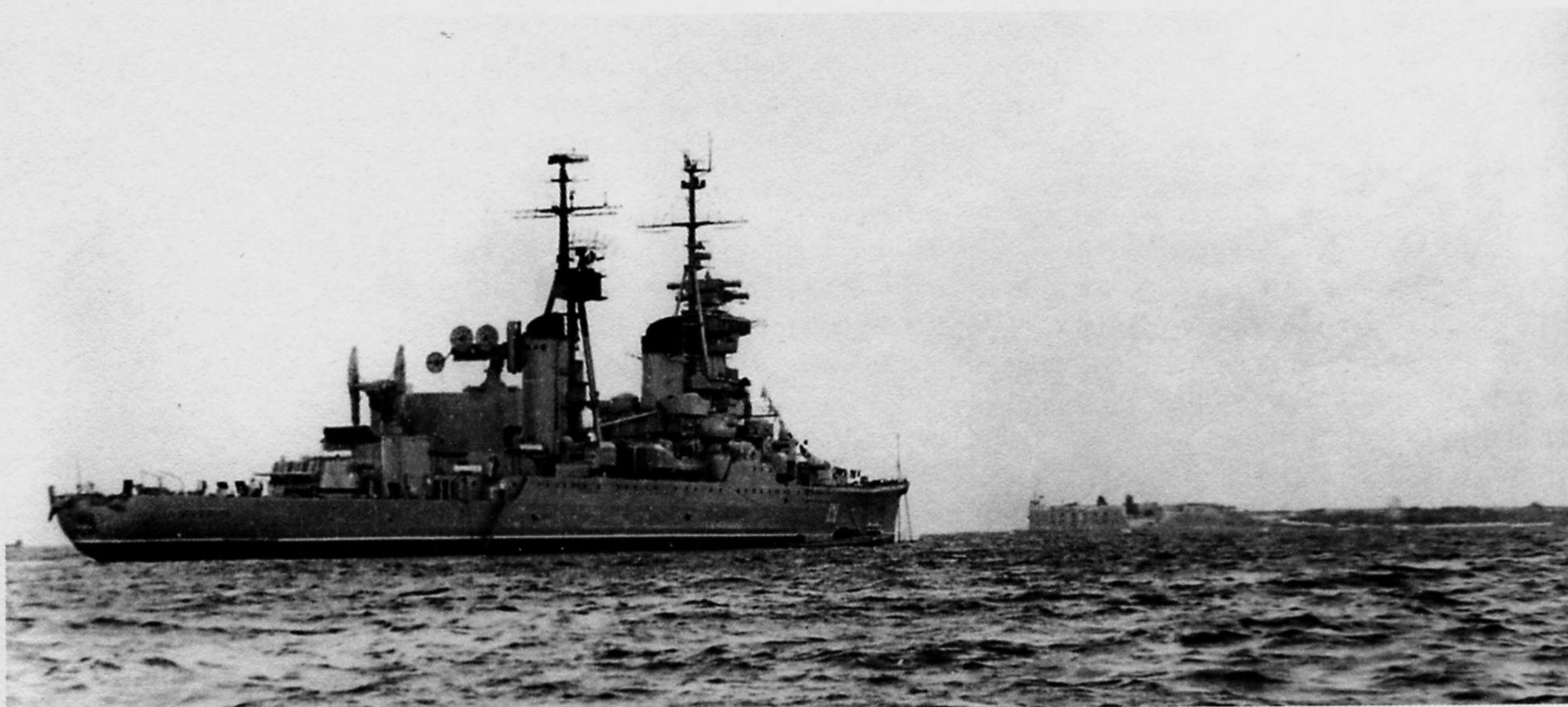
Госиспытания установленного на крейсере экспериментального образца ЗРК (по терминологии того времени — комплекса зенитного управляемого ракетного оружия — ЗУРО) М-2 с системой «Корвет-Севан» со сдачей корабля не связывались и проходили по отдельной программе в период с 24 сентября 1958 г. до 15 августа 1959 г. на полигонах боевой подготовки ЧФ (т.н. 2-й этап).

В декабре 1958 г. на борту корабля состоялись испытания ЗРК стрельбой — при этом первой же ракетой был сбит беспилотный самолет-мишень Ил-28, летевший на высоте 10 000 м. В канун нового 1959 года испытания (т.н. 1-й этап) завершились подписанием председателем Госкомиссии, командующим ЧФ вице-адмиралом В.А. Касатоновым приемного акта. Комиссия в своем заключении отметила безотказную работу системы управления «Корвет-Севан». Максимальная дальность обнаружения самолета-мишени Ил-28 составила на высоте 10 тыс. м — до 70 км, на высоте 5 тыс. м — до 50 км и на высоте 3 тыс. м — 30 км.

Автоматическое сопровождение воздушной цели обеспечивалось на дальности 55 км. Государственная комиссия отметила, что «комплекс зенитного управляемого реактивного оружия М-2, состоящий из системы «Корвет-Севан», ЗУР В-753 и стартовой установки с устройством подачи и заряжания СМ-64, является эффективным средством ПВО и может быть рекомендован для вооружения кораблей ВМФ как боевое оружие, обладающее высокой точностью поражения воздушных целей».

Наряду с этим, указывалось на наличие ряда недоработок, требовавших проведения дополнительных работ на самом корабле-носителе ЗРК: обеспечить защиту открытых боевых постов от воздействия факелов стартующих ракет, предусмотреть в ракетном погребе автоматическую систему пожаротушения, а также систему скоростной дозаправки ракет топливом при подаче их на пусковую установку.

Решением госкомиссии от 24 декабря 1958 г. № 00322 находившийся в Севастополе крейсер поставили в док Севморзавода, где одновременно были продолжены работы по установке изготовленных в Николаеве на ССЗ № 444 секций по защите постов и конструкций крейсера от факелов стартующих ракет. ЦКБ-16 срочно обязали



**Крейсер
«Дзержинский»
после
переоборудования
по проекту 70Э**

организовать выпуск необходимой документации, а завод — заказ и обработку необходимого металла и других материалов с доставкой в Севастополь (до 2-го квартала 1959 г.). Наряду с этим, заводу предстояло провести работы по изготовлению системы автоматической заправки ракет топливом (1-й квартал 1959 г.).

В ходе последовавших испытаний ЗРК выполнялись бросковые пуски ракет, а также пуски по имитированным и реальным неподвижным и подвижным целям на высотах 3 тыс., 10 тыс. и 20 тыс. м, включая залповую стрельбу по самолету-мишени Ил-28. В последнем случае мишень была поражена первой же ЗУР, вторая попала уже в обломки сбитого самолета.

С 1 августа 1959 г. все дальнейшие работы по пр. 70Э были переданы вновь созданному ЦКБ-17, куда также перешел и главный конструктор К.И. Трошков. Однако, хотя ЗРК и был принят на вооружение в 1962 г., из-за ряда его недостатков он так и остался в единичном экземпляре. Работы над программой прекратились, а с 1970 г. комплекс на крейсере законсервировали, и более он никогда не использовался.

С апреля 1958 г. по апрель 1961 г. КРЛ «Дзержинский» (бортовой № 516) входил в состав дивизии крейсеров эскадры ЧФ, затем в состав бригады ракетных кораблей. В 1960 г. на «Дзержинском» проводились контрольные испытания ракет В-750 (12 пусков).

3 августа 1961 г. «Дзержинский» (капитан 2 ранга А.Т. Саблук) был перекласси-

фицирован в учебный КРЛ. В том же году на корабле установили комплект аппаратуры САП «Краб-11», а также провели контрольные испытания ЗУР В-753 и В-753ВН (7 пусков).

В 1963 г. на корабле состоялись госиспытания комплекса М-2. Было проведено 10 пусков ракет, после чего ЗРК приняли на вооружение.

7 мая 1964 г. УКРЛ «Дзержинский» (капитан 2 ранга А.И. Мищенко) под флагом контр-адмирала Г.Степанова вместе с БРК «Гневный» впервые выходил на боевую службу в Средиземное море, где выполнял задачу слежения за АМГ 6-го флота США во главе с авианосцами «F.D. Roosevelt» и «Forrestal». Первый из них удалось обнаружить уже на четвертые сутки похода и затем успешно организовать его сопровождение. Второй АВ был обнаружен только месяц спустя, уже на обратном пути, когда тот стоял с визитом на рейде Стамбула.

По возвращении с БС, «Дзержинский» (флаг начальника штаба ЧФ вице-адмирала Г.К. Чернобая) в сопровождении ЭМ «Пламенный» 20—26 августа 1964 г. посетил с визитом порт Констанца (Румыния).

В период с апреля по ноябрь 1967 г., с небольшим перерывом, УКРЛ «Дзержинский» (капитан 2 ранга Ф.Т. Старожилов) нес боевую службу в Восточном Средиземноморье. Особенно напряженным был период с 5 июня, после внезапного нападения Израиля на Египет, Сирию и Иорданию.

10 июня СССР разорвал дипломатические отношения с Израилем, последовало известное заявление советского правительства с требованием прекращения агрессии, и 11 июня наступательные действия израильтян были прекращены. Тем не менее, за время «шестидневной войны» они сумели нанести поражение армиям своих арабских соседей, выйдя к Суэцкому каналу и захватив более 68 тыс. кв. км земли Египта и Сирии. В итоге Израиль увеличил свою территорию более чем в 6 раз и значительно улучшил собственное военно-стратегическое положение.

Резкое обострение обстановки на Ближнем Востоке потребовало усиления советского военно-морского присутствия в регионе, однако для этого требовалось время, поэтому на первом этапе пришлось ограничиться наличными силами в 7 вымпелов, находившимися в регионе Средиземного моря.*

Ввиду неясности обстановки и в связи с планами возможной высадки советского десанта в районе Хайфы, в дополнение к имевшимся немногочисленным силам морской пехоты на «Держинском», «Славе» и некоторых других кораблях по указанию ГШ также были сформированы импровизированные десантные подразделения, в т.ч. из курсантов ЧВВМУ им. П.С. Нахимова, которых тут же начали активно обучать тактике ведения боя в условиях города. Около 100 курсантов 7 июня даже пересаживали с крейсера на борт одного из советских десантных кораблей, но, к счастью, участвовать в боевых действиях им не пришлось.

До прибытия подкрепления «Держинский» и «Слава» выполняли функции кораблей непосредственного слежения (КНС) за АВ «Saratoga» и «America» из состава нахо-

дившегося в Восточном Средиземноморье 60-го ОС 6-го флота США, тщательно отслеживая как число поднимаемых с палуб авианосцев самолетов, так и число возвратившихся.

Позже, с прибытием в Восточное Средиземноморье подкрепления в виде надводных кораблей и подводных лодок, принявших на себя задачи КНС, крейсера занимались также обеспечением морских перевозок из советских черноморских портов, в акватории от о. Крит до портов Египта и Сирии.

Тем временем, по мере усиления советской военно-морской группировки в Средиземном море, стремясь продемонстрировать свою решимость оказать арабским союзникам военную помощь перед лицом очевидной агрессии Израиля, Москва по просьбе Каира направила в египетские порты свои боевые корабли. Эта демонстрация флага также имела своей целью оказать сдерживающее влияние как на Израиль, так и на США, которые, как полагали в Москве, готовились в случае неблагоприятного для израильтян развития событий, вмешаться в конфликт на стороне последних.

В рамках выполнения этой задачи, в период с 10 по 14 июля 1967 г. в Александрию и Порт-Саид одновременно вошли две группы советских кораблей (БПК «Комсомолец Украины», ЭМ «Пламенный» и другие, всего 13 вымпелов) во главе с крейсером «Держинский» под флагом контр-адмирала И.Н. Молодцова. Последний по прибытии в Александрию заявил, что его

**«Держинский» и
подводные лодки
в Александрии,
лето 1967 г.**



* Кроме «Держинского» из крейсеров там находился только УКРЛ «Слава» (флаг 1-го заместителя командующего ЧФ вице-адмирала В.Сысоева) пр.26-бис с большой группой курсантов военно-морских училищ, проходивших летнюю практику. Артиллерия ГК на нем была законсервирована, личный состав дивизиона ГК и боекомплект отсутствовали, а в артпогребах, по воспоминаниям очевидцев, в благоприятных условиях хранились запасы картофеля. По приказу ГШ ВМФ из числа находившихся на «Славе» курсантов ЧВВМУ были срочно сформированы расчеты орудийных башен, произведена расконсервация артиллерии. Срочно доставленные из Севастополя боеприпасы перегружали с транспорта на борт крейсера на якорной стоянке близ о. Крит, при этом картофель из погребов выбросили за борт. К слову, боезапас на «Славу» грузили штатный, и встречающееся в литературе упоминание о возможной погрузке спецбоезапаса не соответствует действительности.



соединение готово «отразить любую агрессию». Одновременно советские корабли зашли и в сирийский порт Латакия.

Необходимость координации действий кораблей в районе конфликта ускорило принятие Москвой решения о формировании нового оперативного соединения ВМФ СССР. Формально это произошло 23 июля 1967 г. В этот день на УКРЛ «Держинский» (флаг контр-адмирала Б.Ф. Петрова) был развернут КП вновь созданной 5-й (Средиземноморской) ОПЭСК, и крейсер стал ее первым флагманским кораблем.

В очередной раз крейсер находился в зоне боевых действий с одновременным выполнением боевой задачи по оказанию помощи вооруженным силам Египта в период с 5 по 24 октября 1967 г.

По возвращении с боевой службы «Держинский» (бортовой № 145) прошел текущий ремонт на Севморзаводе, заверченный в ноябре 1968 г. А еще в марте того же года крейсер включили в состав бригады противолодочных кораблей КЧФ.

В период с 9 по 12 августа 1969 г. «Держинский» (бортовой № 159) посетил с визитом болгарский порт Варна. Затем крейсер (капитан 1 ранга Ю.А. Уланов) под флагом командующего КЧФ адмирала В.Сысоева вышел в Средиземное море для несения боевой службы.

В марте 1970 г., после пополнения в Севастополе запасов и осуществления меж-

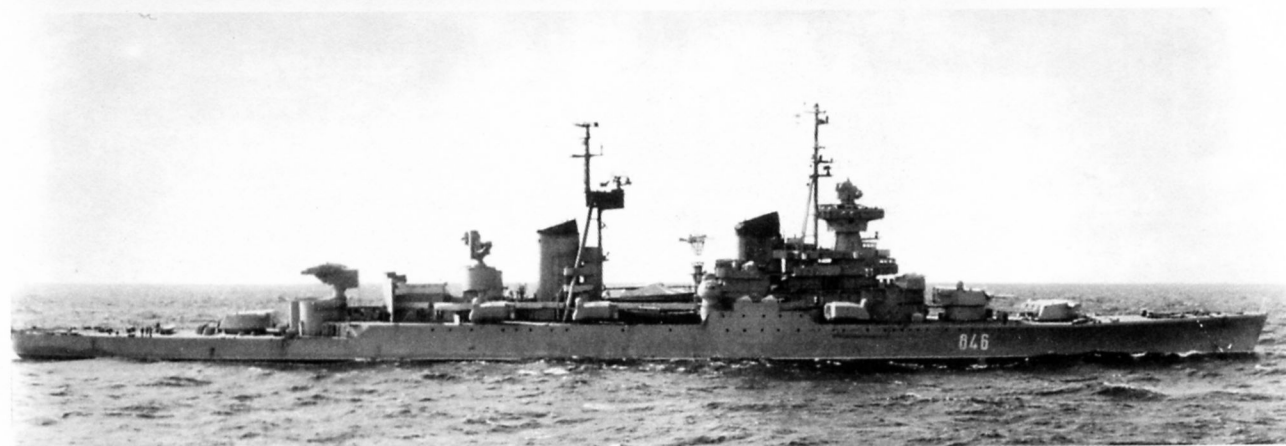
походного ремонта, крейсер «Держинский» (бортовой № 542, затем 846) в составе отряда боевых кораблей (флаг командира дивизии контр-адмирала С.Соколана) участвовал в общефлотских учениях «Океан». В Северной Атлантике в сложных погодных условиях крейсер вел «бой» с условным противником. Затем вместе с БРК «Бедовый» и танкером выполнил деловой заход в порт Лагос (Нигерия).

30 июня 1970 г. «Держинский» вошел в состав вновь сформированной на ЧФ 11-й бригады противолодочных кораблей (командир—капитан 1 ранга Ф.Т. Старожилов, до 1967 г. командовавший «Держинским»). А в сентябре 1970 г. крейсер (бортовой № 848) в сопровождении БПК «Сметливый» в очередной раз выходил в Средиземное море для несения БС в качестве флагманского корабля 5-й ОПЭСК (флаг командующего эскадрой контр-адмирала В. Леоненкова). 1 февраля 1971 г. УКРЛ был выведен из состава 11-й БПЛК.

19 апреля 1971 г. «Держинский» (бортовой № 847) вышел из Севастополя в Средиземное море, посетив в период 26 по 30 апреля с официальным визитом французский порт Гавр. На его борту находились 400 курсантов ЧВВМУ им. П.С. Нахимова и Киевского высшего военно-морского политического училища. В порту корабль встречал посол СССР во Франции Виноградов, для моряков и курсантов были ор-

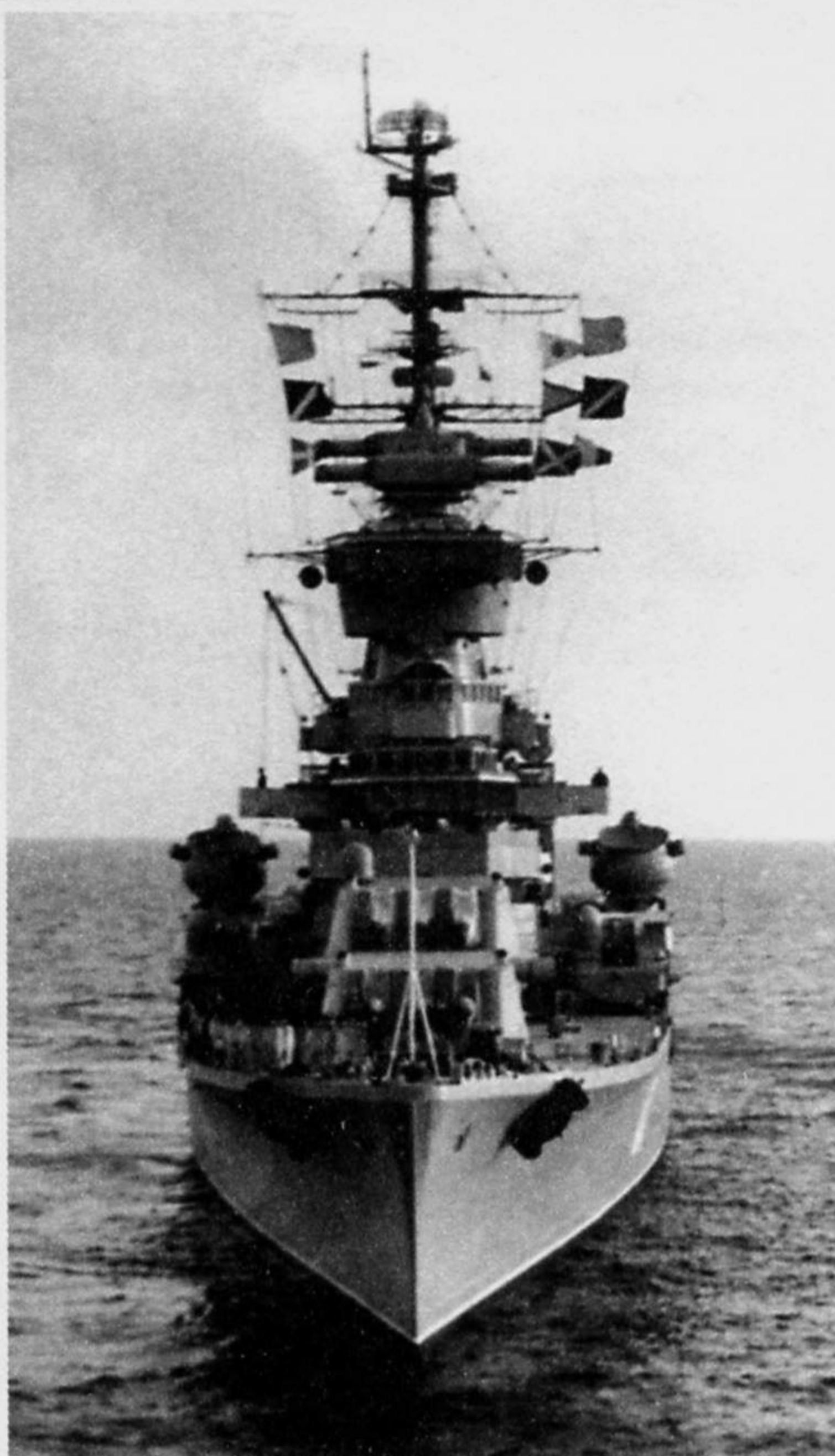


«Дзержинский» во время маневров «Океан»: в Атлантике в апреле (два верхних снимка) и на Средиземном море в мае 1970 г. (внизу)





На мачте
крейсера
«Дзержинский» —
сигнал
«Счастливого
плавания!»,
1971 г.



ганизованы экскурсии с посещениями достопримечательностей в Гавре, Париже и других городах страны.

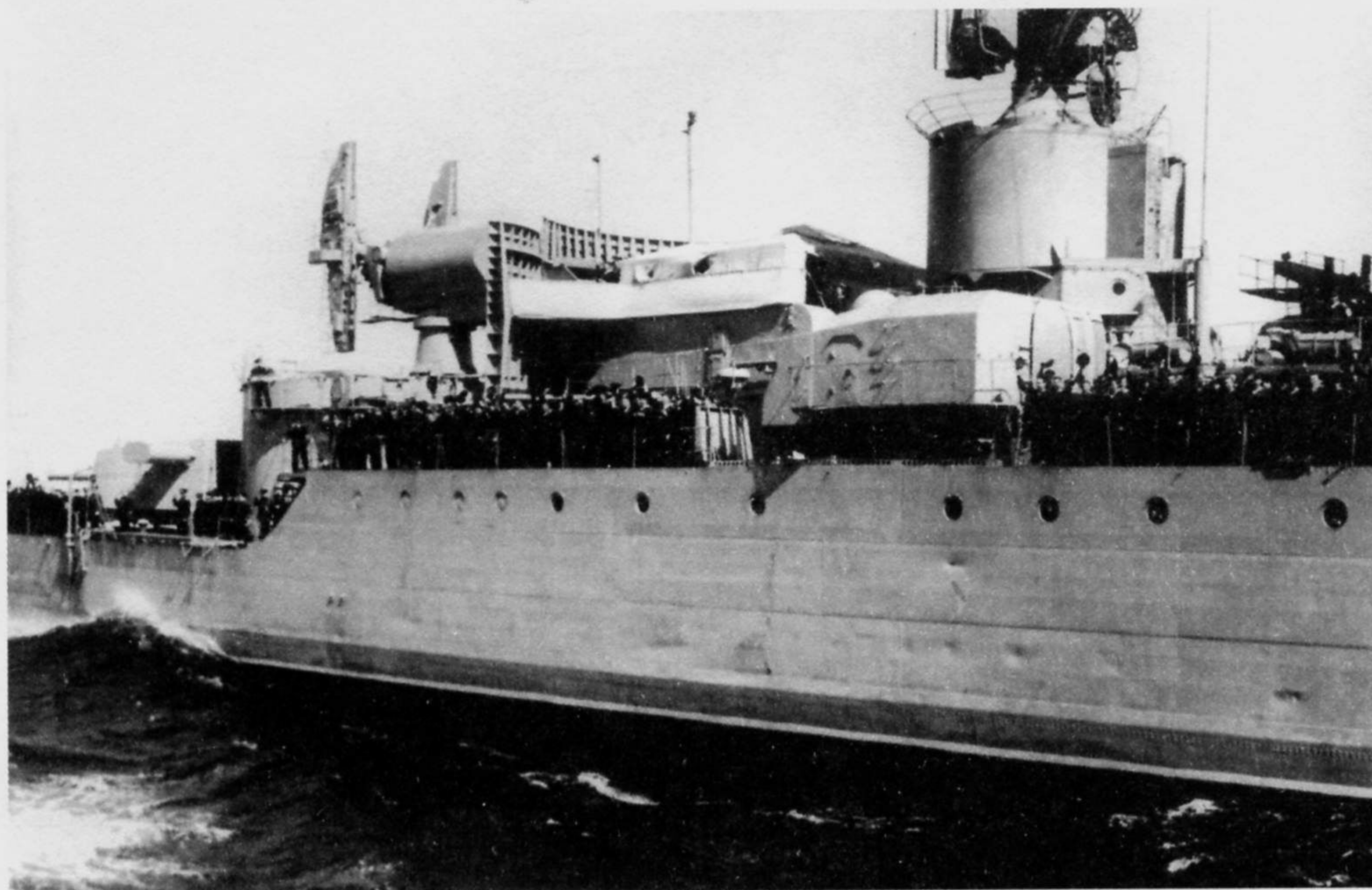
В 1971 г. «Дзержинский» под флагом министра обороны СССР маршала Советского Союза А.А. Гречко в качестве флагманского корабля выходил в Средиземное море в рамках участия в общевойсковых учениях «Юг». Министр прибыл на борт корабля 10 июня 1971 г. в сопровождении главкома ВМФ адмирала флота С.Г. Горшкова и других генералов и адмиралов. В точке якорной стоянки (банка Джонстон) в Эгейском море министра встречали специально прибывшие туда корабли 5-й ОПЭСК.

В августе 1971 г. УКРЛ выходил в море, имея на борту штаб ОВС стран-участниц Варшавского договора во главе с главкомом ОВС маршалом Советского Союза И.Якубовским. Корабль заходил в порты Бургас (Болгария) и Мангалия (Румыния), затем, высадив штаб в Одессе, возвратился в Севастополь.

В период 14—18 декабря 1971 г. крейсер «Дзержинский» (флаг контр-адмирала М.Г. Проскунова) в составе отряда боевых кораблей (2 ЭМ и ПЛ) осуществил заход в Латакию (Сирия).

30 июня 1972 г. командиром корабля был назначен капитан 2 ранга Л.А. Макаров. БС корабля в Средиземном море в 1972 г. характеризовалась очередным обострением противостояния военно-морских группировок СССР и США на фоне непрекращавшегося по сути военного конфликта Израиля с его арабскими соседями. Одной из главных задач 5-й ОПЭСК по-прежнему было недопущение участия американских кораблей в возможных, как считалось, военных действиях против арабских стран на стороне Израиля. Так, КУГ в составе УКРЛ «Дзержинский», БПК «Решительный» и «Отважный» решала в этот период в Средиземном море задачу по слежению за одной из АУГ 6-го флота США в готовности к ее уничтожению в случае начала боевых действий.

За высокие показатели в боевой и политической подготовке по итогам 1972 г. и в связи с 50-летием образования СССР экипаж УКРЛ «Дзержинский» был награжден Юбилейным Почетным знаком ЦК КПСС, Президиума ВС и Совета Министров СССР.



**Крейсер
«Держинский»
в Атлантике
(вверху),
у о. Крит
(в центре)
и на рейде
болгарского
порта Бургас
(внизу),
соответственно
апрель,
июнь
и август 1971 г.**

Между тем, обстановка на Ближнем Востоке постепенно накалялась. После высылки советских военных советников военно-политическое руководство Египта взяло курс на возвращение оккупированных в 1967 г. Израилем территорий военным путем, и 6 октября 1973 г. началась очередная арабо-израильская война. После некоторого первоначального успеха арабов израильтяне серией контрударов не только восстановили положение, окружив находившиеся на Синае две армии египтян, но и форсировали Суэцкий канал, угрожая египетским городам уже на африканском берегу. Затем были последовательно нанесены поражения армиям Сирии и Иордании, а также участвовавшим в войне на стороне последних воинским контингентам других арабских стран. Наряду с этим, ВМС Израиля нанесли большие потери флотам Египта и Сирии, потопив несколько ракетных катеров.

«Держинский» (бортовой № 847) прибыл в Восточное Средиземноморье буквально за сутки до начала войны — 5 октября. В рамках оказания помощи вооруженным силам Египта корабль находился в зоне боевых действий до 24 октября 1973 г. (обеспечивал прибытие в район конфликта десантных кораблей ЧФ с полком морской пехоты и т.п.), после чего возвратился в Севастополь в связи с необходимостью



**Крейсер
«Держинский»
в 1976 г.**



проведения планового ремонта. В декабре командование крейсером принял капитан 2 ранга А.А. Савицкий.

Во время ремонта на Севморзаводе в 1974—1975 гг. с корабля была демонтирована устаревшая РЛС «Разлив».

Крейсер имел бортовой № 854 и стоял в заводе рядом с КРЛ «Адмирал Ушаков» (борт. № 852), проходившим модернизацию по пр. 68А.

С 1976 г. УКРЛ «Держинский» (капитан 2 ранга Н.Д. Миленко) получил новый бортовой № 850. В следующем году крейсер (бортовой № 859) вновь выходил на БС в Средиземное море, в рамках которой в период с 30 июня по 4 июля 1977 г. в составе отряда кораблей 5-й ОПЭСК осуществил деловой заход в Тунис. По возвращении в Севастополь крейсер участвовал в военно-морском параде по случаю Дня ВМФ СССР.



**«Держинский»
на параде
в Севастополе
в честь Дня ВМФ,
июль 1977 г.**



**Крейсер
«Держинский»
в море (вверху)
и в Севастополь-
ской бухте,
1979 г. (слева)**



В марте 1978 г. «Держинский» опять находился на БС в Средиземном море. 10 марта во время съемки с якоря в точке 52 (залив Эс-Саллум) в штормовых условиях смыло за борт главного боцмана крейсера. В результате грамотно проведенной поисково-спасательной операции, в которой помимо крейсера также участвовали находившиеся рядом БПК «Смелый» и СКР «Ладный», боцмана быстро нашли и благополучно подняли на борт.

23 июня 1978 г. на «Держинском» имел место прорыв газоходов с возгоранием в посту БЧ-4. Очаг возгорания удалось быстро ликвидировать, пострадавших не было. 9 июля 1978 г. произошел еще один пожар — в корабельной деревообрабатывающей мастерской. Он был локализован личным составом через 20 минут. В конце месяца УКРЛ «Держинский» (бортовой № 195), стоя на бочках в Северной бухте Севастополя, принял участие в параде по случаю Дня ВМФ СССР.

12 октября 1978 г. на крейсере возник третий за год пожар — произошло возгорание мазута в КО №1. Очаг возгорания был локализован и ликвидирован личным составом через 35 минут.

**«Держинский»
на консервации
в Севастополе,
1980-е гг.**



**Разоруженный
«Дзержинский»
в ожидании
буксировки
на слом, 1989 г.**



В период очередной БС, находясь в Средиземном море, крейсер «Дзержинский» с 20 по 25 октября 1978 г. посетил с официальным визитом Пирей (Греция), а с 16 по 20 ноября 1978 г. (вместе с БПК «Решительный») под флагом командующего КЧФ адмирала Н.И. Ховрина — Стамбул (Турция).

В 1979 г. командиром крейсера был назначен капитан 2 ранга В.П. Колесник.

19 февраля 1980 г. в связи с выработкой ресурса УКРЛ «Дзержинский» (бортовой № 101) вывели из боевого состава, консервировали и поставили в Севастополе на отстой.

В 1983—1984 гг. кораблем командовал капитан 1 ранга В.Ю. Кудрявцев, а в 1984—1986 гг. — капитан 1 ранга Ф.Ф. Фот. В 1987 г. крейсер сменил бортовой № на 106.

14 июля 1988 г. на крейсере произошло возгорание мазута в поддоне ГК, быстро ликвидированное личным составом.

12 октября 1988 г. УКРЛ «Дзержинский» был разоружен и исключен из состава ВМФ, а 9 февраля 1988 г. расформирован. Последним его командиром стал капитан 1 ранга П.В. Седой (1986—1988 гг.). В 1989 г. разоруженный корабль (снято все вооружение, включая башни ГК и УК) продали для разборки частной индийской фирме и увели на буксире в Индию.

В общей сложности крейсер «Дзержинский» 12 раз ходил на БС в Атлантику и Средиземное море, пройдя более 100 000 миль.

«Орджоникидзе» (заводской № С-600)

Назван в честь советского партийного и государственного деятеля Г.К. Орджоникидзе (1886—1937 гг.). В состав ТОФ в 1939—1940 гг. входил лидер «Серго Орджоникидзе» пр.38 (бывший «Киев»). В 1935 г. это название было присвоено экспериментальному ЭМ пр.45 (с 25 сентября 1940 г. — «Опытный») постройки ССЗ № 190. Кроме того, в списках кораблей числился КРЛ пр.68 «Орджоникидзе», заложенный 31 декабря 1940 г. на ССЗ № 198 в Николаеве (не достроен).

Новый КРЛ «Орджоникидзе» был зачислен в списки кораблей ВМФ 3 декабря 1947 г., заложен на стапеле ССЗ № 194 в Ленинграде 19 октября 1949 г., спущен на воду 17 сентября 1950 г. Он вступил в строй 18 августа 1952 г. (дата подписания приемного акта). Военно-морской флаг корабль поднял 31 августа и вошел в состав 4-го (Северо-Балтийского) ВМФ.

В период с 10 по 14 июля 1953 г. КРЛ «Орджоникидзе» (бортовой № 18) в сопровождении двух ЭМ посетил с официальным визитом Хельсинки (Финляндия).

В 1954 г. крейсер носил бортовой № 45.

С 24 декабря 1955 г. КРЛ «Орджоникидзе» в связи с упразднением 4-го и 8-го ВМФ вошел в состав вновь созданного на Балтике единого КБФ, а с 4 января 1956 г. — в состав вновь созданной 12-й дивизии крейсеров.

В 1956 г. крейсеру «Орджоникидзе» выпала миссия доставить в Великобританию высокопоставленную советскую делегацию. 15 апреля на борт стоявшего в Балтийске корабля (капитан 1 ранга Г.Ф. Степанов) прибыли первый секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущев и председатель Совета министров СССР Н.А. Булганин. В тот же день крейсер под флагом 1-го заместителя командующего КБФ контр-адмирала В.Ф. Котова в сопровождении эсминцев «Смотрящий» и «Совершенный» направился к английским берегам.

17 апреля отряд прибыл в Портсмут. Обеими сторонами визиту и переговорам на высшем уровне придавалось большое значение, прежде всего, исходя из перспектив построения двусторонних отношений в постсталинскую эпоху. И все же, несмотря на это, во время стоянки советских кораблей в гавани Портсмута британская разведка предприняла попытку несанкционированного осмотра подводной части крейсера «Орджоникидзе».

Советская версия случившегося дальше выглядит следующим образом. 19 апреля в 7.30 утра трое матросов на ЭМ «Совершенный», стоявшего за кормой крейсера, обнаружили на поверхности воды аквалангиста, всплывшего между бортами их корабля и стоявшего рядом ЭМ «Смотрящий». По их словам, он был одет в черный водолазный комбинезон и маску с квадратной прорезью. При этом водолаз всплыл на поверхность лицом вверх и через одну-две минуты погрузился снова. Матросы немедленно доложили об увиденном...

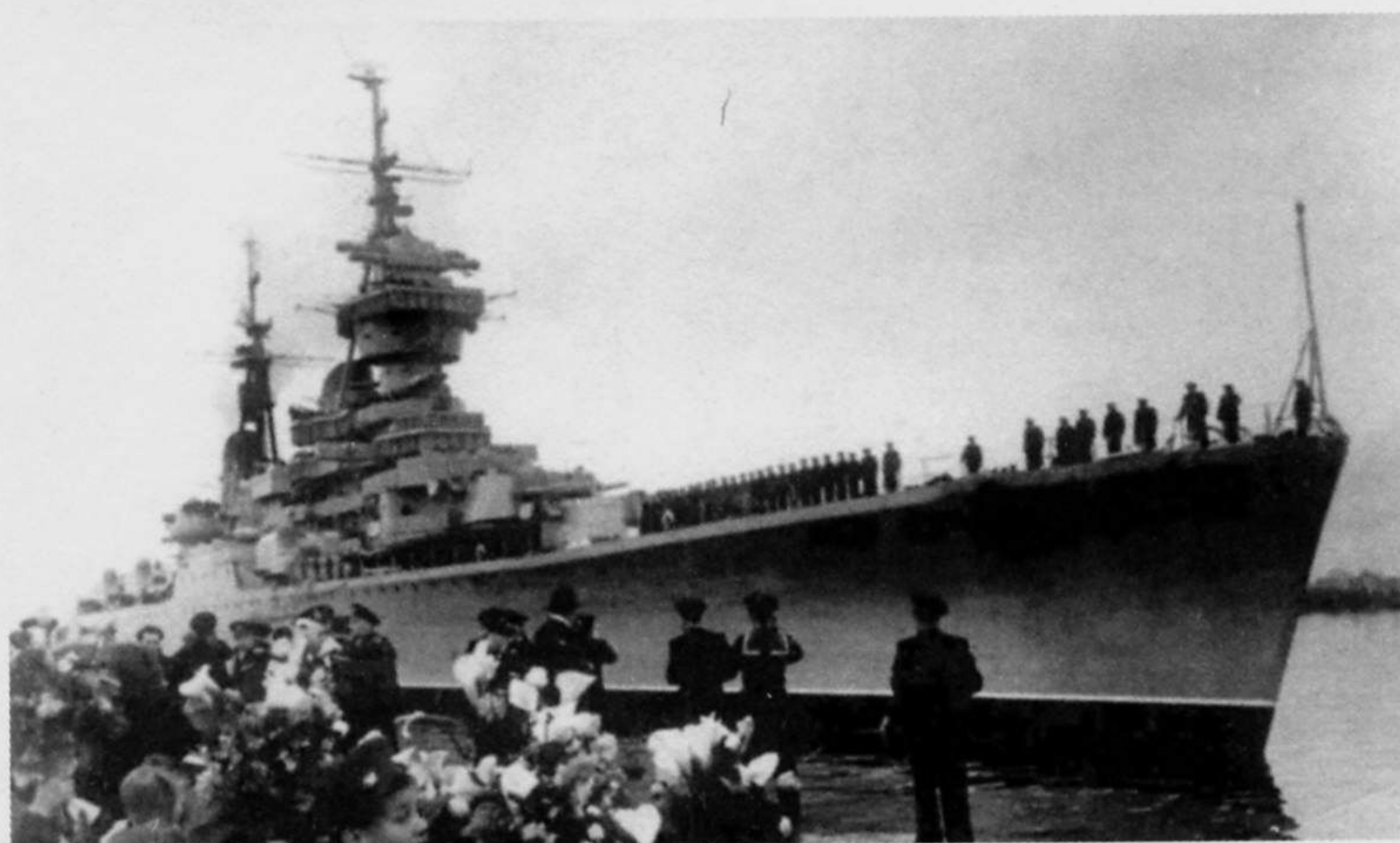
Спустя два дня, 21 апреля, на приеме в офицерском клубе Портсмута командир отряда советских кораблей контр-адмирал В.Ф. Котов сообщил об этом начальнику штаба ВМБ контр-адмиралу Бернету и попросил объяснить причину появления водолаза вблизи стоянки кораблей. Британский адмирал отрицал наличие аквалангистов в этом районе, но вскоре местные газеты сообщили, что в Портсмуте проводились какие-то секретные подводные исследования. Сообщалось об исчезновении при этом отставного офицера Королевского ВМФ коммодора Л. Крэба. Попутно выяснилось, что в апартаментах, отведенных для главы советской делегации, обнаружили несколько подслуши-



вающих устройств. Естественно, советская сторона заявила решительный протест, угрожая прервать переговоры, а премьер-министру Великобритании Э.Идену пришлось 4 мая принести публичные извинения в палате общин. Следствием скандала стал ряд отставок в руководстве британских спецслужб.

Британская официальная версия до сих пор отрицает причастность СИС ко всему случившемуся. Но насколько можно судить по данным зарубежных источников, включая мемуары бывших руководителей

**Подготовка
к ствольковым
стрельбам
на крейсере
«Орджоникидзе»,
1954 г.**



**Визит крейсера
«Орджоникидзе»
в Англию:
на подходе
к Портсмуту и
встреча в порту,
апрель 1956 г.**

британских спецслужб, дело обстояло следующим образом. Британскую разведку очень интересовали новые советские крейсера типа «Свердлов». В 1955 г. для изучения подводной части крейсера «Свердлов» в район одной из советских военно-морских баз на Балтике (вероятно, Балтийск) ходила по заданию отдела стратегической разведки МИ-6 (она же СИС) британская сверхмалая подлодка типа «ХЕ» с аквалангистом, которому, однако, не удалось проникнуть в гавань, и экспедиция завершилась безрезультатно (по другой версии, сама мини-субмарина не вернулась с задания).

А поскольку агентурным путем добыть информацию о конструкции подводной части и винторулевой группы не удалось, в МИ-6 было принято решение осуществить необходимые замеры гребных винтов советского крейсера непосредственно в период его пребывания в Великобритании. В обстановке величайшей секретности была начата операция, завершившаяся громким скандалом. Главным исполнителем стал Лайонелл К.П. Крэбб («Бастер»), один из ветеранов британского подводного спецназа. Это он скрытно погрузился ночью в легководолазном снаряжении под воду у соседнего причала, близ стоянки советских кораблей. Когда после нескольких часов стало ясно, что запасы кислорода у Крэбба подошли к концу, а он назад не вернулся, организаторов акции охватило серьезное беспокойство.

По сообщениям британских газет, Л.Крэбб появился в Портсмуте как раз накануне прихода советских кораблей в сопровождении напарника. 18 и 19 апреля он дважды погружался в воду и после второго погружения не возвратился в отель. Его спутник также исчез. Станным было и то, что страница записи посетителей отеля, в котором останавливались оба таинственных англичанина, была по прямому указанию полиции уничтожена. А в ответ на многочисленные обращения родственников и друзей Крэбба командование Королевского флота опубликовало сообщение о том, что «Крэбб не возвратился после экспериментального погружения для испытания нового водолазного оборудования в бухте Стоук Портсмутского района».

Стремясь охладить страсти вокруг этого события, тогдашний премьер-министр Великобритании Э.Иден даже заявил в парламенте следующее: «Не в интересах общественности раскрывать обстоятельства, в которых предположительно погиб коммодор Крэбб...». Однако всего два дня спустя этого заявления в британской прессе была опубликована статья Сиднея Ноулса, в прошлом партнера Крэбба по подводным операциям. При этом утверждалось, что автору со слов самого Крэбба было известно, что тот якобы тайно осматривал подводную часть крейсера «Свердлов» во время его первого визита в Портсмут в октябре 1955 г. По мнению Ноулса, Крэбб

погиб из-за неисправности кислородного оборудования.

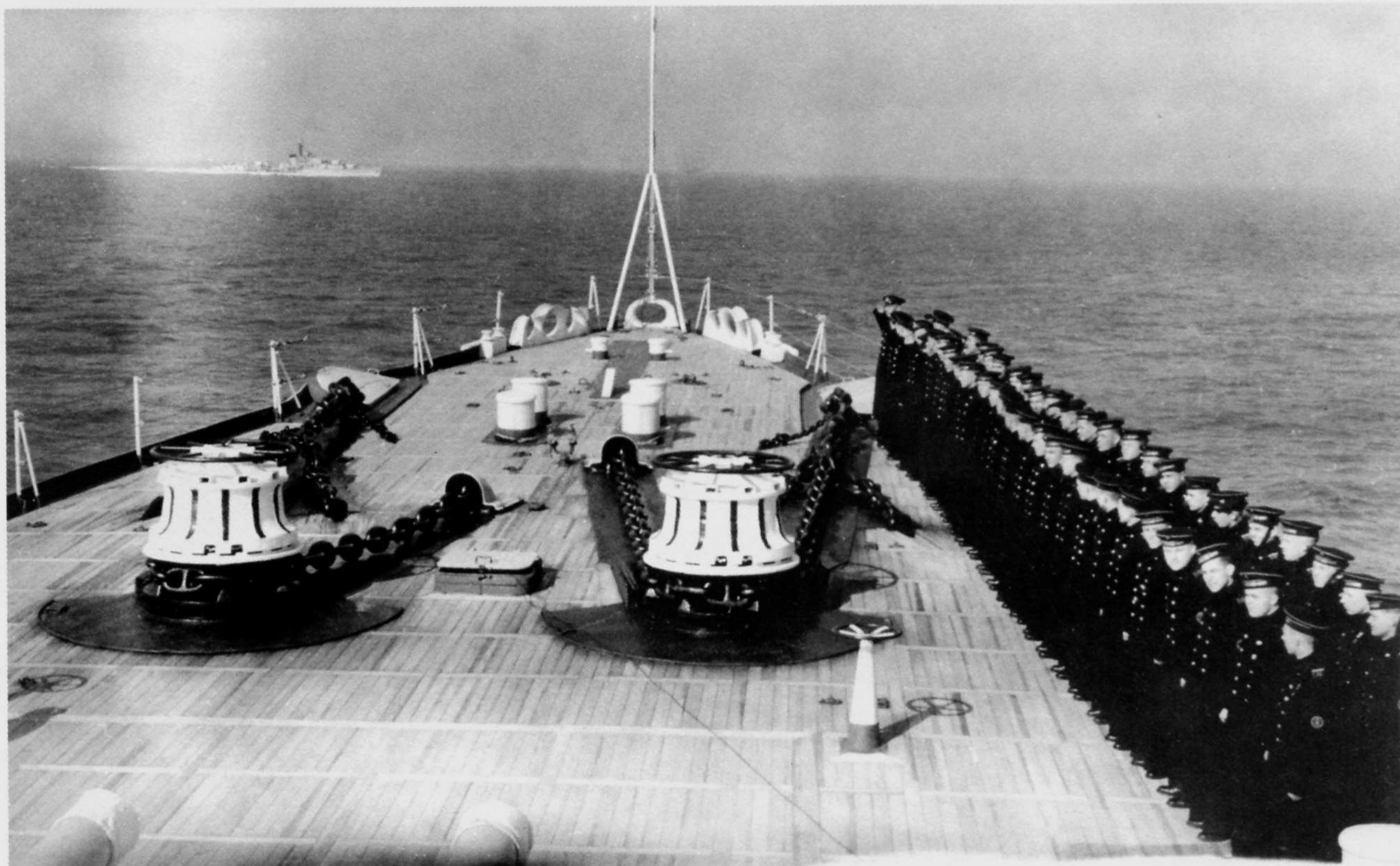
По мнению других источников, Крэбб скончался под водой от сердечной недостаточности или даже стал жертвой советских аквалангистов, осуществлявших охрану своего корабля. Были и вовсе фантастические сообщения вроде того, что англичанин был похищен и доставлен в СССР для... использования в качестве инструктора советских спецназовцев...*

* Много лет спустя, осенью 2005 г., в телепередаче 1-го ТВ канала сообщалось, что у советской разведки в Англии в те времена имелись достаточно осведомленные источники информации, позволявшие быть в курсе планов британских спецслужб. По данным авторов передачи, один из агентов, некий Вессал, кадровый сотрудник военно-морской разведки Соединенного Королевства, скрывавшийся под псевдонимом «Оскар Уайльд», узнав о планах своего начальства осуществить тайное обследование советских кораблей с правительственной делегацией на борту, срочно предупредил своего лондонского резидента. Тот, естественно, также срочно передал столь важную информацию «наверх» — любопытно, что этот самый «верх» как раз и пребывал в Великобритании. Если допустить, что дело обстояло именно так, вполне возможно, что командир крейсера капитан 1 ранга Г.Ф. Степанов был начеку и по получении доклада вахтенных об обнаружении аквалангиста в опасной близости под кормой корабля принял контрмеры, приказав повернуть гребные винты... Только спустя несколько месяцев близ г. Чичестер в графстве Сассекс было обнаружено выброшенное на берег волнами обезглавленное тело человека в водолазном гидрокombинезоне. По заключению британских экспертов, тело могло принадлежать пропавшему в апреле Л. Крэббу.- Прим. автора.

Что именно делал британский аквалангист под днищем советского крейсера, по-прежнему остается за семью печатями британских спецслужб, засекретивших по указанию правительства информацию о той загадочной операции на сто лет вперед — до 2057 г. Так или иначе, но если это действительно была очередная попытка англичан тайно обследовать подводную часть «Орджоникидзе», она со скандалом провалилась. Советские же корабли по завершении визита вернулись в Балтийск 30 апреля 1956 г.

В мае—июне 1956 г. крейсер «Орджоникидзе» (флаг командующего флотом адмирала А.Г. Головки) в составе отряда боевых кораблей БФ совершил учебный поход в центральную Атлантику, а в июне — совместно с КРЛ «Киров» и эсминцами «Спешный», «Суровый», «Скромный» и «Сердитый» участвовал в тактическом учении в Северном море и Южной Балтике, отрабатывая во взаимодействии с авиацией и другими родами войск задачу по разгрому направившегося в Балтийское море корабельного соединения потенциального противника. Корабли отрабатывали маневрирование в строю в дневное и ночное время, в условиях

Построение экипажа на баке крейсера «Орджоникидзе» на подходе к Копенгагену, 1956 г.



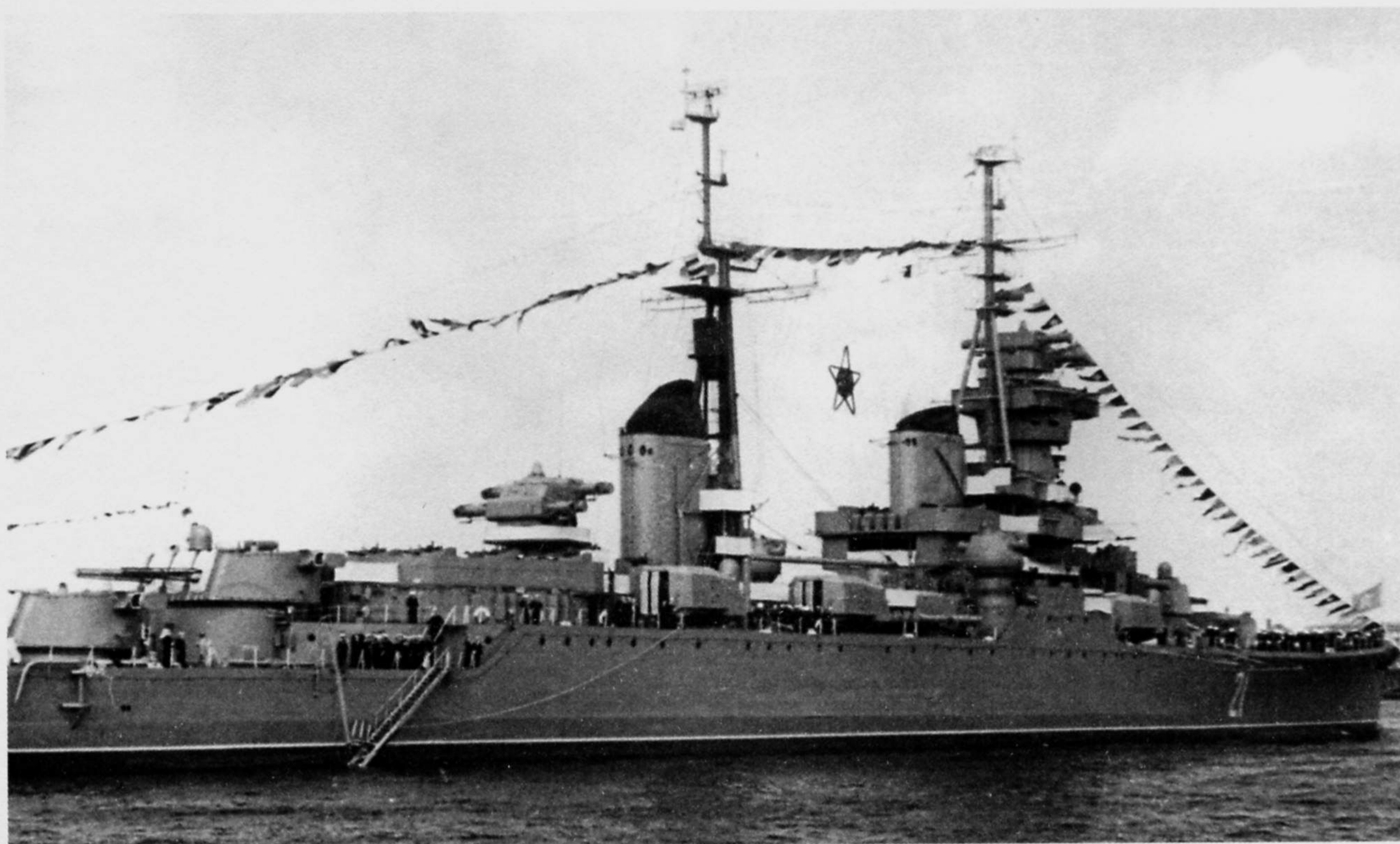
**«Орджоникидзе»
в Копенгагене,
август 1957 г.**

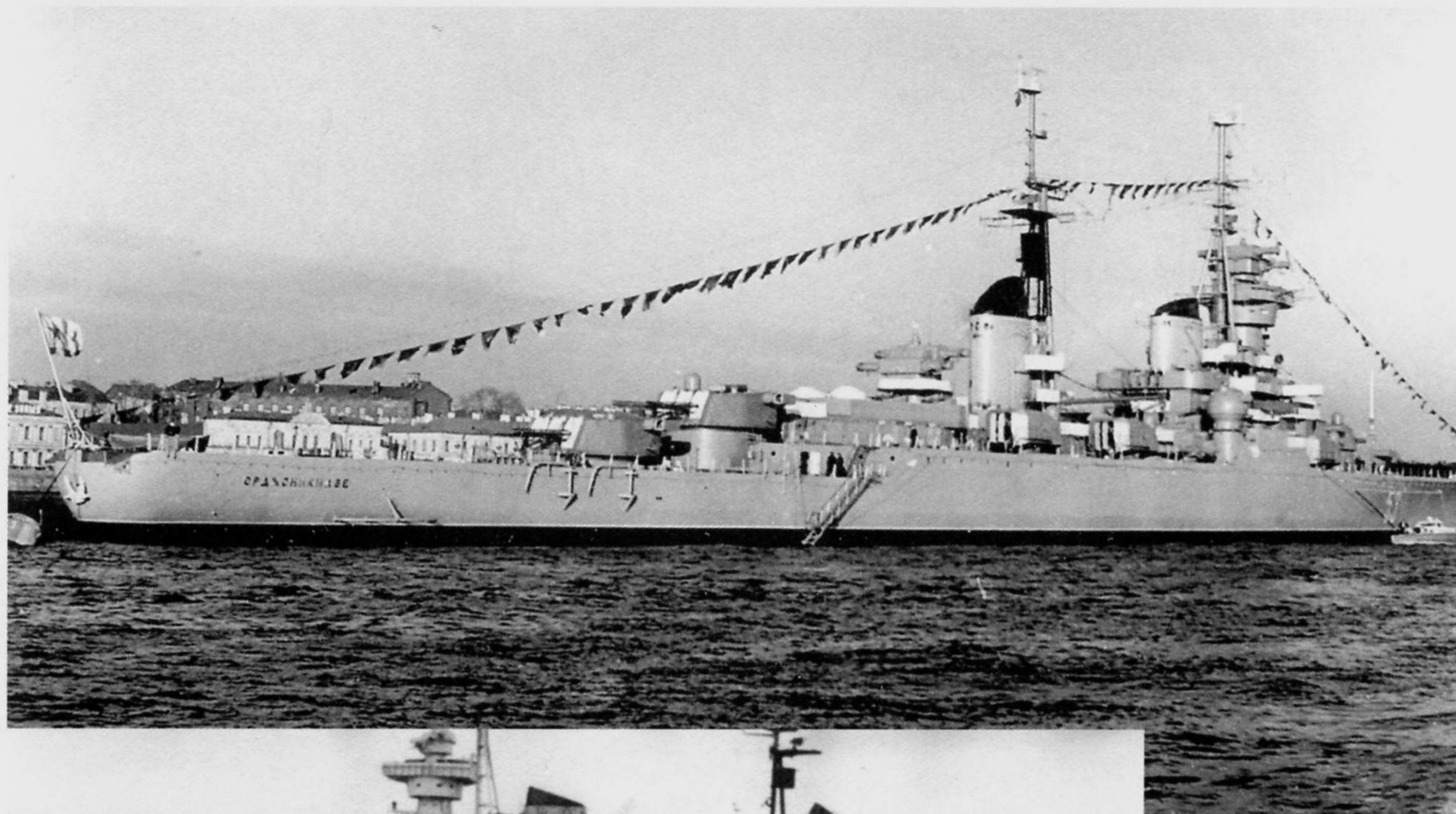


**Крейсер
«Орджоникидзе»
на параде на Неве,
июль 1957 г.**

возможного применения ядерного оружия, ставили мины, проводили стрельбы всеми калибрами, отражали атаки легких сил «противника» и т.п. За 1956 г. КРЛ «Орджоникидзе» прошел 11 130 миль.

31 июля 1957 г. «Орджоникидзе» (флаг командующего 4-м ВМФ адмирала А.Г. Головкин) вышел из Балтийска и в сопровождении ЭМ «Сокрушительный» и «Стремительный» посетил с официальным визитом





Вверху:
«Орджоникидзе»
на праздновании
Дня ВМФ
в Ленинграде
в 1958 г.
Слева:
практические
занятия на крейсере
«Орджоникидзе»
в Балтийске,
1950-е гг.

Копенгаген (Дания). 2 августа при подходе к Копенгагену крейсер произвел салютаций из 21 выстрела, на которые отвечала крепостная артиллерия датской столицы. Встречать советские корабли на набережную собрались тысячи людей. С 4 августа корабли были открыты для посещения датчанами, отметившими высокую морскую культуру и дисциплину моряков. 5 августа корабли посетил чрезвычайный и полномочный посол СССР в Дании Славин. 7 августа корабли отдали швартовы и

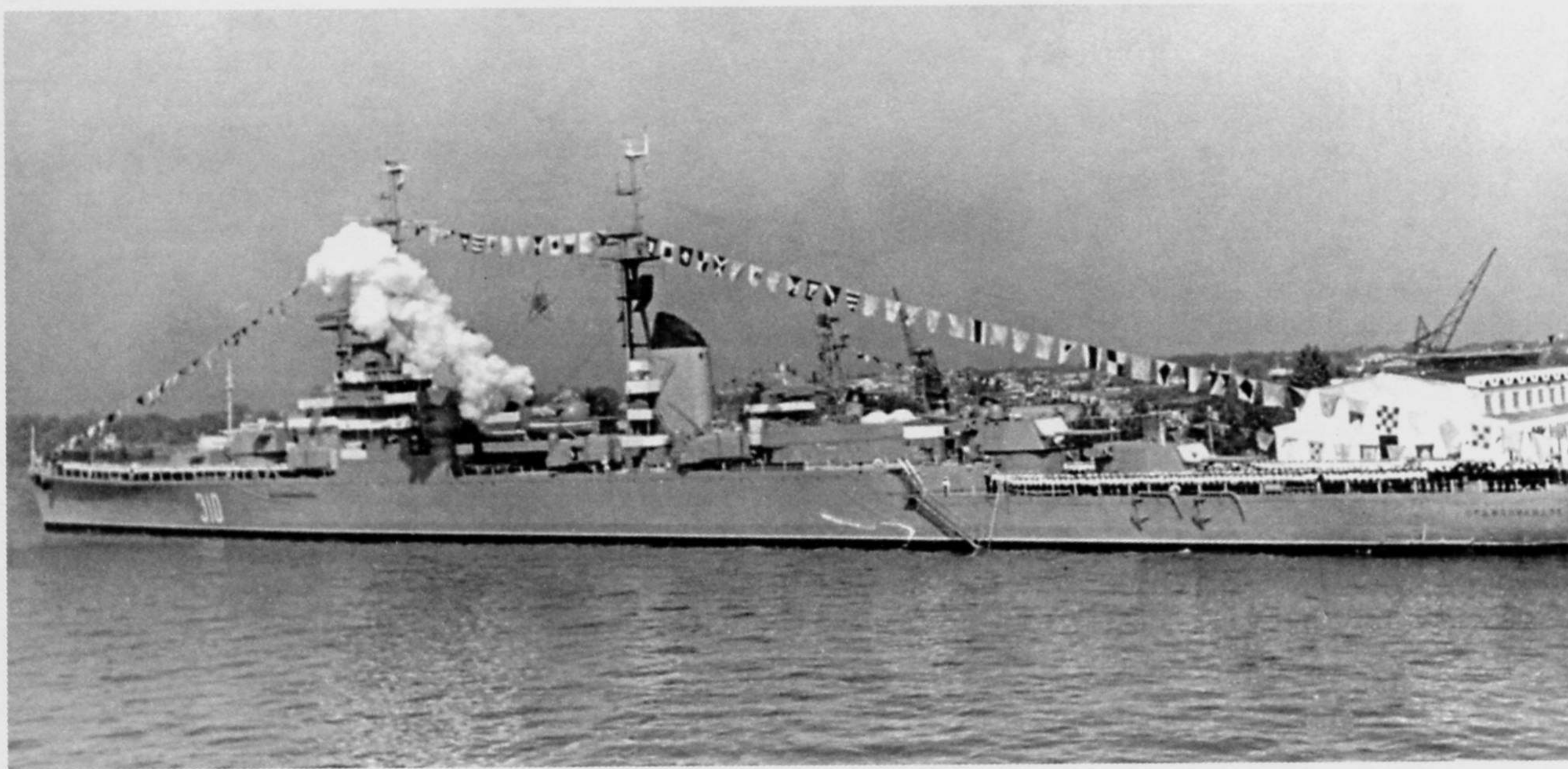
взяли курс к месту постоянного базирования, куда прибыли 8 числа.

21 августа «Орджоникидзе» в составе дивизии крейсеров в сопровождении эсминцев отрабатывал совместное плавание с артиллерийскими стрельбами по щиту.

В 1957 г. корабль носил бортовой № 21, в июле принимал участие в военно-морском параде на Неве по случаю Дня ВМФ.

В конце июля 1958 г. КРЛ «Орджоникидзе» (бортовой № 53) опять участвовал в праздновании Дня ВМФ в Ленинграде,

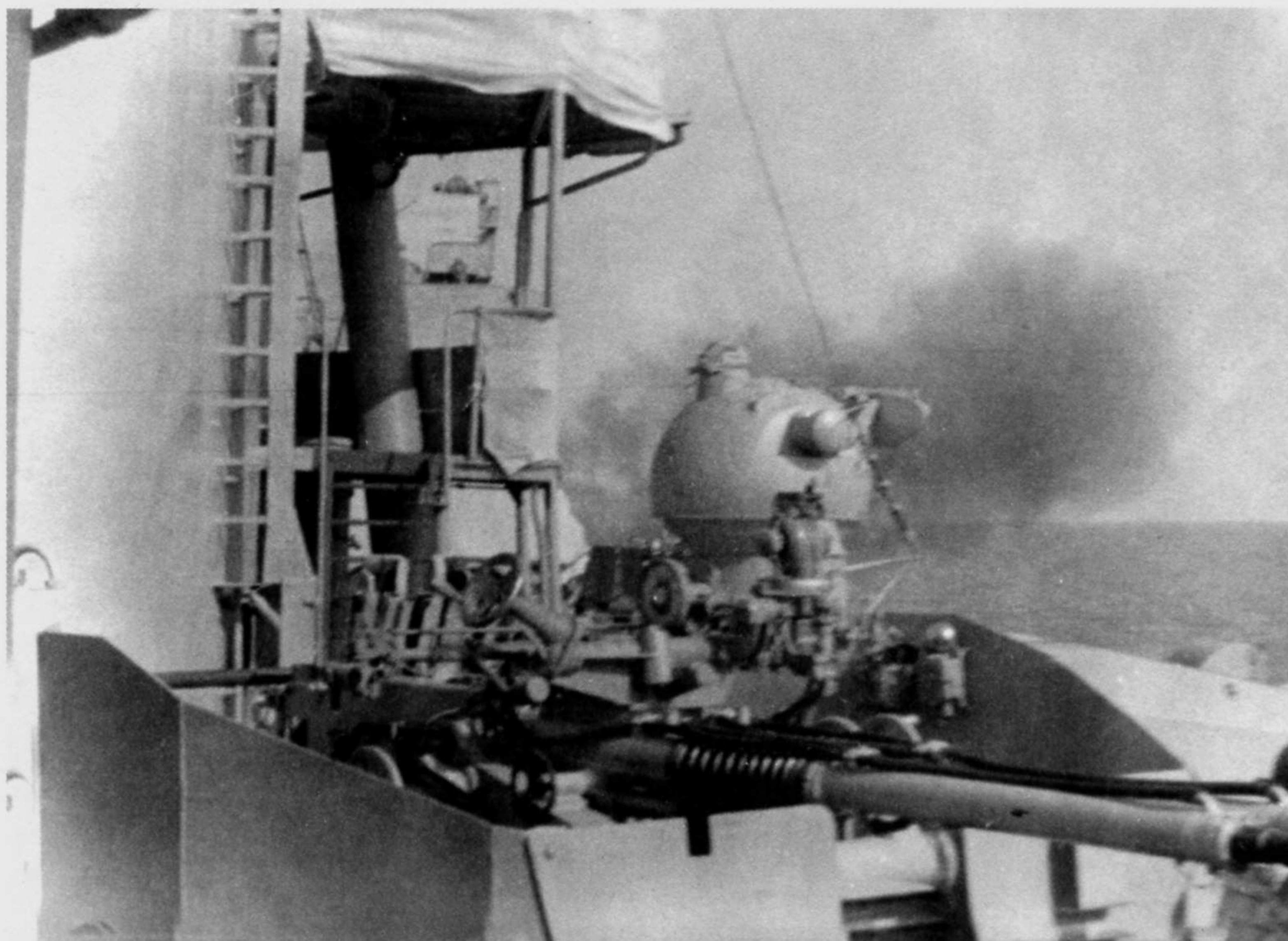
**«Орджоникидзе» в Балтийске,
вид с кормы крейсера «Михаил Кутузов», 1957 г.**



**«Орджоникидзе» в
Балтийске, 1960 г.**

а 7—11 августа вместе с эсминцами «Свободный» и «Степennyй» посетил с официальным визитом Хельсинки. Через год, в июле 1959-го, «Орджоникидзе» (бортовой №310) вновь находился в парадном строю на Неве.

После расформирования в 1960 г. 12-й ДИКР КБФ «Орджоникидзе» (капитан 2 ранга Ю.Б. Нестеров) вошел в состав 128-й БЭМ. А 14 февраля 1961 г. крейсер был перечислен в состав ЧФ. Крейсеру предстоял переход в Севастополь для ремонта и мо-



**37-мм автомат и
СПН-500 крейсера
«Орджоникидзе»,
1962 г.**

дернизации в связи с предстоящей передачей ВМС Индонезии. Ремонт и переоборудование для эксплуатации в условиях тропиков корабль проходил на Севморзаводе; после завершения работ он получил бортовой № 743.

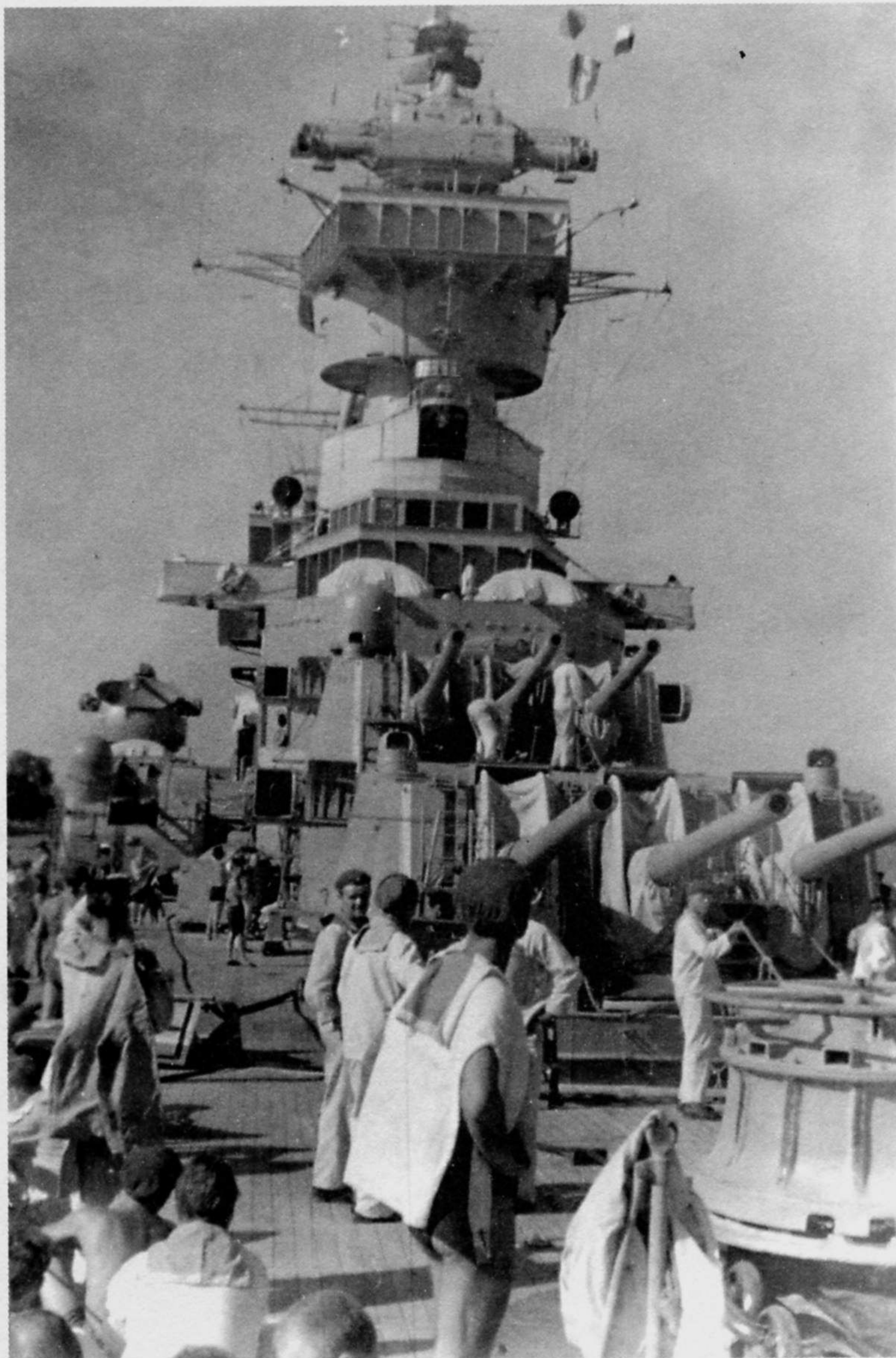
5 сентября 1962 г. КРЛ «Орджоникидзе» (флаг первого заместителя командующего КЧФ вице-адмирала В. Чалого) в сопровождении СКР «Гризон» и «Корсак» вышел из Севастополя и направился в Индонезию, торжественно провожаемый кораблями ЧФ с выстроенными вдоль бортов экипажами, под звуки оркестров и поднятыми сигналами «Счастливого плавания». На борту крейсера находились представители ВМС Индонезии (351 человек) из числа будущего экипажа корабля во главе с командором Суаком. По воспоминаниям участников перехода, индонезийцам до выхода в Индийский океан, для введения в заблуждение западных разведок относительно конечного пункта назначения отряда, было запрещено появляться на верхней палубе крейсера.

Начиная с пролива Босфор корабли практически постоянно сопровождалась катерами, кораблями и самолетами НАТО. В Эгейском море советские моряки начали практиковать совместную с индонезий-

цами подготовку к стрельбам всеми калибрами.

Во время стоянки в Порт-Саиде крейсер посетили представители советского посольства, военный атташе полковник С. Крахманов, вице-консул и другие лица. Приняв египетских лоцманов, корабли отряда вошли в Суэцкий канал. Во время плановой шестичасовой стоянки в Большом Горьком озере с крейсера пополнили запасы топлива и воды на обоих СКР, после чего отряд продолжил движение и вскоре вошел в Красное море. Высокая соленость воды здесь в сочетании с высокой температурой отрицательно сказалась на работе испарителей, обеспечивавших водой главные котлы. При температуре 60°C особенно тяжелыми стали вахты в МО и КО, которые сократили по времени вдвое.

14 сентября корабли прибыли на рейд Байер-Мерайо (Сомали), где прибывших на борт крейсера сомалийских пограничников (по свидетельству очевидцев — босых и со старыми винтовками) во главе с инспектором Саидом Фарой накормили и напоили, заодно уладив все формальности. На следующий день, пополнив с танкера «Максим Горький» запасы топлива, котельной воды и масла, корабли покинули рейд и вышли в Индийский океан, где до



Крейсер «Орджоникидзе» перед уходом в Индонезию (вверху) и в Суэцком канале (внизу), 1962 г.



самого о. Сокотра их сопровождала штормовая погода. На переходе оба СКР дозаправлялись от крейсера топливом и котельной водой, попутно на всех кораблях отряда шла передача индонезийцам техники и средств наблюдения.

22 сентября корабли пересекли экватор, отметив это событие торжественным подъемом государственного флага СССР, встречей с Нептуном и трехорудийным залпом из носовой башни ГК крейсера.

24 сентября во время дозаправки кильватерным способом с крейсера на СКР «Корсак» в условиях океанской зыби при отдаче топливного шланга последний оборвался, вдобавок ко всему, рывком на волне вырвало глаголь-гак, тяжело травмировав двух офицеров на борту сторожевика. Волнение исключало подход СКР к борту крейсера, поэтому пострадавших с риском (акулы) немедленно доставили на борт «Орджоникидзе» шлюпкой и там оказали медицинскую помощь. В тот же день крейсер и СКР «Гризон» выполнили запланированные учебные стрельбы из 100-мм орудий и 37-мм автоматов.

26 сентября в Яванском море крейсер дозаправил оба СКР топливом и котельной водой, а 28 сентября отряд, преодолев на переходе с Черного моря в общей сложности 6590 миль, прибыл в порт Таджонг-Приок. Корабли встречали специально прибывшие туда на катере заместитель ГК ВМФ Индонезии командор Шааф и старший советник ВМФ СССР вице-адмирал Г.К. Чернобай с офицерами своего штаба. После швартовки корабли посетили посол СССР в Индонезии Н.Михайлов и ГК ВМФ Индонезии вице-адмирал Мартадинати, поздравившие моряков с успешным завершением перехода.

5 октября 1962 г. в присутствии президента Индонезии Сукарно на крейсере и обоих СКР были торжественно спущены советские и подняты индонезийские военно-морские флаги. Часть советских моряков по просьбе индонезийской стороны на некоторое время осталась на кораблях в качестве инструкторов, остальные теплохо-

дами «Якутия» (бывший «Петр Великий») и «Норильск» убыли во Владивосток.

24 января 1963 г. КРЛ «Орджоникидзе» был исключен из состава ВМФ СССР и 29 января 1963 г. расформирован. В составе ВМС Индонезии крейсер служил под наименованием «Irian» (бортовой № 201) и осенью 1963 г. приходил во Владивосток для проведения гарантийного ремонта на «Дальзаводе». По завершении ремонта 10—20 апреля 1964 г. он в сопровождении ЭМ «Выдержанный» убыл в Индонезию.

Крейсер «Irian» оставался в строю до начала 1970-х гг., приняв участие в завершающей фазе боев с ВС Нидерландов за Западную Гвинею, а также с англичанами — за о. Борнео (Малайзия). Затем он долгое время служил в качестве флагманского корабля индонезийских ВМС.

В 1972 г. «Irian» в связи с выработкой ресурса и отсутствием запасных частей был разоружен, исключен из списков ВМС Индонезии и продан для разборки на металл одной из тайваньских частных фирм. По сообщениям зарубежных источников, разоруженный крейсер был отбуксирован вместе с одним из списанных ЭМ пр.30-бис на Тайвань для окончательной разборки в конце 1972 г.



«Жданов» (заводской № С-419)

Название получил в честь советского партийного и государственного деятеля, секретаря Ленинградского обкома ВКП(б) А.А. Жданова (1896—1948 гг.).

Зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 1 декабря 1948 г. и 11 февраля 1950 г. заложен на стапеле ССЗ № 189 в Ленинграде. Спущен на воду 27 декабря 1950 г.

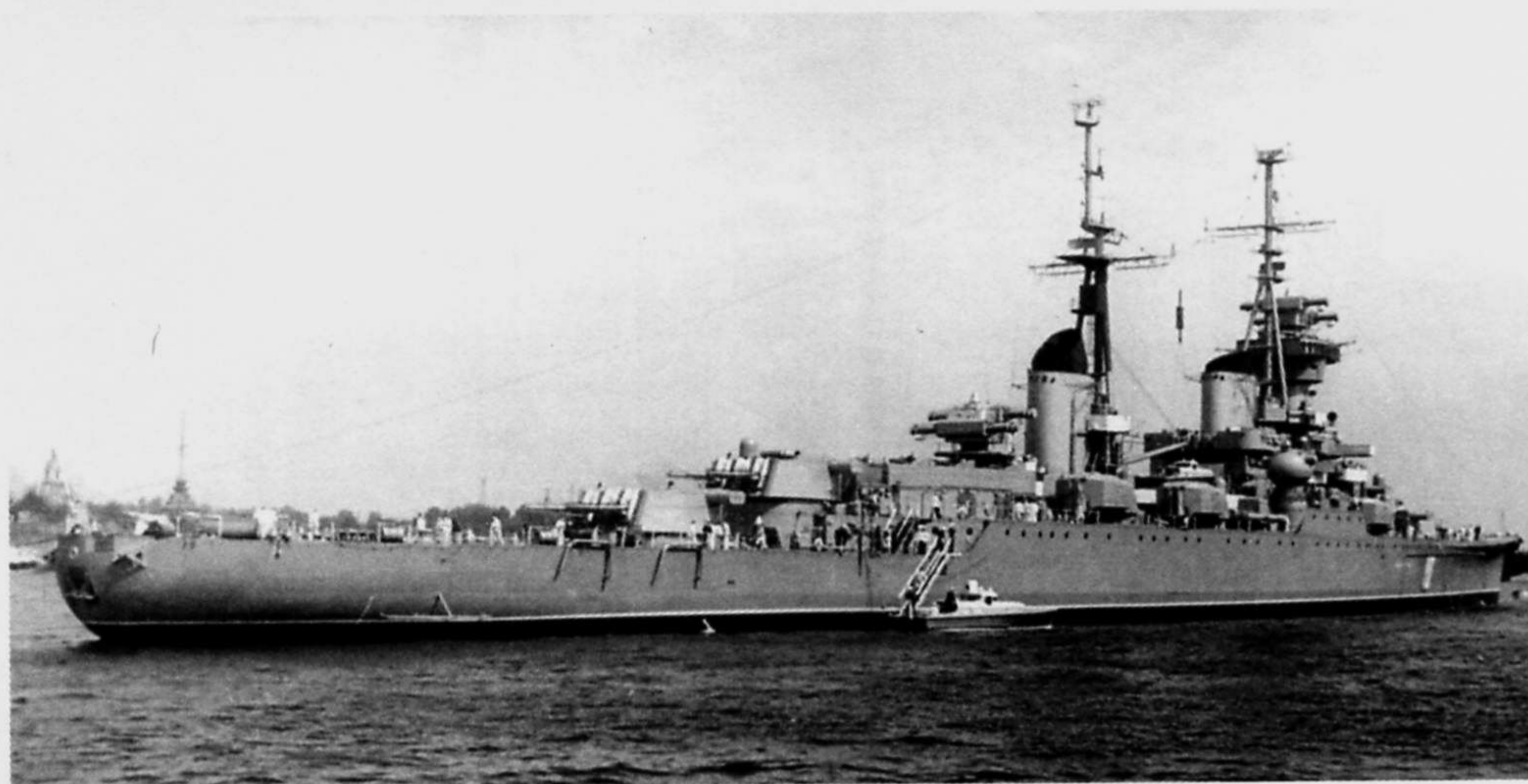
**«Орджоникидзе»
на переходе
в Индонезию:
праздник
по случаю
пересечения
экватора**



**Крейсер «Ириан»
(быв. «Орджоникидзе»)
во время
гарантийного
ремонта
на «Дальзаводе»
во Владивостоке,
1963—1964 гг.**



**Крейсер «Жданов»
на параде на Неве,
1954 г.**



**«Жданов» на Неве,
1955 г.**

С 1 июня по 6 июля 1952 г. крейсер прошел докование на Кронштадтском Морском заводе (удаление элементов спускового устройства, наделка удлиненных обтекателей эхолотов, маркировка положения пера руля, проверка донной арматуры, восстановление поврежденных при спуске боковых килей, очистка и окраска подводной части корпуса).

КРЛ «Жданов» вступил в строй 31 декабря 1952 г. (подписан приемный акт). Военно-морской флаг на корабле впервые был поднят 25 января 1953 г., после чего он вошел в состав 8-го (Южно-Балтийского) ВМФ.

30 ноября 1950 г. первым командиром «Жданова» был назначен капитан 1 ранга В.В. Федоров, которого в 1951 г. сменил капитан 2 ранга А.Н. Тюняев, а в 1953 г. — капитан 1 ранга А.Васильев.

25 января 1954 г. по случаю первой годовщины подъема Военно-морского флага корабль посетил главком ВМФ адмирал флота Н.Г. Кузнецов.

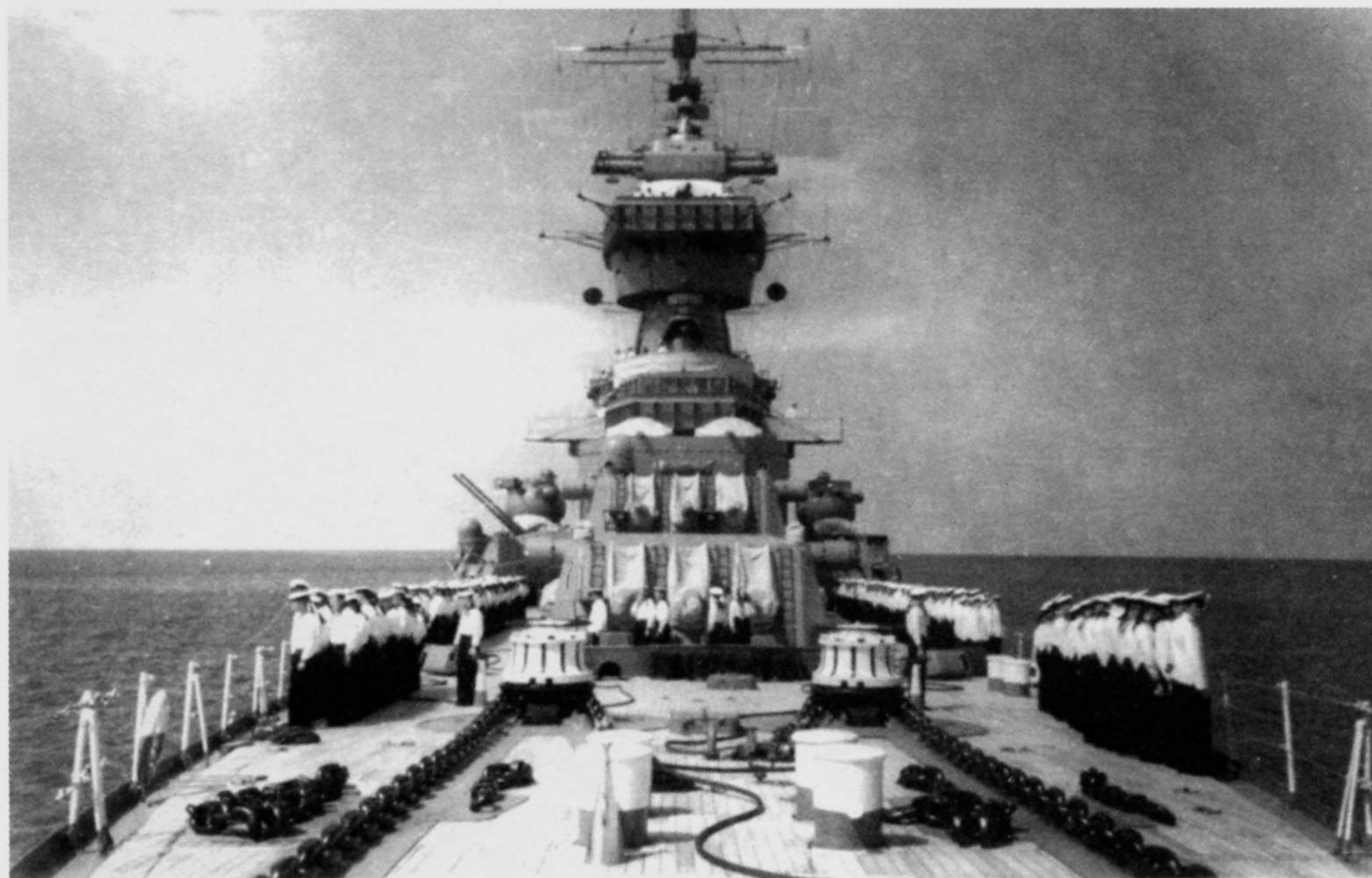
По случаю Дня ВМФ в последнее воскресенье июля 1954 г. «Жданов» (бортовой № 16) впервые участвовал в военно-морском параде на Неве в составе праздничной колонны кораблей, после чего возвратился к месту постоянного базирования — в Балтийск, где продолжал заниматься боевой подготовкой. В июле 1955 г. крейсер (бортовой № 10) вновь принял участие в праздновании Дня ВМФ в Ленинграде.

С 24 декабря 1955 г. после объединения 4-го и 8-го ВМФ корабль вошел в состав воссозданного на Балтике единого КБФ. С 1956 г. командиром КРЛ «Жданов» стал капитан 2 ранга С.А. Гаврилов.

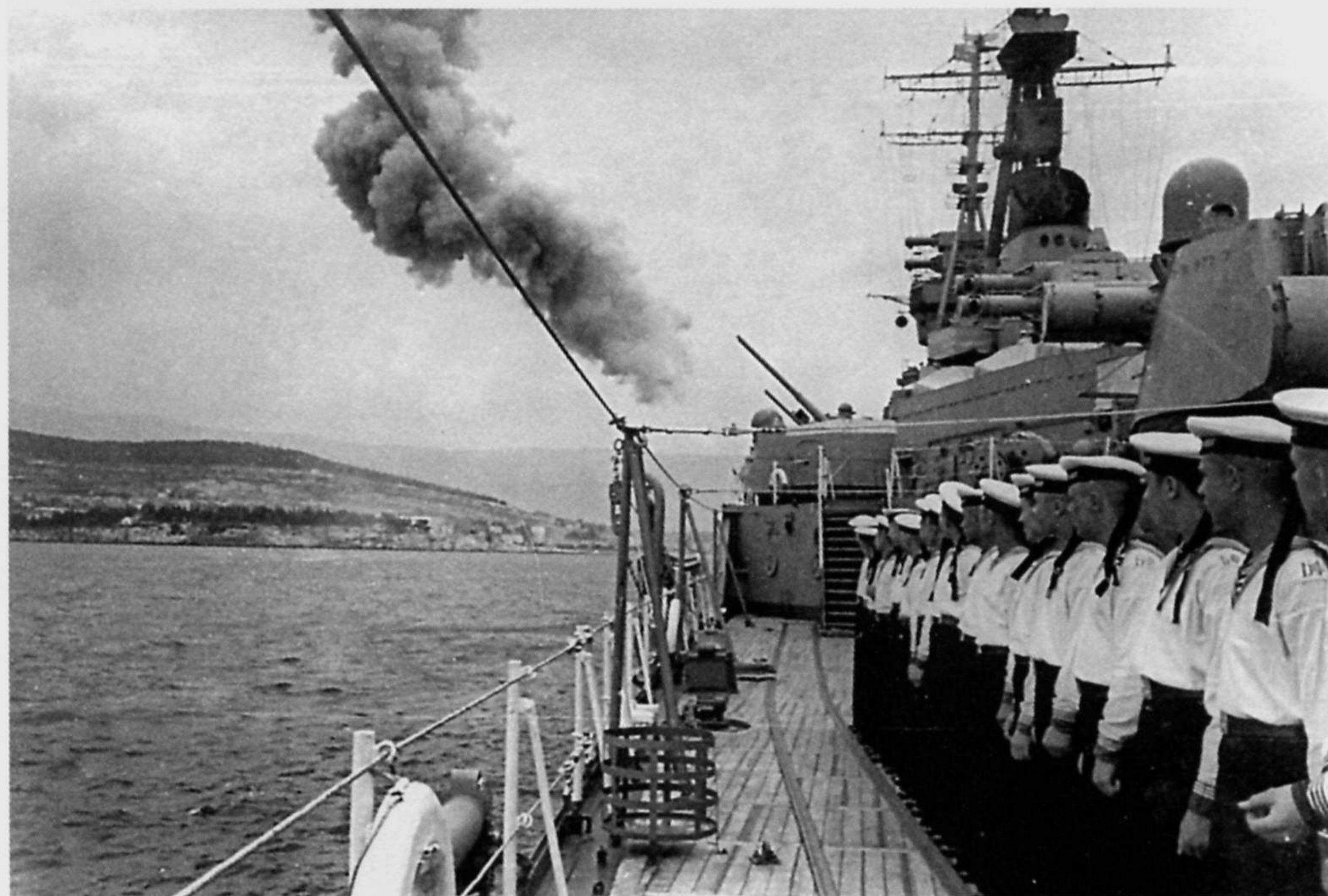
21 ноября 1956 г. на борту «Жданова» было развернуто управление операцией по спасению экипажа подводной лодки М-200 («Месть»), затонувшей с большей частью экипажа в Сууропском проливе близ Таллина после столкновения с эсминцем.

В июле 1957 г. «Жданов» (бортовой № 20) снова принимал участие в праздновании Дня ВМФ на Неве.

В период с 12 по 18 сентября 1957 г. в ходе первого дальнего похода в Средиземное море вместе с ЭМ «Свободный» КРЛ «Жданов» (бортовой № 62, командир — капитан 1 ранга С.А. Гаврилов) под флагом вице-адмирала В.Ф. Котова нанес визит в г. Сплит (СФРЮ), а с 21 сентября по 1 октября — в Латакию (Сирия). Визит в Латакию знаменовал собой первое посещение



**Построение
экипажа
«Жданова»
на подходе
к Сплиту,
12 сентября
1957 г.**



**Салют на рейде
Сплита**





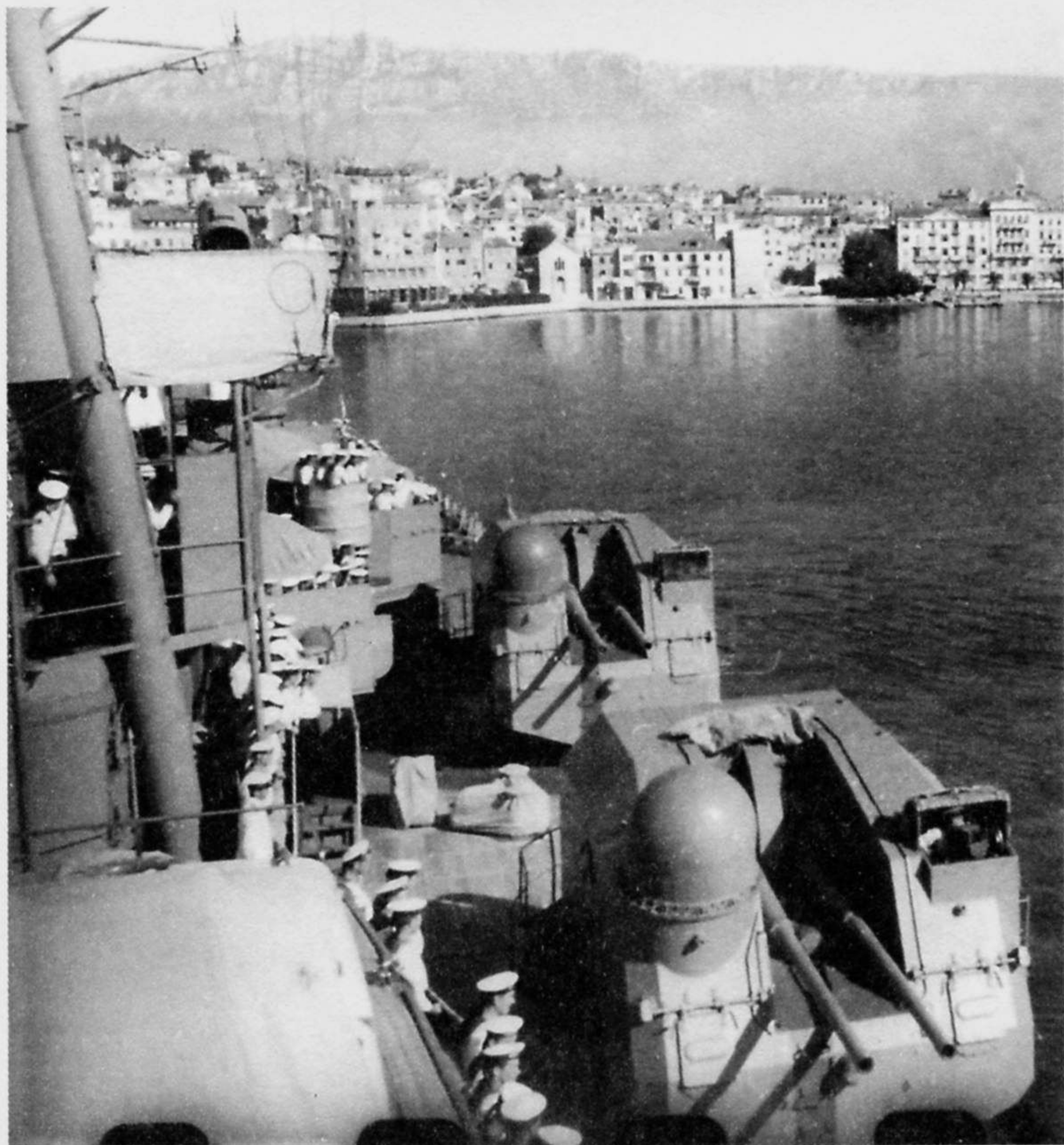
сирийского порта советскими военными кораблями.

В 1959 г. крейсер получил бортовой № 320. 27 марта 1960 г. «Жданов» (капитан 1 ранга Г. Аленин) был выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен в Кронштадте на отстой с сокращенным экипажем. С 1962 по 1963 г. кораблем командовал капитан 1 ранга А. Александров, а с 1963 по 1968 г. — капитан 1 ранга Ю. Максимов.

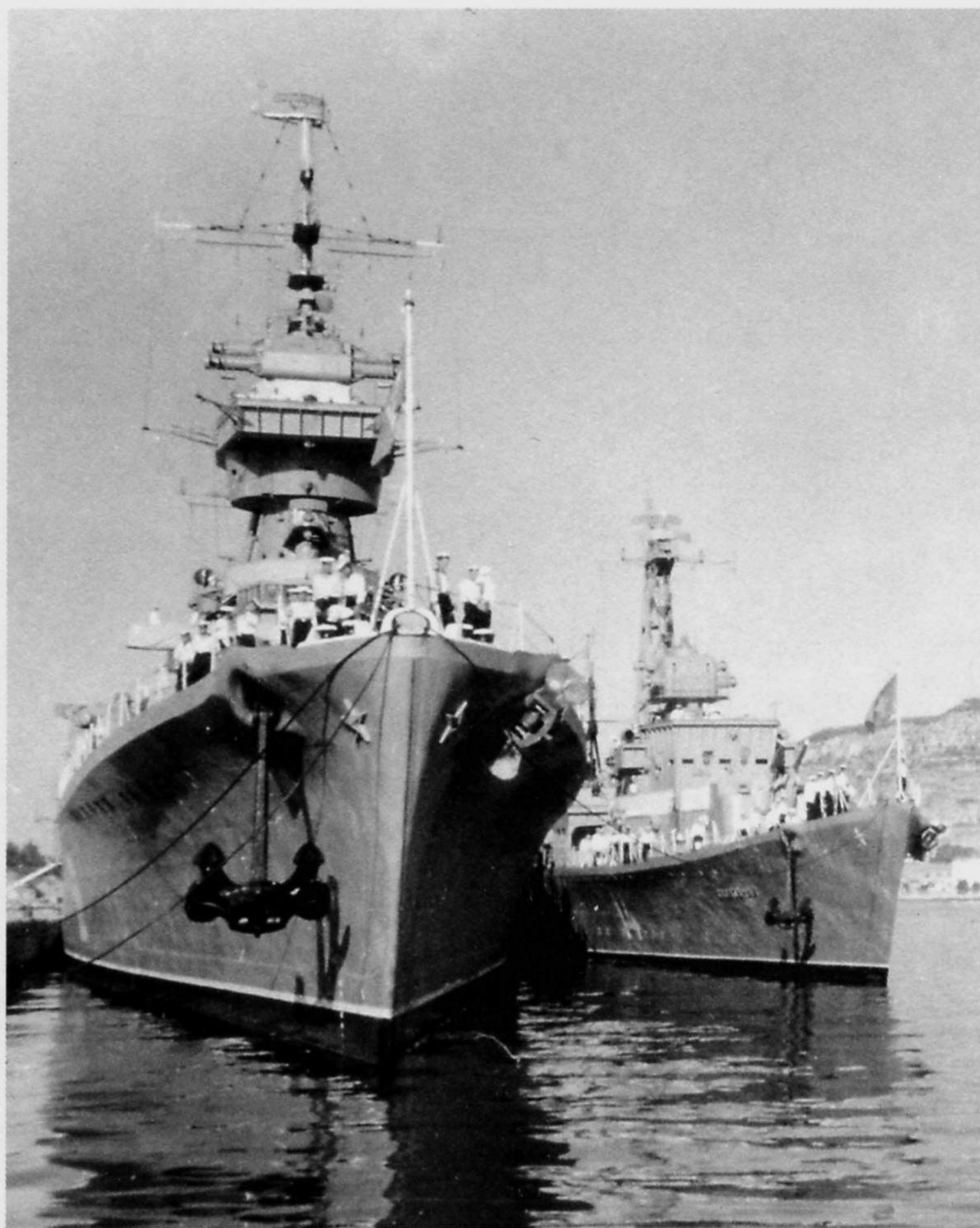
После расконсервации осенью 1965 г. КРЛ «Жданов» вновь ввели в строй, и в период с 24 октября по 19 ноября 1965 г. он перешел на Черное море. По прибытии в Севастополь крейсер встал к причалу СМЗ им.С.Орджоникидзе для проведения капитального ремонта и переоборудования в крейсер управления по пр.68У1.

С 1968 по 1970 г. кораблем командовал капитан 1 ранга А.Семенов, которого сменил капитан 1 ранга Р.Проскуряков.

21 февраля 1970 г. крейсер был перечислен в состав КЧФ. В том же году, 28 нояб-



На стр. 118—119: крейсер «Жданов» в югославском Сплите, сентябрь 1957 г.



Слева: «Жданов» и эсминец «Свободный» в сирийском порту Латакия, сентябрь 1957 г.

Внизу: крейсер «Жданов» в Балтийске по возвращении из похода на Средиземное море, октябрь 1957 г.

Справа: «Жданов» в Балтийске, январь 1965 г.

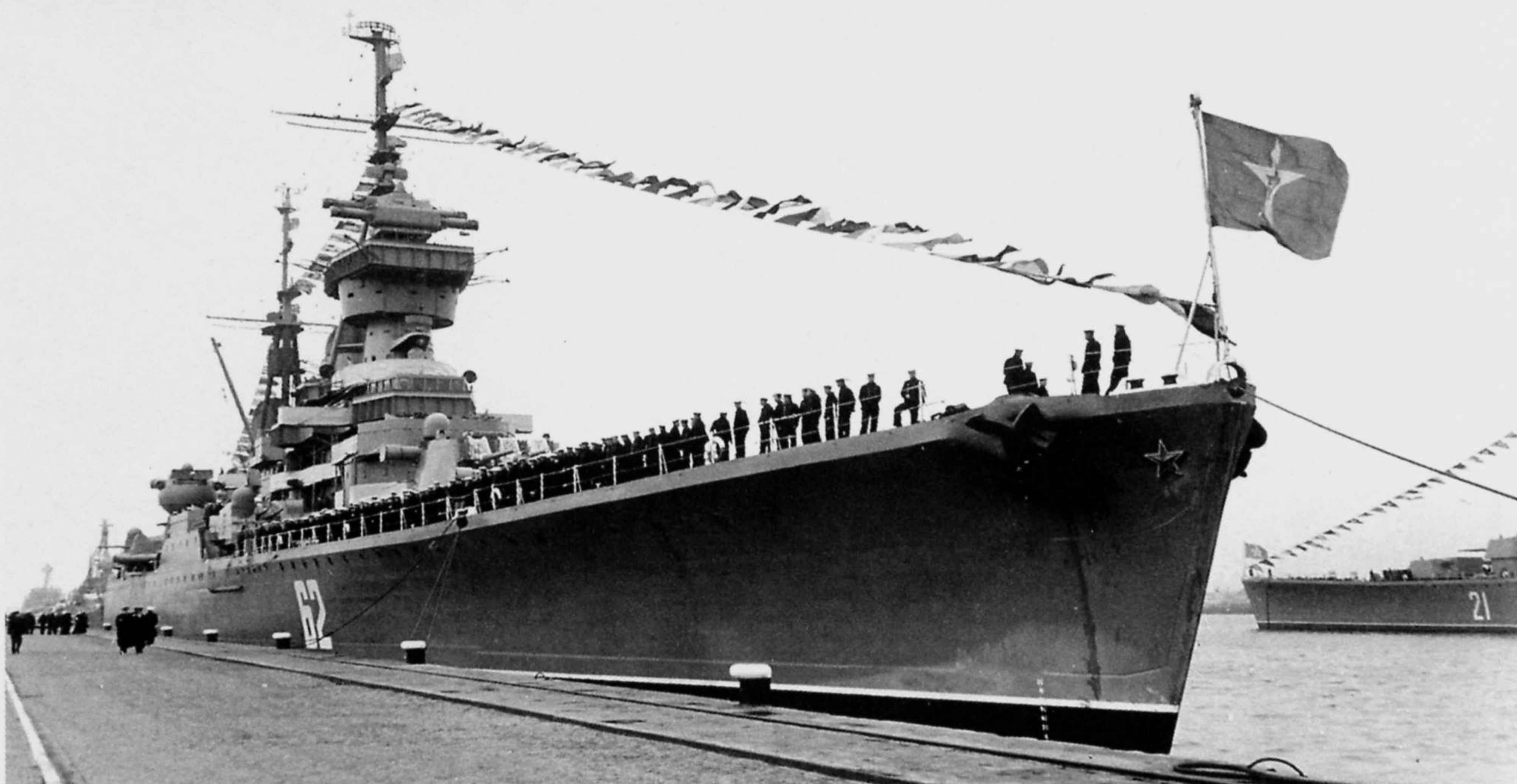
ря, на борту «Жданова» состоялось совместное совещание представителей ГШ ВМФ, ГУК и МСП под председательством ГК ВМФ С.Г. Горшкова.

27 ноября 1971 г., по завершении работ и сдаточных испытаний на Севморзаводе был подписан приемный акт, а 27 декабря того же года КРЛ «Жданов» (бортовой № 842) был переклассифицирован в КРУ — крейсер управления с одновременным зачислением в состав 150-й бригады ракетных кораблей КЧФ.

14 января 1972 г. на борту «Жданова» состоялось второе совместное совещание представителей ГШ ВМФ, ГУК и МСП под председательством начальника ГШ ВМФ адмирала флота Н.Д. Сергеева.

В мае 1972 г. КРУ «Жданов» получил новый бортовой № 854 и в период с 10 по 24 августа 1972 г. выполнил переход по маршруту Севастополь — Североморск.

В сентябре на СФ корабль принял участие в командно-штабных учениях фло-







**«Жданов» после
переоборудования
по проекту 68У1,
1972 г.**

та «Север-72» под руководством главкома ВМФ СССР С.Г. Горшкова. «Жданов» обеспечивал связь министра обороны СССР маршала Советского Союза А.А. Гречко в ВПУ МО СССР (он же КПУ ГК ВМФ) при переводе ВС СССР в высшие степени боевой готовности.

По завершении учений крейсер под флагом начальника штаба 5-й ОПЭСК капитана 1 ранга И.М. Капитанца 20 октября вышел из Североморска в составе ОБК СФ (4 дизель-электрические подводные лодки пр.641, БПК «Севастополь» и ЭМ «Бывалый») для несения БС в Средиземном море.

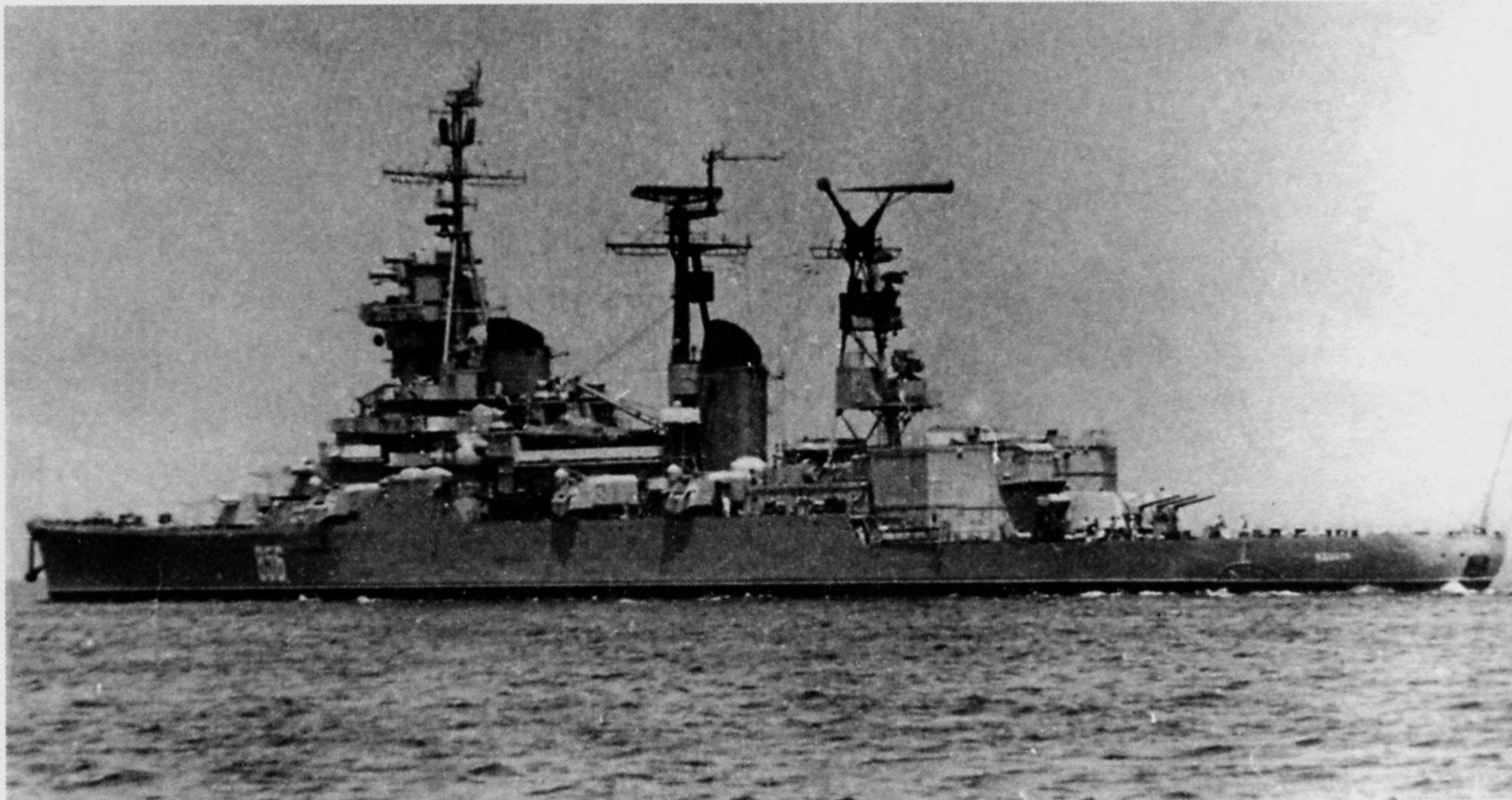
На переходе к Гибралтару отряд выдержал в Северной Атлантике восьмибалльный шторм, причем в таких условиях с крейсе-

ра на «Бывалый» переправили на ходу кильватерным способом одного офицера и особый груз — представительский комплект для обеспечения предстоявшего визита эсминца в иностранный порт (Конакри).

В Средиземное море «Жданов» прибыл 27 октября и, приняв 11 ноября в точке 52 с ПБПЛ «Виктор Котельников» штаб эскадры, впервые приступил к несению службы в качестве флагманского корабля управления командира 5-й ОПЭСК контр-адмирала В.Волобуева. По возвращении 2 декабря в Севастополь корабль сменил прежний бортовой № на 857.

С 17 января по 3 февраля 1973 г. КРУ прошел на Севморзаводе межпоходовой ремонт, в ходе которого экипаж отметил 20-

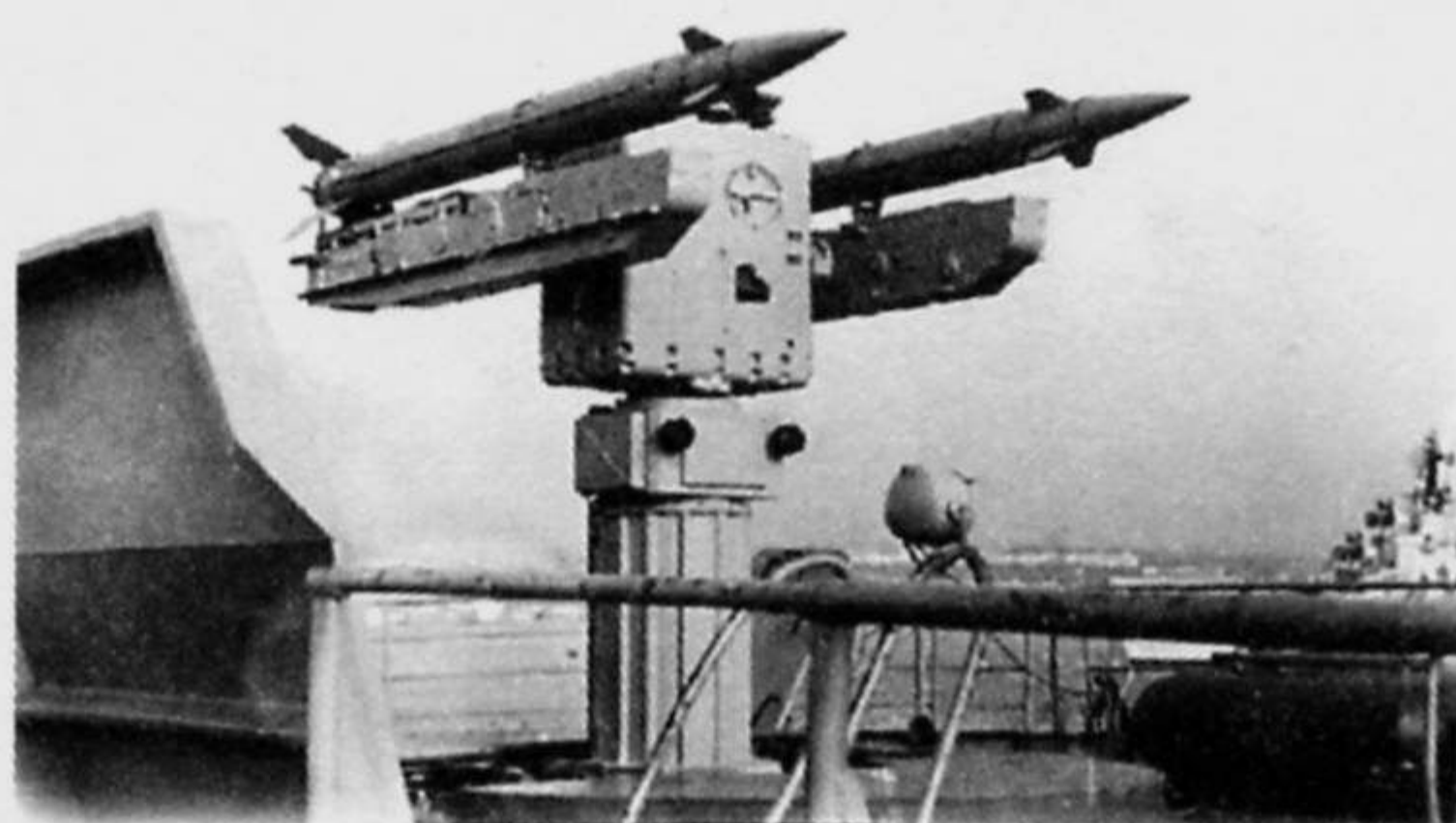
**КРУ «Жданов»
1973—1974 гг.**



летие со дня поднятия флага ВМФ. По этому случаю был выпущен памятный знак: «Крейсеру «Жданов» — 20 лет».

В период с 5 марта по 14 апреля 1973 г. КРУ выходил из Севастополя в Северную Атлантику (район 30° 00' з. д., 50° 00' с. ш., R=50 миль) для участия в специальных мероприятиях по отработке новых средств связи по теме «Кавказ 6». «Жданов» поддерживал связь с ЦУС ВМФ и правительственными самолетами (при выполнении последними технических рейсов по маршруту Москва — Нью-Йорк и обратно), другими кораблями обеспечения по трассе перелета, узлами связи ВМФ СССР («Компас» — Москва, «Каньон» — Куба, «Анкер» — Калининград и другими), причем в крайне тяжелых штормовых условиях. После этого крейсер возвратился в Севастополь.

После короткого перерыва «Жданов» 16 мая вновь вышел в Средиземное море для несения БС и 19 мая принял на борт с ПБПЛ «Иван Колышкин» СФ штаб 5-й ОПЭСК. Но уже 31 мая штаб эскадры перешел на РКР «Грозный», так как КРУ «Жданов» получил приказ следовать в Атлантический океан для обеспечения связью (в качестве корабля-ретранслятора) Верховного Главнокомандующего Л.И. Брежнева на маршруте перелета правитель-



Вверху:
«Жданов»
в штормовом
океане.
В центре:
пусковая
установка
ЗРК «Оса-М» на
крейсере
управления
«Жданов».
Внизу:
учебный пуск
ракеты, 1974 г.



**Дозаправка КРУ
«Жданов» в море с
танкера «Маныч»**



**Танкер «Маныч»
у борта крейсера**



ственного самолета Москва — Нью-Йорк с официальным визитом в США, Кубу и Францию.

Ввиду изменения маршрута перелета и необходимости перехода в новую точку, крейсеру пришлось следовать двое суток со скоростью 25—26 узлов, чтобы покрыть расстояние от Бискайского залива до Фарерских островов в 1240 миль. Возвращение делегации прошло через Париж. Поэтому «Жданов» перешел к Азорским ос-

тровам, находясь примерно на одной параллели со столицей Франции.

25—27 июля 1973 г. КРУ «Жданов» (флаг командующего 5-й ОПЭСК контр-адмирала В.Е. Волобуева) совершил деловой заход в Порт-Саид (АРЕ), оставаясь постоянно в высокой боевой готовности ввиду нахождения в зоне боевых действий.

Корабль завершил БС 9 августа и возвратился в Севастополь, а затем перешел в Новороссийск, где 14—16 сентября при-

**КРУ «Жданов»
в Севастополе,
1974 г.**



нял участие в торжествах по случаю 30-летия высадки десанта морской пехоты ЧФ на «Малую землю». По завершении праздничных мероприятий «Жданов» участвовал в артиллерийских стрельбах на приз ГК ВМФ, заняв 2-е место. После этого с 30 октября по 23 декабря 1973 г. крейсер прошел докование на Новороссийском СРЗ и возвратился в Севастополь, где занимался боевой подготовкой.

27 июня 1974 г. КРУ «Жданов» обеспечил проведение в Черном море специальных экспериментов по работе ПЛ Б-474 с боевыми дельфинами, после чего отправился на очередную боевую службу в Средиземное море. По прибытии крейсер принял с ПКР «Москва» штаб 5-й ОПЭСК.

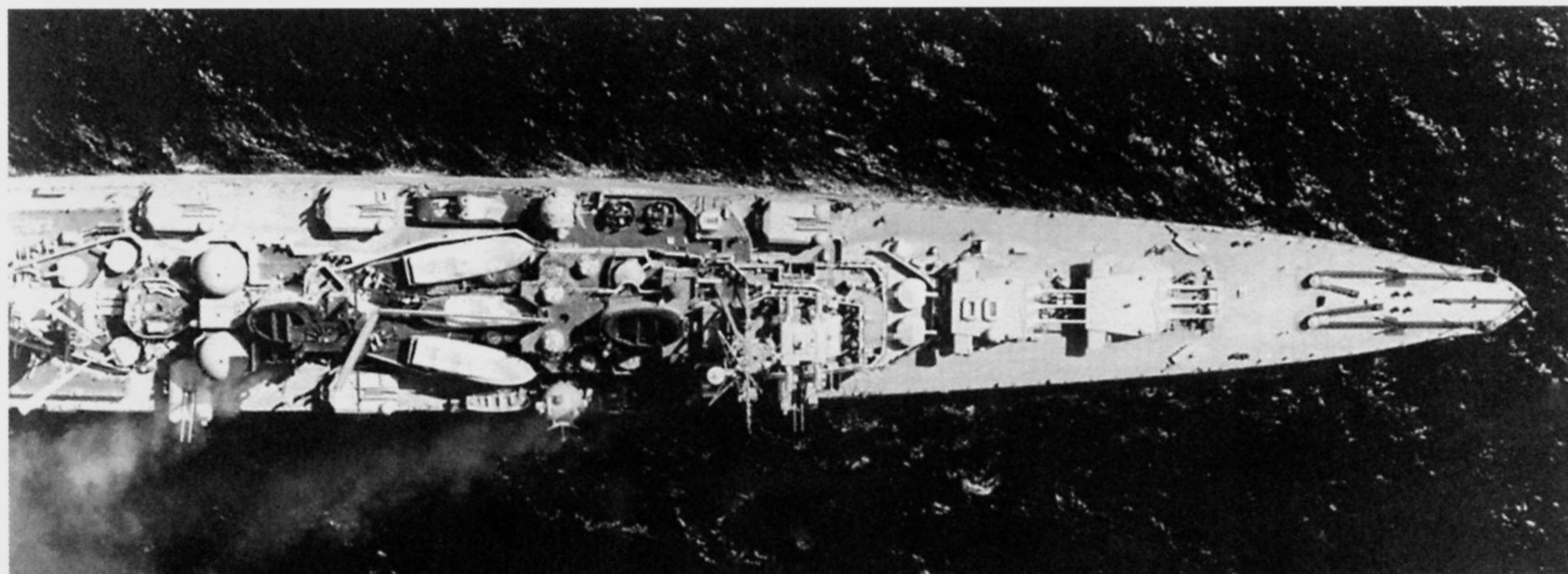
В рамках БС в период с 31 августа по 5 сентября 1974 г. КРУ «Жданов» (флаг командующего эскадрой контр-адмирала В.И. Акимова) выполнил деловой заход в Александрию (АРЕ).

Корабль находился на БС 5 месяцев. В конце ноября на корабль прибыл командующий КЧФ вице-адмирал Н.Ховрин, под флагом которого КРУ «Жданов» 1 декабря и возвратился в Севастополь, где затем прошел межпоходовый ремонт. По итогам социалистического соревнования в 1974 г. корабль занял 1-е место среди кораблей 150-й БРК. Крейсер наградили переходящим Красным Знаменем ЦК ВЛКСМ.

В январе 1975 г. командиром корабля был назначен капитан 2 ранга А.М. Шакун. 30 марта того же года КРУ «Жданов» (флаг контр-адмирала В.И. Акимова) вышел для несения БС в Средиземное море.

С 10 по 21 апреля «Жданов» принял участие в учениях противолодочных сил «Океан-75». На борту крейсера находился КП руководителя учений — заместителя ГК ВМФ адмирала Н.Н. Амелько. Корабль также посетил и сам главком С.Г. Горшков.

**«Жданов»
на боевой службе,
фото с американ-
ского самолета**





**«Жданов»
в Северном доке
Севастополя,
1976 г.**

В период этой БС корабль осуществил официальные визиты в следующие иностранные порты: с 12 по 17 мая — в югославский Сплит (вместе с БПК «Скорый» и «Сдержанный») и с 3 по 7 июля — во французский Тулон (вместе с БПК «Красный Крым»). 13 июля «Жданов» возвратился в Севастополь и 27 июля принял участие в военно-морском параде по случаю Дня ВМФ.

9—10 августа 1975 г. в Севастополе на борту корабля побывали маршал авиации Е.А. Савицкий, также космонавты П.Р. Попович и А.Г. Николаев. На «Жданове» выступил популярный артист С.Крамаров.

15 мая 1976 г. КРУ «Жданов» (бортовой № 849) снова вышел для несения БС в Средиземное море в качестве корабля управления 5-й ОПЭСК. В период с 13 по 17 июля корабль осуществил деловой заход в порт Тартус (Сирия).

28 августа «Жданов» вместе с БПК «Смелый» экстренно вышел в район столкнове-

ния АПЛ К-22 («Красногвардеец») с американским фрегатом FF-1047 «Voge». Наши корабли сопровождали лодку до точки 5 у о.Китира, где лодке была оказана необходимая помощь.

В рамках БС крейсер принимал участие в учениях «Крым-76».

11—17 (по другим данным, 17—22) сентября 1976 г. «Жданов» (флаг вице-адмирала В.И. Акимова) в сопровождении БПК «Смелый» посетил с официальным визитом Мессину (Италия).

3 октября 1976 г., пересадив штаб 5-й ОПЭСК на борт прибывшего в Средиземное море ПКР «Ленинград», КРУ «Жданов» на следующий день вечером взял курс на Севастополь, куда пришел 7 октября.

В период с февраля по август 1977 г. корабль прошел на Севморзаводе средний ремонт с докованием. Одновременно модернизировали средства связи, установив аппаратуру единой космической связи «Кристалл-К» (АП этого комплекса в ха-

рактерных шарообразных радиопрозрачных укрытиях первоначально разместили побортно на специальных фундаментах в районе второй дымовой трубы корабля).

В 1978—1979 гг. корабль носил бортовой № 845, затем — № 118, а с 1981 г. — № 132.

26 июля 1981 г. «Жданов» выступал в роли корабля-хозяина в День ВМФ в Севастополе, по случаю праздника на борту крейсера побывала большая группа высокопоставленных гостей, включая главкома ВМФ, командующего КЧФ, командующих Одесским, Северокавказским и Закавказским военными округами, руководства Крыма и Севастополя.

В период с 14 февраля по 16 августа 1982 г. «Жданов» выходил в Средиземное море для выполнения задач БС в качестве корабля управления 5-й ОПЭСК. Однако в ходе этой боевой службы ему впервые пришлось также выступать в роли КНС, решая задачу непосредственного слежения, следуя в течение 2,5 суток за атомным авианосцем «Nimitz» со скоростью 24—28 узлов. Позже его сменил другой корабль.

В период с 5 по 14 июня 1982 г. во время очередной боевой службы КРУ «Жданов» выполнил деловой заход в Дубровник (СФРЮ).

В период с 20 июня по 12 августа 1982 г. в ходе очередной БС «Жданов» (флаг командующего 5-й ОПЭСК контр-адмирала В.А. Селиванова) находился в Средиземном море, главным образом у побережья Сирии и на рейде Тартуса (с 27 июня), обеспечивая ПВО в районе стоянки. В связи с началом боевых действий в Ливане



Вверху:
пересадка штаба
5-й ОПЭСК
со «Жданова» на
плавбазу СФ.
Слева:
облет «Жданова»
противолодочным
самолетом «Орион».
Район Гибралтара,
1981 г.



«Жданов»
на циркуляции
(справа) и посадка
вертолета на ВПП
(слева)



«Жданов» на боевой службе, 1983 г.

50% средств ПВО корабля постоянно находились в состоянии готовности №1.

В сентябре «Жданов» совершил поход по Черному морю, имея на борту большую группу курсантов Киевского высшего военно-морского политического училища, с заходами в порты Крыма и Кавказа, в т.ч. Поти и Батуми. Во время этого похода корабль также заходил в Новороссийск, где 15 сентября вместе с другими кораблями КЧФ участвовал в праздновании 39-летия освобождения этого города и открытия мемориала на Малой земле.

С 6 февраля по 28 августа 1983 г. крейсер выходил в Средиземное море для несения БС. В апреле командиром КРУ «Жданов» был назначен капитан 2 ранга А.А. Рыженко.

С 20 по 24 апреля при проверке Средиземноморской эскадры и учений «Океан-83» крейсер посетили заместитель ГК ВМФ, начальник ГШ ВМФ СССР адмирал В.Н. Чернавин, заместитель начальника связи ВМФ контр-адмирал Орлов и другие лица.

В период с 10 по 24 июня 1983 г. КРУ «Жданов» (флаг командующего 5-й ОПЭСК контр-адмирала В.Е. Селиванова) посетил с деловым визитом сирийский порт Тартус. А 10—14 октября состоялся официальный визит «Жданова» (бортовой № 117) под флагом командующего КЧФ адмирала А.М. Калинина в Пирей (вместе с СКР «Пылкий»).

С 1984 г. кораблем командовал капитан 2 ранга В.Ю. Кудрявцев. 15 февраля 1984 г. КРУ «Жданов» (бортовой № 116) в очередной раз вышел для несения БС в Средиземное море. 10—14 апреля в период крайнего обострения отношений между Ливией и США, крейсер под флагом командующего 5-й ОПЭСК контр-адмирала Селиванова вместе с БПК «Сдержанный» посетил с официальным визитом ливийский порт Триполи.

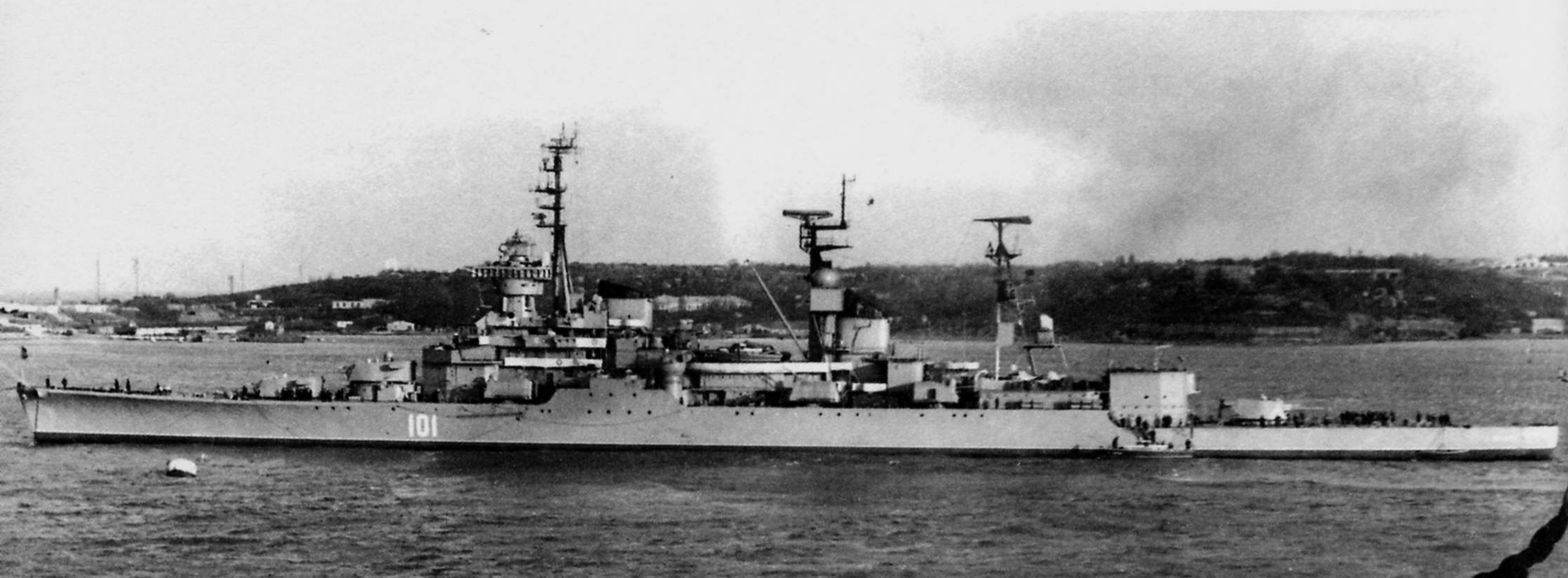
Во время стоянки в гавани на борту КРУ побывал чрезвычайный и полномочный посол СССР в Ливии О.Г. Пересылкин. Продолжая несение БС, корабль до 25 апреля обеспечивал функционирование корабельного пункта управления штаба 5-й ОПЭСК, контролировал воздушное пространство Ливии и выполнял в заливе Сидра функции корабля радиолокационного дозора. При этом обеспечивались открытые каналы связи Генштабом ВС СССР и самолетами дальней авиации, находящимися в немедленной готовности к вылету в район событий.

С 15 мая по 13 июня 1984 г. состоялся выход КРУ «Жданов» в Средиземное море для участия учениях «Океан-84». На борту корабля находилась группа высших офицеров военного отдела ЦК КПСС, в т.ч. начальник связи ЧФ контр-адмирал Аверин и другие. Темой учений был определен

разгром АМГ противника объединенными силами кораблей во взаимодействии с морской ракетно-авиацией ВВС КЧФ. В учениях принимали участие БПК «Комсомолец Украины», «Сдержанный», «Стройный», «Удалой», эсминцы «Находчивый», «Сознательный», БРК «Бедовый», «Неуловимый», СКР «Сильный», «Дружный», «Волк», МРК «Зарница», ПЛ К-298, разведывательный корабль «Кильдин», танкер «Десна» и другие корабли и суда.



Вверху:
последний ремонт —
перестановка АП
«Кристалл-К»,
1988 г.
Слева: КРУ-101
(быв. «Жданов»)
у причала
в Севастополе,
1990 г.



Вверху:
крейсер управления
КРУ-101 —
под таким
наименованием
закончил службу
бывший «Жданов».
Справа:
разоруженный
крейсер в ожидании
буксировки
на разборку,
1991 г.



В июне корабль возвратился в Севастополь и прошел докование.

В период с 11 мая по 30 сентября 1985 г. состоялся последний выход КРУ «Жданов» на боевую службу. С 18 июня по 9 июля крейсер (флаг командира 5-й ОПЭСК вице-адмирала В.Е. Селиванова) выполнил деловой заход в Тартус. На борту корабля проходила практику большая группа курсантов Киевского ВВМПУ и Севастопольского ВВМУ им. П.С. Нахимова.

В сентябре корабль завоевал приз ГК ВМФ СССР по артиллерийской подготовке. Тогда же на рейде Балаклавы на корабле снимались

эпизоды художественного фильма «Чичерин», с Леонидом Филатовым в главной роли. Впервые в истории корабля в состязаниях на приз ГК ВМФ по итогам выполнения состязательных артиллерийских стрельб КРУ «Жданов» занял 1-е место в ВМФ СССР.

С конца сентября 1986 г. КРУ «Жданов» поставили в Севморзавод для ремонта и модернизации средств связи. Командиром крейсера тогда же был назначен капитан 2 ранга В.Волынский.

В 1988 г. корабль получил бортовой № 101. В ходе ремонта АП комплекса «Кристалл-К» подняли выше, до уровня среза

кормовой дымовой трубы, смонтировав их на новых фундаментах. Работы завершили в июне 1988 г., а в сентябре того же года «Жданов» (капитан 1 ранга А. Римащевский) уже принял участие в учениях ЧФ «Осень-88».

Последним командиром КРУ с 1989 г. стал капитан 1 ранга Ю. Ярошенко.

1 марта 1989 г. в свете политических перемен, начавшихся в СССР, КРУ «Жданов» приказом главкома был переименован в КРУ-101. Экипаж в связи с этим обращался к командованию с просьбой присвоить кораблю новое название — «Адмирал Истомин». Однако в связи с запланированным уже тогда выводом крейсера из состава ВМФ эта просьба не была удовлетворена, и оставшиеся до списания месяцы службы он числился в списках флота как КРУ-101. Пожалуй, это был единственный случай в истории отечественного флота, когда корабль класса крейсер остался без названия.

19 апреля 1990 г. состоялся спуск флага, корабль был разоружен, исключен из списков ВМФ и передан в ОФИ для демонтажа и реализации. С КРУ сняли все вооружение, включая башни ГК и УК. 1 июня 1991 г. был расформирован экипаж, а 27 ноября 1991 г. буксир «Шахтер» увел КРУ-101 в Индию для разборки на металл.

В качестве КРУ «Жданов» служил в составе 5-й ОПЭСК с января 1972 г. по сентябрь 1986 г. А всего за время активной службы он совершил более 20 дальних походов и боевых служб. В общей сложности крейсером пройдено 257 941 миль за 1152 ходовых дня.

Рында, снятая с КРУ «Жданов» после списания, в настоящее время сохраняется в Свято-Никольском храме на Северной стороне Севастополя.

«Александр Невский» (заводской № С-625)

Назван в честь новгородского князя Александра Невского (1220—1263 гг.), героя войн с иностранными захватчиками. В составе Российского Императорского флота это название носил винтовой фрегат «Александр Невский», погибший 13 (25) сентября 1868 г. у побережья Ютландии, а позже — броненосный фрегат (в строю с 1875 г. как «Герцог Эдинбургский»).



КРЛ «Александр Невский» зачислен в списки кораблей ВМФ 1 декабря 1948 г., заложен на стапеле ленинградского ССЗ № 194 30 мая 1950 г., спущен на воду 7 июня 1951 г. (ст. строитель Г.С. Щепанов) и вступил в строй 31 декабря 1952 г. (подписан приемный акт). Первым командиром крейсера стал капитан 1 ранга С. Васильев. Флаг ВМФ СССР корабль поднял 15 февраля 1953 г., после чего вошел в состав СФ.

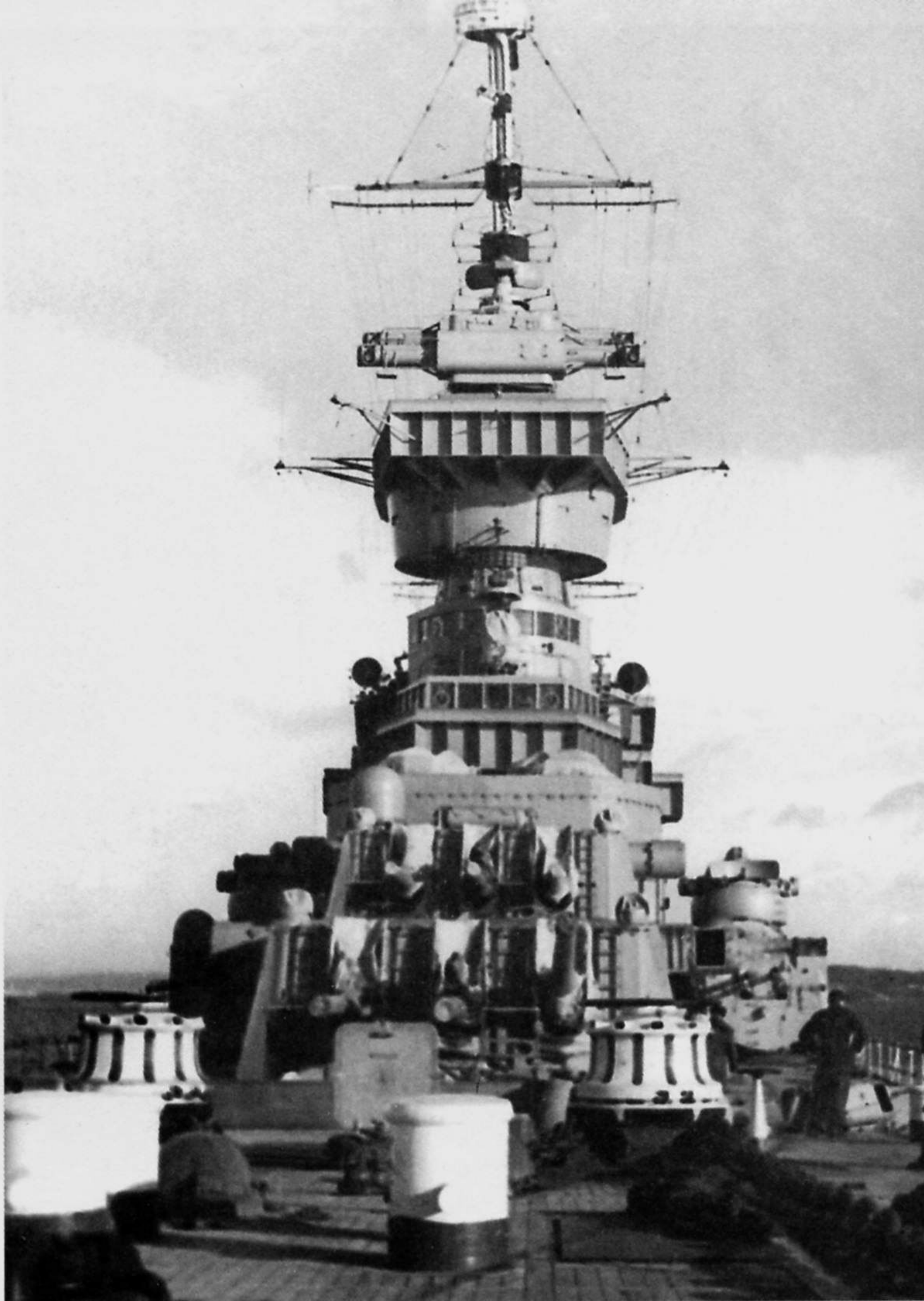
В феврале 1953 г. «Александр Невский» (бортовой № 02) под флагом контр-адмирала Медведева осуществил переход вокруг Скандинавии из Балтийска в Североморск.

11—13 мая 1954 г. «Александр Невский» под флагом министра обороны СССР маршала Н.А. Булганина вместе с КРЛ «Железняков» в сопровождении 11 эсминцев осуществил поход до Иоканьги и обратно. 14—22 июля того же года крейсера «Александр Невский», «Железняков», «Чапаев»

**Увод бывшего
крейсера «Жданов»
из Севастополя на
разборку в Индию,
27 ноября 1991 г.**

**Крейсер
«Александр
Невский»
в Кольском заливе,
1954 г.**





Слева: на палубе «Александра Невского», середина 1950-х гг.

Внизу: буксиры вводят «Александра Невского» в Неву для участия в военно-морском параде, 1957 г.

Справа: крейсер «Александр Невский» в Ленинграде, 7 ноября 1957 г.

и 7 эсминцев совершили поход к северной части Новой Земли.

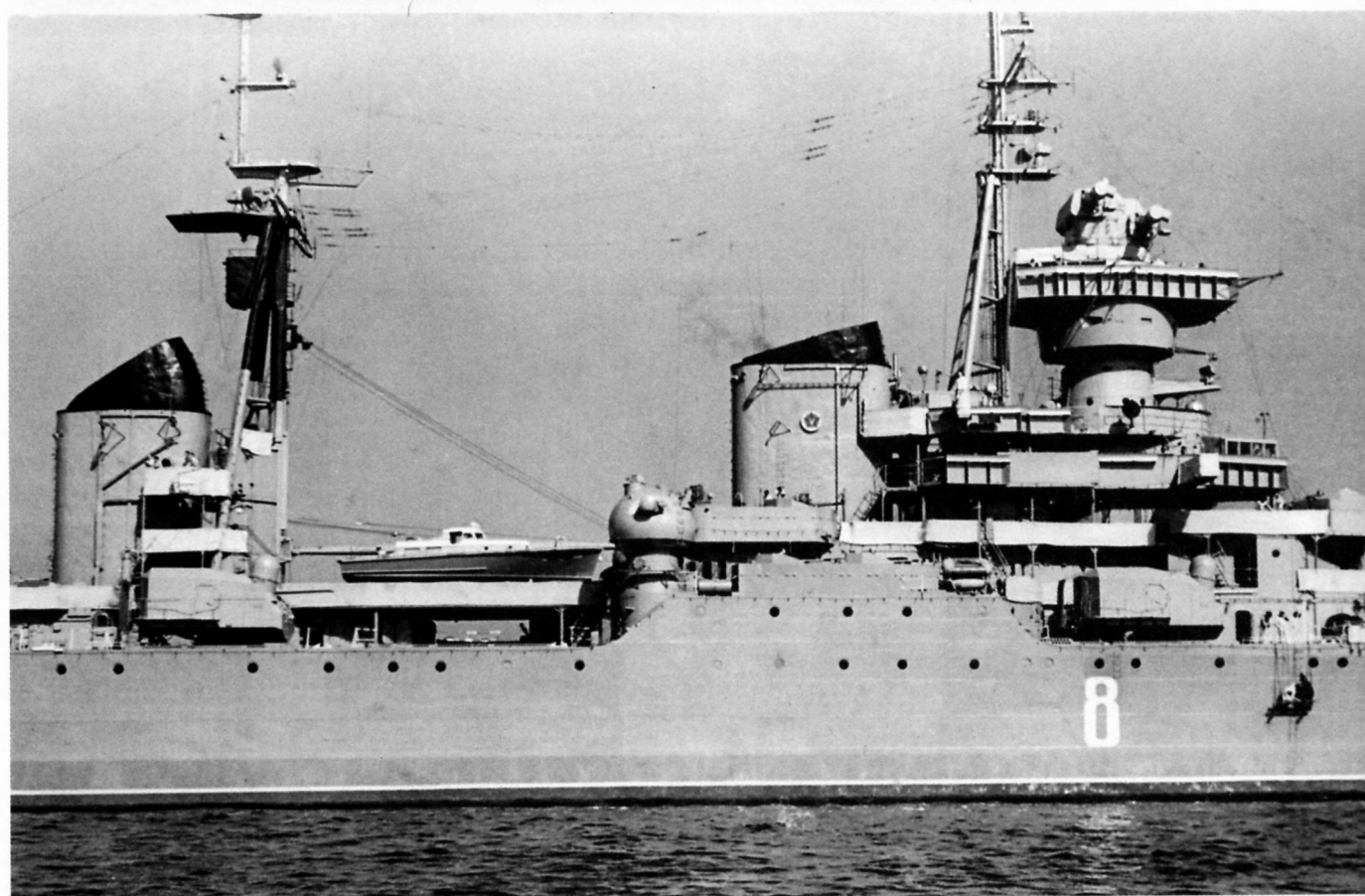
18—21 августа 1955 г. «Александр Невский», «Железняков», «Чапаев» и 12 эсминцев вновь совершили поход в район северной части Новой Земли.

31 марта 1956 г. на СФ была сформирована 2-я дивизия крейсеров, в состав которой вошли крейсера «Александр Невский», «Мурманск» и «Октябрьская революция».

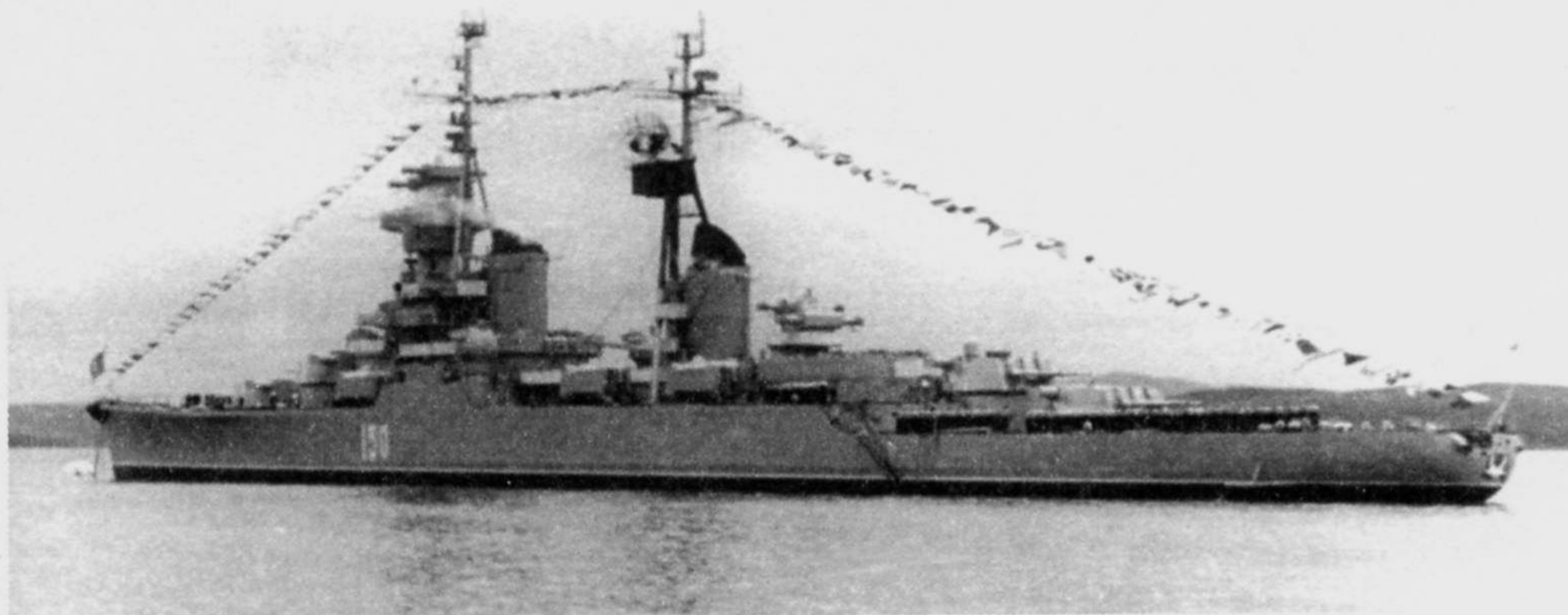
Осенью 1957 г. «Александр Невский» (бортовой № 30) возвратился на Балтику в связи с запланированным ремонтом и модернизацией. 7 ноября крейсер (бортовой № 8) представлял Северный флот во время военно-морского парада на Неве по случаю 40-й годовщины Октябрьской революции.

По итогам проверки Инспекцией МО СССР командиру КРЛ «Александр Невский» капитану 1 ранга Н.Рыбину объявлена благодарность. В том же году крейсер занял 2-е место в ВМФ по артиллерийской стрельбе ГК.





**Крейсер
«Александр
Невский»
с установленной
на грот-мачте
антенной
РЛС П-500
«Кливер»,
1963 г.**



Во время ремонта и модернизации, осуществленных на ССЗ № 194 (по другим данным — на КМОЛЗ), на крейсере «Александр Невский» была установлена РЛС П-500 с антенной на площадке грот-мачты, при этом конструкция последней была усилена и изменена.

26 марта 1958 г. моряки с «Александра Невского» спасли в штормовом море 9 человек с гидросамолета Бе-6, совершившего вынужденную посадку на воду. В числе наиболее отличившихся были отмечены капитан 2 ранга В. Савельев, капитан 3 ранга В. Корнеев, мичман В. Богатырев, старшина 1-й статьи Д. Кирик, матрос П. Лойко.

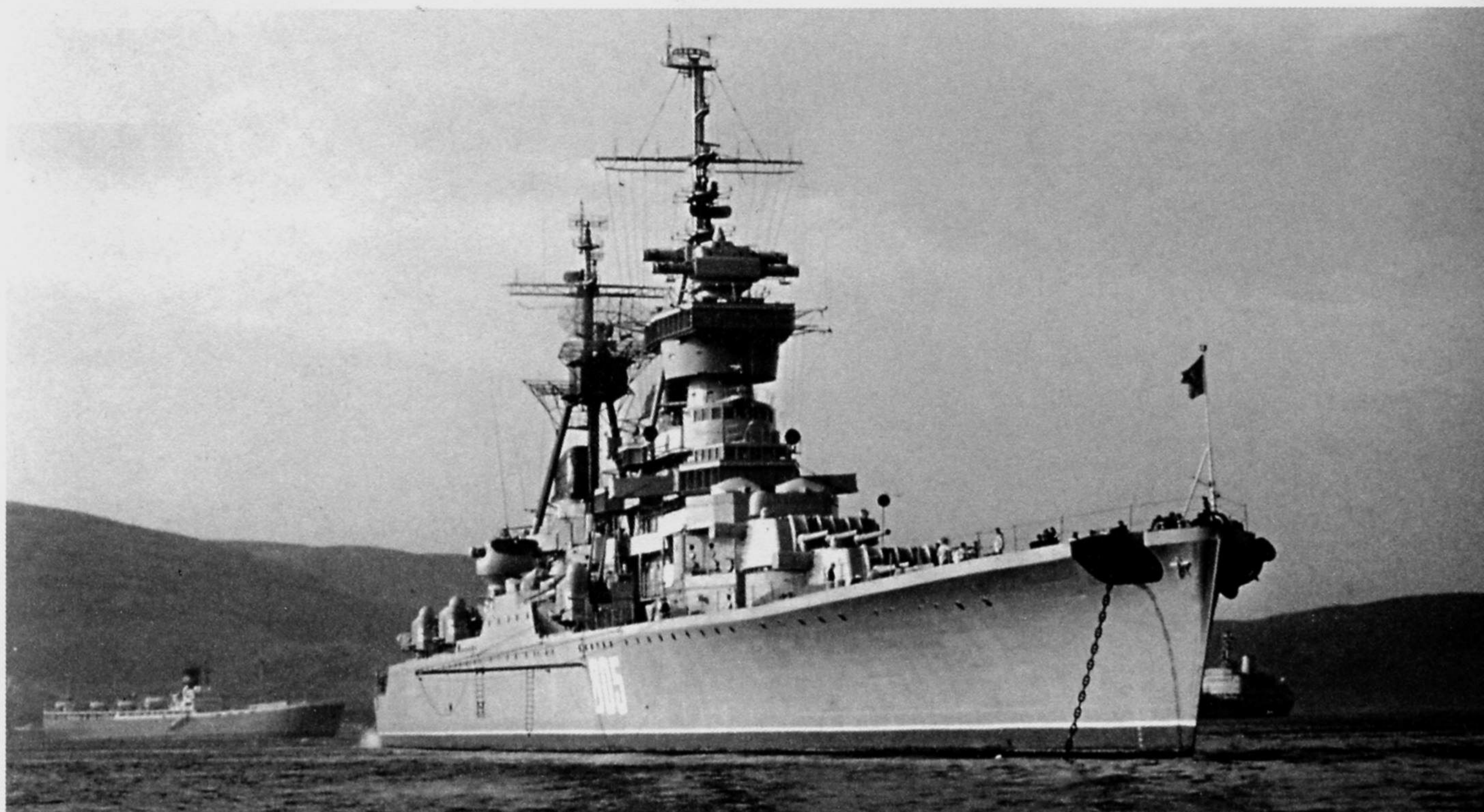
Позже крейсер «Александр Невский» пришел на помощь и спас рыбаков сейнера, который при десятибалльном шторме потерпел аварию. При этом особенно смело и решительно действовали старшина 1-й статьи П. Егоров, старший матрос И. Манохин, матрос В. Березин. Указом Президиума Верховного Совета СССР они были награждены медалями «За отвагу».

10—15 апреля 1958 г. КРЛ «Александр Невский» получил положительную оценку за участие в общефлотских учениях.

В июле 1961 г. корабль в составе группы кораблей и судов СФ экстренно выходил в Северную Атлантику для оказания

**«Александр
Невский»
в Кольском
заливе**





помощи аварийной атомной ракетной ПЛ К-19, на которой из-за аварии атомного реактора произошла утечка радиации, а после снятия экипажа и организации буксировки крейсер сопровождал аварийную лодку до места базирования.

С февраля 1962 г. «Александр Невский» (бортовой № 150) был перечислен в состав вновь сформированной 6-й (ракетной) дивизии надводных кораблей.

25 декабря 1964 г. корабль был выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен в Росте на отстой, но в 1966 г. вновь введен в строй.

По некоторым данным, в 1967 г. в сложных погодных условиях «Александр Невский» выполнил буксировку в Баренцевом море аварийного РКР «Адмирал Головкин», в ходе которой его корпус дал трещины, а одна из турбин вышла из строя.

В марте 1968 г. «Александр Невский» выходил на боевую службу в Средиземное море, которая продолжалась до 31 июля, после чего крейсер возвратился в Североморск. В 1971 г. корабль получил бортовой № 813.

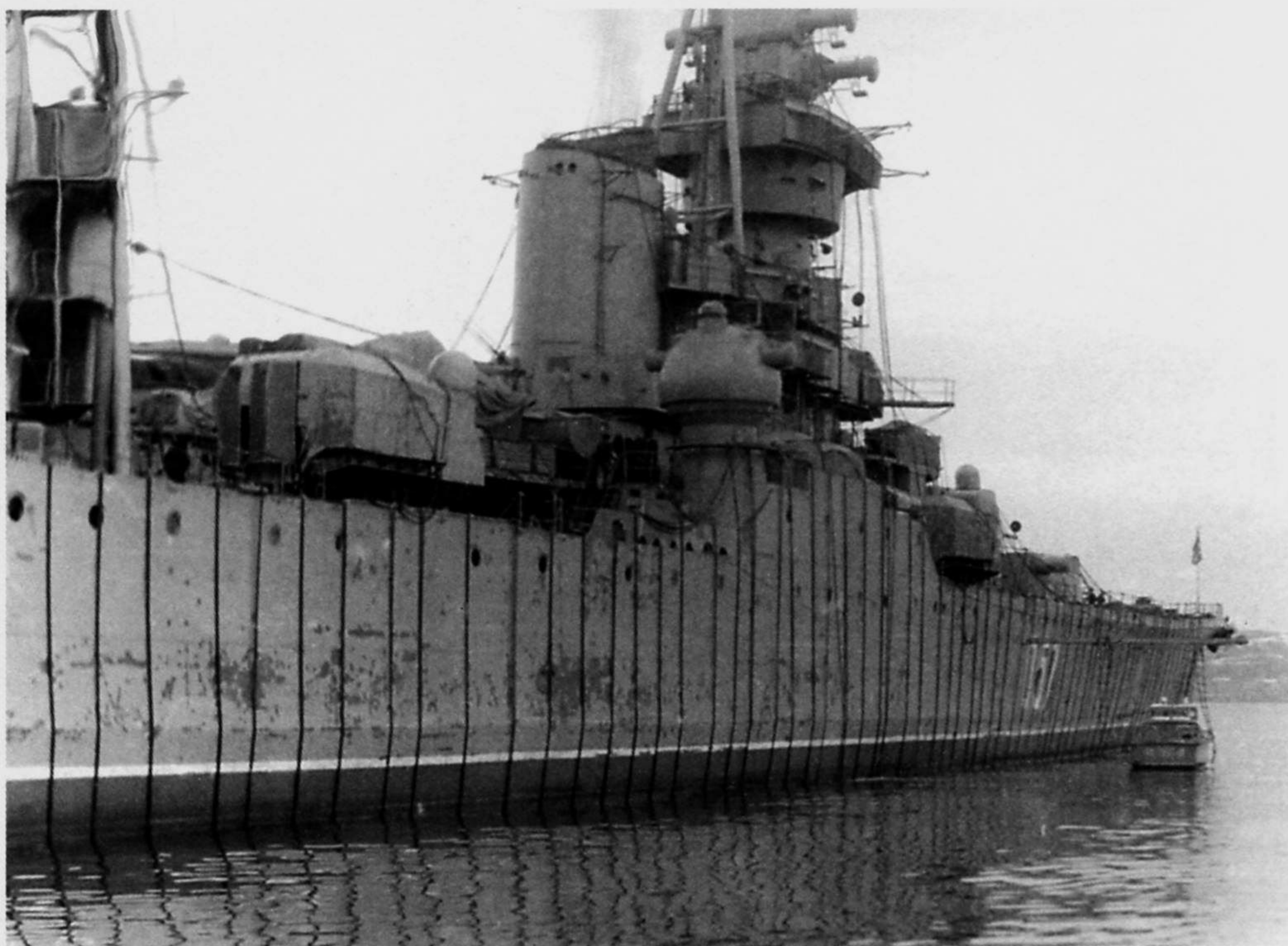
24 февраля 1972 г. на КП Северного флота поступило сообщение об очередной аварии в Северной Атлантике ракетной АПЛ

К-19, всплывшей после пожара под водой в 9-м отсеке (личный состав последнего погиб). В район нахождения аварийной лодки срочно направили КРЛ «Александр Невский» (бортовой № 812). На борту крейсера находились резервный экипаж атомохода и командный пункт из специалистов управлений СФ во главе с вице-адмиралом Л.Г. Гаркушей.

В условиях сильного шторма на маршруте перехода (Гренландское море) крейсер получил ряд повреждений: в носовой части образовалась трещина в палубном перекрытии, угрожавшая разломом корпуса на волне. Были затоплены два кубрика и кают-компания офицерского состава. По свидетельству очевидцев, забортная вода заливала также переходные коридоры корабля, утратили изоляцию почти все дизель-генераторы, поэтому откачивать воду приходилось с большим трудом. Тем не менее, крейсер выполнил поставленную задачу. Вертолет Ка-25ПЛО с экстренно прибывшего из Средиземного моря ПКР «Ленинград» в сложных штормовых условиях завел, после нескольких неудачных попыток, подготовленный на юте крейсера буксирный конец на К-19, затем «Александр Невский» дал ход и начал буксиров-

**«Александр
Невский»
на рейде, 1974 г.**

**Крейсер
«Александр
Невский»
проходит
размагничивание,
1982 г.**



ку ее в базу. Позже, с улучшением погоды, буксир передали на спасательное судно.

Помимо 28 жертв катастрофы непосредственно на борту АПЛ, еще 2 человека погибли на кораблях спасательного отряда, включая матроса-шифровальщика, смытого волнами за борт с палубы «Александра Невского».

В 1974 г. корабль (бортовой № 805) в составе отряда боевых кораблей СФ решал задачи боевой службы в Северной Атлантике.

В 1981 г. «Александр Невский» носил бортовой № 077.

До 12 августа 1982 г. крейсер (бортовой № 057) входил в состав 56-й бригады ЭМ СФ, после чего был перечислен в состав 176-й бригады кораблей резерва, а с 5 августа 1985 г. вошел в состав вновь созданной 37-й дивизии морских десантных сил СФ (вместе с крейсером «Мурманск»).

20 марта 1983 г. «Александр Невский» в составе КУГ (эсминцы «Отчаянный», «Современный», «Бывалый» и БПК «Сообразительный») выполнил на «отлично» учебную минную постановку на приз ГК ВМФ.

15 апреля 1983 г. крейсер принял участие в опытово-специальном учении по ПВО, а в сентябре того же года — в учениях «Магистраль-83». С 20 по 27 сентября 1983 г. крейсер в составе КУГ (ТАКР «Новороссийск», ЭМ

«Современный», ЭМ «Отчаянный») принимал участие в учениях «Океан-83». В ходе учений «Александр Невский» осуществлял охранение конвоя, идущего из Северной Атлантики в порты Кольского полуострова.

С 31 марта по 8 апреля 1984 г. крейсер в составе КУГ №2 (РКР «Адмирал Зозуля», эсминец «Несокрушимый») участвовал в учении ВМФ СССР «Атлантика-84», удостоившись высокой оценки главкома ВМФ.

На зачетных стрельбах главным калибром в 1984, 1986 и 1987 гг. КР «Александр Невский» завоевывал призы ГК ВМФ по артиллерийской подготовке и носил на надстройке соответствующую эмблему.

9 октября 1987 г. при пуске дизеля на корабельном катере произошло ЧП — от взрыва кислородного баллона погиб матрос.

В 1987—1988 гг. кораблем командовал капитан 2 ранга В.Р. Карцев.

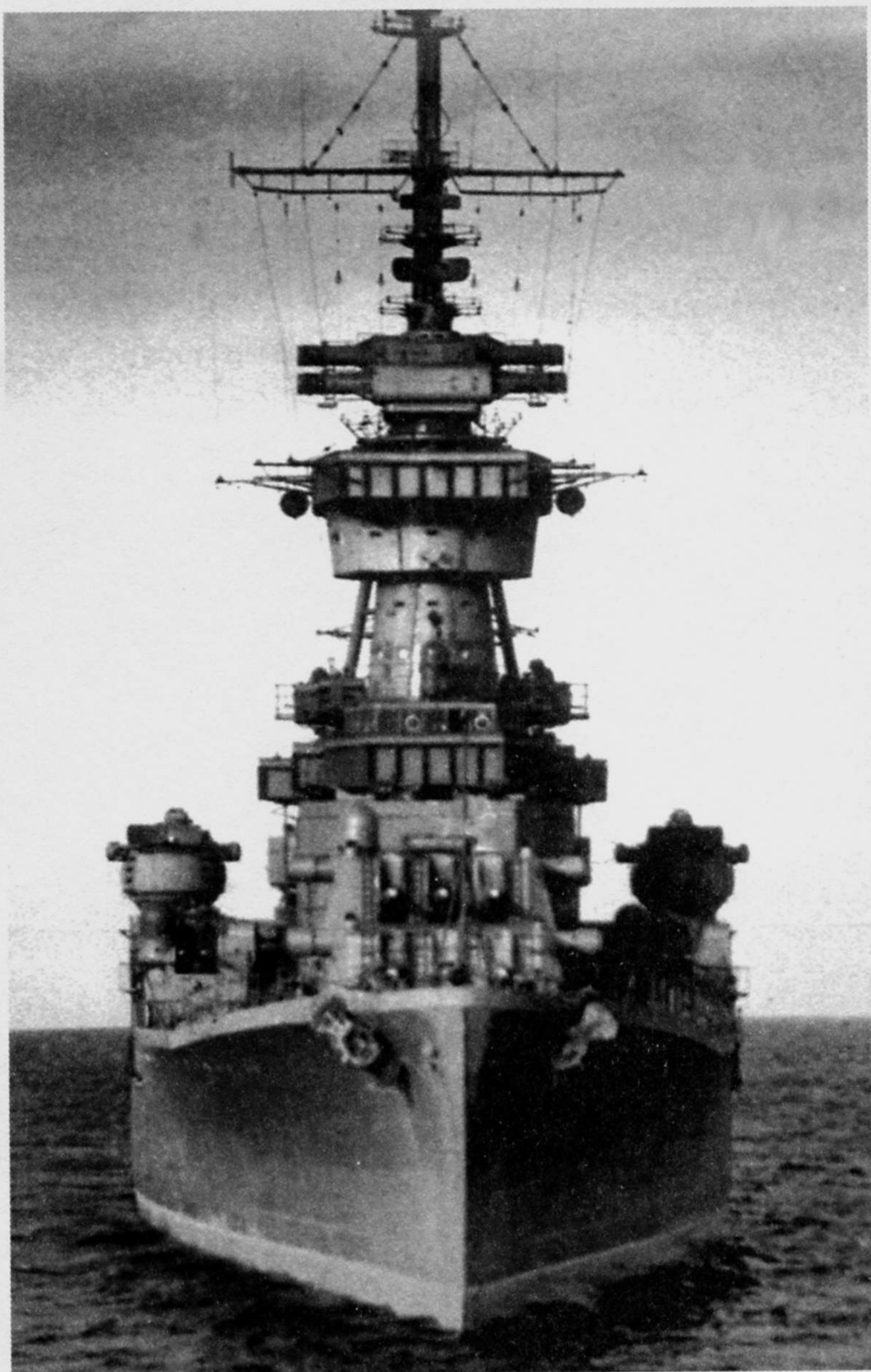
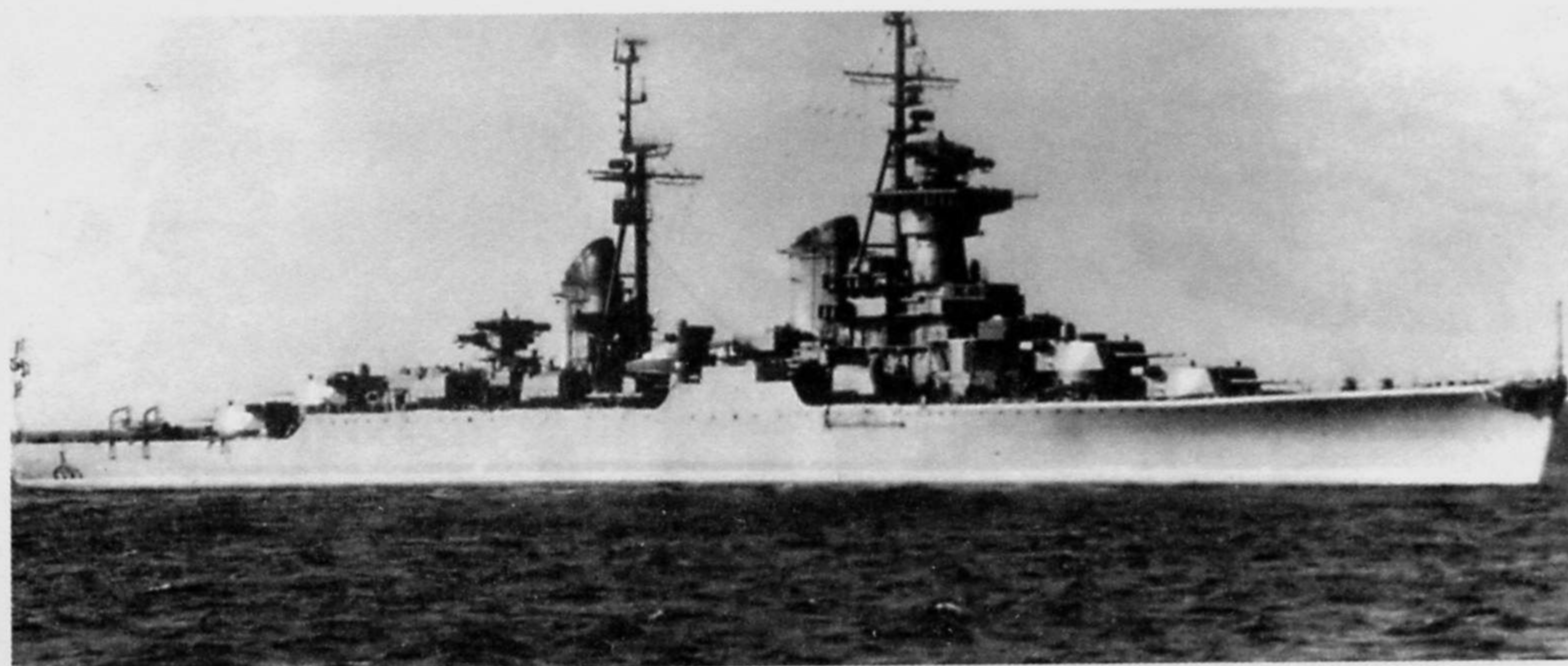
30 мая 1989 г. «Александр Невский» (бортовой № 067) был разоружен, исключен из состава ВМФ, 31 января 1989 г. расформирован и продан на слом частной индийской компании. В 1990 г. разоруженный корабль был законвертован и в октябре 1991 г. уведен буксиром «Диксон» вокруг Африки в Индию. Окончательная разборка крейсера на металл проходила в Аланг-Бич близ Бомбея.



Вверху:
«Александр
Невский»
на боевой службе.
Слева:
на якоре, 1986 г.



**Крейсер
«Адмирал Нахимов»
на испытаниях,
1952—1953 гг.**



«Адмирал Нахимов» (заводской № С-375)

Назван в честь известного русского флотоводца вице-адмирала П.С. Нахимова (1802—1855 гг.). В составе Российского Императорского флота название «Адмирал Нахимов» носили броненосный крейсер 1888 г. постройки, затопленный экипажем после Цусимского боя, а также легкий крейсер типа «Светлана», строившийся на ССЗ «Руссуд» в г. Николаеве (вступил в строй в 1927 г. как «Червона Украина»).

КРЛ «Адмирал Нахимов» зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 1 декабря 1948 г., заложен на стапеле №1 ССЗ № 444 в Николаеве 27 июня 1950 г., спущен на воду 29 июня 1951 г. (ст. строитель Михайлов).

В феврале 1951 г. в Николаеве началось формирование экипажа. Первым командиром был назначен капитан 2 ранга Л.Д. Чулков. В июле—сентябре 1952 г. прошли швартовые испытания, а 5 октября крейсер вышел в Севастополь для проведения заводских ходовых и государственных испытаний.

14 ноября 1952 г. начались государственные испытания, частично завершившиеся 4 декабря, после чего корабль был поставлен в завод для ревизии и устранения недостатков. Но суровая зима не позволила заводу осуществить контрольный выход «Нахимова» в море по завершении доводочных работ.

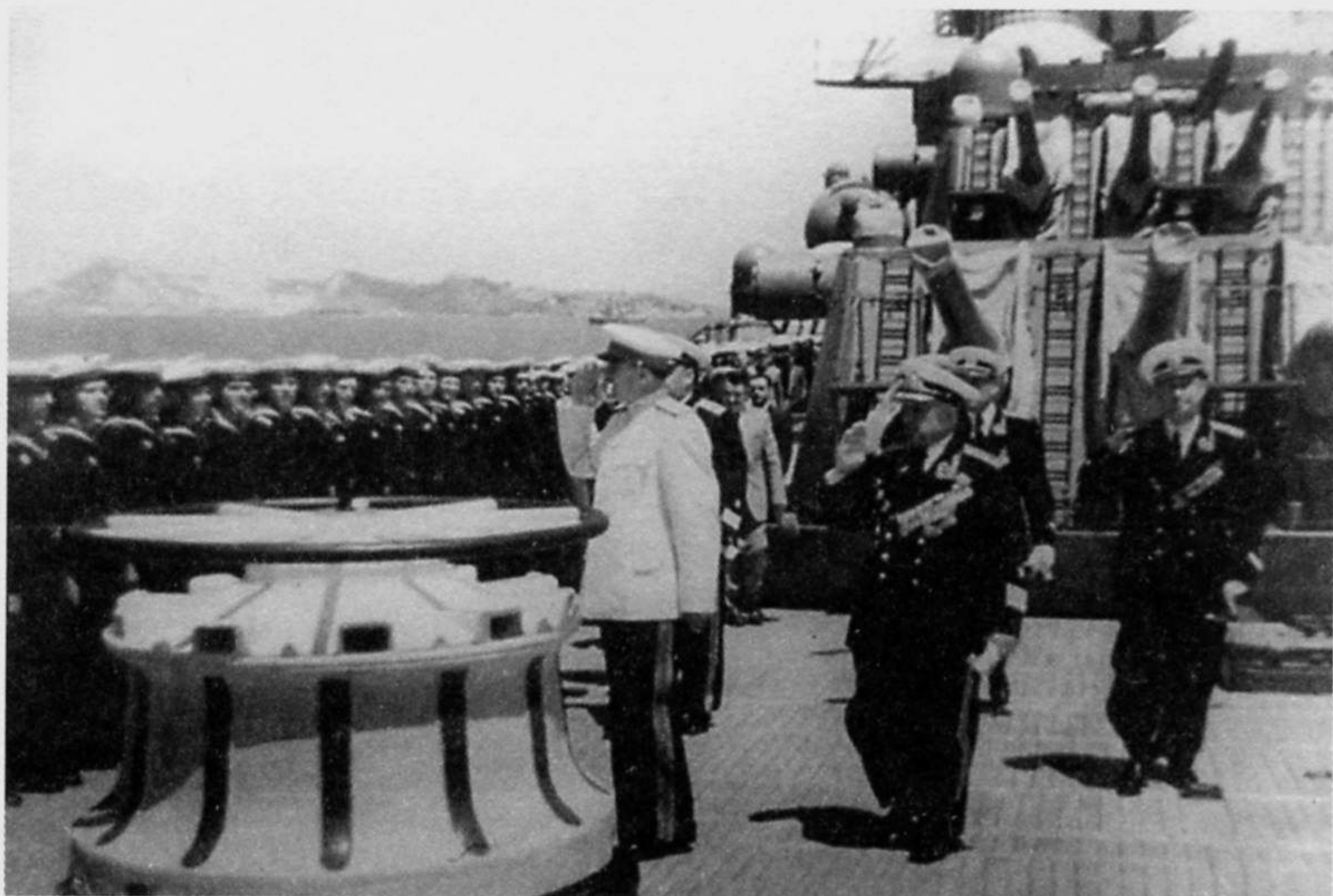
7 января 1953 г. в северо-восточной части акватории Черного моря прошли мореходные испытания крейсера. Испытания проводились в условиях 4—6-балльного волнения и завершились успешно. 22 января корабль возвратился в Севастополь.

Подъем флага состоялся 8 февраля, а подписание приемного акта — 27 марта 1953 г., после чего КРЛ «Адмирал Нахимов» (бортовой № 22) вошел в состав эскадры ЧФ.

В октябре 1953 г. на борту крейсера побывали Председатель Совета Министров СССР Н.С. Хрущев и главком ВМФ адмирал флота Н.Г. Кузнецов, от которых командующему ЧФ адмиралу С.Г. Горшкову поступило указание о подготовке кораблей эскадры к дальним походам в Средиземное море — в частности, в порты Албании и Югославии. Флагманским кораблем определялся «Адмирал Нахимов».

19 декабря 1953 г. КРЛ «Адмирал Нахимов» посетил министр обороны маршал Советского Союза Н.А. Булганин в сопровождении главкома ВМФ, при этом корабль выходил в море для участия в учениях с артиллерийскими и торпедными стрельбами. В том же году крейсер вошел в состав 50-й дивизии крейсеров ЧФ и занял первое место на флоте по итогам боевой и политической подготовки.

В период с 28 мая 1954 г. отряд в составе КРЛ «Адмирал Нахимов» (бортовой № 93) под флагом командующего ЧФ адмирала Горшкова, эсминцев «Буйный» и «Беспощадный» вышел из Севастополя для выполнения официального визита в Дуррес (Албания), на борту крейсера следовала делегация во главе с членом Президиума ЦК КПСС А.И. Микояном. На переходе отрабатывались задачи дозаправки топли-



вом и водой эсминцев на ходу от крейсера (при скорости хода 14 узлов), передачи продовольствия и других грузов.

Это был первый послевоенный поход советских кораблей в страны Средиземноморья. Начиная от входа в турецкие проливы и далее, они активно сопровождались кораблями и самолетами США и других стран НАТО, осуществлявшими слежение на всем маршруте перехода. 31 мая отряд прибыл в Дуррес. Во время стоянки на рейде крейсер «Адмирал Нахимов» посетил министр обороны Албании генерал-полковник Бекир Балуку. 2 июня на крейсере побывал албанский лидер Энвер Ходжа, а 4 июня, по завершении визита, «Адмирал Нахимов» с албанской правитель-

Командующий Черноморским флотом адмирал С.Г. Горшков на крейсере «Адмирал Нахимов», 1953 г.



Крейсер «Адмирал Нахимов» в Албании, 1954 г.

**Крейсер
«Адмирал Нахимов»,
1954 г.**

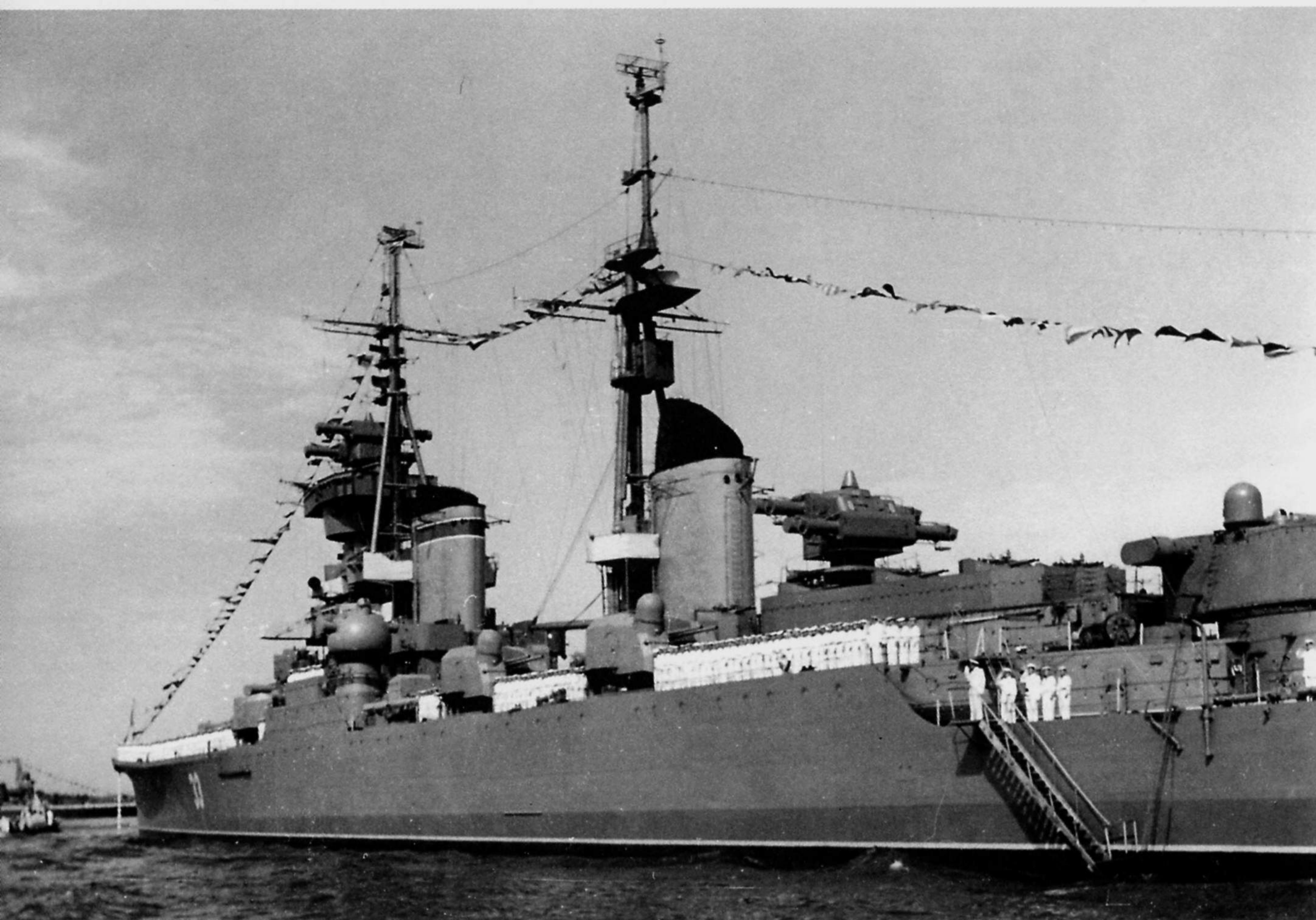


ственной делегацией во главе с Э.Ходжей на борту вышел курсом на Севастополь, куда прибыл 7 июня 1954 г.

**«Адмирал Нахимов»
на параде
в Севастополе,
июль 1954 г.**

В октябре 1954 г. крейсер на «отлично» выполнил стрельбу главным калибром на полигоне в Феодосийском заливе под флагом главкома ВМФ адмирала флота

Н.Г. Кузнецова. По итогам боевой и политической подготовки за 1954 г. «Адмирал Нахимов» был объявлен лучшим кораблем своего класса в ВМФ СССР. Но для дальнейшей судьбы корабля решающим было то обстоятельство, что в том же 1954 г. министр ВМФ Н.Г. Кузнецов добился ре-



шения об установке на крейсере «Адмирал Нахимов» первого опытного образца управляемого реактивного оружия (УРО).

В 1955 г. крейсер прошел на ССЗ № 444 в г. Николаеве модернизацию по пр.68ЭП под комплекс ракетного оружия «Колчан». В результате на крейсере появилась дополнительная мачта с установленной в верхней части под радиопрозрачным колпаком РЛС наведения самолетов-снарядов (крылатых ракет), ангары для хранения ракет и, наконец, пусковая установка для них в носовой части.

Поскольку переоборудование затянулось, испытания «Адмирала Нахимова» вместо августа пришлось начинать 28 сентября (завершены 18 октября), а сами самолеты-снаряды удалось получить только в ноябре. 2 и 4 ноября 1955 г. с борта крейсера смогли выполнить только первые бросковые пуски массо-габаритных макетов ракет с натурными ускорителями.

А 22 января 1956 г. в 12 часов 51 минуту состоялся первый в СССР пуск боевой ракеты с корабля. За ним последовали еще два (все три — «бросковые», на небольшую дальность и без конкретной цели). Испытания продолжились до марта 1956 г. Затем с 29 марта по 23 апреля провели серию из 12 пусков. При выполнении ракетных стрельб крейсер следовал со скоростью до 24 узлов, при этом 7 из 10 выпущенных по движущимся на максимальной дальности (40—43 км) целям КСС достигли прямого попадания. Наряду с пусками КСС, с использованием специального самолета-дублера МиГ-17СДК, отрабатывалось наведение его на различные, в т.ч. реальные цели (самолет имел бортовую аппаратуру КСС и мог наводиться в луче корабельной РЛС). 26 апреля 1956 г. первый этап экспериментальных испытаний завершился. 6 июня госкомиссия в своем докладе правительству и ЦК КПСС оценила испытания КСС на «Адмирале Нахимове» как успешные.

3 июня начались пуски по мишени (корабельному щиту) ракетами с инертной БЧ, всего выпущено 17 ракет КСС. Затем, со 2 по 22 декабря того же года крейсер выполнил 7 пусков КСС уже с фугасно-кумулятивной БЧ по бронированной цитадели недостроенного ТКР пр.82 «Сталинград». Всего же из 24 выполненных пусков 20 ракет попали в цель, подтвердив высо-

кую эффективность нового оружия. А 22 декабря на завершающем этапе испытаний произошло ЧП — самолет сопровождения вошел в зону поражения ракеты и был сбит, пилот при этом погиб.

Согласно решению ГК ВМФ СССР 23 октября 1956 г. и 13 января 1957 г. «Адмирал Нахимов» осуществил еще два дополнительных пуска ракет, завершившихся успешно. Полученные в ходе испытаний экспериментальные данные были использованы для выполнения следующей стадии проекта перевооружения корабля, проектирования корабельных СУ и создания новой поворотной пусковой установки СМ-58 комплекса УРО «Стрела».

С декабря 1955 г. в связи с реорганизацией эскадры ЧФ «Адмирал Нахимов» был включен в нее в составе 50-й дивизии крейсеров.

В августе 1956 г. командование кораблем принял капитан 2 ранга В.Н. Виргинский.

29 сентября 1956 г. на крейсере «Адмирал Нахимов» был организован выход в море для высших руководителей страны (1-й секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущев в сопровождении А.Н. Косыгина, А.И. Микояна и маршала Г.К. Жукова, с которыми прибыл также находившийся с визитом в СССР руководитель СФРЮ маршал И.Б. Тито). Гостям был продемонстрирован новый ракетный комплекс, а также произведен показательный пуск ракеты по щиту. В кают-компании крейсера состоялась дискуссия о проблемах военно-морского строительства в СССР, причем Н.С. Хрущев не скрывал своего негативного отношения к крупным боевым кораблям в свете развития ракетного оружия.

В августе—сентябре 1957 г. КРЛ «Адмирал Нахимов» (флаг комфлота адмирала В.А. Касатонова) на общесовских учениях вместе с двумя эсминцами обозначал силы «синих».

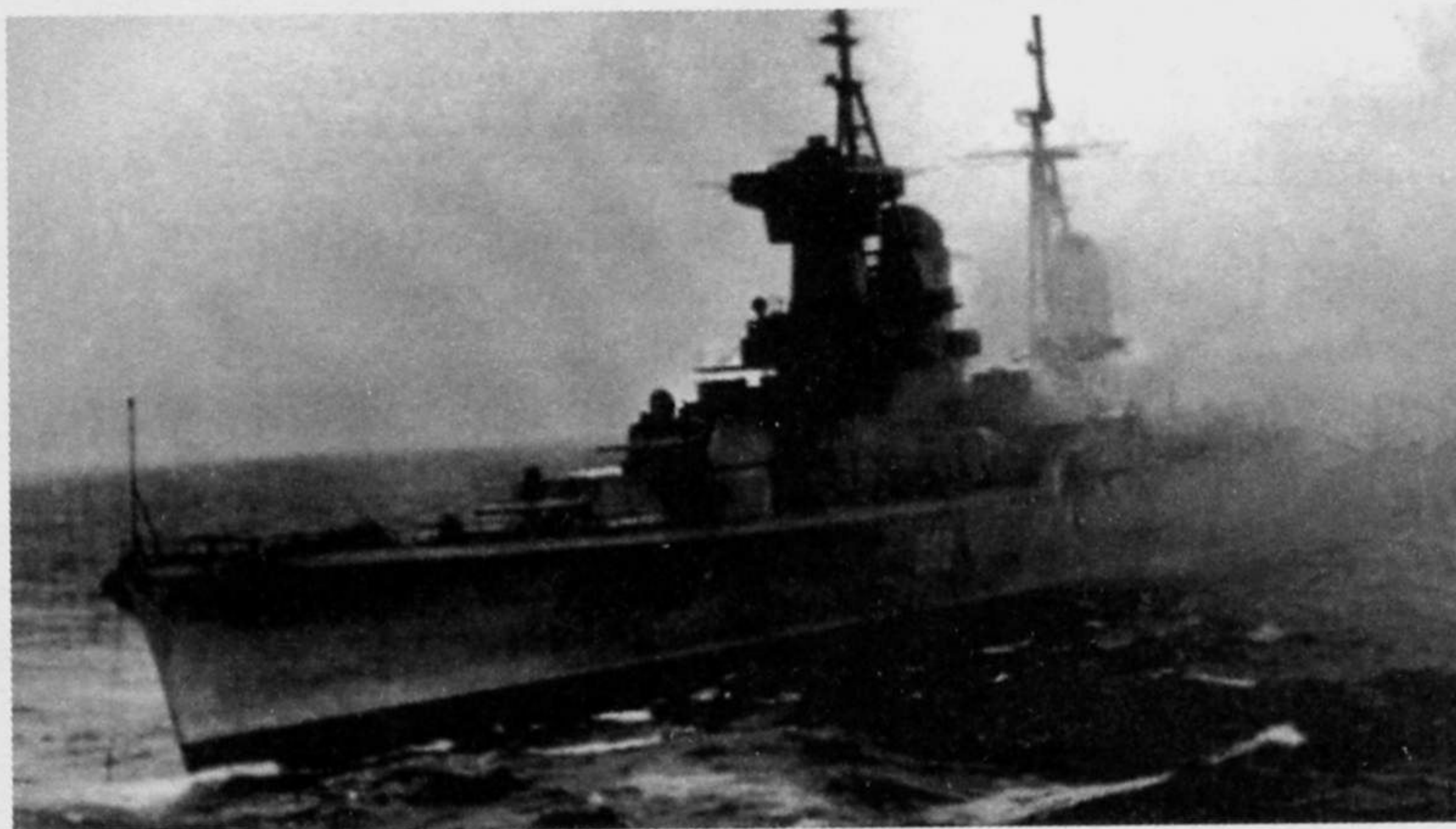
После этого необходимость в установленном на борту экспериментальном образце комплекса «Колчан» отпала, его предполагалось демонтировать. Далее планировалось модернизировать «Адмирал Нахимов» по проекту 67СИ для проведения совместных испытаний ракетного комплекса «Стрела»: на месте носовых башен 152-мм артиллерии и части другого вооружения предполагалось установить

спаренную стабилизированную закрытую ПУ СМ-58 с погребом для хранения ракет и системой управления «Колчан». Технический проект 67СИ был утвержден в 1955 г., однако в сентябре следующего года разработка его была прекращена, и модернизацию корабля отменили.

Постановлением СМ СССР от 10 августа 1957 г. № 999-442 заводу №444 в Николаеве поручалось с 28 ноября 1957 г. выполнить работы по переоборудованию крейсера «Адмирал Нахимов» в головной корабль проекта 71.

24 ноября 1957 г. крейсер, предварительно выгрузив в Севастополе боезапас, прибыл в Николаев и был поставлен к стенке Большого ковша ССЗ № 444. Там с него сняли корпусные конструкции, оставшиеся после предыдущего переоборудования по пр.67-ЭП, оба КДП, а также обе кормовые башни ГК (на их месте предполагалось установить 2 ПУ СМ-64 ЗРК типа М-2 с СУ «Корвет»), все автоматы В-11, торпедные аппараты, РЛС и т.п. Заодно демонтировали кабельные трассы, перепланировали внутренние помещения корабля. Работы велись в соответствии с графиком, достаточно ритмично. Параллельно шел средний ремонт корабля и велась подготовка к последующей окраске — корпус и надстройки «Нахимова» покрыли суриком, был снят деревянный настил палубы, а сама она вскрыта для проведения демонтажных и монтажных работ. Но затем согласно постановлению ЦК КПСС и СМ СССР от 3 декабря 1958 г. за № 1324-639 разработка проекта 71 и работы по переоборудованию по нему «Адмирала Нахимова» были прекращены.

**Пожар на
«Адмирале
Нахимове» после
попадания ракеты
КСЩ, июнь 1961 г.**



Постановление СМ СССР от 21 июля 1959 г. все же предусматривало завершение переоборудования «Адмирала Нахимова», но в минимальном объеме по пр.1131 (монтаж в кормовой части двух ПУ комплекса М-2). Разработку техпроекта 1131 выполняло ЦКБ-17 (главный конструктор А.Е. Михайлов). Но необходимых для проведения работ решений ВМФ, Госкомитета по судостроению и других инстанций оформить до конца года не успели. Зато в октябре того же года Госкомитет по судостроению предложил сохранить крейсер «Адмирал Нахимов», используя его для испытаний нового комплекса ЗУРО М-31 с системой управления «Круг» в интересах проектировавшегося тогда в рамках программы военного судостроения на 1959—1965 гг. нового ракетного корабля ПВО пр.1126. Комплекс предполагалось установить в кормовой части корабля, благо, там все ранее установленные системы и вооружение были сняты. Но после прекращения 21 июля 1960 г. разработки проекта 1126 «Адмирал Нахимов» был обречен. Восстанавливать корабль в первоначальном виде по устаревшему проекту 68-бис было нереально ввиду огромных затрат. К тому же, решение вопроса о дальнейшей судьбе крейсера пришлось на время резкого сокращения Вооруженных сил страны в целом и ВМФ в частности, что при известной нелюбви 1-го секретаря ЦК КПСС Н.С. Хрущева к крупным надводным кораблям не оставляло крейсеру никаких шансов на выживание.

28 июля 1960 г. крейсер был разоружен и исключен из состава ВМФ. После спуска флага и расформирования экипажа корабль отбуксировали из Николаева в Севастополь, где он состоял в дивизионе кораблей резерва 50-й ДИКР в качестве несамоходной мишени. Об этом периоде жизни бывшего крейсера наиболее известен следующий случай. В июне 1961 г. бывший крейсер был отбуксирован из Севастопольской бухты на 45—50 миль в сторону Одессы и оставлен дрейфовать. Затем с предельной дистанции 72 км БРК «Прозорливый» выпустил по нему крылатую противокорабельную ракету типа КСЩ в инертном снаряжении (без боевого заряда), добившись попадания в левый борт примерно в районе первой дымовой тру-



**Списанный
«Адмирал Нахимов»
на приколе
в Инкермане,
1961 г.**

бы выше ватерлинии. Эффект попадания в корабль всего одной ракеты стал неожиданным для организаторов стрельбы — ракета пробила крейсер насквозь, проделав входное отверстие в виде восьмерки площадью около 15 м^2 , а в противоположном — около 8 м^2 . При этом нижний край выходного отверстия оказался на 40 см ниже ватерлинии: внутрь корпуса стала поступать вода, корабль дал крен, и возникла угроза его затопления. К тому же двигатель ракеты взорвался внутри корпуса крейсера, вызвав возгорание разлившихся остатков топлива, вскоре переросшее в сильный объемный пожар. В борьбу за спасе-

ние «Нахимова» включилось много кораблей, срочно прибывших из Севастополя, но завести пластырь на пробоину в подводной части и погасить пожар спасателям удалось только через 12 часов, после чего корабль отбуксировали в Севастополь и поставили на бочки в районе ГРЭС. После этого о восстановлении его не могло быть и речи, и в 1961—1962 гг. на инкерманской базе «Главвторчермета» корабль разобрали на металл.

Рында с «Адмирала Нахимова» была передана в ЧВВМУ им. П.С. Нахимова (в настоящее время — СВМИ им. П.С. Нахимова), где она находится и по настоящее время.

Справа:
«Адмирал Ушаков»
на стапеле перед
спуском, 1952 г.
Внизу:
«Адмирал Ушаков»
в Стокгольме,
апрель 1954 г.



«Адмирал Ушаков» (заводской № С-626)

Назван в честь выдающегося русского флотоводца адмирала Ф.Ф. Ушакова (1744—1817 гг.).

В состав Российского Императорского флота входил броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков» 1896 г. постройки, героически погибший 15 мая 1905 г. в Цусимском проливе.

КРЛ «Адмирал Ушаков» был зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 9 ноября 1950 г., заложен на стапеле ССЗ № 194 в Ленинграде 6 февраля 1951 г., спущен на воду 29 июня 1952 г. После спуска корабль прошел докование в Кронштадтском Морзаводе. Подписание приемного акта состоялось 8 сентября 1953 г. Первым командиром корабля был назначен капитан 1 ранга Ю.А. Юлинец.

19 сентября 1953 г. крейсер впервые поднял Военно-морской флаг, после чего вошел в состав 8-го ВМФ. В октябре—ноябре крейсер прошел плановое докование в доке им. Велешинского (Кронштадт), связанное с очисткой и окраской подводной части корпуса, а также заменой протекторной защиты и зачисткой кромки левого гребного винта.

В период с 16 по 21 апреля 1954 г. крейсер «Адмирал Ушаков» (бортовой № 6, коман-



**«Адмирал Ушаков»
в мае 1954 г.**



дир — капитан 2 ранга А.С. Бандура) под флагом контр-адмирала В. Котова в составе ОБК (4 эсминца пр.30-бис и 2 подводные лодки) ходил с официальным визитом в Стокгольм (Швеция).

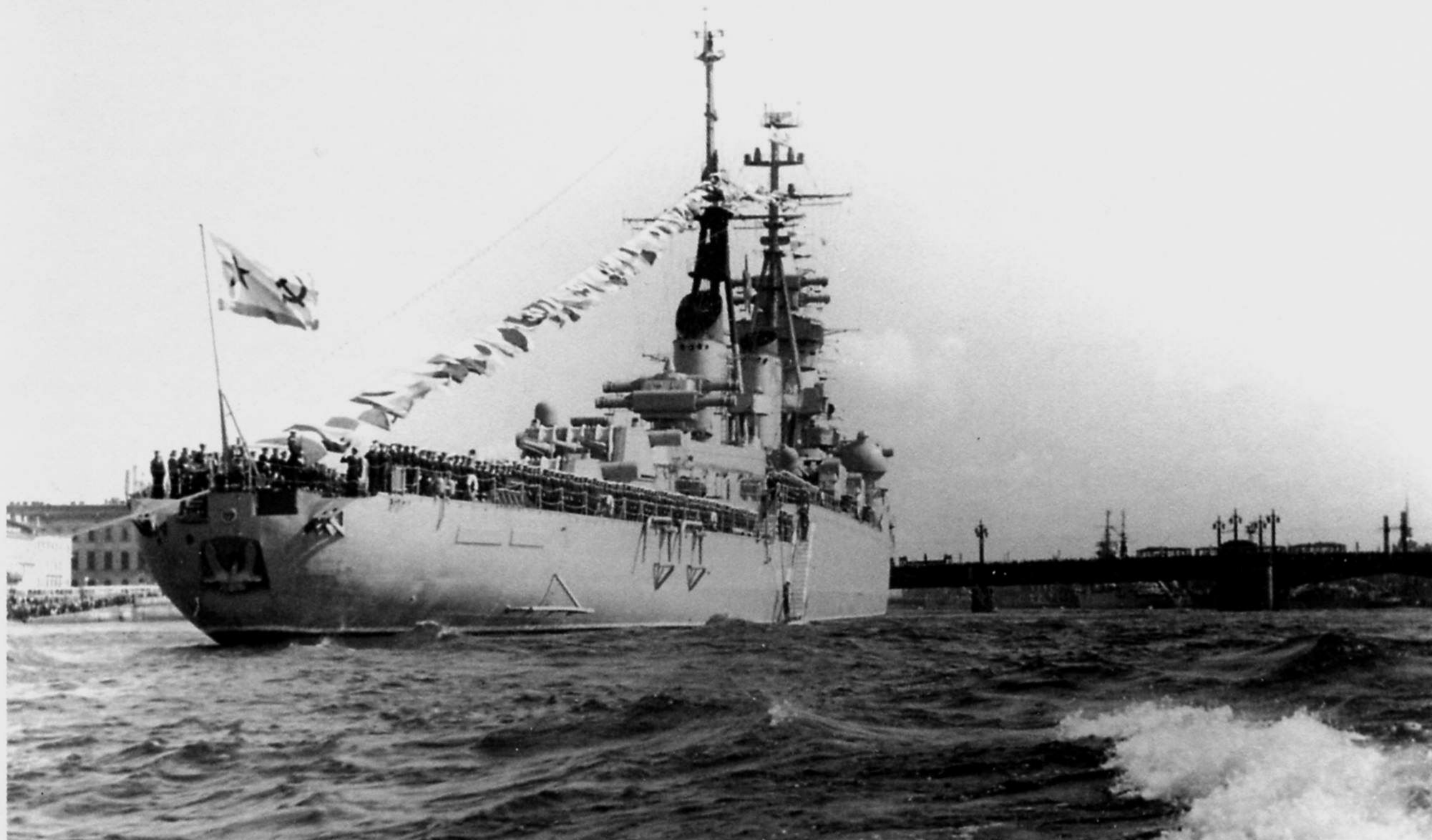
С 24 октября 1955 г. по 5 августа 1956 г. крейсер прошел на Кронштадтском Морском заводе текущий ремонт с докованием (октябрь—ноябрь 1955 г.). С 24 декабря 1955 г. после объединения 8-го и 4-го ВМФ на Балтике корабль был перечислен сначала в состав вновь созданного КБФ (бортовой № 54), а 3 ноября 1956 г. — в состав 5-й дивизии крейсеров эскадры СФ (бортовой № 33).

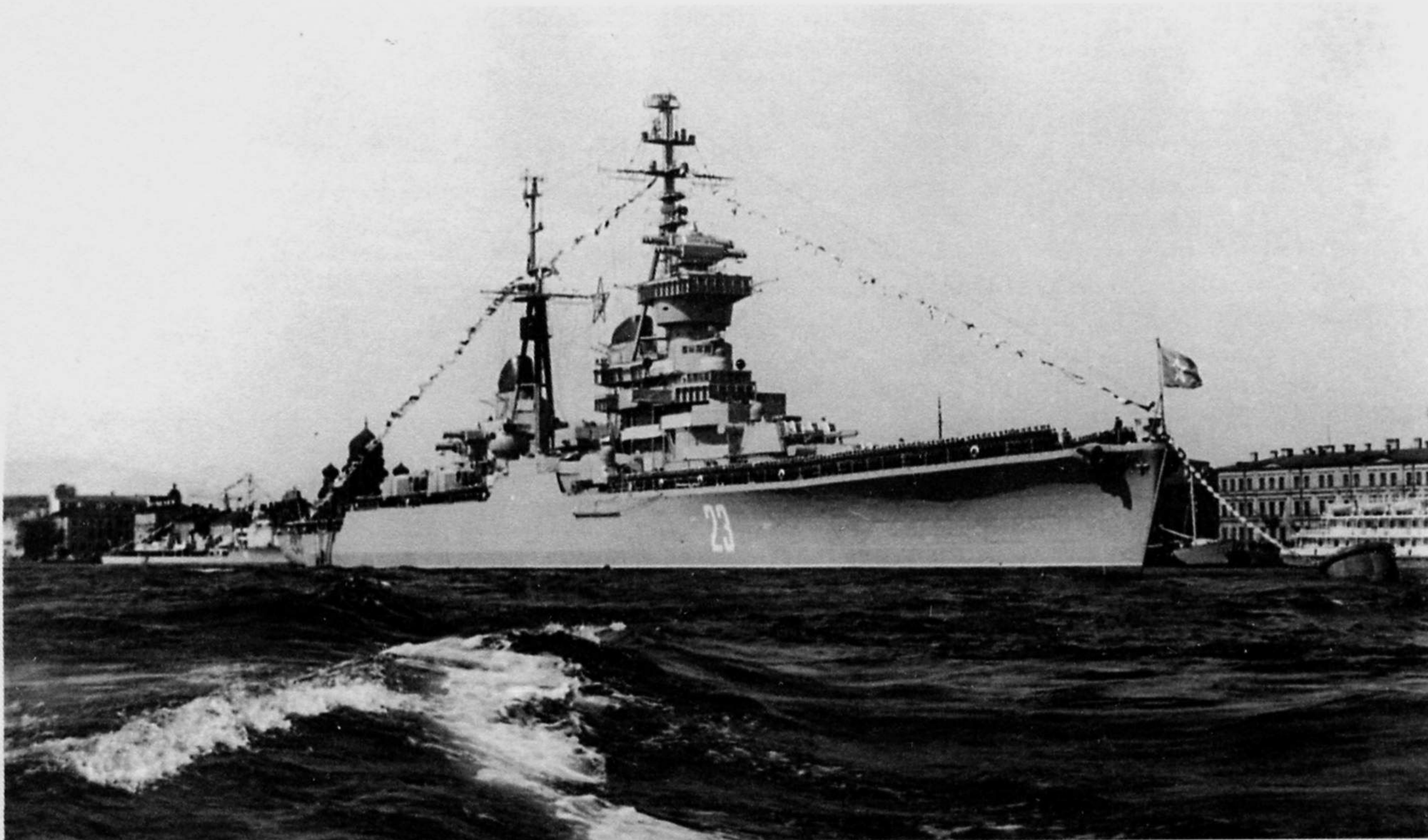
В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 31 июля 1954 г. № 1559-699 впервые было предусмотрено провести на Новой Земле в 1956 г. «взрыв специзделия в воздухе над кораблями-мишенями», причем особенностью испытания должно было стать участие в них наряду с 17 кораблями-мишенями и кораблей новых проектов, крейсеров и эскадренных миноносцев. В связи с этим заместитель главкома ВМФ адмирал Н.Е. Басистый подписал в июле 1955 г. директиву о подготовке к ядерным испытаниям в числе других кораблей КРЛ «Адмирал Ушаков». Но

в июне 1956 г. главком ВМФ С.Г. Горшков высказался против вывода из строя новых кораблей, предложив ограничиться только использованием единиц 241-й отдельной бригады опытовых судов из состава новоземельского полигона.

14 апреля 1955 г. «Адмирал Ушаков» под флагом командующего 8-м ВМФ адмирала В.А. Касатонова в составе отряда боевых кораблей (3 КРЛ и 4 ЭМ) в рамках учений совершил переход по маршруту Либав — Балтийск — Гданьский залив — Балтийск — Либав — Таллин. С 14 по 20 апреля корабли отряда отрабатывали артиллерийско-торпедный бой в открытом море с крупными надводными кораблями «противника», решали задачи ПВО и ПЛО, обороны соединения на переходе морем и на незащищенных рейдах. Корабли осуществляли маневрирование в противоатомном порядке на больших скоростях, выполняли сосредоточенную стрельбу главным калибром по морской цели (радиоуправляемый корабль-цель). При этом наведение крейсеров на цель выполнялось авиацией. Два крейсера при этом выполнили совместную ночную, а один — дневную стрельбу главным калибром (впервые!) по воздушной цели (реактивный самолет).

**Крейсер
«Адмирал Ушаков»
на параде на Неве,
7 ноября 1957 г.**





**«Адмирал Ушаков»,
7 ноября 1957 г.**

До 50% времени в походе корабли провели в условиях штормовой погоды, тумана и снежных зарядов. Всего было пройдено 1350 миль и даже заход кораблей отряда в гавань Таллина выполнялся в условиях сплошного льда за ледоколом.

С 23 ноября 1955 г. командиром крейсера стал капитан 2 ранга С.Е. Илясов, а с 18 октября 1957 г. — капитан 2 ранга М.И. Забаев.

В 1957 г. на крейсере «Адмирал Ушаков» (бортовой № 21) установили с целью испытаний головные образцы новых САП «Краб-11» и «Краб-12» сантиметрового диапазона (с размещением характерных двойных антенн на фок-мачте).

7 ноября 1957 г. корабль стоял на Неве уже с бортовым № 23. Испытания указанных систем позже успешно прошли на СФ.

С 27 сентября 1958 г. командиром крейсера был назначен капитан 2 ранга В.А. Савельев.

В период с 8 марта 1960 г. по 16 мая 1961 г. крейсер прошел на СРЗ-35 текущий ремонт.

22 сентября 1960 г. командование кораблем принял капитан 2 ранга И.И. Певнев. 30 сентября в связи с реорганизацией и общим сокращением ВС СССР крейсер «Адмирал Ушаков» напрямую переподчинили командующему эскадрой СФ, а с 1 апреля

1961 г. после проведения оргштатных мероприятий по расформированию управления эскадры СФ он вошел в состав новой 2-й дивизии надводных кораблей.

В период «Карибского кризиса» 1962 г. «Адмирал Ушаков» в рамках проводившейся стратегической операции «Анадырь» активно готовился следовать на Кубу в качестве флагмана отряда кораблей СФ (позже поход отменили). С 9 февраля «Адмирал Ушаков» и «Мурманск» вошли в состав новой 6-й (ракетной) дивизии НК СФ.

С 10 по 25 апреля крейсер прошел очередное плановое докование на СРЗ-35 (Роста) с очисткой и окраской подводной части. Затем корабль под флагом комфлота адмирала В.А. Касатонова в сопровождении четырех ЭМ двое суток подряд отрабатывал задачи по отражению атак авиации и подводных лодок на переходе морем. В конце мая крейсер отрабатывал те же задачи уже с 9 ЭМ, обозначая при этом силы «синих», по которым наносили сосредоточенные удары корабли и подводные лодки СФ. Но уже 24 мая в связи с необходимостью замены поврежденного попадания учебной торпеды правого гребного винта «Адмирал Ушаков» (бортовой № 203) вновь поставили в док СРЗ-35, откуда он вышел только 6 августа.

**«Адмирал Ушаков»
в 1971 г.**



**Слева:
артиллерийские
учения на
«Адмирале
Ушакове».
Внизу:
вахтенный офицер
у трапа «Адмирала
Ушакова», 1971 г.**

7 декабря 1962 г. командиром корабля назначили капитана 2 ранга П.Г. Зинченко.

С 5 октября 1963 г. крейсер «Адмирал Ушаков» был перечислен в состав ЧФ и перешел на Черное море. Там 18 февраля 1964 г. крейсер вывели в резерв, законсервировали и поставили в Севастополе на отстой.

С 15 сентября 1966 г. кораблем командовал капитан 2 ранга Н.Г. Григорьев, с 10 ноября того же года — капитан 2 ранга М.З. Барашов, а с 21 июля 1970 г. — капитан 2 ранга Б.А. Костылев.

Спустя 7 лет, 15 февраля 1971 г. корабль был расконсервирован, доукомплектован личным составом до штатной численности и 15 апреля 1971 г. введен в строй.

С 19 февраля 1971 г. новым командиром корабля был назначен капитан 1 ран-





Слева: крейсер «Адмирал Ушаков» на БС. Прием топлива с танкера «Десна». Справа: египетский адмирал на борту «Адмирала Ушакова», 1972 г.

га К.И. Жилин, до этого командовавший крейсером «Михаил Кутузов». Вместе с командиром, на корабль перешли до 30% экипажа «Михаила Кутузова».

12—14 мая на крейсере в порядке эксперимента была произведена очистка подводной части корпуса без постановки в док. Работы производились силами аквалангистов экспедиционного отряда в условиях одесского рейда. Ввиду низкой температуры воды осталась неочищенной полоса днища вдоль киля длиной 130 м и шириной 8—10 м. Очистку днища завершили с последующей окраской в доке Севморзавода в период 22 февраля—7 апреля 1972 г.

В июне того же года после отработки курсовых задач «Адмирал Ушаков» (бортовой № 860) в составе 70-й бригады противолодочных кораблей под флагом командующего КЧФ вице-адмирала В.С. Сысоева участвовал в учениях «Юг».

В марте 1972 г. корабль (бортовой № 855) выходил в Средиземное море для несения БС. 30 октября 1972 г. командиром «Адмирала Ушакова» стал капитан 2 ранга Ю.Ф. Шумихин.

В период с 6 по 12 марта 1973 г. «Адмирал Ушаков» (бортовой № 845, командир капитан 1 ранга Ю.Ф. Шумихин) в составе отряда боевых кораблей (БПК «Сметливый» и ПЛ пр.641) под флагом командующего КЧФ вице-адмирала В.С. Сысоева нанес визит в сирийский порт Латакия.

Конец 1973 г. характеризовался очередным обострением арабо-израильских противоречий и фактическим началом боевых действий — Египет и Сирия при участии воинских контингентов ряда союзных им арабских стран начали войну против Израиля. Одним из следствий этого стало усиление военно-морского присутствия США и СССР в Восточном Средиземноморье. Поэтому в октябре 1973 г. «Адмирал Ушаков» вновь выходил на БС в Средизем-

Слева: «Адмирал Ушаков» на Средиземном море, 1972 г.

Справа: противоатомные учения — деактивация крейсера «Адмирал Ушаков» с участием пожарного судна



**На странице справа:
«Адмирал Ушаков»
входит в бухту Мар
Пикколо
итальянской
ВМБ Таранто,
15 октября 1973 г.**

ное море в качестве флагманского корабля 70-й бригады ПЛК, решая задачи поиска и слежения за ПЛ и АУГ вероятного противника. В составе 1-й корабельной ударной группы КУГ-1 (БРК «Неуловимый» и БПК «Решительный») крейсер под флагом контр-адмирала Л.Я. Васюкова осуществлял слежение за амфибийным соединением ВМС США во главе с десантным вертолетоносцем LPH 2 «Iwo Jima», находясь в готовности к уничтожению противника в случае начала военных действий.

10—15 октября 1973 г. в связи с начавшимся контрнаступлением израильтян на египетском участке фронта, «Адмирал Ушаков» включили в состав сил высадки корабельного десанта. Корабельный десант, сформированный из личного состава крейсера и курсантов ЧВВМУ им. П.С. Нахимова численностью до роты, предполагалось высадить в Порт-Саиде, организовав его оборону с суши до прибытия из СССР воздушного десанта. На борту «Ушакова» был развернут КП сил высадки во главе с командиром 30-й дивизии НК КЧФ. Операцию отменили уже при входе кораблей 5-й ОПЭСК в Порт-Саид в связи со стабилизацией обстановки на фронте.

В том же году в сопровождении БПК «Отважный» КРЛ «Адмирал Ушаков» под флагом контр-адмирала Л.Я. Васюкова посетил с официальными дружественными визитами итальянские порты Таранто (15—18 октября) и Мессина (19—22 октября).

В начале 1974 г. «Адмирал Ушаков» (капитан 1 ранга Ю.Ф. Шумихин) выполнял задачи БС в Средиземном и Ионическом морях, в т.ч. близ о. Керкира (Корфу), в местах, где в прошлом адмирал Ф.Ф. Ушаков одержал ряд своих знаменитых побед. Крейсер занимался разведкой, слежением за авианосными группировками 6-го флота США, охранением советских судов.

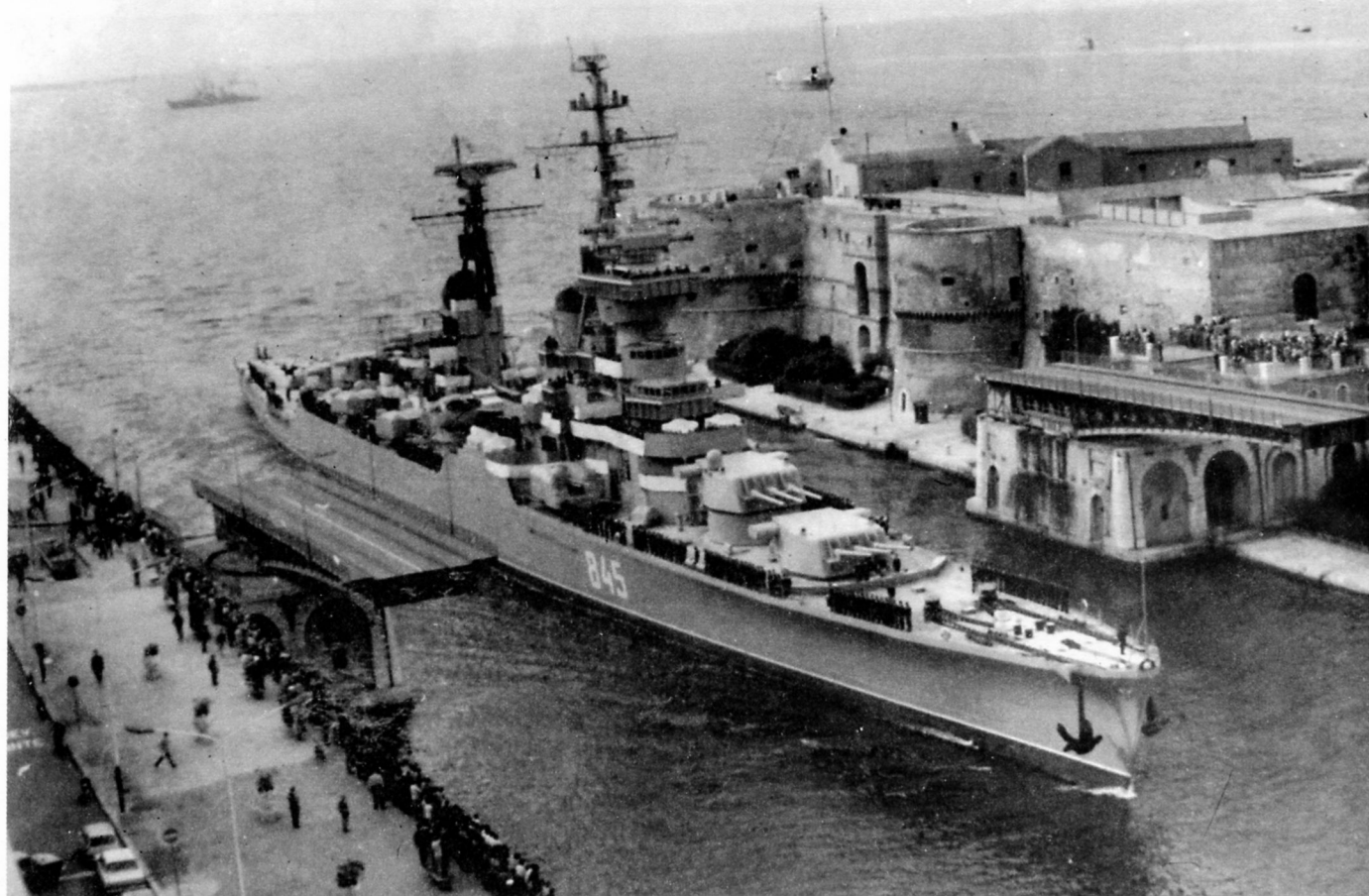
В период с 8 мая 1974 г. по 29 декабря 1978 г. (дата подписания приемного акта) крейсер «Адмирал Ушаков» вторым в серии (после КРЛ «Октябрьская революция») прошел на Севморзаводе модернизацию и переоборудование по пр.68А. После отработки курсовых задач корабль вновь вошел в состав кораблей первой линии.

18 сентября 1974 г. командиром корабля был назначен капитан 2 ранга А.В. Кусков.

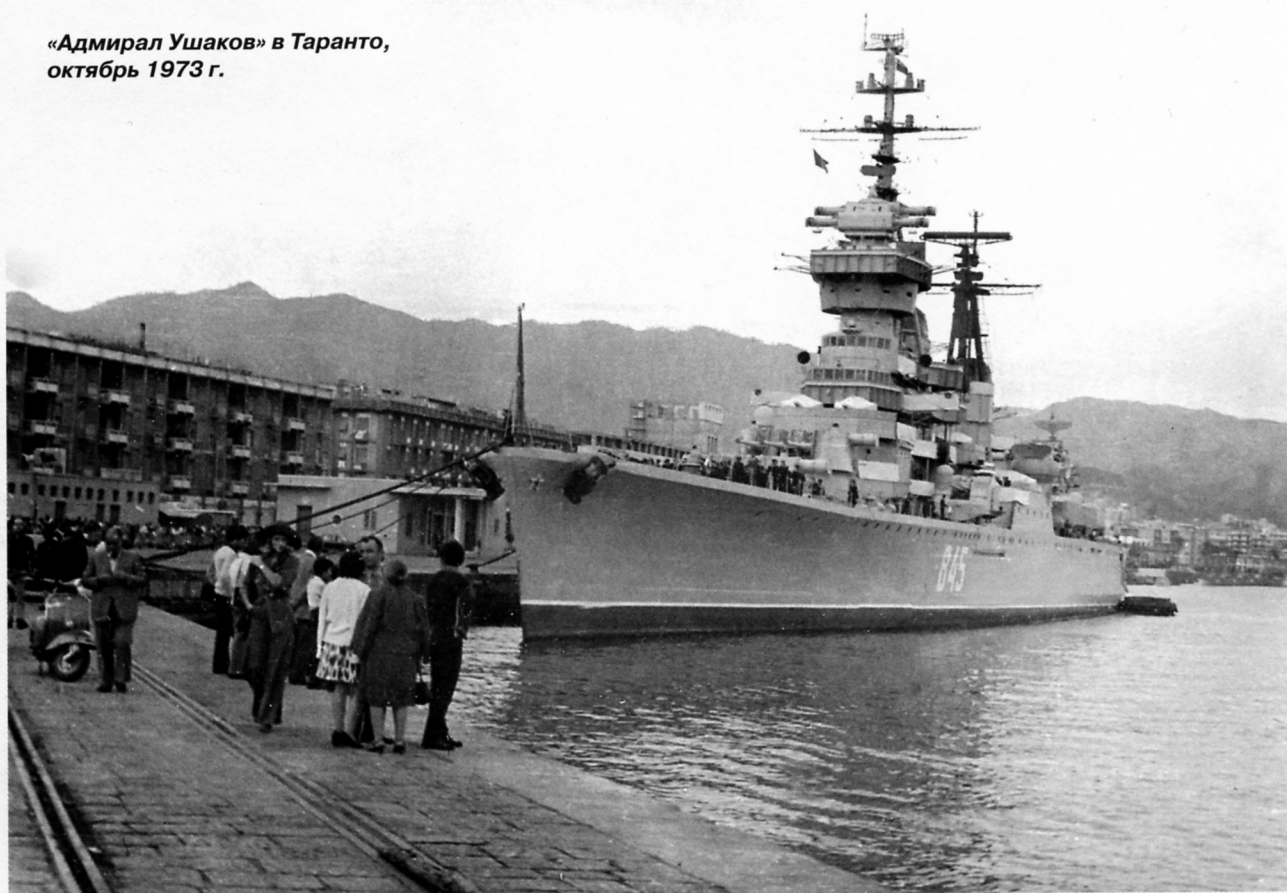
С 7 декабря 1976 г. по 19 января 1977 г. крейсер прошел докование с ремонтом забортовой артиллерии, испытаниями якорных

**Музыканты
корабельного
оркестра крейсера
«Адмирал Ушаков»**



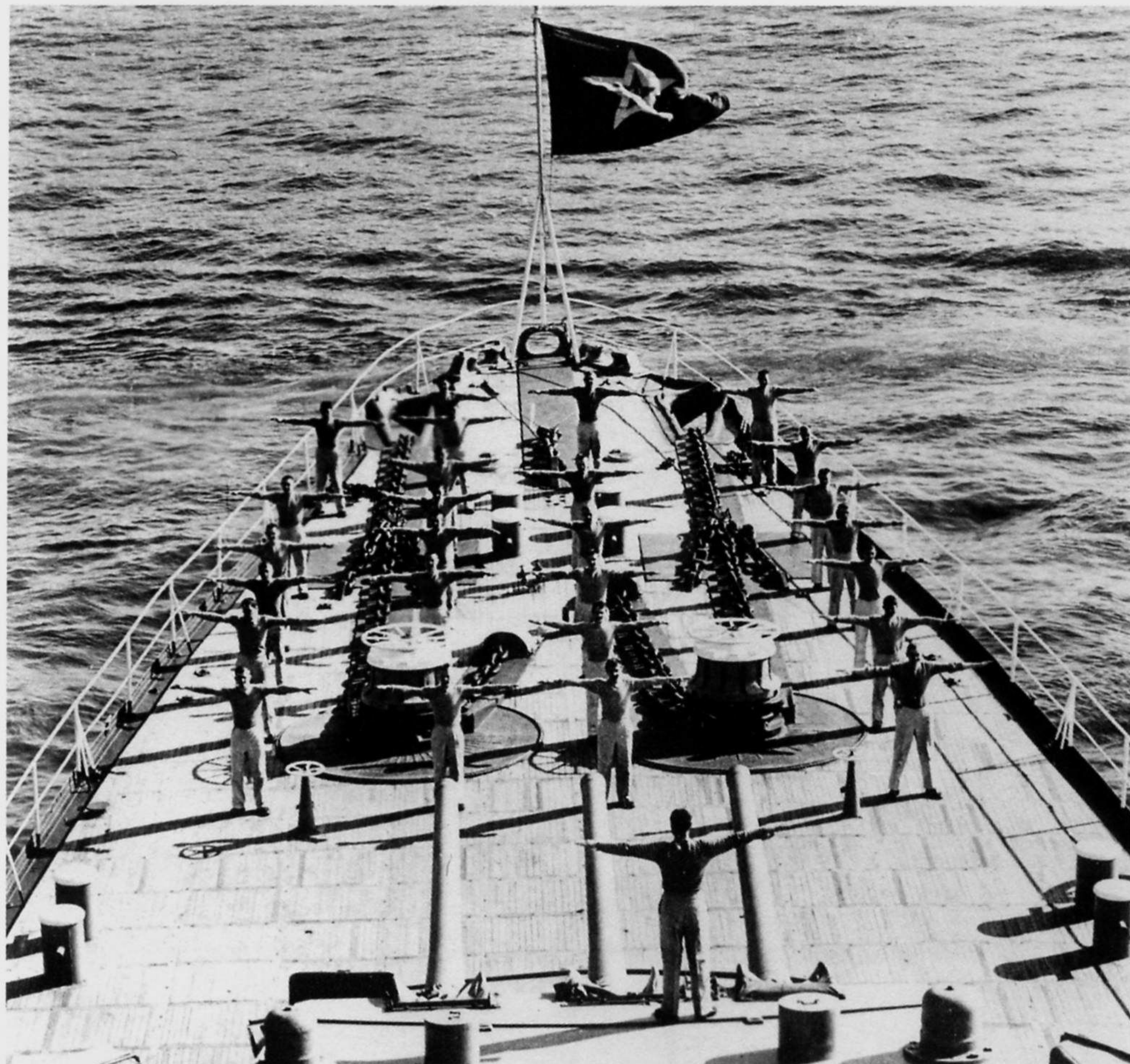


**«Адмирал Ушаков» в Таранто,
октябрь 1973 г.**



В Севастополе, 1973 г.





**Зарядка на баке
«Адмирала
Ушакова»**

**Внизу: крейсер
«Адмирал Ушаков»
и СКР «Пантера»
в точке 5
Средиземного
моря, 1972 г.**

цепей, цистерн, заменой протекторной защиты.

С 24 марта по 21 апреля 1978 г. корабль прошел очередное докование в Северном доке СМЗ с ремонтом забортной арматуры, очисткой и окраской подводной части.

В 1980 г. «Адмирал Ушаков» (бортовой № 109) впервые после модернизации по пр.68А выходил в Средиземное море для несения БС. 7 октября 1981 г. корабль (капитан 1 ранга А.В. Кусков) нанес визит в Варну (Болгария).

В июле—ноябре 1982 г. «Адмирал Ушаков» (бортовой № 100, командир капитан 1 ранга А.С. Цубин) в последний раз выходил на БС, в ходе которой в Средиземном море состоялась встреча с новым советским атомным РКР «Киров» (30 декабря 1990 г. переименован в «Адмирал Ушаков»).

За время службы «Адмирал Ушаков» четырежды завоевывал призы ГК ВМФ по тактической и огневой подготовке, в т.ч. дважды — на ЧФ.



**«Адмирал Ушаков»
на Средиземном море, 1981 г.**



**«Адмирал Ушаков» в Севастополе после
модернизации по пр. 68А, 1979 г.**



На снимках справа: «Адмирал Ушаков» в море (вверху) и в процессе разоружения (внизу)

28 февраля 1983 г. КР «Адмирал Ушаков» (бортовой № 113) вывели в резерв, законсервировали и поставили в отстой в Севастополе.

16 сентября 1987 г. крейсер был разоружен, исключен из состава ВМФ и в 1992 г. продан частной индийской фирме для разделки на металл, после чего был отбуксирован в Индию.

Рында с КРЛ «Адмирал Ушаков» в настоящее время находится на территории турбазы МО Украины «Севастополь» на Северной стороне.

«Адмирал Лазарев» (заводской № С-626)

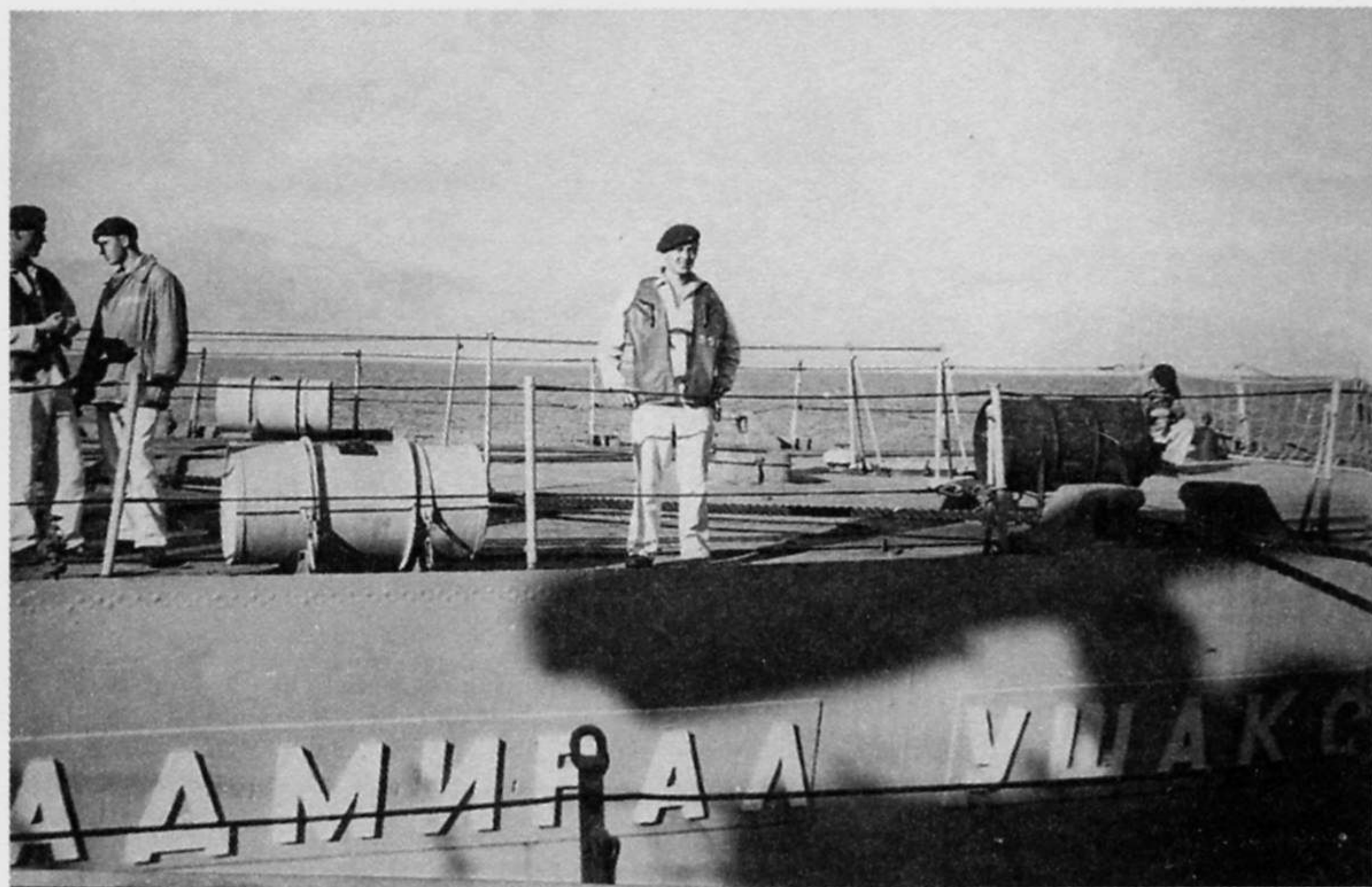
Назван в честь известного русского флотоводца и мореплавателя, открывателя Антарктиды адмирала М.П. Лазарева (1788—1851 гг.). В составе Российского Императорского флота название «Адмирал Лазарев» в 1868—1911 гг. носил броненосный фрегат, а с 1913 г. — легкий крейсер типа «Светлана» (достроен в 1932 г. под названием «Красный Кавказ»).

Зачислен в списки кораблей ВМФ 9 ноября 1950 г. и 6 февраля 1952 г. заложен на стапеле завода № 194 в Ленинграде, спущен на воду 29 июня 1952 г. (ст. строитель А.В. Самарин), вступил в строй 30 декабря 1953 г. (подписан приемный акт). 18 февраля 1954 г. состоялся подъем Военно-морского флага, после чего КРЛ «Адмирал Лазарев» (бортовой № 25) вошел в состав 8-го (Южно-Балтийского) ВМФ. 24 декабря 1955 г. корабль был перечислен в состав КБФ. Первым командиром крейсера стал капитан 2 ранга В.Т. Сычев.

27 февраля 1956 г. «Адмирал Лазарев» вместе с КРЛ «Александр Суворов» был перечислен в состав СФ. Обоим крейсерам предстояло перейти на Тихий океан по Северному морскому пути.

В 6.00 10 мая крейсер покинул рейд ВМБ Таллин. Стоявший там же КРЛ «Жданов» провожал его выстроенным вдоль борта экипажем и поднятым сигналом: «Счастливого плавания!».

12—19 мая корабль прошел докование в Лиепае с заменой штатных гребных вин-



**Переход на Север:
в кильватер
крейсеру
«Адмирал Лазарев»
следуют
сторожевые
корабли проекта
50, июнь 1956 г.**



тов на специальные ледовые (стальные съемными лопастями). Тогда же на корабле была оборудована рубка ФКП. 1 июня, приняв боезапас, крейсер перешел в Балтийск.

10 июня «Адмирал Лазарев» в составе отряда кораблей (КРЛ «Александр Суворов» и 3 СКР) вышел из Балтийска в Североморск. По пути следования крейсер на ходу дозаправлял СКР топливом и пресной водой. 15 июня корабли прибыли в Кольский залив и встали на бочки на рейде Североморска.

16 июля 1956 г. крейсер в составе ЭОН-66 под командованием контр-адмирала В.А. Пархоменко начал переход из Североморска по Северному морскому пути на ТОФ. Провожал корабли лично командующий СФ адмирал А.Т. Чабаненко. С 17 июля проводку кораблей осуществлял ледокол «Ермак». Для маскировки на время перехода корабли получили радиопозывные гражданских судов. Так, «Адмирал Лазарев» (бортовой № 47) выходил в эфир на частотах ММФ как транспорт «Казахстан».

19 июля на борт крейсера был принят с СКР и срочно прооперирован матрос с острым приступом аппендицита. На следующий день крейсер стал на якорь между о. Западный Каменный и материком, а 24 числа перешел на рейд Диксона, где 29 июля возглавил парад по случаю Дня ВМФ.

По причине тяжелой ледовой обстановки на маршруте перехода ЭОН-66 задержали у Диксона до 29 августа. Всего же на переходе корабли экспедиции попадали в сложную ледовую обстановку два раза: 30 августа—2 сентября в проливе Вилькицкого и 5—12 сентября — в проливе Лонга.

3 сентября корабли ЭОН-66 преодолели 140-й меридиан — линию разграничения СФ и ТОФ (Восточно-Сибирское море), а 4 сентября — прошли пролив Санникова. 5 сентября у м. Шелагский «Адмирал Лазарев» дозаправил топливом 2 СКР пр.50 из состава экспедиции.

7 сентября в проливе Лонга корабли вновь встретили тяжелые льды. В проводку включились ледоколы «А.Микоян» и «Л.Каганович» при участии самолетов полярной авиации. Тем не менее, «Адмирал Лазарев» и несколько других кораблей застряли во льдах. В условиях начавшегося сжатия льдов некоторые корабли использовали для выхода из ледового плена взрывчатку.

15 сентября, преодолев все трудности, крейсер прибыл в бухту Провидения, а 21 сентября в сопровождении двух ЭМ Камчатской флотилии, специально присланных командующим ТОФ, корабли вышли курсом на Петропавловск-Камчатский.

В отличие от «Суворова», которому удалось пройти опасные участки до начала сжатия льдов в благоприятных условиях,

«Лазареву» в этом плане повезло меньше. Крейсер получил вмятины на форштевне (4—5 м ниже ватерлинии), кронштейнах гребных винтов и дейдвудных трубах. В районе 2-й платформы (25 шп.) образовалась вмятина со стрелкой прогиба до 50 мм, а проходившая здесь носовая поперечная переборка потеряла устойчивость с образованием волны со стрелкой прогиба до 70 мм на протяжении 1,4 м. В артиллерийском погребе №6 по левому борту (63—66 шп.) вторая платформа также потеряла устойчивость, на протяжении 2,5 м с шириной 60 см образовав волну со стрелкой прогиба 30 мм. Через стык палубы погреб с бортом на ходу внутрь корабля поступала, хотя и в незначительных количествах, забортная вода. Кроме того, имелись вмятины в наружной обшивке ниже ватерлинии по правому борту (0—2 шп, 24—25 шп.) со стрелкой прогиба 30—40 мм, а также по левому борту (63—65 шп.).

К тому же по прибытии на ТОФ корабль еще целый год оставался с ледовыми гребными винтами, т.к. его штатные бронзовые находились на борту транспорта «Инсар», вынужденного зимовать с частью кораблей ЭОН-66 в бухте Тикси из-за невозможности преодолеть тяжелые льды. Только в апреле 1958 г. «Адмирал Лазарев» (капитан 2 ранга В.Н. Иванов) завершил на

«Дальзаводе» во Владивостоке навигационный ремонт с установкой штатных гребных винтов, после чего встал на рейд в б. Патрокл (пролив Босфор Восточный) для загрузки боезапаса и пополнения всех видов запасов.

Лето 1958 г. стало для «Адмирала Лазарева» (капитан 1 ранга В.Н. Иванов) периодом активной службы, к тому же крейсер был флагманским кораблем 15-й ДИКР.

В начале июня, во время стоянки корабля в Юго-западной бухте Советской Гавани на борт прибыл командующий ТОФ адмирал В.А. Фокин. Была прекращена связь с берегом. К борту крейсера подошли баржи с продовольствием, водой, танкер с топливом. В море командир корабля вскрыл пакет. В порту Корсаков «Адмирал Лазарев» (флаг адмирала В.А. Фокина) встретился с эсминцами «Возбужденный», «Выдержанный» и танкером, после чего корабли в составе отряда вышли в поход.

В ночное время отряд, имитируя возможные действия КУГ ВМС потенциального противника, незамеченным подошел к Петропавловску-Камчатскому и «нанес условный артиллерийский удар» по береговым целям. На отходе корабли оторвались от преследования торпедных катеров и прошли Курильскими проливами в Охотское море. Затем легли курсом на за-



**Эсминец
«Возбужденный»
подходит к
«Адмиралу
Лазареву»
для дозаправки
топливом,
1958 г.**

**«Адмирал Лазарев»
у стенки
«Дальзавода»
во Владивостоке,
1983 г.**



пад, резко изменили курс, выключили ходовые огни и в режиме полного радиомолчания вновь вышли в океан. Необнаруженными обогнули Японию, при нулевой видимости, в тумане, незамеченными прошли пролив Токара. В походе КРЛ принимал топливо от танкера, а ЭМ — от крейсера траверзным и кильватерным способами. Силами личного состава была изготовлена подвесная дорога, по которой с «Адмирала Лазарева» передавали на эсминцы свежий хлеб. Попутно с одного из Курильских островов сняли больного, которому на борту крейсера сделали операцию аппендицита. В море, по вводной комфлота выполнили стрельбу по самолету «на пониженной высоте», а под Владивостоком — главным калибром по щиту и универсальным калибром — по воздушной цели. По сути, этот поход можно считать первой БС на ТОФ.

В 1958 г. «Адмирал Лазарев» завоевал приз ГК ВМФ среди крейсеров в состязаниях по артиллерийской подготовке.

В декабре 1958 г. крейсер ушел из Совгавани во Владивосток для прохождения ремонта.*

До 31 марта 1961 г. крейсер входил в состав 14-й ДИКР, а после ее расформирования — в состав 9-й дивизии кораблей ПЛО. В рамках проводившейся в стране кампании по сокращению ВС СССР «Адмирал Лазарев» 26 марта 1963 г. был выведен из боевого состава, законсервирован и пос-

тавлен в Советской Гавани на отстой. В период «Карибского кризиса» корабль был расконсервирован, доукомплектован личным составом и прошел курс боевой подготовки на выходах в море. Кораблем командовал капитан 3 ранга Е.И. Волобуев, впоследствии командир 10-й ОПЭСК. Затем корабль вновь законсервировали.

18 марта 1972 г. корабль ввели в строй с зачислением в состав вновь созданной 10-й ОПЭСК ТОФ. С 1 мая 1977 г. КРЛ «Адмирал Лазарев» получил бортовой № 835.

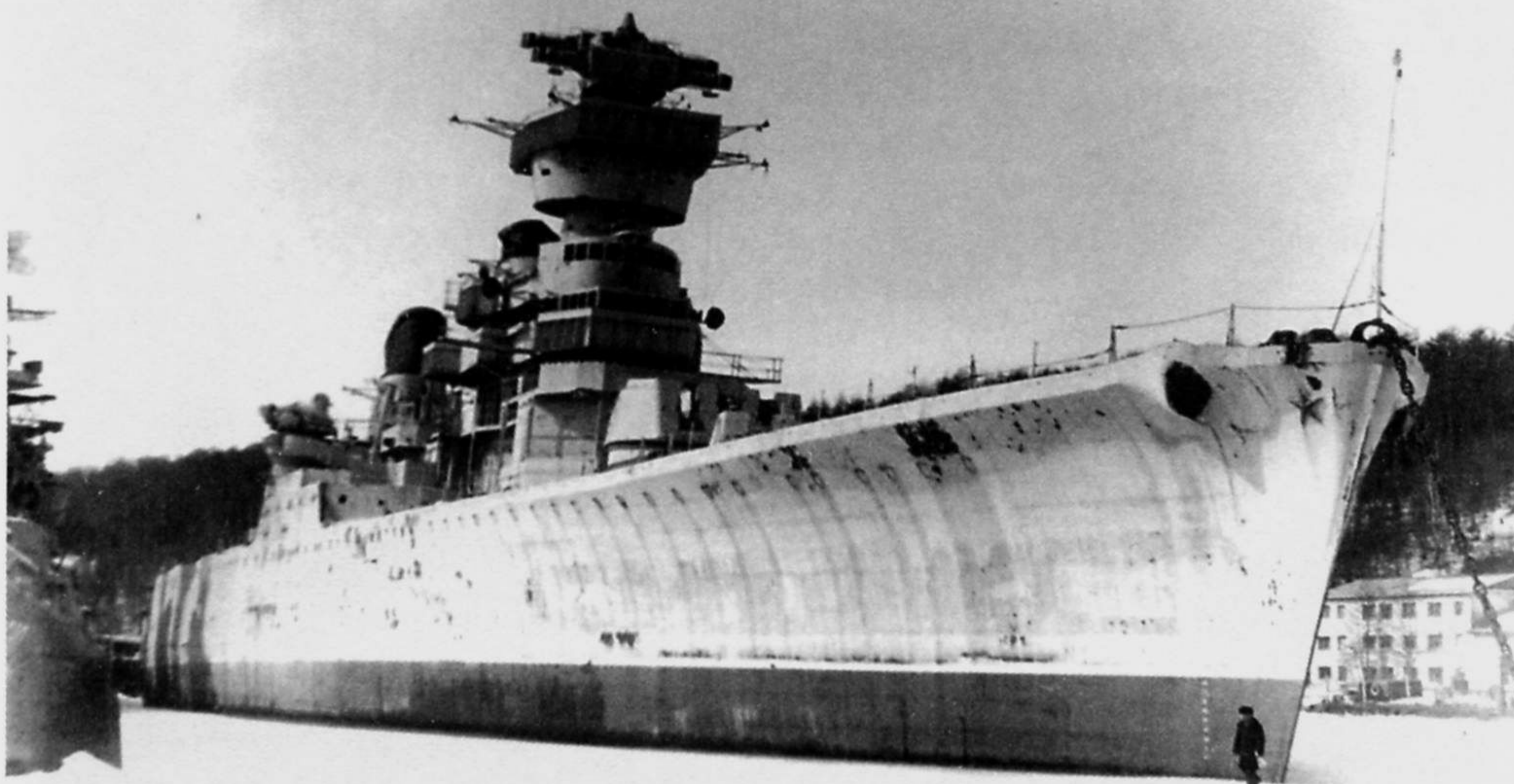
Приказом МО СССР от 11 июля 1979 г. в составе 193-й бригады кораблей ПЛО из состава 10-й ОПЭСК крейсер был передан в состав Совгаванской ВМБ. Там он в дальнейшем использовался для подготовки специалистов, на нем также проводились учения по расконсервации корабля и вводу в боевой состав силами мобилизованных военнослужащих запаса, офицерский состав для этих целей набирали с крейсеров других флотов.

Для расконсервации «Адмирала Лазарева» экипаж был собран в кратчайший срок со всех четырех флотов. Крейсер перевели из Юго-западной бухты залива Советская Гавань на пирс поселка Бяуде. По свидетельству очевидцев, материальная часть корабля была как новая, не изношенная, т.к. он большую часть своей службы простоял у причала и практически не использовался. Силами личного состава были восстановлены жилые помещения корабля. Кораблю для ввода в строй требовалось только завершить ремонт главной энергетической установки, для чего «Адмирал Лазарев» 18 сентября 1980 г. на буксире у СБ «Барс» был переведен во Владивосток

* В 50-е гг. эскадра ТОФ состояла из двух дивизий крейсеров (ДИКР): 14-я — в заливе Стрелок («Александр Суворов», «Дмитрий Пожарский», «Адмирал Сенявин») и 15-я — в Советской Гавани («Адмирал Лазарев» и «Петропавловск»). Регулярно проводились двухсторонние учения одной дивизии против другой.



Вверху:
исключенный из
состава флота
крейсер «Адмирал
Лазарев» в отстое в
Совгавани, 1989 г.
Слева:
«Адмирал Лазарев»
после разоружения,
март 1991 г.



и поставлен к причалу Хабаровской судоремонтной базы (между «Дальзаводом» и СРЗ-188 возле сухого дока).

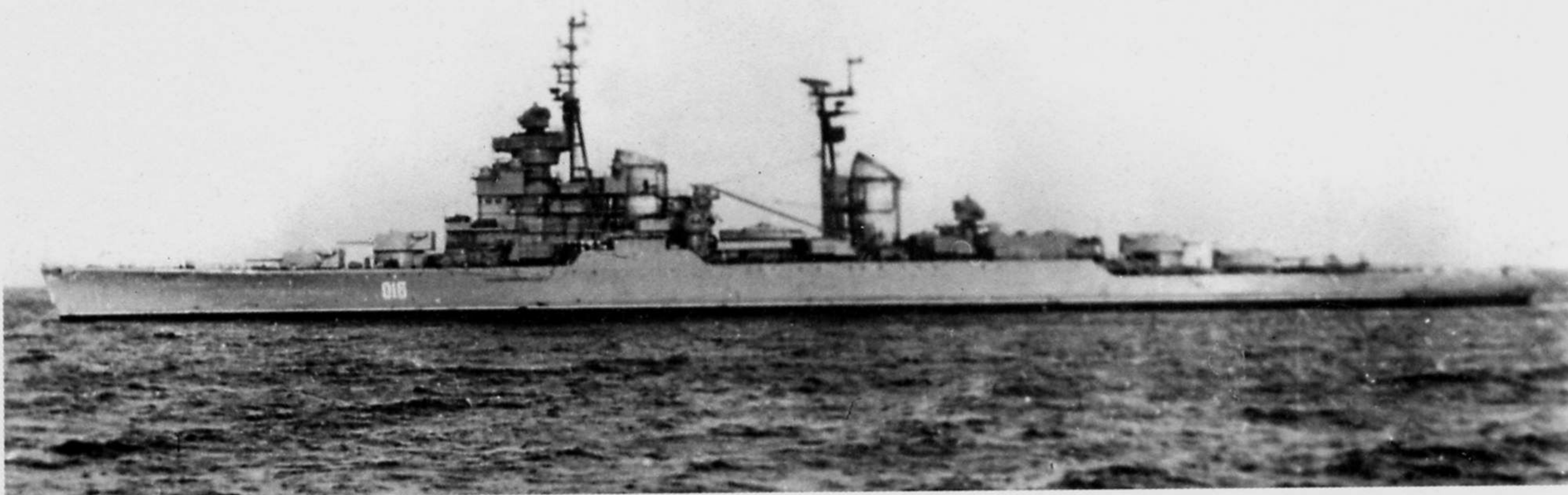
В 1984 г. корабль получил бортовой № 039.

Работы по ремонту продолжались с переменным успехом долго, но в итоге средств для их завершения все же не хватило, хотя «Адмирал Лазарев» (бортовой №024) продолжал стоять в заводе. Постепенно на нем начали сокращать экипаж.

3 февраля 1986 г. так и не заверченный капитальный ремонт крейсера прекратили, и корабль вновь увели под буксирами на отстой в Совгавань.

12 октября 1986 г. «Адмирал Лазарев» был разоружен и исключен из состава ВМФ, 11 февраля 1988 г. расформирован и в 1991 г. продан частной индийской компании для разборки на металл.

В феврале 1992 г. разоруженный корабль ушел на буксире в Индию.



**Вверху: крейсер
«Александр
Суворов»,
вид на момент
вступления в строй.
Справа: «Александр
Суворов» в учебном
походе на Балтике.
Впереди идет
крейсер
«Свердлов»,
1955 г.**



«Александр Суворов» (заводской № С-436)

Назван в честь известного русского полководца фельдмаршала князя А.В. Суворова-Рымнического (1730—1800 гг.). В Российском Императорском флоте имя полководца носил эскадренный броненосец «Князь Суворов», геройски погибший со всем экипажем в Цусимском бою 14 мая 1905 г.

КРЛ «Александр Суворов» заложен на стапеле ленинградского ССЗ № 189 26 февраля 1951 г., зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 31 августа 1951 г. и спущен на воду 15 мая 1952 г., вступил в строй 31 декабря 1953 г. Военно-морской флаг поднял 18

февраля 1954 г., после чего был зачислен в состав 8-го (Южно-Балтийского) ВМФ.

В июне 1955 г. «Александр Суворов» в качестве флагманского корабля ОБК флота принимал участие в учебно-тренировочном походе в Лиепаю с артиллерийскими стрельбами ГК по БКЩ, который буксировался ЭМ «Стремительный».

В период с 12 по 17 октября 1955 г. крейсер в составе ОБК (КРЛ «Свердлов», ЭМ «Сметливый», «Смотрящий», «Способный» и «Совершенный») под флагом адмирала А.Головки совершил официальный визит в ВМБ Портсмут (Великобритания).

С 24 декабря 1955 г. после упразднения на Балтике ранее существовавших 4-го и



**Крейсер
«Александр
Суворов»
и эсминец
«Способный»
в Портсмуте,
октябрь 1955 г.**



**«Александр
Суворов» на Севере
перед переходом на
Тихий океан, 1956 г.**

8-го ВМФ «Александр Суворов» вошел в состав КБФ.

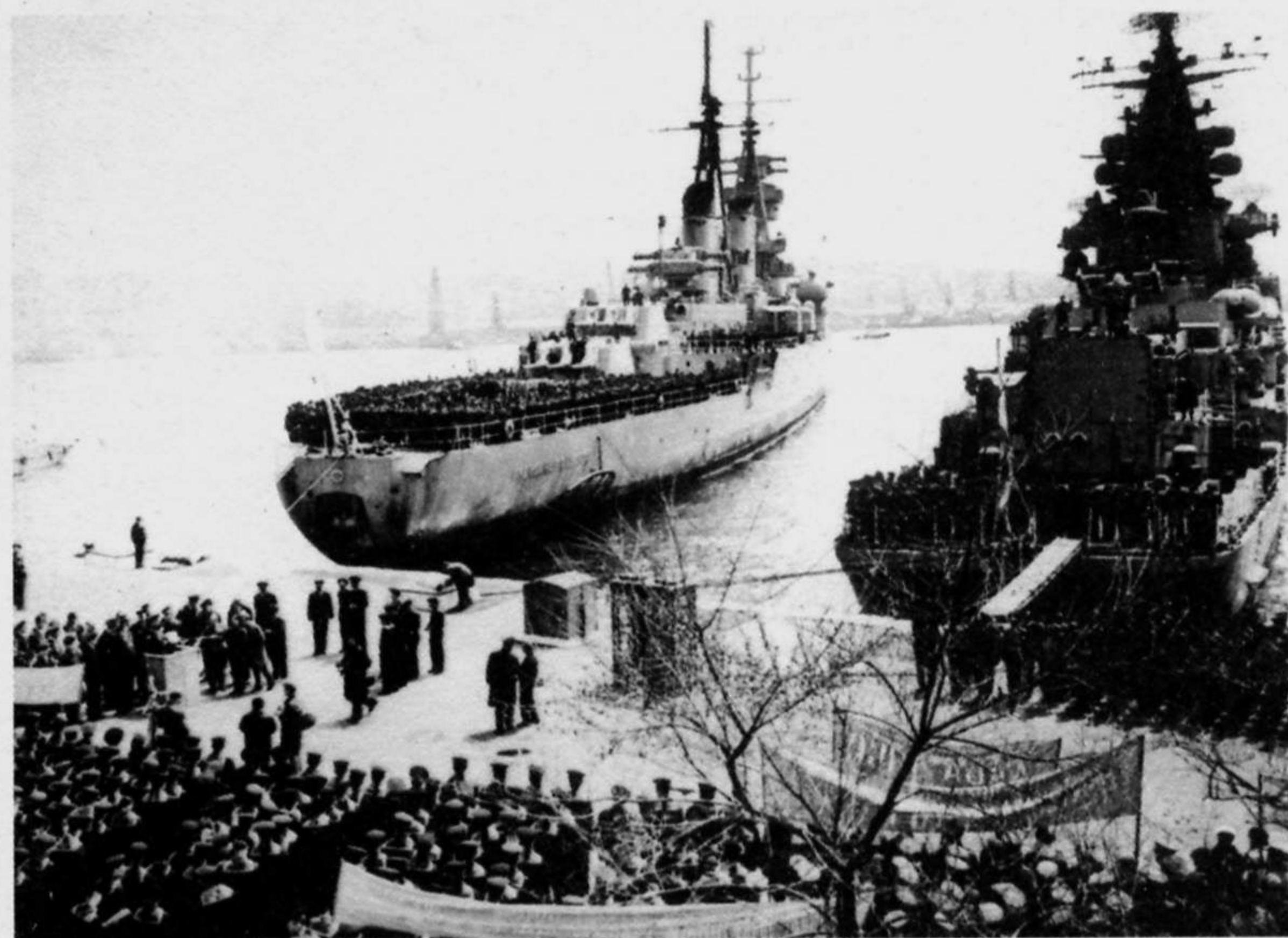
27 февраля 1956 г. в связи с запланированным переходом на ТОФ Северным морским путем крейсер временно перечислен в состав СФ и после докования с заменой штатных гребных винтов на специальные ледовые вместе с КРЛ «Адмирал Лазарев» перешел в Североморск.

В июне—сентябре 1956 г. в составе ЭОН-66 «Александр Суворов» (бортовой № 45) перешел по Северному морскому пути из Североморска на Тихий океан и 15 сентября 1956 г. прибыл в б. Провидения, а с 22 октября был зачислен в состав ТОФ. До 31 марта 1961 г. крейсер входил в со-

став 14-й ДИКР, после ее расформирования перечислен в состав 9-й дивизии кораблей ПЛО, а в 1970 г. передан в состав 10-й ОПЭСК ТОФ.

Весной 1970 г. при следовании в район проведения учений «Океан» личным составом КРЛ «Александр Суворов» (капитан 1 ранга А.Е. Можейкин) в точке гибели флагманского эскадренного броненосца «Князь Суворов» 2-й Тихоокеанской эскадры состоялся митинг памяти по погибшим в Цусимском сражении, корабли застопорили ход, приспустили флаги, на воду был опущен цветочный венок.

В 1971 г. крейсер выходил для несения БС в Индийский океан.



Вверху: «Александр Суворов» на боевой службе.

Внизу: возвращение во Владивосток после учений «Восход», 3 октября 1971 г.

19 января «Александр Суворов» (капитан 1 ранга А. Чумичев) пересек экватор, затем находился в районе восточноафриканского побережья. Помимо демонстрации флага корабль находился у о. Сокотра (на северном рейде этого острова обычно располагалась стоянка кораблей 8-й ОПЭСК ТОФ). Существует версия, что там находилась резервная расчетная точка возможного приводнения трех советских космонавтов — Волкова, Добровольского, Пацаева. Встречи не произошло: посадка осуществлялась в Казахстане, но космонавты трагически погибли при спуске от разгерметизации спускаемого аппарата.

Во время несения боевой службы в период с 5 января по 5 июля 1971 г. в Индийском океане «Александр Суворов» прошел 24 800 миль, были выполнены визиты в порты Бербера (Сомали), Аден (НДРЙ), Могадишо (Сомали) и Бомбей (Индия).

В период с 23 сентября по 3 октября 1971 г. «Александр Суворов» в составе ОБК (БПК «Владивосток» и ЭМ «Бурливый») принял участие в учениях ТОФ «Восход» под руководством ГК ВМФ адмирала флота Советского Союза С.Г. Горшкова по отработке организации совместного ракетно-артиллерийского удара по АУГ противника из положения слежения.

28 июня 1972 г. корабль посетил главком С.Г. Горшков.

20 декабря 1972 г. корабль передали в состав 79-й БСРК в связи с постановкой в средний ремонт и модернизацию по пр.68А, проводившиеся силами Владивостокского «Дальзавода».

16-20 июня 1976 г. на крейсере снова побывал главком С.Г. Горшков.

С 1 мая 1977 г. крейсер «Александр Суворов» получил бортовой № 834.

В 1979 г. «Александр Суворов» (бортовой № 033) завершил ремонт и модернизацию. Приказом МО СССР от 11 июля 1979 г. корабль в составе 193-й бригады кораблей ПЛО из 10-й ОПЭСК ТОФ был передан в состав Совгаванской ВМБ. Командиром крейсера назначили капитана 2 ранга В.Н. Сергеева, ранее командовавшего крейсером «Дмитрий Пожарский», вместе



с которым на «Суворов» был переведен ряд офицеров и часть личного состава с «Пожарского»*.

В июле—ноябре 1979 г. корабль дважды выходил на боевую службу в Южно-Китайском море с заходом в Камрань (СРВ). По пути следования крейсер периодически (с целью экономии топлива) буксировал следовавший вместе с ним СКР пр.159. Обратный крейсер возвращался под флагом 1-го заместителя командующего ТОФ вице-адмирала Н.Я. Ясакова, принятого на борт с РКР «Адмирал Фокин». Адмирал, опытный моряк и сам в прошлом командир крейсера, поступил в данном случае «не по-адмиральски». Не приняв во внимание состояние и прогноз погоды на маршруте перехода, но стремясь по каким-то причинам скорее прийти во Владивосток, он приказал следовать прямо через тайфун, бушевавший в это время в Южно-

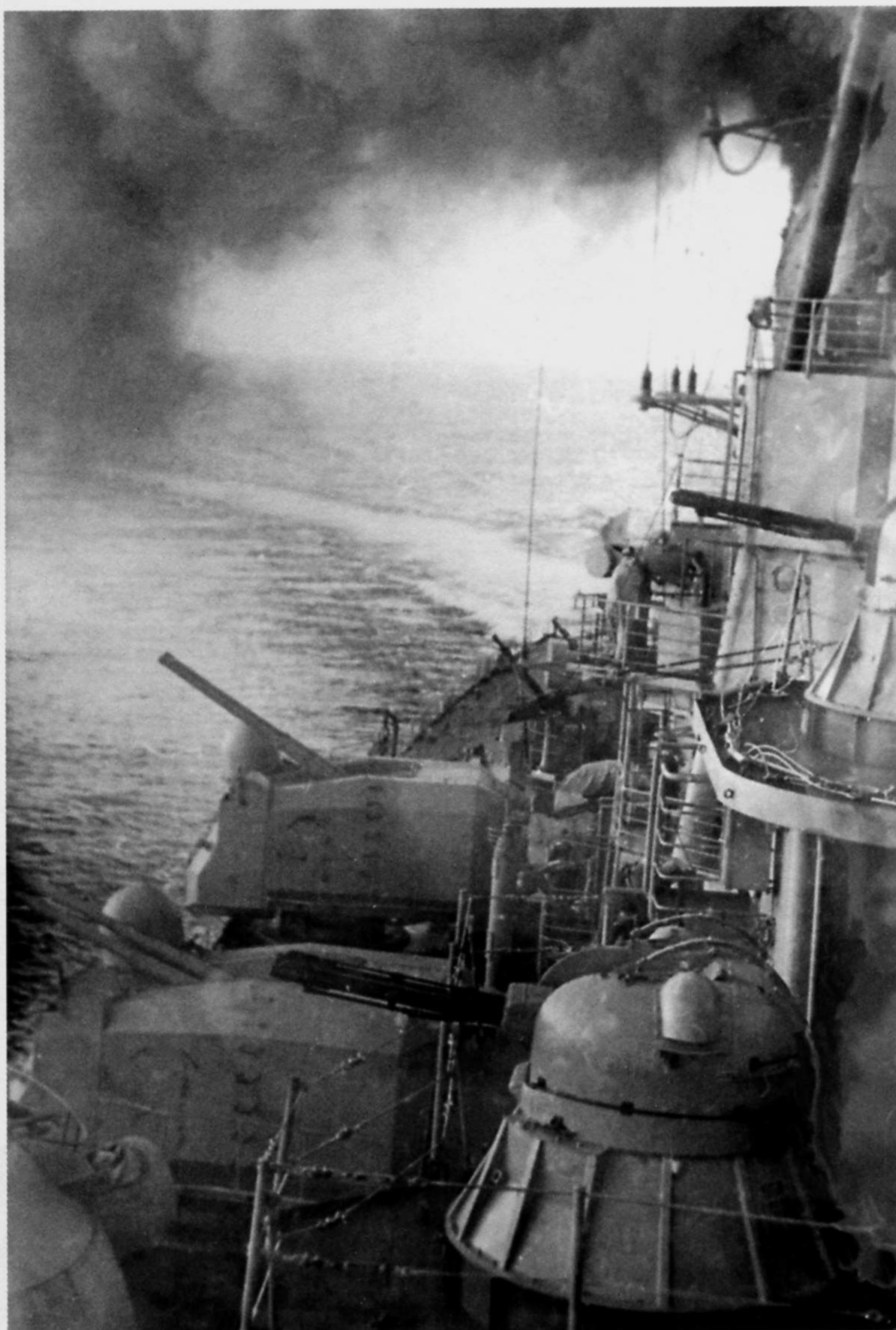
Китайском море. Крен корабля доходил до 42° (при угле заката диаграммы поперечной остойчивости в 52°). Корабль выдержал, в очередной раз продемонстрировав, несмотря на солидный уже возраст, высокие мореходные качества и надежность своей конструкции. Правда, при этом волнами были нанесены многочисленные повреждения палубному оборудованию, разбито или смыто за борт много корабельного имущества. Все это пришлось списать на «неизбежные в море случайности»...

Переход в штормовых условиях и высокий расход топлива при следовании полными ходами привели к тому, что «Суворов» был вынужден встать на якорь в заливе Петра Великого, не дойдя до Владивостока каких-нибудь нескольких миль — запасы мазута подошли к концу... Адмирал, вызвав катер командующего ТОФ «Шторм», сразу отправился на берег. Приняв топливо с пришедшего утром танкера, крейсер перешел к пирсу № 33 во Владивостоке. Приказом командующего ТОФ КР «Александр Суворов» был оставлен на зимовку во Владивостоке, а весной 1980 г. перешел в Совгавань, где продолжил боевую подготовку.

В декабре 1980 г. крейсер в очередной раз выходил на БС в Индийский океан. Переход к о. Сокотра занял 20 суток, после чего

Крейсер «Александр Суворов» после модернизации по проекту 68А, 1979 г.

*В.Н. Сергеев позже станет командиром 8-й ОПЭСК ТОФ, вице-адмиралом. Американцы не зря дадут ему уважительное прозвище «Big Fox» («Большой лис») — за умелое командование вверенными ему силами, морскую выучку, смекалку и тактическое мышление. Случалось, корабли эскадры, чье местонахождение американская разведка постоянно отслеживала, внезапно исчезали с рейда базы Камрань во Вьетнаме — в режиме полного радиомолчания, по всем канонам маскировки современного военно-морского искусства уводил их Сергеев туда, куда требовалось, заодно умело избавившись от непрошенных соглядатаев. Говорят, кое-кто из штатных разведчиков американского 7-го флота поплатился должностями за то, что в свое время упустил корабли «Большого лиса»... — Прим. автора.



«Александр Суворов» готовится к учебным стрельбам, 1980-е гг.

«Александр Суворов» пришел на северный рейд острова, где стояли корабли эскадры. По воспоминаниям участников этой БС, в тот раз «Александр Суворов» был принят в состав эскадры с традиционными, «штатными» выводами: «корабль не отработан, личный состав не подготовлен и т.д. Оценка — неудовлетворительно». Это означало дополнительную отработку личным составом на месте под контролем представителей штаба эскадры всех положенных нормативов и мероприятий. Новый, 1981 г. корабль встретил на якоре у о.Сокотра.

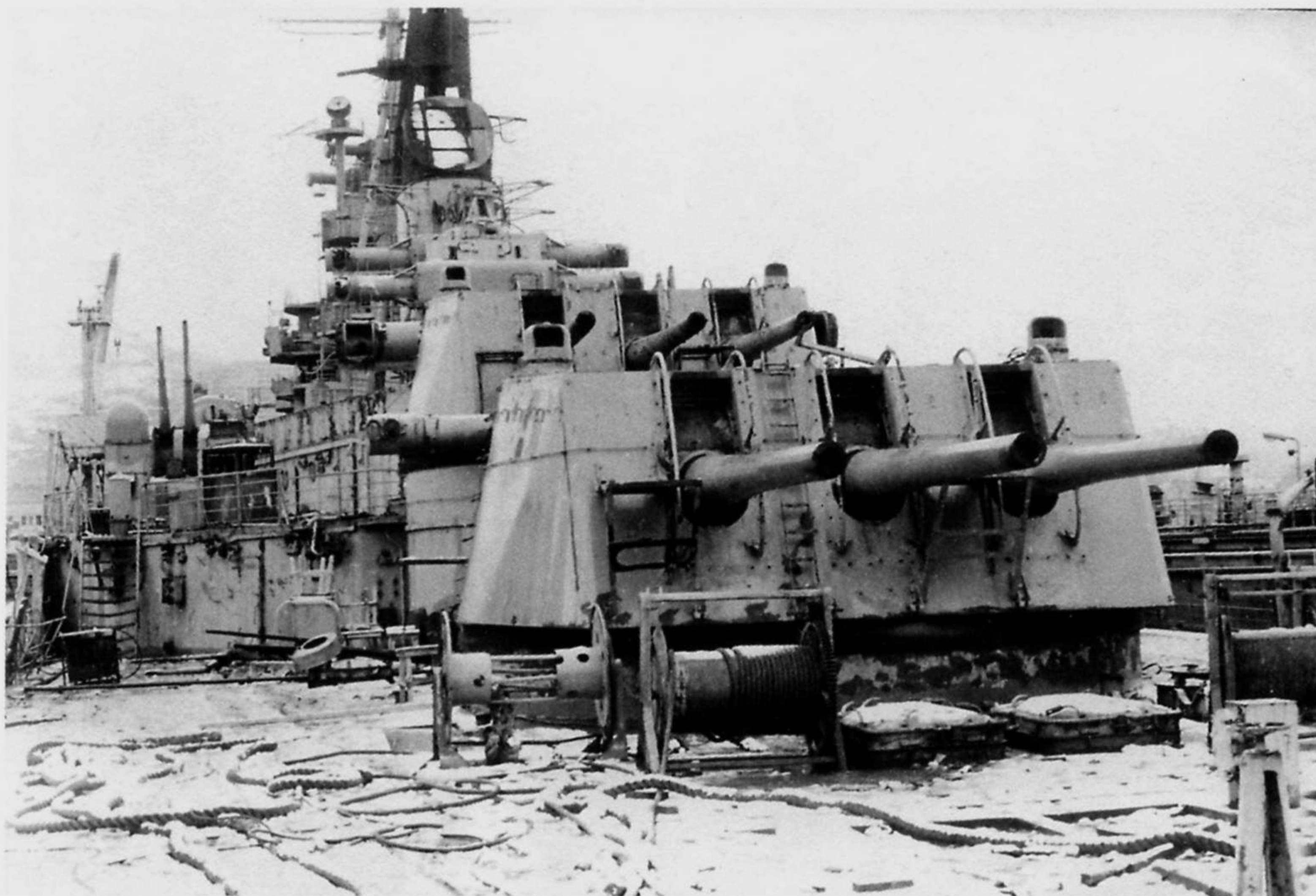
Во время несения этой БС крейсер обеспечивали необходимыми припасами зафрахтованные суда Приморского морско-

го пароходства — танкер «Ленинское знамя» и рефрижераторное судно «Авиатор».

22 февраля «Александр Суворов» (флаг командира 8-й ОПЭСК контр-адмирала М.Хронопуло) посетил с официальным визитом порт Мапуту (Мозамбик), откуда корабль 10 марта прибыл в Порт-Луи (о.Маврикий) для участия в праздновании Дня независимости. На переходе крейсер дозаправлялся топливом от танкера «Ленинское знамя».

На рейде Порт-Луи, во внутренней гавани к моменту прихода туда «Александра Суворова» уже стояло много кораблей под флагами разных стран, прибывших на празднование Дня независимости, в т.ч. французский фрегат, американский эсминец, японский СКР. По случаю праздника губернатор острова устроил для гостей, в т.ч. моряков иностранных флотов, официальный прием, во время которого главе государства Маврикий гости дарили подарки. Так, американский флагман от имени правительства США подарил островной республике чек на два миллиона долларов, а командир 8-й ОПЭСК — модель крейсера «Александр Суворов». Поэтому позже, когда губернатор Маврикия фотографировался на память с гостями, посол США сидел рядом с главой Маврикия, а советский — стоял на заднем плане среди других гостей «меньшего калибра» (память о самоотверженной и бескорыстной помощи советских моряков с крейсера «Дмитрий Пожарский» в 1975 г. в спасении людей и ликвидации катастрофических последствий тайфуна «Жервез» оказалась короткой). После завершения визита «Александр Суворов» вернулся на якорную стоянку у о.Сокотра.

В период с 26 по 31 мая 1981 г. КР «Александр Суворов» (флаг командира 8-й ОПЭСК) нанес визит в Аден (НДРЙ) и вновь возвратился на северный рейд о.Сокотра. Затем состоялся поход на архипелаг Дахлак (Эфиопия) со стоянкой на якоре на внешнем рейде о. Нокра. Этот визит запомнился морякам особо — холодильные машины недавно модернизированного корабля, предназначенные для работы в условиях температуры забортной воды до +28° по Цельсию, при существующей температуре воды на Дахлаке (+32°), просто отказывались работать. Работали только установленные за время завод-



Слева: «Александр Суворов» в ходе разоружения, 1990 г.

Внизу: буксир «Фотий Крылов» уводит «Александра Суворова» в Индию для разделки на металлолом, март 1992 г.

ского ремонта в некоторых жилых и служебных помещениях импортные кондиционеры «Hitachi». К тому же, срок пребывания «Суворова» на БС был продлен еще на месяц, до прибытия ему на смену ГРКР «Варяг».

Возвращаясь с БС, «Александр Суворов» на обратном пути посетил с официальным визитом Коломбо (Шри-Ланка). При прохождении Сингапурского пролива возник пожар в третьем КО (из-за износа труб топливной системы по причине солидного возраста эксплуатации). Пожар был ликвидирован через час фреоном. Затем крейсер зашел в Камрань для пополнения запасов топлива и воды, откуда вместе с БПК «Гордый» направился во Владивосток, куда пришел 1 сентября. В 18.00 он стал на якорь в б. Патрокл, а утром — к причалу № 33, откуда ушел к месту постоянного базирования в п. Заветы Ильича (б. Бяуде залива Советская Гавань). Тогда же на корабль был назначен новый командир — капитан 2 ранга А.И. Савельев. Затем крейсер прошел межпоходовой восстановительный ремонт на «Дальзаводе», занявший около 6 месяцев и вновь возвратился к месту постоянного базирования, где и зимовал в 1981—1982 гг.

В 1982 г. крейсер вновь отличился, завоевав приз ГК ВМФ за отличную артиллерийскую стрельбу главным калибром.

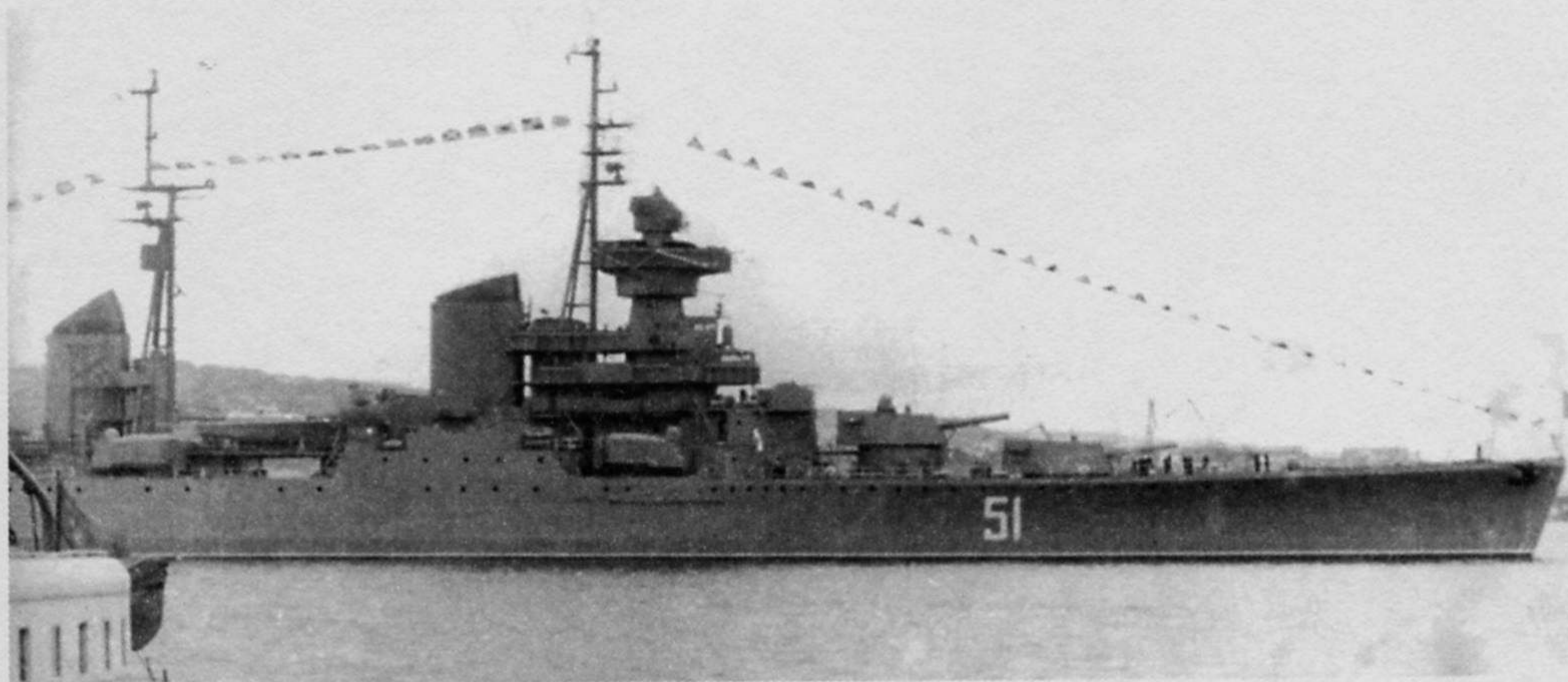


В 1984 г. «Александр Суворов» (бортовой № 016) участвовал в оперативно-тактическом учении флота с отработкой встречного боя против КУГ во главе с ТАКР «Новороссийск» (последний обозначал АУГ противника, вошедшую в Японское море через пролив Лаперуза).

1 декабря 1986 г. крейсер «Александр Суворов» (бортовой № 035) был выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на отстой в Совгавани, в 1987 г его командир, капитан 2 ранга В.Г. Халевин, исполнял обязанности командира 85-й бригады надводных кораблей 8-й ОПЭСК в Персидском заливе. В составе его походного штаба были и офицеры с «Суворова».

15 декабря 1989 г. крейсер разоружили и исключили из состава ВМФ в связи с передачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 19 апреля 1990 г. его расформировали и в

**Крейсер
«Адмирал Сенявин»
во Владивостоке,
1956 г.**



ноябре 1991 г. продали частной индийской компании для разборки на металл. Морской буксир «Фотий Крылов» увел корабль в Индию в марте 1992 г.

Всего за 30 лет службы кораблем пройдено 180 тыс. миль, 1100 членов экипажа были награждены орденами и медалями.

**Поход советских
кораблей
в Индонезию.
Слева: крейсер
«Адмирал Сенявин»
осуществляет
дозаправку
эсминца
«Выдержанный» на
переходе.
Справа:
«Адмирал Сенявин»
в Сурабае,
ноябрь 1959 г.**

«Адмирал Сенявин» (заводской № С-437)

Назван в честь известного русского флотоводца адмирала Д.Н. Сенявина (1763—1831 гг.). Последним кораблем Российского Императорского флота, носившим это название, был броненосец береговой обороны (1896—1905 гг.), сдавшийся японцам после Цусимского сражения 15 мая 1905 г.

КРЛ «Адмирал Сенявин» был зачислен в списки кораблей ВМФ 31 августа 1951 г. и 31 октября 1951 г. заложен на стапеле ле-

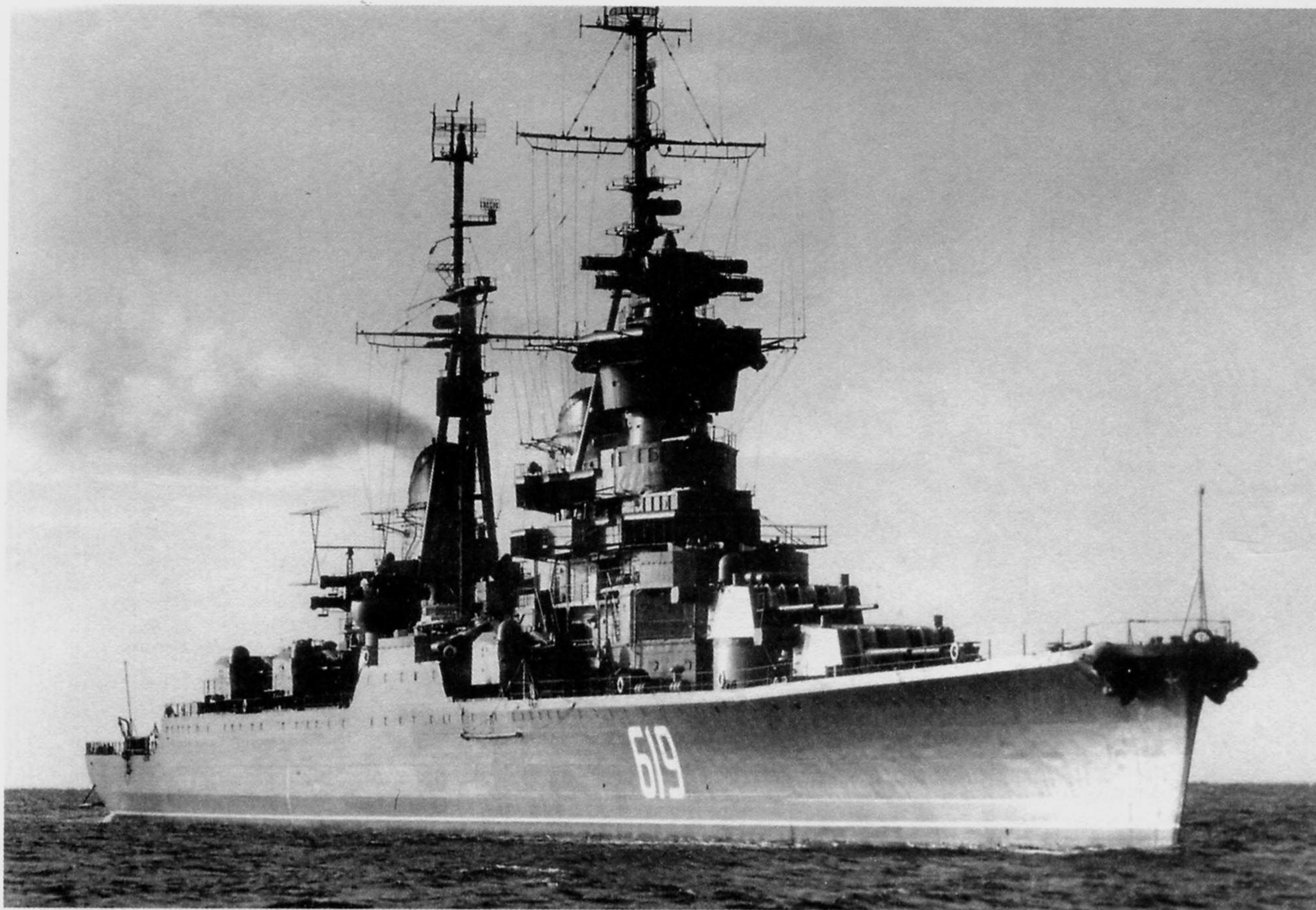
нинградского ССЗ № 189, спущен на воду 22 декабря 1952 г., флаг ВМФ поднял 11 июля 1954 г. Он вступил в строй 30 ноября 1954 г. (подписан приемный акт), после чего вошел в состав 4-го (Северо-Балтийского) ВМФ. Первый командир корабля, назначенный 27 марта 1952 г. — капитан 1 ранга К.Д. Старицын, которого 27 декабря 1952 г. сменил капитан 2 ранга И.Г. Степаньян.

24 февраля 1955 г. крейсер перечислили в состав СФ, и он вместе с КРЛ «Дмитрий Пожарский» с 12 по 18 мая перешел вокруг Скандинавии в Североморск, где до конца июля занимался подготовкой к переходу на ТОФ.

7 июля 1955 г. в составе большого отряда кораблей (КРЛ «Дмитрий Пожарский», ПЛ Б-62, Б-63 и Б-66, дивизион БТЩ и дивизион БО) перешел Северным морским путем на ТОФ (переход начался 12 мая в Балтийске и завершился 10 сентября 1955 г. во Владивостоке). С 7 сентября того же года корабль перечислен в состав ТОФ.

29 мая 1956 г. новым командиром «Адмирала Сенявина» (бортовой № 51) был назначен капитан 2 ранга И.И. Ильяшевич.





С 28 августа 1957 г. «Адмирал Сенявин» базировался на залив Стрелок.

В 1958 г. на палубу крейсера (бортовой № 138) в порядке эксперимента совершил посадку вертолет Ка-15, пилотируемый лейтенантом В.Е. Поздеевым. Посадка и последующий взлет выполнялись, ввиду отсутствия в то время на крейсере штатной взлетно-посадочной площадки (ВПП), на палубу в кормовой части, между одним из кнехтов и люком.

17—22 ноября 1959 г. КРЛ «Адмирал Сенявин» под флагом командующего ТОФ адмирала В.А. Фокина в сопровождении эсминцев «Выдержанный» и «Возбужденный» посетил с дружественным визитом порт Сурабая (Индонезия). На переходе кораблям пришлось преодолеть сильный шторм. Адмирал Фокин нанес визиты президенту Индонезии Сукарно, первому министру, министрам обороны и иностранных дел, властям Джакарты.

«Адмирал Сенявин» с установленной РЛС П-10 (X-образная антенна видна позади второй дымовой трубы), начало 1960-х гг.



«Адмирал Сенявин» после замены РЛС П-10 на П-12, 1960-е гг.



**«Адмирал Сенявин»
после
модернизации
по проекту 68У2**

По итогам боевой и политической подготовки в 1959 г. крейсер был объявлен лучшим кораблем флота. Правда, в том же году при выполнении стрельбы ГК по невидимой береговой цели с использованием прибора 99А, из-за ошибки личного состава был обстрелян маяк.

Аналогичный случай имел место в 1960 г. в районе Посьета — попаданием снаряда был повален телеграфный столб, упавший на железнодорожное полотно. К счастью, все обошлось без серьезных последствий.

20 января 1960 г. командование крейсером принял капитан 2 ранга М.П. Кожан.

С мая 1960 г. по февраль 1961 г. крейсер находился на консервации в б. Новик в составе 82-й БРК, после чего был вновь введен в строй и входил в состав 14-й ДИКР, а после ее расформирования 31 марта 1961 г. — в состав 9-й дивизии кораблей ПЛО. С 9 октября 1961 г. крейсером командовал капитан 2 ранга П.В. Савенко.

В 1964 г. «Адмирал Сенявин» (бортовой № 825) занял первое место в ВМФ СССР по артиллерийской подготовке. С 5 октября 1964 г. по 18 августа 1966 г. крейсером командовал капитан 2 ранга В.Ф. Варганов, которого сменил капитан 2 ранга Ю.Ф. Карпов, назначенный на эту должность 10 ноября 1966 г.

В период с 27 декабря 1966 г. по 31 мая 1972 г. КРЛ «Адмирал Сенявин» проходил на Владивостокском «Дальзаводе» капитальный ремонт и переоборудование по пр.68У2.

Приказом ГК ВМФ от 28 июля 1967 г. с 1 февраля 1968 г. корабль был включен в первый состав вновь сформированной 10-й ОПЭСК ТОФ (КРЛ «Дмитрий Пожарский», РКР «Варяг», «Адмирал Фокин», БРК «Гордый», «Упорный», «Неудержимый», БПК «Одаренный» и «Стерегающий»).

13 марта 1973 г. корабль переклассифицировали в крейсер управления (КРУ).

После модернизации из двух оставшихся на борту башен ГК носовой группы действующей оставалась только носовая башня, вторая была законсервирована и ее личный состав списан. В дивизионе ГК из 7 офицеров осталось только 2 — один командир башни ГК и один командир группы управления артогнем.

По завершении модернизации КРУ «Адмирал Сенявин» получил бортовой № 052. В октябре 1973 г. командование кораблем принял капитан 2 ранга В.П. Затула.

В 1973—1974 гг. КРУ «Адмирал Сенявин» (флаг командира 10-й ОПЭСК контр-адмирала В.С. Круглякова) в составе ОБК ТОФ выполнил две БС в Индийском океане об-

шей продолжительностью 10 месяцев. 7—19 января 1973 г. «Адмирал Сенявин» в составе ОБК ТОФ (БПК «Способный», ЭМ «Скрытный» и ПЛ пр. 641) заходил с визитом в Бомбей. А 15—21 марта 1973 г. корабль в сопровождении морского тральщика посетил с официальным визитом Могадишо (Сомали). Во время этого визита 16 марта на борту крейсера побывали 1-й заместитель командующего сомалийской национальной армией бригадный генерал Абдулла Мохамед Фадил и командующий ВМС Сомали подполковник Мохамед Геле Юсуф.

29 марта 1973 г. «Адмирал Сенявин» (бортовой № 832) вместе с СКР и танкером «Владимир Колечицкий» (флаг капитана 1 ранга В.В. Никифорова) заходил с официальным визитом в порт Умм-Каср (Ирак). Корабли отряда посетил находившийся с визитом в этой стране в составе советской делегации главком ВМФ СССР адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков.

17—24 декабря 1973 г. ОБК ТОФ в составе КРУ «Адмирал Сенявин» (бортовой № 838), БПК «Способный» и ПЛ пр. 641 под флагом первого заместителя командующего ТОФ контр-адмирала В.П. Маслова заходил с официальным визитом в Порт-Луи (Маврикий), а 9—15 февраля 1974 г. в том же составе, но уже без ПЛ — в Бомбей.

Принято считать, что главным итогом двух БС было успешное решение задачи по нейтрализации группировки ВМС США в зоне Индийского океана и нормализация военно-политической обстановки вокруг Индии. Крейсер получил отличную оценку и был награжден переходящим Красным Знаменем Военного совета ТОФ. В декабре 1974 г. «Адмирал Сенявин» был занесен на доску почета ВМФ СССР и награжден вымпелом министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть», проявленные в дальних морских походах.

С октября 1975 г. новым командиром «Адмирала Сенявина» стал капитан 2 ранга Ф.Н. Громов, а по итогам года крейсер занял первое место среди надводных кораблей ВМФ.

Приказом командующего ТОФ от 1 января 1976 г. крейсер зачислен в состав сил постоянной готовности с базированием на бухту Абрек. В октябре 1976 г. командиром КРУ назначили капитана 3 ранга В.М. Плахова.



Согласно приказу командующего ТОФ на 1 января 1977 г. местом базирования «Адмирала Сенявина» определялась б. Золотой Рог (Владивосток), бортовой номер по состоянию на 1 мая 1977 г. — 833. В том же году корабль прошел на «Дальзаводе» ремонт и модернизацию, включая установку комплексов «Кристалл-К» и «Карат-М».

7 апреля 1978 г. КРУ «Адмирал Сенявин» посетил находившийся на Дальнем Востоке Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев, которого сопровождали министр обороны СССР маршал Советского Союза Д.Ф. Устинов и главком ВМФ СССР адмирал флота Советского Союза С.Г. Горшков. Они выходили на крейсере в море и наблюдали за двухсторонними учениями сил флота.

Крейсер управления «Адмирал Сенявин» ведет огонь из 100-мм артиллерии. Вверху: сигнальщики «Сенявина»



Л.И.Брежнев на борту «Адмирала Сенявина», 7 апреля 1978 г.

13 июня 1978 г. «Адмирал Сенявин» (бортовой № 472) вышел для выполнения зачетных стрельб главным калибром на полигон боевой подготовки ТОФ. На борту корабля находилась группа писателей, поэтов и творческих работников из Москвы и Ленинграда. В кильватер «Сенявину» следовал КРЛ «Дмитрий Пожарский».

Огонь вела первая башня, при стрельбе использовались практические снаряды (без взрывчатого вещества) и пониженно-боевые заряды. «Сенявин» открыл огонь, постепенно пристреливаясь. 8 залпов были успешными, но на 9-м произошла трагедия.

Официальная версия проводившей расследование комиссии звучит так: «при подаче электросигнала на производство 9-го залпа правое орудие башни № 1 не выстрелило. Ошибочно в заряженное орудие был послан очередной снаряд. В результате произошло воспламенение заряда в камере орудия. От вылетевшей внутрь башни струи газов мгновенно воспламенились приготовленные к стрельбе заряды, в башне возник пожар, быстротечно перекинувшийся на верхнее перегрузочное отделение».

Можно предположить, что расчет по команде своего командира выключил обе предусмотренные на такой случай блокировки, исключавшие открытие затвора, открыл его и установил лоток со следующим зарядом в положение для заряжания. Тут же автоматически включился привод прибойника и дослал новый снаряд в камору орудия, раздавив находившийся в ней заряд предыдущего выстрела — тот сразу воспламенился. Струя пламени и газов рванулась в боевое отделение орудия, где находились «раздетые» (без пеналов) пороховые заряды. Всего в трех боевых отделениях башни имелось более 20 таких «раздетых» зарядов, заранее, в нарушение правил, заготовленных на стрельбу, то есть где-то 280 кг артиллерийского пороха. Сравнимая со взрывом вспышка пороховых зарядов в башне вызвала форс пламени вниз, в перегрузочное отделение и к погребу. Сработали крышки противоаварии (т.н. «вышибные стаканы»). Взрыв погребов предотвратили их затоплением, причем команду затопить погреба обеих башен ГК отдал вступивший в управление

кораблем контр-адмирал В.Ф. Варганов, в прошлом сам командир этого крейсера.

Нельзя исключить и несколько иную версию. Когда в правом орудии произошел затяжной выстрел, командир орудия, вместо того, чтобы выполнить правило осечек, либо, не желая нарушать схему стрельбы, либо чисто машинально приказал открыть замок, отключив блокировки — и в этот момент произошел выстрел. Струя раскаленных газов через зазор прорвалась в боевое отделение, где вспыхнули пороховые заряды.

Пожар потушили штатными средствами, однако в результате этой катастрофы погибло 37 человек, включая находившегося в башне корреспондента газеты «Красная звезда» капитана 2 ранга Л. Климченко. Все погибшие моряки были с воинскими почестями похоронены на мемориальном комплексе в бухте Абрек залива Стрелок.

Следует принять во внимание, что крейсер, будучи инициатором социалистического соревнования на флоте, выполнял состязательную стрельбу. Расчет башни был затренирован до автоматизма с целью выполнить эту стрельбу только на «отлично», с сокращением нормативов. Отработка велась по схеме «снаряд — заряд — затвор — выстрел...».

Приказом министра обороны командира крейсера и его заместителя по политической части сняли с должностей и назначили с понижением.* Так же поступили и с командиром артиллерийской боевой части капитан-лейтенантом А. Шубиным. Командир соединения контр-адмирал В.Ф. Варганов был предупрежден министром обороны о неполном служебном соответствии, получили взыскания и другие должностные лица.

Основные повреждения башни были следующими: вышел из строя лоток подачи на правом орудии; сбиты оптические оси на башенном дальномере; в огне повреждена электропроводка и электрооборудование башни. Через месяц башня №1 была введена в строй и вскоре испытана стрельбой. Единственной не устраненной неисправностью (во всяком случае, до

1985 г.) оставалась рассогласованность оптического дальномера башни. Скорее всего, до вывода КРУ «Адмирал Сенявин» из боевого состава он так и не был заменен. Стволы орудий не менялись, так как не были повреждены или изношены до предела, требующего замены.

В ходе очередного ремонта на «Дальзаводе» на «Сенявине» были проведены также работы по перестановке антенн комплекса «Кристалл-К» на более высокие фундаменты — их подняли до уровня второй дымовой трубы (на ЧФ то же самое выполнили на КРУ «Жданов»).

В 1979 г. в связи с обострением отношений Китая с Вьетнамом и началом фактических военных действий на всем протяжении границы в район конфликта выходили корабли ТОФ с задачей обеспечения безопасности мореплавания, сопровождения советских транспортов с вооружением и техникой во вьетнамские порты. В их числе были КРУ «Адмирал Сенявин», РКР



**Памятник
на братской могиле
артиллеристов-
«сенявинцев».
Внизу:
КРУ «Адмирал
Сенявин»
во Владивостоке,
1978 г.**



* Капитана 2 ранга В.М. Плахова сняли с должности и назначили командиром стоявшего в отстое КРЛ «Адмирал Лазарев» (Совгавань), а его прежний командир капитан 2 ранга И.Т. Рыбин стал командиром «Сенявина».

«Адмирал Фокин», БПК «Василий Чапаев», «Способный», «Строгий», ЭМ «Возбужденный», СКР «Разящий». В период с 5 по 10 ноября 1979 г. «Адмирал Сенявин» с кораблями 8-й ОПЭСК посетил Хайфон.

Очередная боевая служба крейсера в составе 8-й ОПЭСК пришлась на 1981 г. — в Южно-Китайском море, включая почти 6 месяцев стоянки на якоре с периодическими заходами в Камрань (например, в июле 1981 г. КРУ осуществил деловой заход туда в сопровождении СКР «Разящий»).

С мая 1983 г. крейсером командовал капитан 2 ранга Л.М. Ковальчук.

В июле 1983 г. «Адмирал Сенявин» обеспечивал в бухте Саранная (Камчатка) проведение силами АСС ТОФ операции по подъему аварийной АПЛ К-429 (пр. 670А), затонувшей 24 июня на глубине 45 м во время дифферентовки.

На 1 января 1985 г. приказом командующего ТОФ «Адмирал Сенявин» находился в боевом составе 10-й ОПЭСК в непосредственном подчинении штабу эскадры.

**Пополнение
запасов на
«Адмирале
Сенявине» перед
боевой службой.
Внизу:
«Сенявин» в море,
1970-е гг.**





«Адмирал Сенявин» с установленными АП системы космической связи «Кристалл-К», 1980-е гг.

С мая 1986 г. новым и, как оказалось, последним командиром КРУ «Адмирал Сенявин» стал капитан 2 ранга А.А. Чуев.

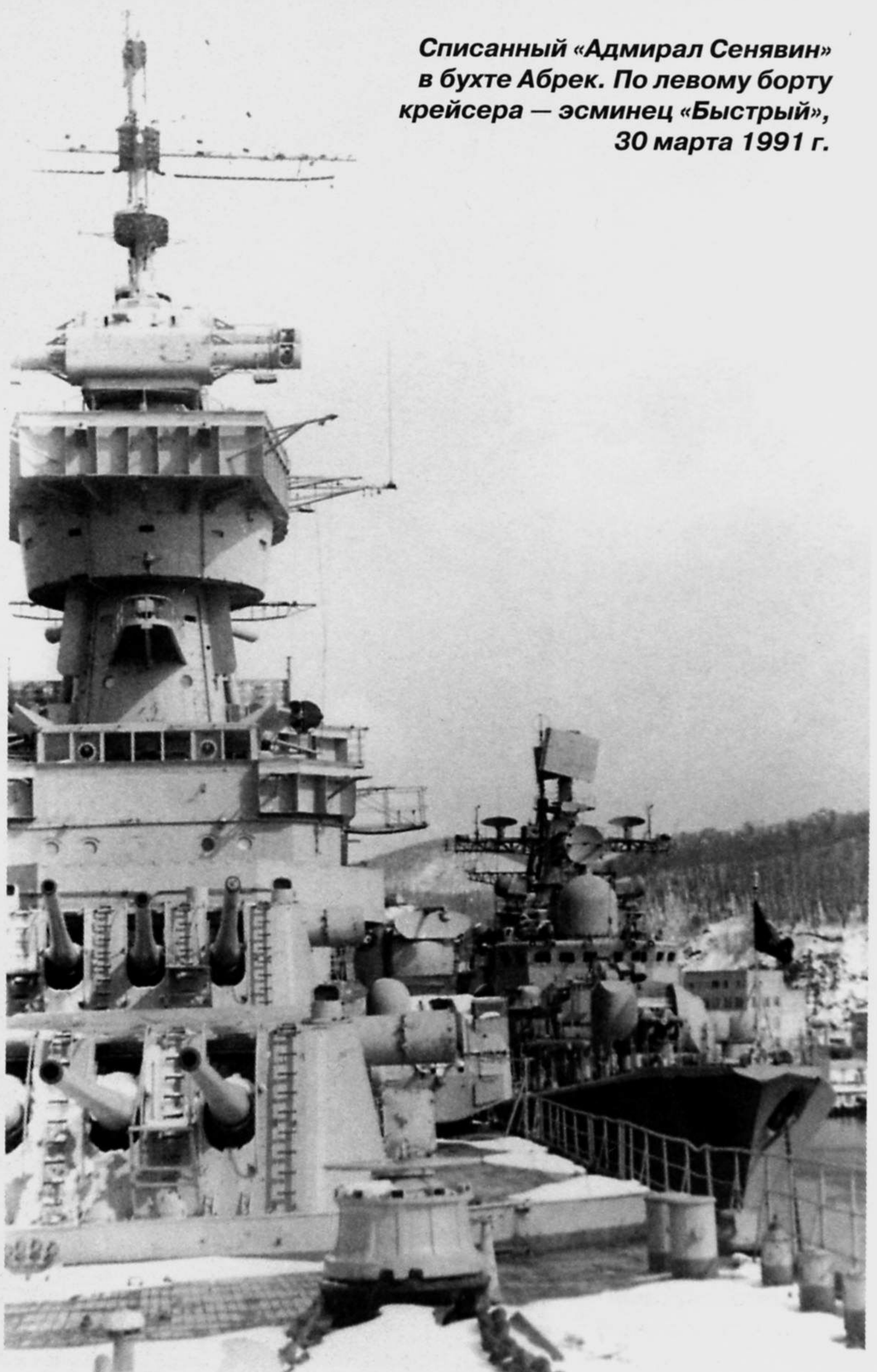
В период 7—10 октября 1988 г. «Адмирал Сенявин» совместно с РКР «Варяг» и КПУГ в составе БПК «Маршал Ворошилов», СКР «Горделивый», «Рьяный» успешно участвовали в ОТУ ТОФ по обозначению ОБК «западных».

Приказом командующего ТОФ от 26 июня 1989 г., в соответствии с приказом МО СССР от 30 мая 1989 г. ввиду неудовлетворительного технического состояния и невозможностью дальнейшего использования по прямому назначению, КРУ «Адмирал Сенявин» исключался из боевого состава флота с последующей сдачей в ОФИ на слом. В соответствии с директивой ГШ ВМФ от 1 марта 1989 г., директивой НШ ТОФ от 31 марта того же года было предписано расформировать экипаж КРУ «Адмирал Сенявин» до 1 октября 1990 г.

В мае 1989 г. крейсер разоружили и исключили из состава ВМФ. 7 сентября 1989 г. на корабле состоялся последний спуск флага, а 15 декабря того же года экипаж корабля расформировали.

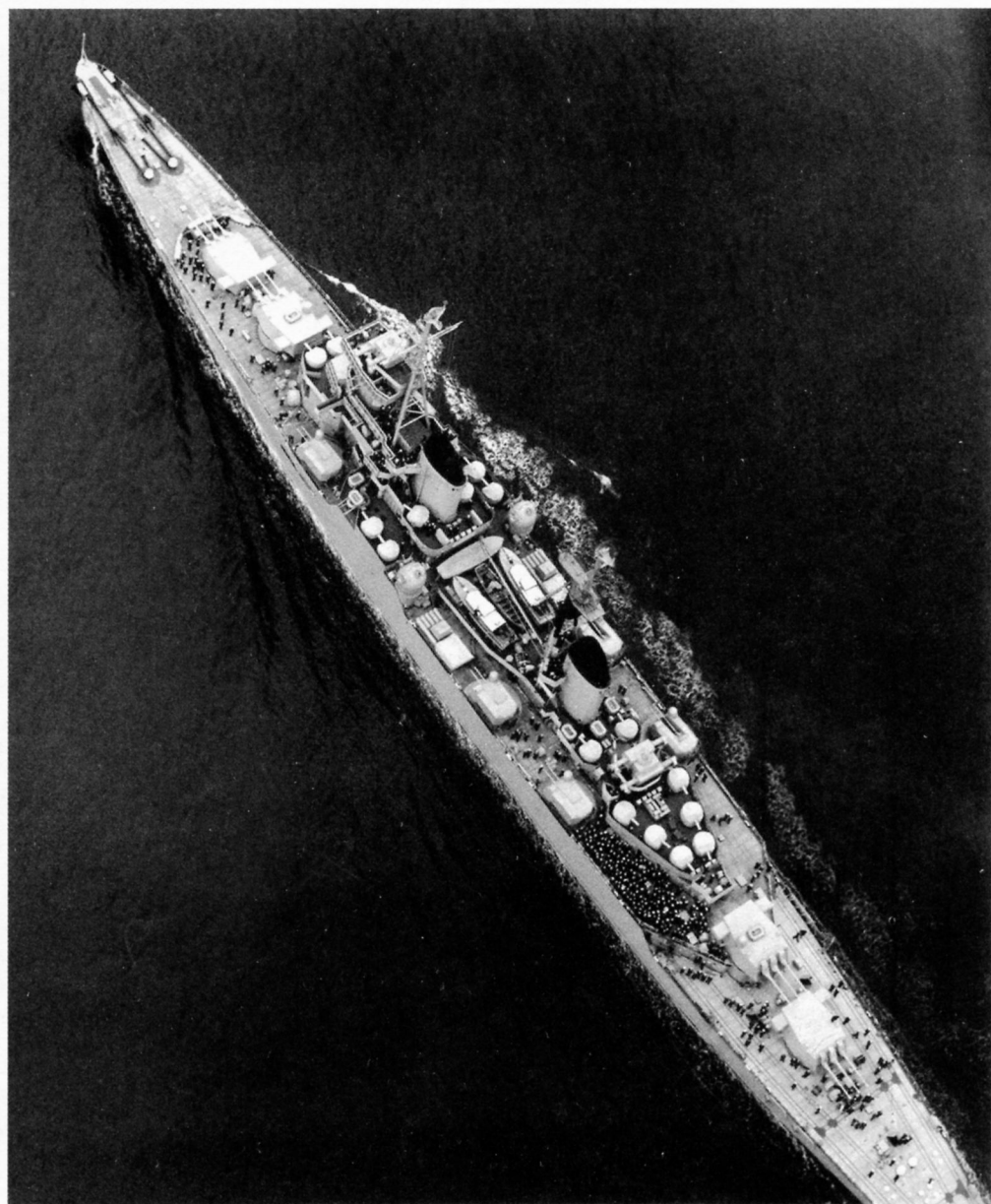
К вечеру 7 ноября 1991 г. после целого дня возни перегонной команды со швартовыми цепями бывший КРУ «Адмирал Сенявин» в последний раз отошел от пирса №1 б. Абрек и под буксирами убыл в Индию на разборку.

В разное время на корабле служили будущие адмиралы: М.Хронопуло, Н.Ховрин, Ф.Громов, В. Варганов.



Списанный «Адмирал Сенявин» в бухте Абрек. По левому борту крейсера — эсминец «Быстрый», 30 марта 1991 г.

Крейсер
«Октябрьская
революция»
на Неве,
ноябрь 1957 г.



«Октябрьская
революция»
на Балтике,
1950-е гг.
Хорошо видны еще
не демонтирован-
ные торпедные
аппараты



**«Молотовск»
(заводской № С-301,
с 3 августа 1957 г. —
«Октябрьская революция»)**

Первоначально назван в честь города в Архангельской области по месту нахождения завода-строителя корабля, после переименования города корабль также получил новое название, унаследовав его от одноименного Краснознаменного линкора КБФ 1914 г. постройки.

Заложен на стапель-палубе южного строительного дока ССЗ № 402 в г. Молотовске (Северодвинске) 15 июля 1952 г., в состав кораблей ВМФ СССР зачислен 25 сентября 1953 г. Выведен из дока 25 мая 1954 г., по завершении государственных испытаний 30 ноября 1954 г. вступил в строй (подписан приемный акт). 18 декабря 1954 г. поднял Военно-морской флаг и вошел в состав СФ.

31 марта 1956 г. на СФ была сформирована 2-я ДИКР, в которую включили и КРЛ «Молотовск». С 1 по 17 июня 1956 г. крейсер прошел докование на СРЗ-35 (Роста) с ремонтом донно-забортной арматуры, очисткой и окраской подводной части.

В период с 3 по 7 августа 1956 г. «Молотовск» (капитан 1 ранга И. Ратанов) в сопровождении ЭМ «Ответственный» и «Ожесточенный» под флагом адмирала

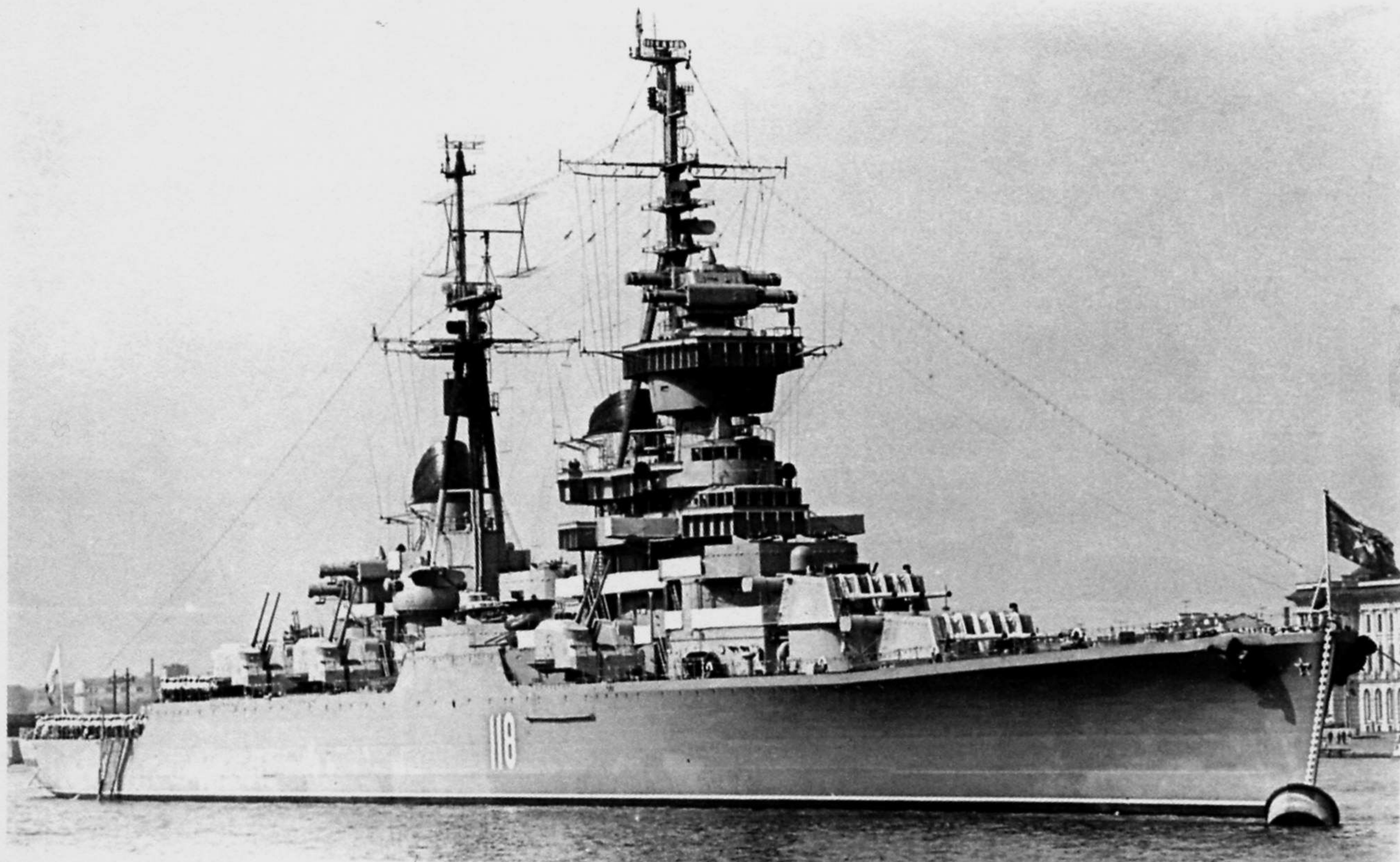
А.Т. Чабаненко нанес визиты в Осло (Норвегия) и с 8 по 12 августа 1956 г. — в Гетеборг (Швеция). По завершении зарубежных визитов корабль принял участие в общешлотском учении в Атлантике.

3 августа 1957 г. «Молотовск» переименовали в «Октябрьскую революцию» (тогда же бывший г. Молотовск стал именоваться Северодвинском). В этой связи корабль (бортовой № 22) возвратился в завод, где ранее был построен, и на бортах корабля в кормовой части прикрепили пластины с бронзовыми буквами уже нового названия. Тогда же на нем установили РЛС обнаружения воздушных целей П-8 с антенной на площадке грот-мачты.

С 3 по 26 апреля 1958 г. корабль прошел очередное докование на СРЗ-35 в Росте. А в период с 30 августа — 3 сентября и с 8 по 12 сентября 1958 г. крейсер (бортовой № 4) под флагом контр-адмирала С.М. Лобова в сопровождении ЭМ «Отчаянный» и «Ожесточенный» вновь посетил с визитами порты Осло и Гетеборг.

В рамках общего сокращения вооруженных сил СССР в начале 1960 г. было принято решение поставить на консервацию в числе других кораблей и крейсер «Октябрьская революция». Перед этим 16 декабря 1960 г. корабль (бортовой № 202) был перечислен в состав КБФ и перешел на Балтику, где 27 марта 1961 г. выведен из боевого состава, законсервирован и пос-

**Крейсер
«Октябрьская
революция»
с антенной РЛС П-8
на грот-мачте,
1958 г.**



**Крейсер
«Октябрьская
революция»
на Неве, 1967 г.**

тавлен в Кронштадте на отстой. В период с 7 февраля по 17 августа корабль находился в сухом доке СРЗ в Лиепае, где на нем выполнялись работы по консервации.

С 7 августа по 17 февраля 1965 г. корабль проходил очередное докование в Лиепае с ремонтом забортной арматуры и окраской подводной части корпуса.

Крейсер расконсервировали и вновь ввели в строй 29 апреля 1966 г. 7 сентября того же года КРЛ «Октябрьская революция» вошел в состав 128-й бригады ракетных кораблей.

В сентябре—декабре 1967 г. «Октябрьская революция» (бортовой №118) под флагом командира 128-й бригады капитана 1 ранга О.П. Грумбова совместно с БРК «Зоркий» и БПК «Образцовый» совершила выход на боевую службу в Средиземном море.

В октябре 1967 г. в честь 50-летия Октябрьской революции корабль был награжден памятным знаменем ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета министров СССР. Имея на борту большую группу ветеранов флота, писателей и историков, крейсер «Октябрьская революция» совершил в честь юбилея революции агитпоход по местам революционной и боевой

славы Балтийского флота, посетив Таллин, Ригу, Лиепаю, Клайпеду и Балтийск. 7 ноября корабль стоял на Неве и участвовал в параде, посвященном юбилею.

В июле 1968 г. КРЛ «Октябрьская революция» (капитан 1 ранга И.П. Петров) принял участие с КШУ флотов ОВД — СССР, ПНР и ГДР под условным наименованием «Север». Учения охватывали акватории северной части Атлантического океана, Балтийского, Норвежского и Баренцева морей. В ходе учений крейсер с кораблями охраны обозначал АУГ условного противника, следовавшую в Норвежское море.

По возвращении на Балтику, в период с 16 ноября 1968 г. по 25 декабря 1969 г., крейсер прошел на Кронштадтском Морском заводе (КМОЛЗ) капитальный ремонт с частичной модернизацией радиоэлектронного вооружения. Со 2 июня по 3 июля там же крейсер прошел докование в сухом доке им. Велешинского (ремонт донно-забортной арматуры, окраска подводной части, установка НЭЛ-6).

В апреле—августе 1970 г. КРЛ «Октябрьская революция» (флаг командира 128-й бригады капитана 1 ранга О.П. Грумбова)

в сопровождении ЭМ «Спешный» и БПК «Образцовый» выполнял задачи БС в Атлантике и Средиземном море. В ходе боевой службы в период с 8 по 13 мая 1970 г. «Октябрьская революция» (бортовой № 846) в сопровождении БПК «Образцовый» посетила с официальным визитом Шербур (Франция).

В апреле—мае того же года «Октябрьская революция» принимала участие в учениях «Океан», находясь в акватории Северного, а затем Норвежского и Баренцева морей. Крейсер провел боевые стрельбы, заслужив

высокую оценку министра обороны Маршала Советского Союза А.А. Гречко.

В период с 17 по 23 июля 1970 г. крейсер совместно с ЭМ «Спешный» находился в зоне военных действий, где выполнял боевую задачу по оказанию помощи вооруженным силам Сирии, а в период с 17 мая по 25 июня и с 5 по 9 июля 1971 г. — вооруженным силам Египта.

С 26 декабря 1970 г. по 25 января 1971 г. КРЛ «Октябрьская революция» доковался на СРЗ-29 в Лиепае (ремонт донной арматуры, замена цинковых протекторов, ре-

«Октябрьская революция» во время боевой службы на Средиземном море, 1972 г. На грот-мачте видна антенна новой РЛС «Киль-У»





**«Октябрьская
революция»
на параде на Неве,
7 ноября 1977 г.**

монтаж патрубков нефтяных цистерн и окраска подводной части).

В марте—октябре 1971 г. «Октябрьская революция» (бортовой № 899, командир —

капитан 2 ранга Ю.И. Можаров) в составе КПУГ (БПК «Образцовый», ЭМ «Настойчивый» и «Спешный») несла БС в Средиземном море. В начале июня корабли приняли



**«Октябрьская
революция»
подходит
к причалу в Гдыне,
20 июля 1978 г.**

участие в учениях «Юг», проводившихся под руководством министра обороны СССР. За высокие показатели экипажа корабля в боевой и политической подготовке А.А. Гречко прямо на борту крейсера в Средиземном море подписал приказ о присвоении командиру корабля Ю.И. Можарову очередного воинского звания и вручил ему погоны капитана 1 ранга.

Всего за период боевой службы крейсером было пройдено более 20 тыс. миль с заходами в порты Сенегала, Гвинеи, Алжира, Сьерра-Леоне, Египта. Уже на обратном пути экипаж крейсера успешно принял участие в состязаниях по огневой и тактической подготовке, заняв 2-е место по результатам стрельбы по воздушной и морской цели. 17—22 августа 1971 г. в сопровождении БПК «Славный» крейсер посетил с визитом Копенгаген.

В период с марта по ноябрь 1972 г. крейсер (бортовой № 890) в очередной раз решал задачи БС в Средиземном море и с 14 июня по 29 июля 1972 г. находится в зоне боевых действий, оказывая помощь вооруженным силам Сирии и Египта в составе ОБК ДКБФ (БПК «Образцовый», ЭМ «Спешный», СКР «Бдительный» и «Бодрый»). 17—23 июля «Октябрьская революция» совместно с ЭМ «Спешный» осуществляла военное присутствие у берегов Сирии. С 8 по 12 сентября крейсер находился в зоне боевых действий и выполнял боевую задачу по оказанию помощи вооруженным силам Египта, а с 25 сентября по 1 октября 1972 г. — снова вооруженным силам Сирии.

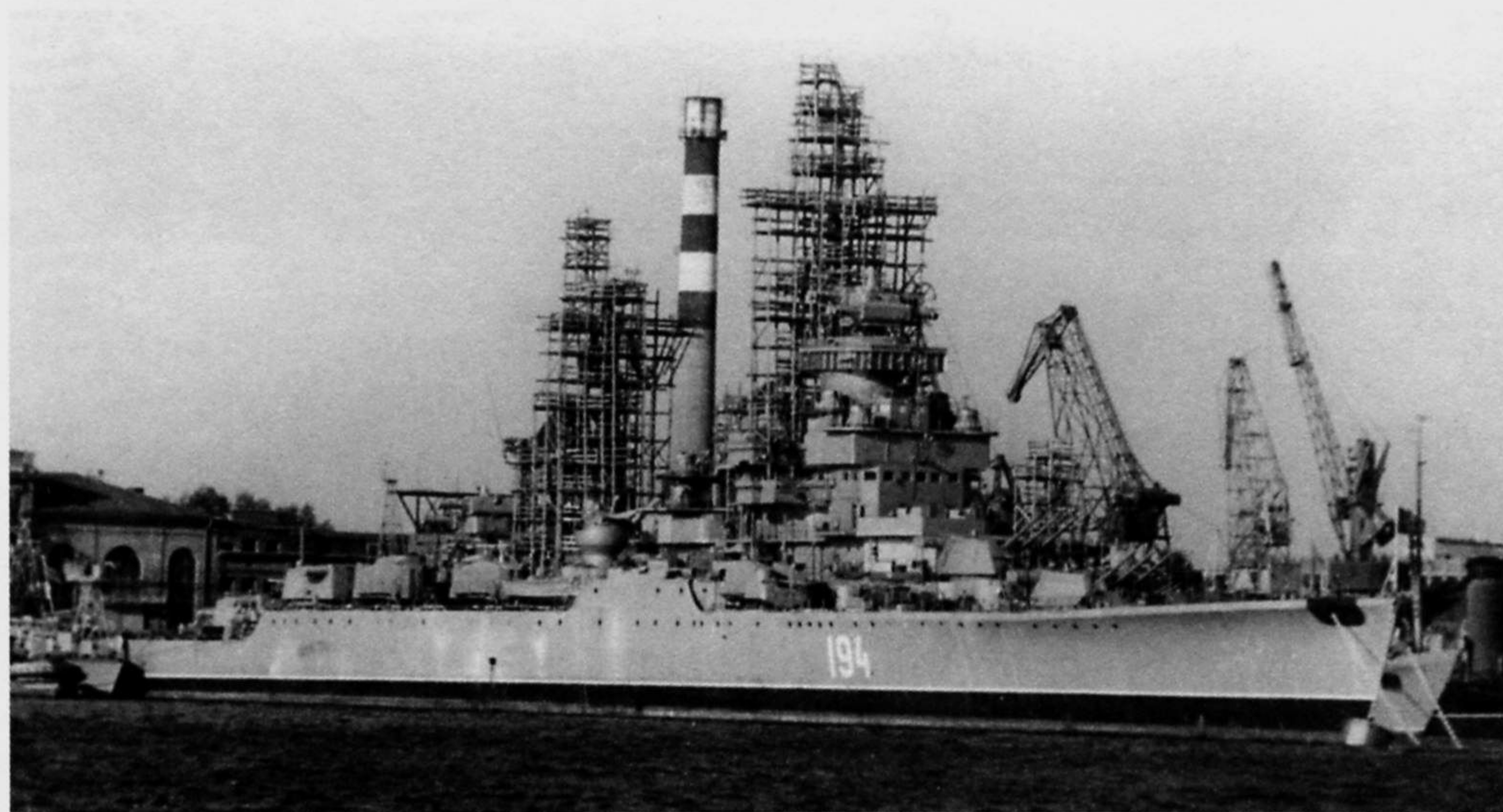
По завершении БС корабль перешел в Севастополь и был поставлен в Севморзавод для прохождения капитального ремонта и модернизации по пр.68А, которые начались 8 декабря 1972 г. В рамках ремонта с 4 декабря 1974 г. по 15 января 1975 г. крейсер прошел докование в Северном доке Севморзавода (демонтаж и монтаж баллера руля для замены втулок, замена носового ДГ с погрузкой через вырез в правом борту, установка донно-забортной арматуры и патрубков по пр.68А, испытание 35 цистерн и т.д.).

25 марта 1976 г. корабль вновь становился в док, где до 23 апреля на нем проводились испытания 20 цистерн, а также частичный ремонт донно-забортной арматуры и окраска подводной части.

В процессе модернизации РЛС П-8 заменили на более новую РЛС П-10, АП которой разместили на автоматной площадке. Кроме того, была установлена новая РЛС «Киль-У» с антенной на площадке грот-мачты.

12 ноября 1976 г. крейсер был предъявлен к сдаточным испытаниям, завершившимся 15 декабря того же года подписанием приемного акта. «Октябрьская революция» стала головным кораблем пр.68А; по завершении работ она получила бортовой № 015.

После проведения сдаточных испытаний и сдачи экипажем курсовых задач крейсер 10 марта 1977 г. вышел из Севастополя в Балтийск. Во время перехода он принял участие в учениях «Север-77», проводившихся в акваториях Северного и Балтийского морей с участием кораблей КСФ и ДКБФ.



«Октябрьская революция» на ремонте в Кронштадте, 1986 г.



**Вверху: разборка
крейсера
«Октябрьская
революция»
в Ленинграде,
1988 г.**

**Справа: все, что
осталось от корабля
к марту 1994 г.**



7 ноября крейсер (бортовой № 892) принял участие в военно-морском параде на Неве по случаю 60-летнего юбилея Октябрьской революции. В марте 1978 г. он проходил срочный ремонт на Лиепайском СРЗ с заменой турбины.

20 — 24 июля 1978 г. «Октябрьская революция» (бортовой № 141, командир-капитан 1 ранга Б.Кирюшатов) посетила с визитом Гдыню, затем крейсер возвратился в Балтийск и принял участие в военно-морском параде, посвященном Дню ВМФ СССР.

В период с 5 по 9 октября 1978 г. «Октябрьская революция» под флагом командующего ДКБФ вице-адмирала В.В. Сидорова в сопровождении СКР «Свирепый» и «Неукротимый» посетила Росток, где приняла участие в торжествах по случаю 29-й годовщины образования ГДР.

4—8 октября 1979 г. крейсер «Октябрьская революция» в сопровождении СКР «Бдительный» и «Дружный» нанес еще один официальный дружественный визит в Росток, а в период с 27 по 30 июня 1980 г. крей-

сер (бортовой № 154) в сопровождении БПК «Образцовый» опять посетил Гдыню.

В 1981 г. крейсер принимал участие в учениях «Запад-81» на Балтике, в ходе которых обеспечивал огневую поддержку морскому десанту.

В 1979, 1980 и 1982 гг. крейсер завоевывал приз ГК ВМФ по артиллерийской подготовке.

2 ноября 1981 г. «Октябрьская революция» (флаг 1-го заместителя командующего ДКБФ вице-адмирала А.Калинина) входила в состав срочно созданного ОБК (2 СКР пр.1135, буксир и спасательное судно), созданный в связи с посадкой на мель в шведских территориальных водах ПЛ С-137. Отряд готовился к силовому варианту снятия субмарины и в полной боевой готовности находился в районе шведской ВМБ Карлсрона. 6 ноября после разрешения конфликта по дипломатическим каналам и вывода снятой с мели лодки в нейтральные воды корабли возвратились в базу.

9—14 августа 1982 г. ОБК ДКБФ в составе КР «Октябрьская революция» и СКР «Дружный» в очередной раз посетил Росток.

6 января 1984 г. корабль поставили к стенке Кронштадтского Морского завода для проведения капитального ремонта, но 16 сентября 1987 г. в связи с выработкой ресурса он был разоружен и исключен из состава ВМФ, 11 февраля 1988 г. расформирован и в 1988 — 1990 гг. на базе «Главв-торчермета» на Турухтанных островах в Ленинграде разделан на металл.

«Михаил Кутузов» (заводской № С-385)

Корабль назван в честь выдающегося русского полководца фельдмаршала М.И. Кутузова (1745—1813 гг.).

Зачислен в списки кораблей ВМФ 9 ноября 1950 г. и 23 февраля 1951 г. заложен на стапеле № 0 ССЗ №444 в Николаеве, спущен на воду 29 ноября 1952 г. (ст. строитель Хосе). 20 апреля 1954 г. на корабле начались швартовые испытания, завершившиеся 16 августа, а 11 июля состоялось вселение экипажа.

Флаг ВМФ СССР на крейсере «Михаил Кутузов» (бортовой № 18) был поднят 9 августа 1954 г.

5 сентября корабль начал прохождение заводских ходовых испытаний, а с 14 октября — государственных испытаний, по завершении которых он возвратился в завод для ревизии и устранения замечаний. 30 декабря во время стоянки крейсера у стенки ССЗ № 444 в Николаеве был подписан приемный акт.

31 января 1955 г. корабль вошел в состав ЧФ, а с 15 февраля — в состав эскадры ЧФ.

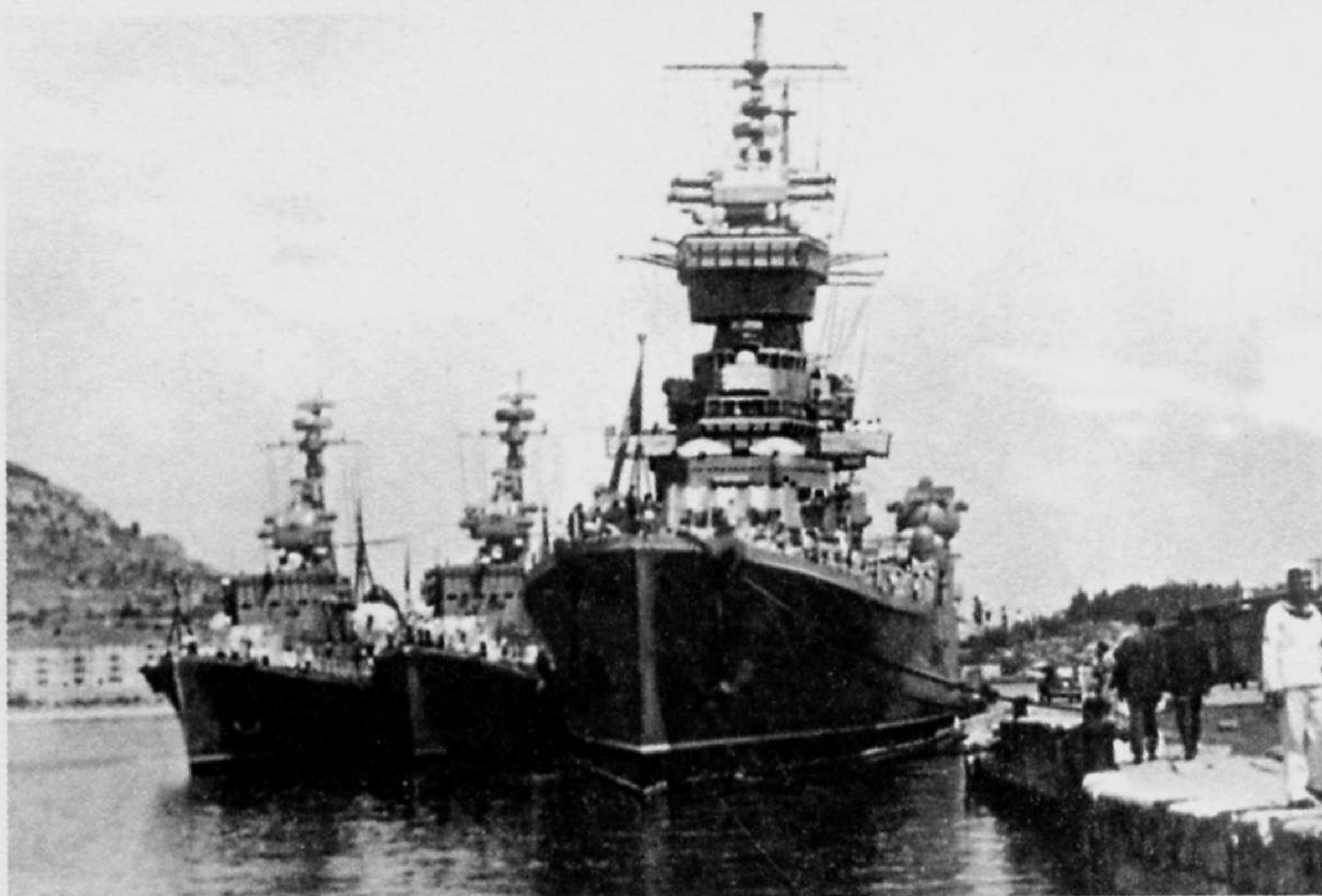
Первым командиром корабля стал капитан 2 ранга М.З. Любичев, назначенный 12 декабря 1954 г., 8 октября 1955 г. его сменил капитан 2 ранга Г.Е. Голота.

В мае 1955 г. в районе Севастополя на крейсере «Михаил Кутузов» (бортовой №554) проводились поочередно испыта-

**Крейсер
«Михаил Кутузов»,
1950-е гг.**



**Посадка вертолета
Ка-15 на палубу
крейсера «Михаил
Кутузов»,
май 1955 г.
Внизу:
«Михаил Кутузов» и
два эсминца
в югославском
Сплите,
июнь 1956 г.**



ния вертолетов Ка-15 и Ми-1, для приема которых на юте была оборудована специальная площадка.

В июле 1955 г. на КРЛ «Михаил Кутузов» побывал президент Индонезии Сукарно, совершивший на нем переход морем от Ялты до Сочи.

В ночь на 29 октября 1955 г. в ходе оказания помощи аварийному линейному кораблю «Новороссийск», под носовой частью которого произошел сильный взрыв, в числе других на него была направлена аварийная партия с «Михаила Кутузова». При опрокидывании линкора 27 офицеров, старшин и матросов аварийной партии крейсера, находившихся в нижних помещениях, были накрыты корпусом «Новороссийска» и погибли.

С декабря 1955 г. в связи с реорганизацией эскадры ЧФ корабль был включен в нее в составе 50-й ДИКР.

В 1956 г. во время очередного ремонта на корабле установили новую РЛС дальнего обнаружения воздушных целей П-8, антенна которой размещалась на площадке грот-мачты. 29 марта 1956 г. крейсер был перечислен в состав 44-й ДИКР ЧФ.

В период с 31 мая по 10 июня 1956 г. КРЛ «Михаил Кутузов» под флагом командующего ЧФ адмирала В.А. Касатонova в сопровождении ЭМ «Безукоризненный» и «Бессменный» нанес визиты в порты Сплит (Югославия) и Дуррес (Албания).

«Михаил Кутузов» на Неве, 1957 г.





**Крейсер
«Михаил Кутузов»
в конце 1950-х гг.**

На обратном пути корабли приняли участие в масштабном общевфлотском учении с отработкой ударов по соединению надводных кораблей противника, отражением атак авиации, торпедных катеров и подводных лодок. 14 июня корабли отряда дозаправились топливом и водой от специально высланных в условную точку рандеву ЭМ «Буйный» и «Беспощадный» и затем обозначали силы «синих», вторгшихся в пределы Черного моря.

2 июля 1956 г. на сухумском рейде крейсер принял на борт шаха Ирана М.Р. Пехлеви и шахиню Сорейл, которых в сопровождении ЭМ «Бессменный» и «Безудержный» доставил до сочинского рейда.

7 сентября 1956 г. на сухумском рейде на борту корабля встречали делегацию во главе с президентом Индонезии Сухарто, которую в сопровождении тех же эсминцев доставили в Сочи.

30 ноября 1956 г. корабль перечислили в состав 50-й дивизии крейсеров ЧФ.

26 декабря 1956 г. «Михаил Кутузов» завоевал приз ГК ВМФ по итогам артиллерийской стрельбы по морской цели.

В период с 19 мая по 6 сентября 1957 г. КРЛ «Михаил Кутузов» (бортовой № 46) и ЭМ «Безукоризненный» под флагом командующего эскадрой ЧФ контр-адми-

рала В.Ф. Чалого в обеспечении танкеров «Нара» и «Яхрома» совершил переход по маршруту Севастополь—Ленинград. До о. Крит в едином ордере с ними следовали также ЭМ «Бурливый» и «Бесследный», которые в сопровождении танкера «Алатырь» переходили к новому месту постоянного базирования на ТОФ.

В Ленинграде черноморские корабли приняли участие в параде в честь Дня ВМФ на Неве, задуманном в качестве убедительной демонстрации морской мощи страны*. В Ленинграде «кутузовцы» посетили могилу М.И. Кутузова и возложили венок у постаменты памятника. Колонна черноморцев с корабельным духовым оркестром торжественно промаршировала от набережной Невы, где стоял крейсер, к Казанскому собору.

На обратном пути «Михаил Кутузов» и «Безукоризненный» приняли участие в совместных учениях кораблей трех флотов (СФ, КБФ и ЧФ) в Финском заливе, которыми руководил контр-адмирал В.Ф. Чалый, за-

*Участниками военно-морского парада в День ВМФ в году 40-летия Октябрьской революции были крейсера «Михаил Кутузов» (ЧФ), «Александр Невский» (СФ) и «Свердлов» (КБФ), а также эсминцы, подводные лодки, тральщики и катера различного назначения. Парад принимал лично министр обороны СССР маршал Г.К. Жуков.



**«Михаил Кутузов»,
1961 г.**

тем зашли в Балтийск, где «Михаил Кутузов» стоял рядом со своими балтийскими собратьями «Орджоникидзе» и «Свердлов». Преодолев 6-балльный шторм в Бискайском заливе, корабли отряда продолжали заниматься на переходе боевой подготовкой, проведя в Атлантике учебные артиллерийские стрельбы.

30 августа корабли совершили заход в албанский порт Дуррес, где крейсер посетила делегация высокопоставленных представителей Албании во главе с председателем Совета министров страны М.Шеху, а также чрезвычайный и полномочный посол СССР в Албании В.И. Иванов. 3 сентября визит завершился, и корабли отряда взяли курс на Севастополь.

Во время этого похода на борту «Михаила Кутузова» находился известный писатель-маринист А.Первенцев.

5—6 сентября, по возвращении корабля в Черное море, он принял участие в учении флота по обеспечению перехода конвоя по маршруту Одесса—Бургас и уничтожению группировки надводных кораблей условного противника.

15 октября 1957 г. во время отработки управления артиллерией, из-за нарушения личным составом соответствующей инструкции, произошло столкновение среднего ствола 2-й башни главного калибра со стволом левого орудия 1-й (носовой) башни. В результате этого оказался погнут сектор среднего орудия 2-й башни, что потребовало ремонта с заменой поврежденных деталей.

Тем не менее, по итогам 1957 г. «Михаил Кутузов» был объявлен отличным кораблем. В конце того же года крейсер перешел в Николаев для прохождения ремонта и модернизации на ССЗ № 444, которые были завершены в 1958 г. Тогда же корабль получил бортовой № 24.

В период с 18 марта по 17 апреля и с 23 по 29 июня крейсер принимал участие в тактических учениях ЧФ.

27 июля 1958 г. во время производства вечернего салюта по случаю празднования Дня военно-морского флота в Севастополе в 22.04, после 13-го залпа, из-за ошибки заряжающего правого орудия 3-й 100-мм артустановки СМ-5 матроса Ларина, не заметившего, что выстрела не произошло, и открывшего замок, произошел взрыв выпавшего на палубу снаряда. В результате матрос Семко, стоявший в оцеплении между 3-й и 5-й артустановками СМ-5, получил смертельное ранение.

С 27 сентября 1958 г. командование крейсером принял капитан 2 ранга С.М. Федоров, а в октябре корабль выдержал инспекторскую проверку МО СССР, выполнив стрельбу всеми калибрами на «отлично». 29 октября крейсер также на «отлично» выполнил зачетные артиллерийские стрельбы, завоевав переходящий приз ГК ВМФ.

За 1958 г. корабль прошел 14 000,8 миль, всего же к тому времени им было пройдено 63 208,2 мили.

В период с 30 марта по 6 апреля 1959 г. «Михаил Кутузов» (бортовой № 131) учас-

твовал в тактических учениях ЧФ, а со 2 по 15 сентября того же года — в совместных советско-болгарских учениях, отрабатывалось отражение атак ТКА и проводились артиллерийские стрельбы. Всего за 1959 г. корабль прошел 15 078,7 мили.

4 сентября 1961 г. новым командиром крейсера был назначен капитан 2 ранга В.М. Леоненков. 2-6 апреля того же года «Михаил Кутузов» участвовал в учениях ЧФ.

В период «Карибского кризиса» в июле—декабре 1962 г. КРЛ «Михаил Кутузов» в рамках стратегической операции «Анадырь» готовился к походу на Кубу в качестве флагманского корабля ОБК ЧФ (БРК «Гневный» и «Бойкий»). В этой связи корабли отряда усиленно отрабатывали задачи всех видов обороны на переходе морем, совместное плавание и плавание на пределе автономности. После мирного разрешения кризиса поход на Кубу отменили. Всего в 1962 г. крейсер прошел 11738,4 мили.

С 4 по 12 июня 1963 г. «Михаил Кутузов» ходил с визитом в Бургас для показа военной техники руководству стран Варшавского договора. Крейсер получил высокую оценку министра обороны А.А. Гречко и главкома ВМФ С.Г. Горшкова.

В период с 18 по 25 июня 1964 г. «Михаил Кутузов» (флаг командующего ЧФ адмирала С.Е. Чурсина) в сопровождении БПК «Комсомолец Украины» и «Сообразительный» посетил с визитами югославские порты Сплит и Дубровник.

21 июля 1964 г. во время репетиции при подготовке к проведению военно-морского парада на внутреннем рейде Северной бухты Севастополя в днище стоявшего на бочках крейсера врезалась по вине ее командира

всплывавшая подводная лодка С-37 пр. 633. Удар носовой частью и ограждением рубки ПЛ пришелся на район 32—34 шп., в результате чего на протяжении 12 м был погнут скуловой киль по левому борту и образовалась вмятина в наружной обшивке под броневой кромкой размером 100х4х0,7 м, к счастью, без нарушения водонепроницаемости корпуса. Для ремонта потребовалось докование корабля.

Со 2 по 13 августа 1964 г. крейсер «Михаил Кутузов» (флаг вице-адмирала В.Ф. Чалого) в сопровождении ЭМ «Напористый» посетил с визитом Варну.

В период с 30 августа по 3 сентября 1964 г. «Михаил Кутузов» (капитан 1 ранга В.М. Леоненков), БПК «Комсомолец Украины» и «Сообразительный» (флаг командующего ЧФ адмирала С.Е. Чурсина) вновь нанесли визит в Сплит (СФРЮ). Тогда же крейсер и сопровождавшие его корабли 30-й дивизии НК выполнили ряд задач боевой службы в Средиземном море. Впервые непосредственная встреча с кораблями 6-го флота США состоялась в заливе Габес (с этого времени началась регулярная БС советского флота в Средиземном море).

С 19 по 22 сентября корабль вновь ходил к болгарскому побережью для участия в совместных учениях ВС ОВД.

В июле 1965 г. КРЛ «Михаил Кутузов» (бортовой № 131) отрабатывал совместно с ЭМ «Пламенный» задачи оказания огневой поддержки десанту, а с 4 июля по 25 августа выходил для несения БС в Средиземное море в качестве флагманского корабля 5-й ОПЭСК. В том же месяце крейсер возглавил необычный парад в честь Дня ВМФ СССР, проходивший на рейде Мальты.

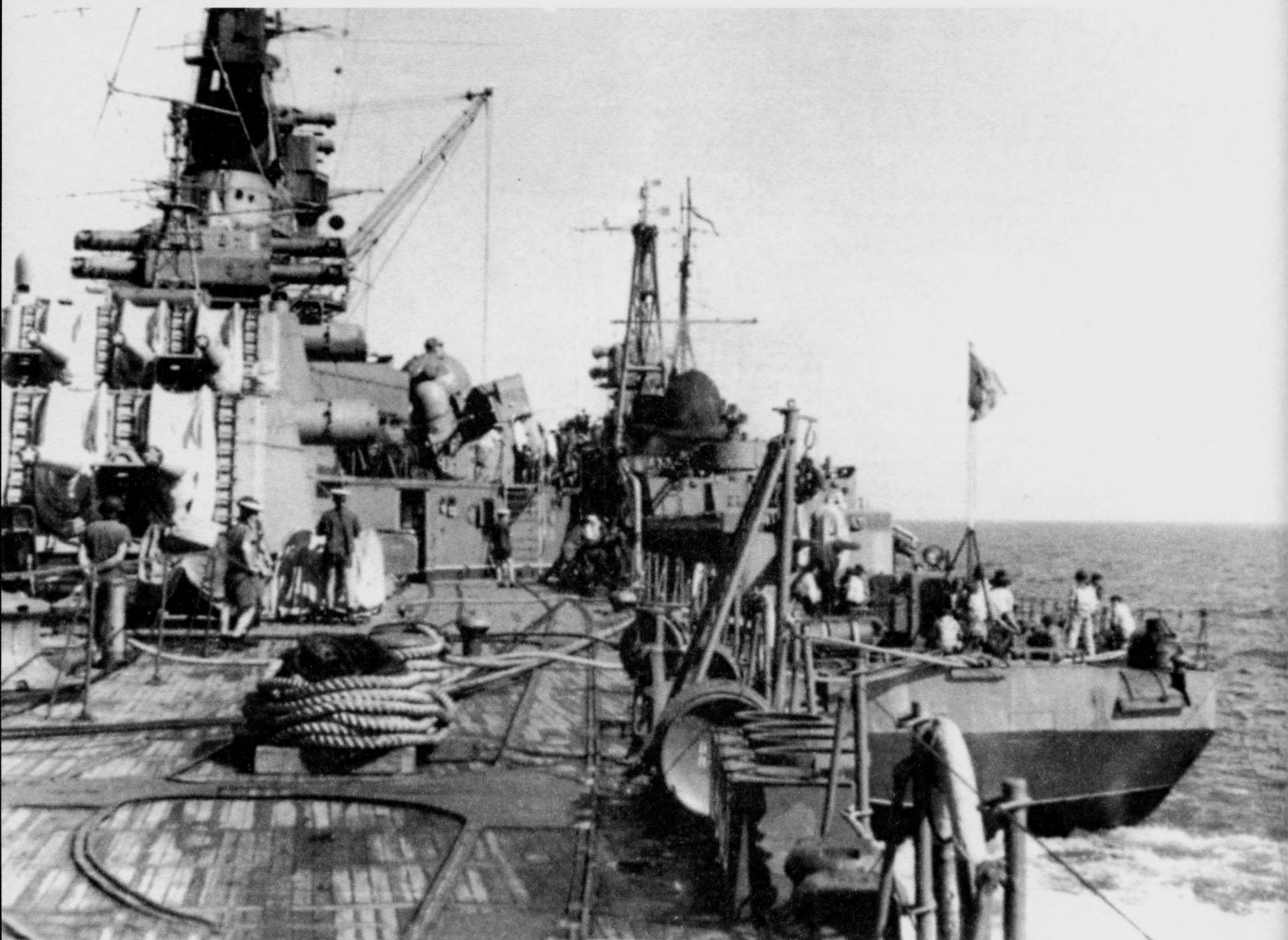
**Крейсер
«Михаил Кутузов»
в нетипичной
окраске
со светлыми
трубами и двойной
ватерлинией,
1962 г.**



В ходе этой БС «Михаил Кутузов» обеспечивал первое пребывание на Средиземном море советской атомной подводной лодки К-27 Северного флота (опытовый корабль с реакторами с жидкометаллическим теплоносителем). Находившаяся в автономном разведывательном походе АПЛ скрытно прошла Гибралтар и в начале августа вошла в Средиземное море. Встреча с крейсером была назначена на якорной стоянке в заливе Большой Сирт, в полутора десятках миль от африканского побережья. 9 августа лодка всплыла в условленной точке неподалеку от стоявшего на якоре «Михаила Кутузова» и ошвартовалась у борта крейсера. По приглашению командира на борт крейсера поднимались старший похода капитан 1 ранга А.П. Михайловский, командир лодки капитан 2 ран-

га П.Ф. Леонов, а также все свободные от вахты офицеры, мичманы, старшины и матросы атомохода. В свою очередь, черноморцы побывали на борту К-27. Подводники отдыхали на крейсере двое суток, а в 4 утра 11 августа К-27 отошла от борта «Михаила Кутузова» и, погрузившись на 240-метровую глубину, начала выполнение маневра отрыва от патрульной авиации американского 6-го флота, непрерывно наблюдавшей за обоими кораблями. Командир лодки резко изменил курс. Помогая североморцам, дал ход и крейсер, затрудняя работой своих машин акустикам «вероятного противника» прослушивание окружающей акватории. В итоге лодке удалось успешно оторваться от наблюдения сил ПЛО, и она еще 10 суток выполняла свои задачи в Левантийском море, осу-

У борта «Михаила Кутузова» — бывший египетский эсминец, 1968 г.



шествовая поиск и наблюдение за атомоходами США и НАТО.

За 1965 г. крейсер прошел 9724,8 мили.

С 10 марта по 27 июня 1966 г. «Михаил Кутузов» вновь находился на боевой службе в Средиземном море. 12 августа 1966 г. командиром крейсера был назначен капитан 2 ранга Н.К. Федоров.

С 16 октября 1966 г. по 11 сентября 1967 г. крейсер прошел текущий ремонт на ССЗ-497 в Севастополе. Была выполнена также частичная модернизация радиоэлектронного вооружения, демонтирована РЛС П-8 (заменена на РЛС «Киль-У») и установлена на кормовой площадке РЛС П-10. Одновременно были демонтированы батареи 37-мм автоматов В-11М в носовой части и за первой дымовой трубой, а на их местах оборудовали соответственно носовой и кормовой штурманские классы для обучения курсантов. Количество пройденных крейсером за 1966 г. миль — 7600,8.

В период с 1 по 31 июня 1967 г. «Михаил Кутузов», находясь в зоне военных действий, выполнял боевую задачу по оказанию помощи вооруженным силам ОАР. В том же 1967 г. на борту крейсера снимался художественный фильм «Увольнение на берег» с участием В.С. Высоцкого.

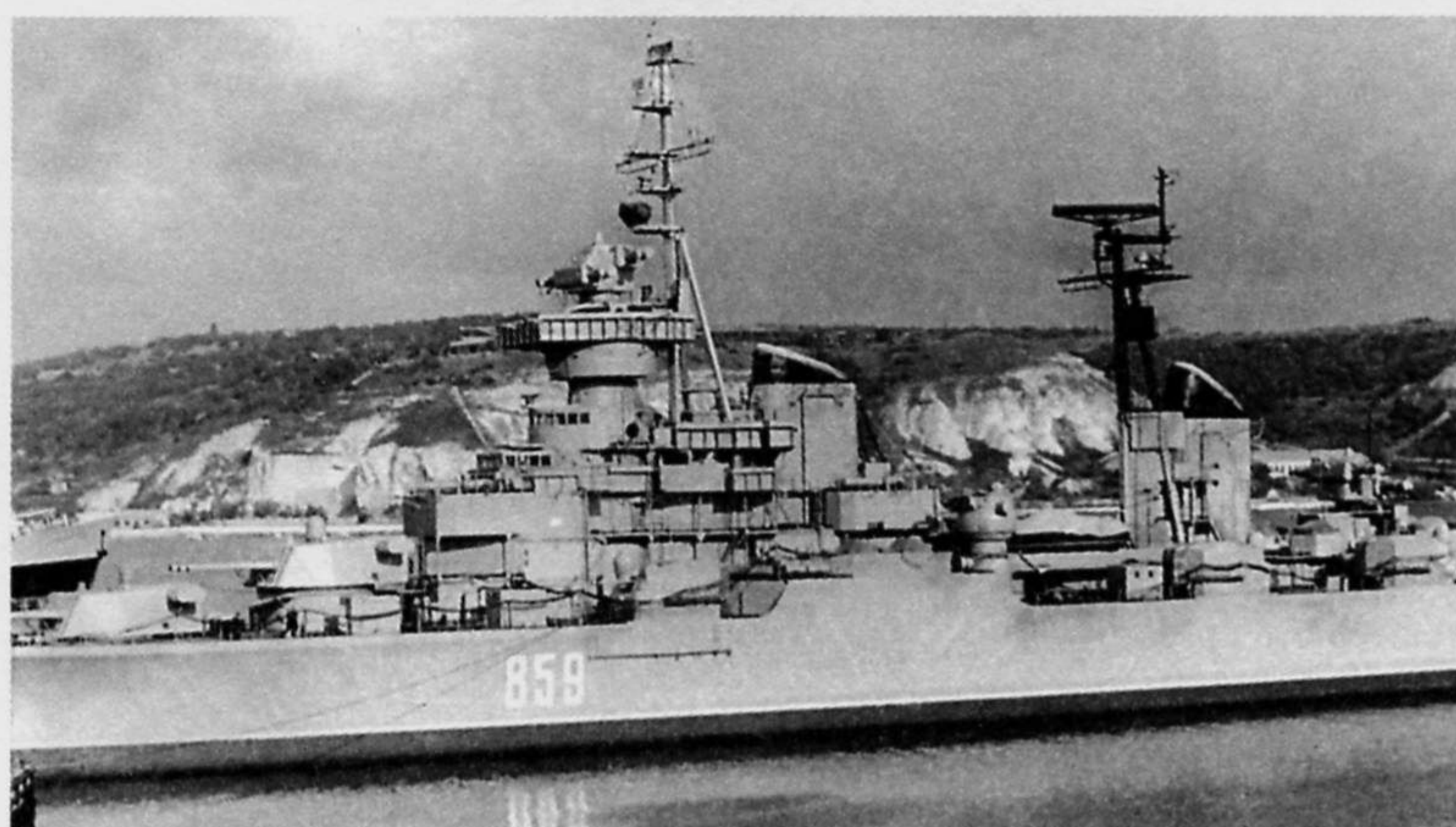
В 1968 г. «Михаил Кутузов» (капитан 1 ранга Н.К. Федоров), находившийся на очередной боевой службе в Средиземном море, посетил Александрию и даже выполнил показательную артиллерийскую стрельбу для офицеров ВМС ОАР.

В период с 1 августа по 31 декабря 1968 г. крейсер вновь выходил на БС в Средиземное море, где опять оказывал помощь вооруженным силам ОАР. За это время крейсер пять раз заходил в Александрию и один раз — в Алжир.

На обратном пути «Михаил Кутузов» (бортовой № 108) провел из Александрии в Севастополь два египетских ЭМ пр.30-бис «Damietta» и «Al Naser» (бывшие «Солидный» и «Беспощадный», которые возвращались советской стороне в обмен на получение двух одноименных модернизированных кораблей этого же проекта), осуществляя снабжение их в море котельной водой и частичную буксировку до проливной зоны. Оба эсминца при этом имели советские экипажи, бортовые номера и следовали под советскими флагами.



**«Михаил Кутузов»
и подводная лодка
в Александрии,
1970 г.**



В период с 25 марта по 29 сентября 1969 г. крейсер находился на очередной БС в Средиземном море, приняв участие в учениях «Броня» (с 17 июля—11 сентября) совместно с кораблями 5-й ОПЭСК.

24 октября 1969 г. новым командиром крейсера стал капитан 2 ранга К.И. Жилин. За 1969 г. крейсером было пройдено 22 716 миль, а всего с момента вступления в строй — 191 938 миль.

В период с 1 марта по 31 июля 1970 г. «Михаил Кутузов» (бортовой № 856) выходил на БС в Средиземное море, в ходе которой, находясь в зоне военных действий, решал задачу по оказанию помощи вооруженным силам Сирии. С 21 марта по 25 апреля, в период проведения первых общевосточных маневров «Океан», КРЛ «Михаил Кутузов» являлся флагманским кораблем командующего ЧФ вице-адмирала В.С. Сысоева. С 24 по 28 марта корабль выполнил деловой заход в Латакию (Сирия).

**«Михаил Кутузов»
на консервации в
Севастополе,
середина 1970-х гг.**



**«Михаил Кутузов»
на испытаниях
после завершения
модернизации по
проекту 68А,
1986 г.**

7 апреля экипаж крейсера был награжден Ленинской юбилейной почетной грамотой.

30 июня 1970 г. на ЧФ была сформирована 11-я БПЛК (командир—капитан 1 ранга Ф.Т. Старожилов), в состав которой вошел также крейсер «Михаил Кутузов» (капитан 2 ранга К.И. Жилин). Всего за 1970 г. крейсером было пройдено 20665 миль.

29 ноября 1970 г. крейсер встал к стенке Севморзавода для прохождения очередного ремонта и с 25 декабря был перечислен в состав 63-й БСРК.

С 19 февраля 1971 г. командование кораблем принял капитан 2 ранга А.А. Гусев, 28 сентября 1973 г. — капитан 2 ранга В.В. Распутин.

14 сентября 1973 г. корабль завершил ремонт и начал ходовые испытания. Крейсер получил новый бортовой № 850.

С 1974 по 1979 г. «Михаил Кутузов» находился на консервации в Севастополе.

С 18 декабря 1976 г. кораблем командовал капитан 2 ранга А.А. Гармашов, а с 15

октября 1979 г. — капитан 2 ранга Н.И. Малинка, которого 22 июня 1985 г. сменил капитан 2 ранга Ю.Н. Рябенский. В 1977 г. крейсер носил бортовой № 854, затем № 020, 010 и в 1978—1979 гг. — № 113.

В общей сложности крейсер «Михаил Кутузов» за период своей активной службы совершил 15 дальних походов и боевых служб. Шефство над кораблем осуществляла Курская область.

В период с 30 марта 1979 г. по 30 апреля 1986 г. крейсер прошел на Севастопольском Морском заводе им. С.Орджоникидзе капитальный ремонт и модернизацию по проекту 68А (одновременно на прежних местах взамен упраздненных штурманских классов были восстановлены 37-мм автоматы В-11М).

С 1984 г. он носил бортовой № 105.

10 апреля 1986 г. «Михаил Кутузов» начал сдаточные испытания и 30 апреля по их завершении был подписан приемный акт. После отработки курсовых задач корабль до 1988 г. входил в состав сил постоянной



готовности, но на БС корабль больше не выходил. Затем его вывели в резерв, законсервировали и снова поставили в Севастополе на отстой с сокращенным экипажем.

Постановлением Совета министров РФ от 28 июля 1998 г. крейсер был исключен из состава ВМФ. Однако благодаря ходатайству его экипажа, ветеранов на высоком государственном уровне было принято решение сохранить крейсер в качестве музея. Для этого «Михаил Кутузов» прошел в Севастополе помимо переоборудования необходимый ремонт с докованием и окраской, во время которого с него сняли многое избыточное оборудование и даже гребные винты. Уникальность «Михаила Кутузова» признана ЮНЕСКО, взявшей его на учет в качестве корабля-музея и корабля-памятника.

23 августа 2001 г. в Севастополе состоялась торжественная церемония проводов крейсера-музея в Новороссийск, куда он был уведен буксирами и где затем поставлен на вечную стоянку.

«Дмитрий Пожарский» (заводской № С-445)

Назван в честь известного политического и военного деятеля России, князя Д. Пожарского (1578—1642 гг.).

В состав Российского Императорского флота входил броненосный фрегат «Князь Пожарский» 1869 г. постройки, сданный на слом в 1911 г., а в годы гражданской войны в состав белой флотилии на Каспии — одноименный вспомогательный крейсер, погибший на минном заграждении красных 1 апреля 1920 г.

«Дмитрий Пожарский» был зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 31 августа 1951 г. и 28 февраля 1952 г. заложен на стапеле ССЗ №189 в Ленинграде, спущен на воду 25 июня 1953 г., вступил в строй 31 декабря 1954 г. Флаг поднял 31 января 1955 г. с зачислением в состав 4-го ВМФ на Балтике.

24 февраля 1955 г. крейсер был перечислен в состав СФ, после чего прошел необходимую для перехода Северным морским

**«Михаил Кутузов»
на вечной стоянке
в Новороссийске**



**Крейсер «Дмитрий
Пожарский»
во Владивостоке,
1956 г.**

путем подготовку (замена гребных винтов на ледовые и т.п.).

12 мая 1955 г. корабль вместе с КРЛ «Адмирал Сенявин» вышел из Балтийска на Север. Корабли провожал командующий флотом адмирал А. Головко.

Переход проходил в условиях хорошей погоды и белых ночей. 13 мая ночью корабли прошли о. Борнхольм, затем проливы Скагеррак и Каттегат. Утром 14 мая в Северном море их встретили 3 СКР СФ, которые вступили в охранение, и дальнейшее плавание отряда проходило уже совместно. Вечером разошлись с отрядом кораблей ВМС Франции в составе линкора «Jean Bart» (под президентским флагом) и 1 ЭМ. По пути следования крейсера трижды дозаправляли кильватерным способом СКР. 17 мая отряд прошел мыс Нордкап и около 3-х часов ночи 18 мая прибыл на рейд Североморска.

Утром 18 мая экипаж «Дмитрий Пожарского» пришла приветствовать делегация стоявшего на рейде крейсера «Александр Невский» СФ с подарками, изготовленными руками матросов этого корабля. До конца июня корабли временно числились в составе СФ и занимались подготовкой к переходу на ТОФ Северным морским путем в составе специально сформированной ЭОН.

Переход начался 7 июля, флагманом экспедиции был определен КРЛ «Дмитрий Пожарский», следовавший головным, в кильватер ему шел КРЛ «Адмирал Сенявин» и другие корабли (большие ПЛ Б-62, Б-63 и Б-66, дивизион БТЩ и дивизион БО). На борту крейсера в составе ЭОН следовал писатель Е. Юнга.

Корабли ЭОН торжественно, с построениями вдоль бортов экипажами, оркестрами провожал стоявший на рейде КРЛ

«Молотовск», давший по такому случаю три «шапки» дыма из труб, на что проходившие мимо него крейсера «Дмитрий Пожарский» и «Адмирал Сенявин» ответили тем же.

12 июля корабли пришли на рейд Диксона, а 18 июля перешли на рейдовую стоянку в устье Енисея (Оленьи острова), где простояли в ожидании улучшения ледовой обстановки и прибытия ледоколов до конца месяца.

24 июля «Дмитрий Пожарский» возглавил парадную колонну кораблей ЭОН на рейде Диксона по случаю Дня ВМФ, состоялись праздничный обход кораблей представителями командования и местных властей, концерт и салют.

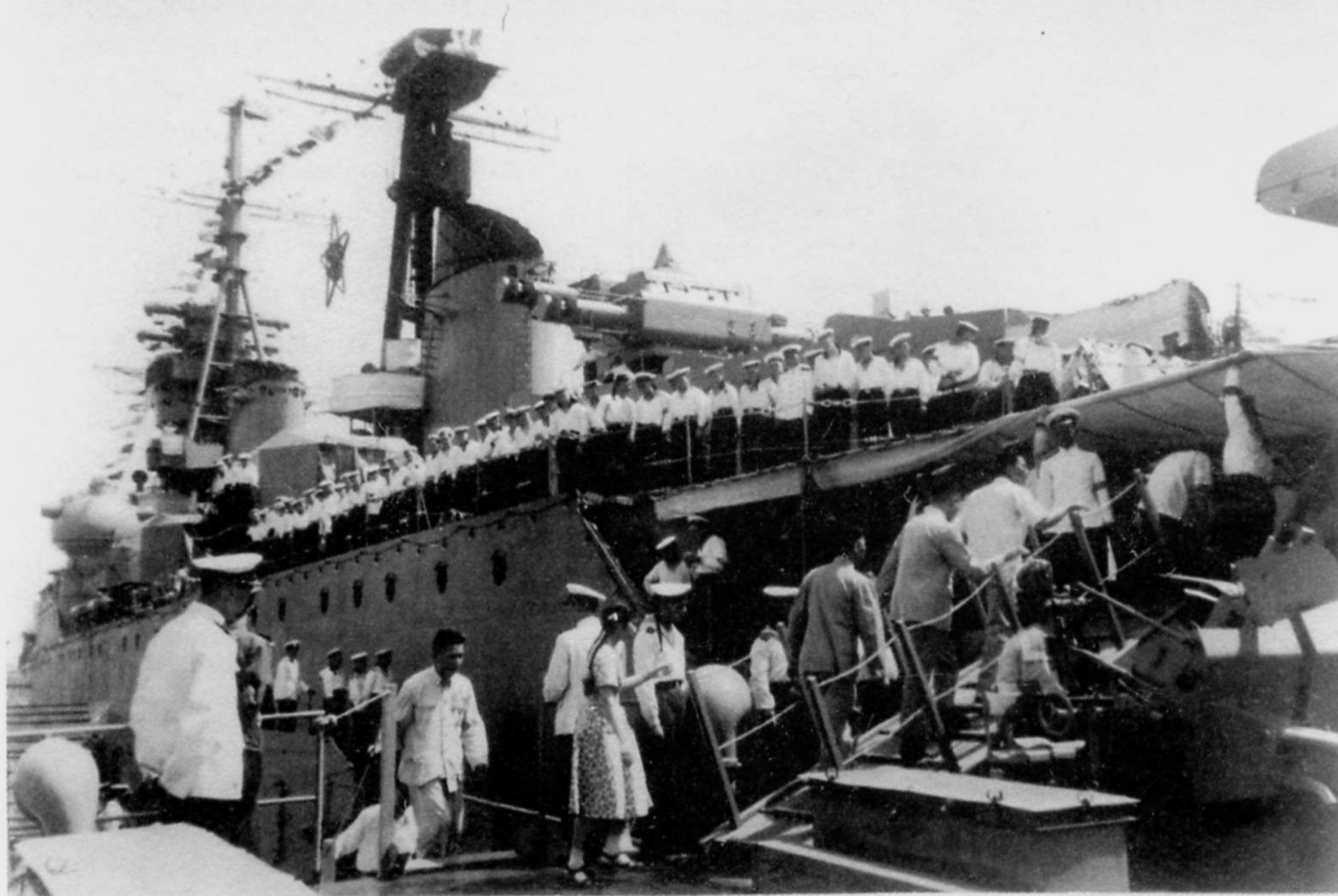
27 июля корабли ЭОН продолжили переход, но уже к концу этих суток были вынуждены задержаться у полуострова Михайловский в ожидании улучшения ледовой обстановки. С 4 августа в районе архипелага Норденшельда проводку отряда через льды осуществляли линейные ледоколы «Ермак», «Л. Каганович» и «Микоян». Иногда корабли в условиях сжатия льдов были вынуждены останавливаться, буксировать за собой подводные лодки, тральщики и большие охотники. 11 августа корабли ЭОН вошли в Восточно-Сибирское море, а 13-го вечером бросили якоря на рейде Певека. После короткого отдыха, пополнения запасов и необходимого ремонта 15 августа они продолжили движение на восток, пройдя ночью пролив Лонга и войдя в Чукотское море. На следующий день ледоколы, пожелав кораблям экспедиции счастливого плавания, повернули на запад.

18 августа корабли во главе с «Пожарским» прошли Берингов пролив, 19 числа прибыли в б. Провидения, а 29 августа — в Петропавловск-Камчатский. 1 сентября на борт «Дмитрия Пожарского» прибыл командующий ТОФ адмирал Ю.А. Пантелеев с офицерами своего штаба.

К числу курьезных случаев следует отнести то, что четырех моряков, в т.ч. двух офицеров с «Пожарского» и замполита с БТЩ, которые несколько дней не возвращались из увольнения на свои корабли, командующий ТОФ своим приказом оставил служить в Петропавловске-Камчатском со ссылкой на то, что тем нравится этот город...



**«Дмитрий
Пожарский»
швартуется
в Шанхае,
21 июня 1956 г.**



**Посещение
«Дмитрия
Пожарского»
жителями Шанхая**

7 сентября 1955 г. корабль был перечислен в состав ТОФ. В тот же день корабли ЭОН во главе с КРЛ «Дмитрий Пожарский» (флаг командующего флотом) вышли из Петропавловска курсом на Владивосток. 10 сентября в проливе Босфор Восточный корабли ЭОН торжественно встречала эскадра ТОФ в составе КРЛ «Калинин», «Л. Каганович»,

3 ЭМ и 4 СКР с построенными у бортов экипажами, поднятыми флагами расцвечивания и орудийным салютом.

В начале 1956 г. крейсер получил бортовой № 55, затем прошел на «Дальзаводе» послепоходовый восстановительный ремонт с заменой ледовых гребных винтов на штатные и установкой рубки ФКП.

**100-мм
артустановки
СМ-5-1 крейсера
«Дмитрий
Пожарский»**



В период с 21 по 26 июня 1956 г. крейсер «Дмитрий Пожарский» (бортовой № 125) под флагом командующего ТОФ вице-адмирала В.А. Чекурова вместе с ЭМ «Вдумчивый» и «Вразумительный» посетил Шанхай. Отряд вышел из Владивостока 18 июня 1956 г. в 19.00. Корабли провожали главным ВМФ адмирал С.Г. Горшков, секретарь Приморского краевого комитета КПСС Т.Ф. Шлыков, начальник политуправления ВМФ контр-адмирал А.В. Комаров. Начальником штаба отряда кораблей был назначен контр-адмирал Б.Ф. Петров.

Утром 20 июня корабли встретил китайский СКР «Наньчан» под флагом зам. командующего флотом Восточно-Китайско-

го моря контр-адмирала Пын Дэцина. Корабли обменялись салютами по 17 выстрелов. На подходе к городу Усун в дельте реки Янцзы крейсер и береговая батарея обменялись салютами наций в 21 выстрел. Отряд прошел 40 миль вверх по течению Янцзы, затем 12 миль по реке Хуанпу. Впереди шли эсминцы, а следом за ними крейсер. В 12.00 20 июня отряд встал на якоря на рейде Шанхая, на набережной которого его встречал лично командующий флотом Восточно-Китайского моря вице-адмирал Тао Юн.

Во время пребывания кораблей в Шанхае крейсер посетило большое число гражданских лиц и военных, многочисленные делегации от китайских предприятий и простых граждан. В свою очередь, советских моряков принимали в городе на самом высоком уровне. По завершении визита 26 июня 1956 г. отряд советских кораблей взял курс на родину, тепло провожаемый китайцами. Итоги визита кораблей во главе с «Дмитрием Пожарским» в Шанхай широко освещались в китайской и советской прессе, и поэтому крейсер был «на гребне популярности». Экипаж этого нового корабля был избалован вниманием прессы, шефской помощи, посещениями различных делегаций, что сказалось на уровне дисциплины не в лучшую сторону. Это в какой-то мере объясняет те события, которые произошли спустя всего месяц с небольшим...

В начале августа 1956 г. на ТОФ прошли учения, и корабли флота были рассредоточены по бухтам и якорным стоянкам. 9 августа 1956 г. крейсера 14-й дивизии — «Дмитрий Пожарский» и «Адмирал Сенявин» стояли на якорях в бухте Троицы. Вечером матросы начали собираться на баке в ожидании демонстрации художественного кинофильма, хотя в суточном плане его не было. Корабельный замполит фильма также не обещал. Собравшиеся на баке потребовали от расчета башни ГК №1 развернуть башню для демонстрации кинофильма. Артиллерийский расчет, не получив команды от офицеров, сначала отказался, но затем башню все же развернул на 90 градусов на борт. Без ведома замполита вынесли на бак экран и аппаратуру. В это время на стоявшем рядом «Адмирале Сенявине» начали демонстрацию фильма, что еще более накалило обстановку.

Ничем не занятые матросы недоумевали, почему на соседнем корабле фильм можно смотреть, а на «Пожарском» — нельзя. Крики («фильму давай!») усиливались, но замполит корабля разрешения на демонстрацию не давал. Попытка врио старпома — командира БЧ-2 капитана 3 ранга Ковди заставить матросов разойтись по кубрикам не увенчалась успехом, т.к. управлять несколькими сотнями матросов в этой ситуации уже было невозможно.

— Ковдю — в мешок и за борт! Запевай «Варяга»! — кричали матросы и бросались друг в друга пачками махорки. В те времена ящики с махоркой свободно стояли в каждом кубрике. Толпа не расходилась.

Вскоре на корабле объявили вечернюю поверку. Часть матросов отправилась на построение по кубрикам, но основная масса продолжала оставаться и шуметь на баке. Только когда туда вышел командир корабля капитан 1 ранга Колышкин, быстро оценивший происходящее и объявивший «боевую тревогу», обстановка разрядилась. Конечно, если бы командир с замполитом поступили бы так, как на «Сенявине» и разрешили демонстрацию кинофильма или заняли бы матросов чем-нибудь другим, ЧП не случилось бы.

На следующий день учения закончились, и крейсера вернулись во Владивосток. Сход на берег всем запретили. Случившемуся дали политическую окраску. На борт «Пожарского» прибыл адмирал-инспектор Андреев с большой группой офицеров. Началось расследование, проводилось дознание, объявление приговоров трибунала и дисциплинарных взысканий. Первым делом Андреев арестовал на 10 суток приборщика флагманской каюты, которого обнаружил в каютном гальюне, решив, что тот подслушивает. Приборщик, действительно, все слышал и до ареста успел кое-что рассказать матросам. О событиях на крейсере стало известно на берегу и даже за границей, о чем сообщил «Голос Америки», сравнив их с восстанием на броненосце «Потемкин», что привело политическое руководство страны в бешенство, а экипаж недавно еще лучшего корабля ТОФ к суровой и быстрой расправе.

Особый отдел допросил буквально всех находившихся в тот вечер на борту корабля, включая офицеров и курсантов ТОВВМУ.



Была составлена схема помещений и палуб крейсера, на которой было нанесено место каждого из находившихся на борту в момент «путча». Как можно предположить, никаких организаторов среди экипажа не оказалось, но найти виновных было необходимо. Поэтому, по воспоминаниям очевидцев тех событий, прибывшая группа «карателей» работала, не покладая рук. Командиров подразделений заставили составить и подать списки «неблагонадежных», куда попали недисциплинированные матросы. У «бунтарей» изымали флотское обмундирование, прямо на корабле переодевали в армейскую форму и отправляли служить в стройбат. Некоторые офицеры перестарались, и бумеранг репрессий ударил

Вид с мостика на бак и носовые башни ГК крейсера «Дмитрий Пожарский»

по ним самим. Многие матросы получили сроки тюремного и лагерного заключения. Ни одно подразделение не оказалось обойденным при расправах. Например, в башне ГК №4 судом военного трибунала было осуждено четыре человека. Общее число осужденных моряков неизвестно, но если допустить условно, что пострадала десятая часть экипажа, то это очень много.

Командира корабля капитана 1 ранга Колышкина, замполита капитан-лейтенанта Харина и старпома Савкина сняли с занимаемых должностей. Даже командира БЧ-2 капитана 3 ранга Ковдю, пытавшегося хоть как-то утихомирить толпу, уволили в запас, несмотря на то, что у него было двое детей и больная жена. Многие офицеров сняли с должностей и назначили с понижением, позже им не давали роста по службе, назначали на малоперспективные должности. Другие, наоборот, на своем же корабле быстро пошли по служебной лестнице вверх. О масштабах «оргвыводов» на «Пожарском» свидетельствует тот факт, что даже командующего эскадрой контр-адмирала Б.Ф. Петрова сняли с занимаемой должности, назначив с понижением командиром 15-й дивизии крейсеров в Советскую Гавань.*

Быстро был назначен новый командир — капитан 1 ранга Б. Казенный, бывший до этого командиром крейсера «Калинин» совгаванской дивизии крейсеров. В известной степени пострадал и новый командир, т.к. ему отменили в связи с этим назначение поездку на учебу в Военно-морской академии. Надо отдать ему должное, Казенный быстро восстановил на корабле организацию и дисциплину. Были введены дежурства в башнях и батареях с подачей боезапаса к орудиям, усилена вахта у орудий и погребов с боезапасом. Экипаж пополнили, визиты гостей прекратились. Часто игрались тревоги, проводились учения и тренировки. А вскоре пришло время постановки корабля в завод для очередного ремонта.

*В свое время Петров командовал крейсером «Молотов» на Черноморском флоте и 19 августа 1947 г. доставил из Ливадии в Сочи И.В. Сталина и заместителя председателя Совета Министров СССР А.Н. Косыгина. Это событие даже было отражено на полотне картины, известной всей стране. В числе других, рядом со Сталиным там был изображен командир корабля, в то время капитан 2 ранга Б.Ф. Петров. Позже, в 1967 г. он стал первым командиром 5-й (Средиземноморской) оперативной эскадры. — Прим. автора.

В 1957 г. в период ремонта на Владивостокском «Дальзаводе» на крейсере установили РЛС П-8 воздушного наблюдения, разместив АП на площадке грот-мачты, а позже и П-10 (в корму от кормового КДП). Примерно тогда корабль получил бортовой № 71.

С 1957 по 1961 гг. кораблем командовал капитан 2 ранга (с 1961 г. — капитан 1 ранга) А.А. Щербаков.

31 марта 1961 г. после расформирования 14-й дивизии крейсеров КРЛ «Дмитрий Пожарский» был перечислен в состав 9-й дивизии кораблей ПЛО.

11 сентября 1962 г. (в период «Карибского кризиса») на состоявшемся на борту митинге более 300 моряков крейсера выразили желание отправиться добровольцами на Кубу.

Во время очередного ремонта на «Дальзаводе» на «Дмитрии Пожарском» в очередной раз модернизировали радиоэлектронное вооружение, демонтировав обе прежних РЛС П-8 и П-10 и установив взамен одну РЛС П-500 («Кливер» с АП на площадке грот-мачты и РЛС П-12 с антенной на кормовой автоматной площадке). Кроме того, корабль первым среди крейсеров ТОФ получил на вооружение комплект САП «Краб-12» с антеннами, располагавшимися на фок-мачте. Была также изменена и усилена конструкция грот-мачты.*

В 1964 г. «Дмитрий Пожарский» (бортовой № 619), имея на борту курсантов ТОВВМУ, выполнил поход по маршруту: Японское море, Восточно-Китайское море, Южно-Китайское море, Филиппинское море и через Сангарский пролив возвратился во Владивосток.

В 1966–1967 гг. крейсер имел бортовой № 636.

Приказом ГК ВМФ от 28 июля 1967 г. с 1 февраля 1968 г. крейсер (бортовой № 824) был передан в состав вновь сформированной 10-й ОПЭСК ТОФ.

Первый в составе эскадры выход на БС «Дмитрий Пожарский» (капитан 2 ранга Н.Я. Ясаков) состоялся в марте 1968 г. в сопровождении БПК «Стерегищий» и БРК «Гордый». Командование отрядом осуществляли: с 14 по 31 марта 1968 г. — командующий КТОФ адмирал Н.Н. Амель-

*Ранее аналогичную модернизацию под РЛС П-500 прошел КРЛ «Александр Невский», но без установки РЛС П-12.

ко, а с 31 марта по 28 июля 1968 г. — командир 10-й (Тихоокеанской) ОПЭСК контр-адмирал Н.И. Ховрин. Управление отрядом кораблей весь период БС осуществлял главком ВМФ с ЦКП. При прохождении 15 марта Корейского пролива состоялась церемония отдания почестей морякам русской Тихоокеанской эскадры, погибшим в сражении при Цусиме в мае 1905 г., личный состав был построен по «большому сбору», с палуб кораблей на воду спустили венки.

На переходе «Дмитрий Пожарский» осуществлял на ходу 9 узлов траверзным способом дозаправку топливом БРК «Гордый». По мере движения кораблей к югу начались сложности в эксплуатации техники. Так, температура в машинных и котельных отделениях крейсера доходила до 72 градусов, в связи с чем вахту несли по 40 минут. Холодильные машины работали в таких условиях с перебоями, подавая холод в радиорубки, но тут же повышалась до опасного уровня температура в артиллерийских погребах...

Спустя 10 суток корабли отряда встали на якоря в 6 милях от побережья Андаманских островов, занимаясь подготовкой к предстоящему официальному визиту в Мадрас. Во время приема топлива с танкера «Дунай» по вине матроса топливный шланг соскочил с рожка и залил мазутом всю палубу на юте «Дмитрия Пожарского», которую перед этим тщательно много дней подряд драили с песком и готовили к визиту. Чтобы удалить проникший во все щели

и поры мазут, со всех кораблей отряда собрали рубанки (около 20), и матросы начали строгать деревянный настил на юте. Последствия неприятного происшествия удалось полностью ликвидировать только к прибытию в Мадрас.

При входе в гавань крейсер салютовал 21 залпом из 12 орудий, после чего с разрешения адмирала Н.Н. Амелько командир крейсера 2 ранга Ясаков мастерски, без помощи буксиров вошел в гавань и самостоятельно, на глазах у тысяч зрителей ошвартовался правым бортом у причала. Высокая морская выучка командира и экипажа крейсера в целом была оценена индийскими моряками, об этом также на следующий день написали местные газеты. Кораблем-хозяином принимающей стороны, с которым «Дмитрий Пожарский» обменялся салютом наций, был крейсер «Дели». По завершении визита командующий флотом срочно убыл самолетом в Москву (в связи с поисками пропавшей без вести ПЛ К-129), после чего отряд возглавил командующий эскадрой ТОФ контр-адмирал Н.И. Ховрин.

В период с 3 по 6 апреля 1968 г. крейсер (флаг командира эскадры ТОФ контр-адмирала Н.И. Ховрина) во главе ОБК нанес визит в Бомбей. При этом «Дмитрий Пожарский» оставался на якоре на рейде, а остальные корабли отряда ошвартовались у стенки. По завершении визита БРК «Гордый» убыл во Владивосток, остальные корабли отряда продолжили плавание.



**«Дмитрий Пожарский»
на параде
в Амурском заливе,
7 ноября 1970 г.**



**Крейсер
«Дмитрий
Пожарский»
в 1971 г.**

17—24 апреля крейсер в сопровождении БПК «Стеревающий» и танкера «Полярник» нанес визит в Могадишо (Республика Сомали). В мероприятиях визита участвовали руководители Сомали и вооруженных сил этой страны, а также чрезвычайный и полномочный посол СССР в Сомали С.П. Дюкарев и военный атташе полковник М.М. Зверев.

11—19 мая 1968 г. отряд в том же составе посетил с визитами порты Ирака, при этом крейсер с танкером заходили в порт Умм-Каср, а БПК «Стеревающий» — в Басру. Контакты между экипажами кораблей и населением были ограничены. Крейсер посетили: министр обороны, командующие ВМС и ВВС, начальник разведки, губернатор провинции, генеральный директор администрации иракских портов, высшие и старшие офицеры видов вооруженных сил, послы Болгарии, Венгрии, Кувейта, Йеменской Арабской Республики, консулы 16 стран, чрезвычайный и пономочный посол СССР в Ираке В.Ф. Николаев, военный атташе, а также советский консул в Басре.

В период с 25 мая по 2 июня 1968 г. отряд нанес официальный визит в Карачи (Па-

кистан). Крейсер посетили министр обороны, командующие армией генерал Яхья Хан, ВМС и ВВС, мэр города Карачи, высшие и старшие офицеры, члены дипломатического корпуса, чрезвычайный и полномочный посол СССР в Пакистане М.В. Дегтярь. Контакты населения с экипажами ограничивались.

Далее 5—9 июня отряд посетил с визитом иранский порт Бендер-Аббас. На «Дмитрии Пожарском» побывали генерал-губернатор провинции, командующий зоной ВМС Юга и флотом Персидского залива, личный представитель командующего ВМС Ирана, высшие и старшие офицеры, руководители управлений и ведомств провинции и города, военный атташе при посольстве СССР в Иране полковник С.П. Крахпалов. Контакты между экипажами кораблей и населением также были ограничены.

Наконец, 7—11 июля состоялся последний официальный зарубежный визит отряда кораблей — в Коломбо (Шри Ланка). Советские корабли посетили командующие ВМС и ВВС, государственные деятели, члены дипломатического корпуса, руководители компартии Цейлона во главе с генсеком ЦК Питером Кейнеманом,

временный поверенный в делах СССР на Цейлоне Р.В.Борисов. Из Коломбо отряд кораблей взял курс на Владивосток.

В общей сложности, корабли отряда во главе с КРЛ «Дмитрий Пожарский» в сложных метеорологических условиях тропиков с высокой температурой и большой влажностью воздуха находились в походе 4,5 месяца и за 1821 ходовых часов прошли 35 222 мили.

За период несения первой в истории ТОФ боевой службы кораблями отряда в Индийском океане был накоплен большой практический опыт длительной эксплуатации самих кораблей, оружия и техники, материально-технического и медицинского обеспечения при плавании в условиях тропического климата. На основании полученного опыта были выработаны и представлены министру обороны СССР и главнокомандующему ВМФ предложения, которые были приняты и учитывались при строительстве новых кораблей.

В период с 25 апреля 1969 г. по 23 октября 1970 г. крейсер прошел на «Дальзаводе» во Владивостоке капитальный ремонт. При этом на корабле были сняты зенитные 37-мм автоматы В-11М перед ходовой рубкой и за первой дымовой трубой, а на их месте оборудованы соответственно носовой и кормовой штурманские классы, а сам КРЛ использовался в дальнейшем также и в качестве учебного. Одновременно РЛС П-10 заменили на более современную станцию П-12, АП которой установили на автоматной площадке.

С сентября 1970 г. кораблем командовал капитан 2 ранга Кизилев, бывший старпом УКРЛ «Дзержинский» ЧФ.

Во время индо-пакистанского вооруженного конфликта в конце 1971 — начале 1972 гг. «Дмитрий Пожарский» (бортовой № 633) нес боевую службу в Индийском океане в составе ОБК 10-й ОПЭСК ТОФ (РКР «Варяг», БПК «Владивосток», «Строгий», ЭМ «Веский») под командо-

**Погрузка боезапаса
на крейсер
«Дмитрий
Пожарский»,
1978 г.**





**«Дмитрий
Пожарский»
выходит в море,
1979 г.**

ванием командира эскадры контр-адмирала В.С. Круглякова с задачей недопущения возможного вмешательства кораблей ВМС США и Англии в конфликт на стороне Пакистана* (причем «Варяг» и «Строгий» прибыли на усиление сил БС по тревоге, они были подготовлены к длительному плаванию и вышли в море через 36 часов после получения боевого распоряжения).

Начиная с 10 мая 1972 г. «Дмитрий Пожарский» (командир — капитан 2 ранга Ф.Н. Громов) в течение месяца нес боевую службу в Тонкинском заливе у берегов Северного Вьетнама.

В 1973 г. крейсер (бортовой № 833) почти год нес боевую службу в Индийском океане. Уже возвращаясь во Владивосток, в Малаккском проливе командир получил приказ оказать помощь больному, который находился на борту одного из кораблей 10-й ОПЭСК примерно на широте Манилы. Чтобы успеть вовремя, «Пожарский» шел полным ходом почти сутки, и уже ночью в условленном месте на борт крейсера переправили больного. На борту крейсера находилась усиленная медицинская группа главного госпиталя ТОФ. Больному была сделана

срочная операция — у него уже был перитонит. И в течение семи дней больному делали промывания незащитой раны, пока крейсер шел до Владивостока. Там его сдали в госпиталь, и жизнь моряка была спасена.

11 февраля 1975 г. КРЛ «Дмитрий Пожарский» (бортовой № 837), выполнявший задачи БС в Индийском океане, по приказу командования взял курс на о.Маврикий. Прибыв в Порт-Луи, корабль с 15 февраля по 1 марта 1972 г. вместе с ПМ-125 две недели оказывал помощь его населению, пострадавшему от последствий тропического урагана «Жервез». За 12 дней моряки расчистили основные дороги в г. Порт-Луи, восстановили 232 километра линий электропередачи, подключили к электроснабжению сотни домов, ввели в строй телефонную связь, восстановили два населенных пункта и холодильники министерства рыбного хозяйства, отремонтировали госпиталь, где 130 моряков сдали свою кровь.

В декабре 1975 г. «Дмитрий Пожарский» (капитан 2 ранга Ф.Н. Громов) завоевал приз ГК ВМФ по артиллерийской подготовке. А спустя год, в декабре 1976 г., уже под командованием нового командира, капитана 2 ранга В.Н. Сергеева, экипаж вновь завоевал этот приз. В 1976 г. крейсер имел бортовой № 823.

Приказом командующего ТОФ от 30 ноября 1976 г. КРЛ «Дмитрий Пожарский» (бортовой № 012) был перебазирован на зимний период в залив Стрелок для усиления боевой готовности, а приказом от 1 января 1977 г. местом базирования крейсера определялась б. Золотой Рог (Владивосток).

*Боевые действия начались с инцидентов на границе 21 ноября и удара пакистанской авиации 3 декабря по 12 индийским аэродромам. В сложившейся ситуации США пошли на прямую военную поддержку Пакистана. 14 декабря АУГ 7-го флота в составе атомного АВ «Enterprise», десантного вертолетоносца «Tipoli» с 800 морскими пехотинцами на борту и 7 кораблей охраны направилась в Бенгальский залив, имея приказ «предпринять воздушные и морские операции в целях защиты американских интересов в районе Индийского океана». 4 декабря индийские ВМС блокировали порты Пакистана, 6 декабря последовало заявление ТАСС о недопустимости внешнего вмешательства в конфликт, а 17 декабря после военного поражения Пакистана боевые действия прекратились.



**Разоруженный
крейсер «Дмитрий
Пожарский»
ожидает буксировки
на слом.**

**Внизу:
главный калибр
крейсера
«Мурманск»
готовится
к открытию огня**

В декабре 1977 г. «Дмитрий Пожарский» в третий раз подряд завоевал приз ГК ВМФ по артиллерийской подготовке.

С 1 мая 1977 г. до 1979 г. корабль носил бортовой № 832.

В 1979 г. командиром корабля, поставленного в «Дальзавод», был назначен капитан 1 ранга Мишкин. 30 января 1979 г. корабль был выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен во Владивостоке на отстой, а приказом МО СССР от 11 июля 1979 г. из состава 10-й ОПЭСК передан в состав Совгаванской ВМБ. В 1980—1981 гг. «Дмитрий Пожарский» носил бортовой № 027, затем — 023.

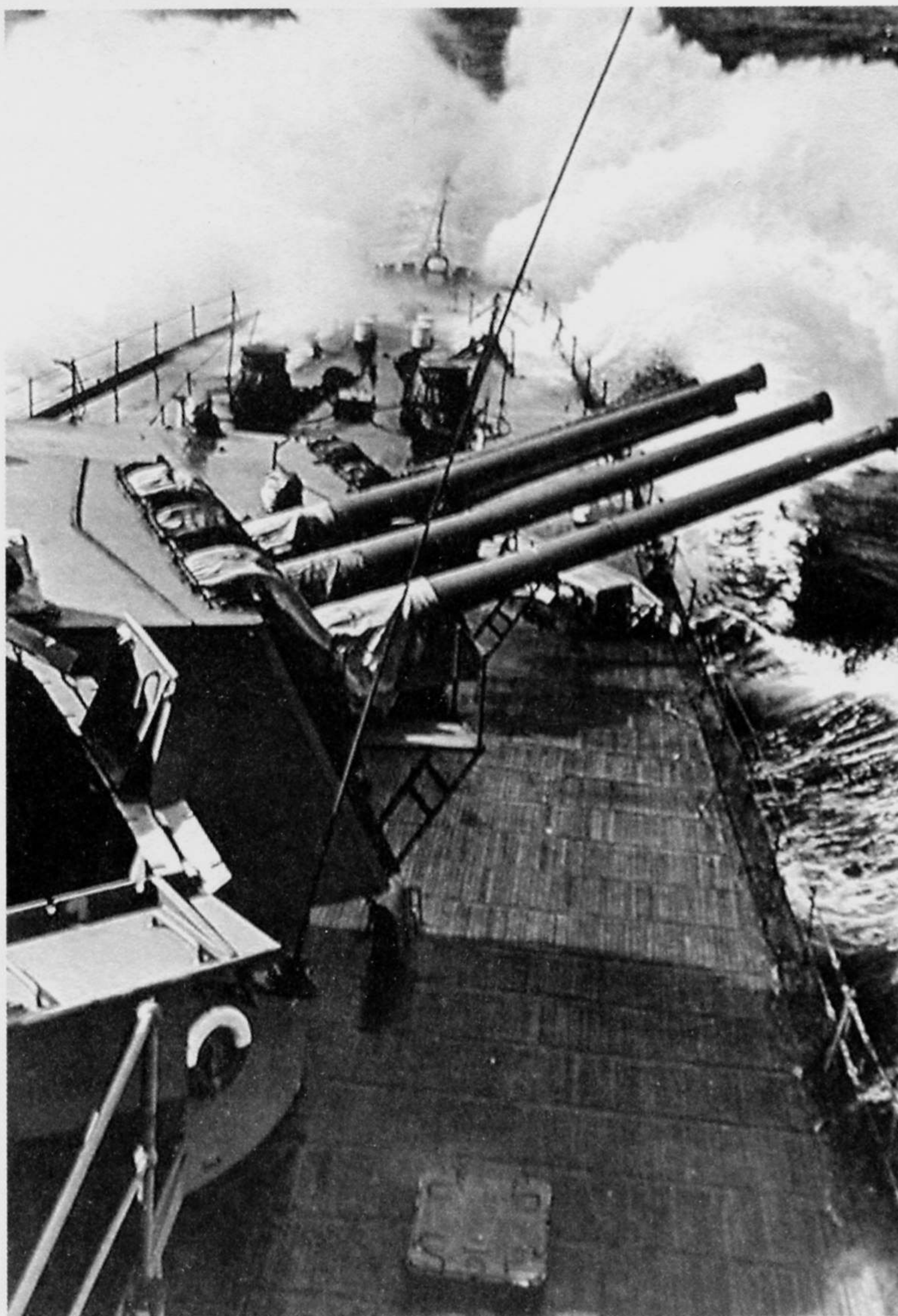
С 1 февраля 1980 г. по 1 января 1985 г. корабль прошел на «Дальзаводе» капитальный ремонт.

5 марта 1987 г. крейсер был разоружен и исключен из состава ВМФ, 16 сентября 1987 г. расформирован и в 1990 г. продан частной индийской фирме для разделки на металл.

«Мурманск» (заводской № С-302)

Название в честь г. Мурманска корабль унаследовал от одноименного легкого крейсера (бывший американский «Milwaukee»), входившего в состав СФ с 10 апреля 1944 г. по 28 мая 1949 г.

Заложен на стапель-палубе южного строительного дока ССЗ № 402 в Молотовске 28 января 1953 г. и строился одновременно с однотипным КРЛ «Молотовск». 25 сентября 1953 г. «Мурманск» был зачислен в



**Крейсер
«Мурманск» и
торпедные катера
выходят в море для
участия в учениях
«Касатка», июль
1962 г.**



списки кораблей ВМФ, выведен из дока 24 апреля 1955 г., вступил в строй 22 сентября 1955 г. (подписан приемный акт).

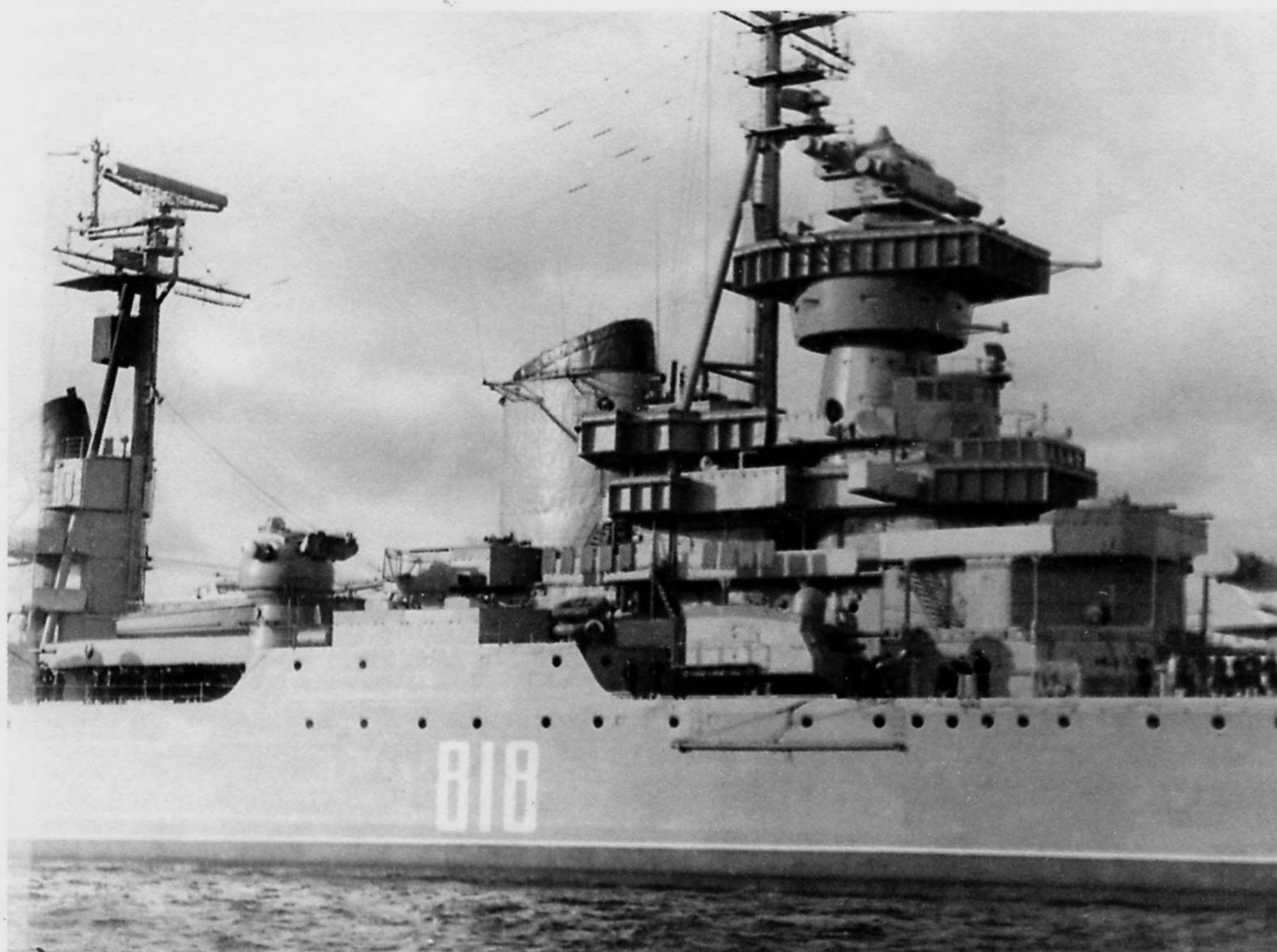
6 октября 1955 г. крейсер впервые поднял флаг ВМФ и вошел в состав Северного флота. Первым командиром «Мурманска» стал капитан 2 ранга Т. Катышев.

В 1956 г. КРЛ «Мурманск» носил бортовой № 52.

31 марта 1956 г. на СФ была сформирована 2-я дивизия крейсеров, в состав которой вошли крейсера «Мурманск», «Александр Невский», «Октябрьская революция» и «Молотовск».

**«Мурманск»
на рейде, 1967 г.**





**Крейсер
«Мурманск» на
Неве, 1968 г.
На грот-мачте
установлена
антенна новой
РЛС «Киль-У».
Внизу:
катера
на крейсере
«Мурманск»,
1970 г.**

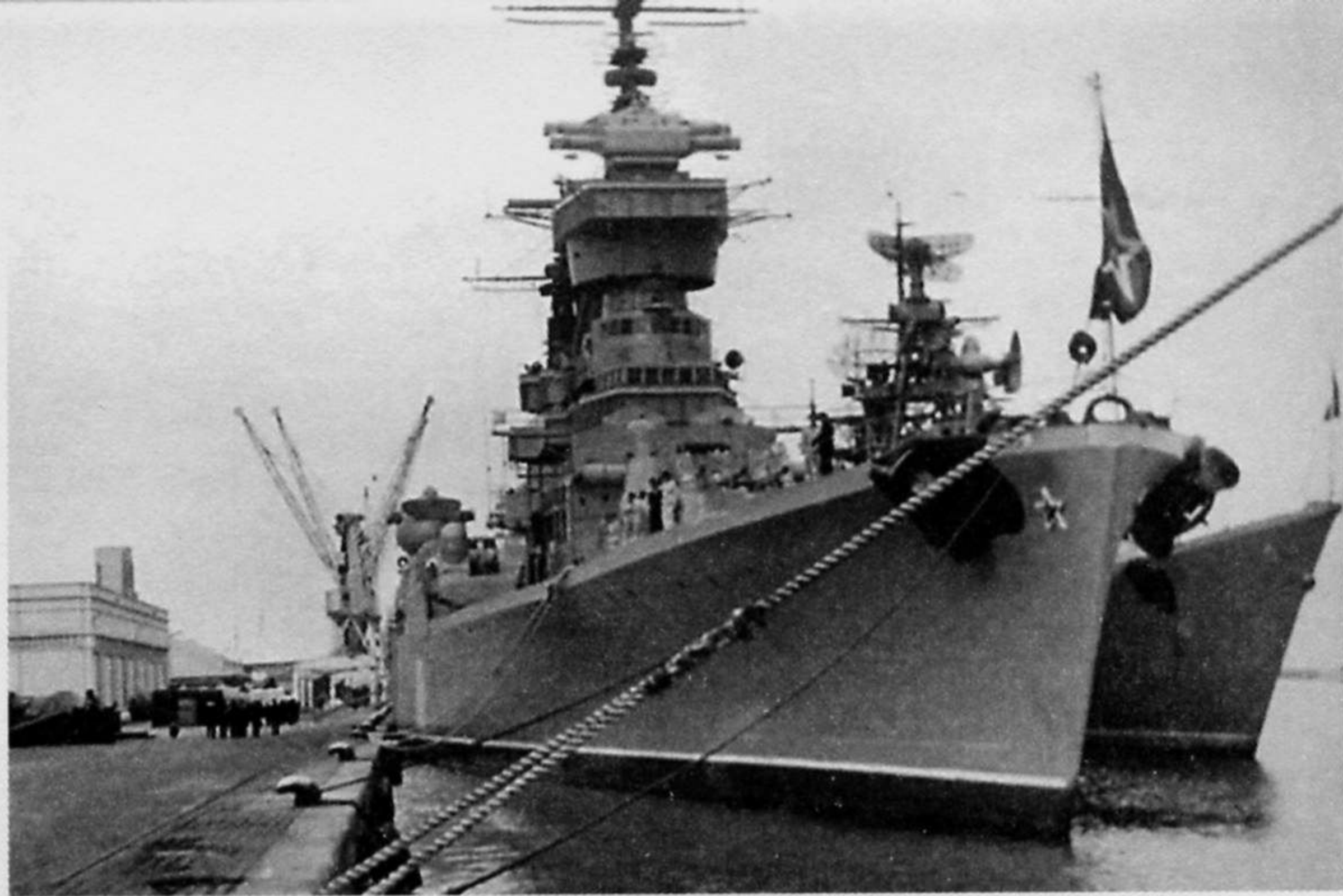
9 февраля 1962 г. крейсер «Мурманск» вошел в состав вновь сформированной 6-й (ракетной) дивизии НК СФ. 21 июля того же года в рамках показательного учения «Касатка» на борту крейсера в море выходили руководители КПСС и советского правительства: Н.С. Хрущев, Р.Я. Малиновский, Д.Ф. Устинов, С.Г. Горшков, В.А. Касатонов, главные конструкторы подводных лодок и ракет. Для них на СФ были организованы показательные пуски ракет различного назначения и артиллерийские стрельбы.

В период с 17 по 21 октября 1964 г. крейсер «Мурманск» (бортовой № 154) под флагом командующего СФ вице-адмирала С.М. Лобова в сопровождении эскадренного миноносца «Настойчивый» нанес визиты в Тронхейм (Норвегия) и Стокгольм (Швеция). Посещение советскими кораблями норвежского порта было приурочено к годовщине 20-летия освобождения Красной Армией Северной Норвегии от нацистов. В начале апреля 1967 г. «Мурманск» (бортовой № 120) выходил в море в сопровождении 6 ЭМ 170-й бригады ЭМ с задачей отработки совместного плавания.

1 февраля 1968 г. КРЛ «Мурманск» (бортовой № 818) вместе с кораблями 170-й



бригады ЭМ (капитан 2 ранга И.М. Капитанец) вошел в первый состав вновь сформированной 7-й ОПЭСК (Атлантической). В марте крейсер обеспечивал выход на БС в Средиземном море 161-й бригады ПЛ СФ. Вместе с ПБ «Дмитрий Галкин» он сопровождал до Фарерских островов 8 подводных лодок этой бригады (Б-65, Б-74, Б-75, Б-76, Б-77, Б-80, Б-82, Б-91) и 1 ПЛ из состава 9-й эскадры (К-68).



В марте—апреле 1969 г. в рамках несения БС в Средиземном море и Атлантике крейсер в сопровождении БПК заходил с деловым визитом в порт Аннаба (Алжир).

10 апреля 1970 г. в связи с аварией на АПЛ К-8 направлявшийся в Атлантику в рамках подготовки к участию в маневрах «Океан» крейсер «Мурманск» под флагом комфлота адмирала С.М. Лобова изменил курс и направился к месту катастрофы в район Фарерских островов, куда прибыл 14 апреля. После того, как были отданы все необходимые распоряжения относительно размещения поднятых на борт спасшихся членов экипажа погибшего атомохода, «Мурманск» под флагом комфлота в сопровождении БПК «Вице-адмирал Дрозд» вышел в Атлантику для участия в маневрах, прошедших в период с 14 апреля по 5 мая 1970 г.

«Мурманск» являлся флагманским кораблем 2-й КПУГ СФ, в состав которой также вошли БПК «Севастополь» и «Смышленный». Одновременно крейсер выполнял роль ВПУ флота. В рамках учений корабли 2-й КПУГ провели в Норвежском море поисковую операцию с последующим слежением за обнаруженными иностранными подводными лодками, с борта флагмана отрабатывались связь и управление силами флота. Затем корабли перешли в Северо-восточную Атлантику для действий против условной авианосной ударной группировки «противника» (обозначена ЭМ «Скромный»). Далее отрабатывались совместные задачи с АПЛ К-131. Все это время командующий флотом осуществлял с борта «Мурманска» руководство силами СФ в Северной Атлантике. Поход длился 46 суток, за 917ходовых часов кораблем было пройдено 6662 мили.

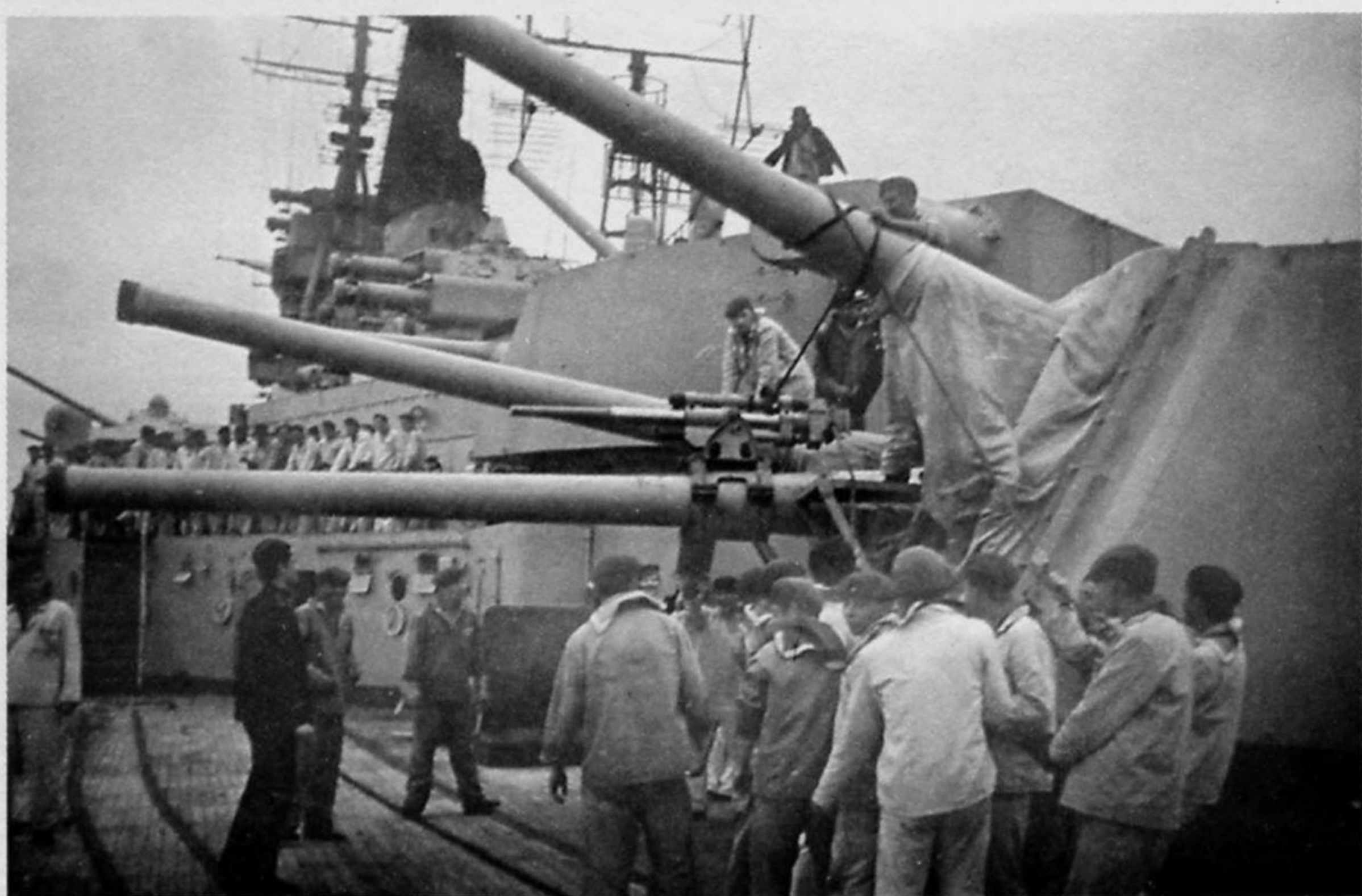
В период с 1 ноября 1970 г. по 31 июля 1971 г., находясь на БС в Средиземном море в составе 5-й ОПЭСК, «Мурманск» (капитан 2 ранга Е.А. Скворцов) выполнял боевую задачу по оказанию помощи вооруженным силам Египта. В апреле 1971-го крейсер (бортовой № 818) в составе отряда боевых кораблей 5-й ОПЭСК (ЭМ пр.56 ПЛО и ПЛ пр.641) посетил с дружественным визитом Дубровник (СФРЮ).

В период с 28 января 1972 г. по июль 1973 г. «Мурманск» прошел капитальный ремонт на Севморзаводе и уже в октябре 1973 г.,



**Подъем флага
на крейсере
«Мурманск»**

**На странице
слева (сверху вниз):
крейсер «Мурманск»
в порту Аннаба
(Алжир), 1969 г.;
на рейде,
примерно 1970 г.;
согревающий залп
ГК крейсера
«Мурманск»**



Вверху: «Мурманск» отрабатывает задачи совместно с подводной лодкой, 1970 г.

В центре: на «Мурманске» после учебных стволиковых стрельб, 1970—1971 гг.

Внизу: «Мурманск» и плавбаза в 52-й точке Средиземного моря, 1971 г.



в период очередного обострения арабо-израильского военного противостояния на Ближнем Востоке и затем фактического начала новой войны, экстренно вышел из Севастополя в Средиземное море на усиление кораблей 5-й ОПЭСК. Находясь в составе КУГ-5 вместе с БПК «Сметливый», корабль осуществлял слежение за АУГ 6-го флота США во главе с авианосцем «Franklin D. Roosevelt» в готовности к его уничтожению в случае начала боевых действий.

С 16 октября, сменив в этой роли РКР «Грозный» и 3 БПК, крейсер «Мурманск» (бортовой № 806) вместе с ЭМ «Напористый» осуществлял слежение за американской АУГ в составе АВ «Independence» и кораблей охраны к югу от острова Крит. При этом корабли по-прежнему находились в немедленной готовности к открытию огня и боевому использованию оружия. Крейсеру при получении боевого приказа предстояло нанести по авианосцу удар главным калибром, для чего во время слежения он постоянно удерживал свою главную цель в пределах дальности огня своих 152-мм орудий.

10 ноября крейсер завершил несение БС в Средиземном море и направился к месту постоянного базирования в Североморск. По возвращении корабль получил бортовой № 803.

В 1974—1975 гг. кораблем командовал капитан 2 ранга В.А. Гокинаев, которого в 1974 г. сменил капитан 2 ранга В.Н. Пыков (1974—1975 гг.).

С 10 по 14 мая 1978 г. «Мурманск» (флаг командира эскадры НК СФ контр-адмирала В.И.Зуба) в сопровождении БПК «Смышленный» посетил с официальным визитом порт Бордо, а в сентябре того же года корабль во взаимодействии с другими кораблями выполнял задачи по слежению за учениями ОВМС НАТО «Northern Wedding-78». По итогам 1978 г. крейсер подтвердил звание «отличный корабль».

В 1979 г. крейсер имел бортовой № 050.

В 1980 г. «Мурманск» (капитан 2 ранга П.Г. Святашов, впоследствии вице-адмирал) занял 1-е место по боевой подготовке на СФ.

В период с 15 августа по 16 сентября 1981 г. крейсер «Мурманск» (бортовой № 074) в составе группы кораблей огневой поддер-

*Крейсер «Мурманск» в Кольском заливе
после возвращения с БС, 1973 г.*



жки принимал участие в широкомасштабных маневрах «Запад-81», проходивших на Балтике, и по итогам 1981 г. объявлен «отличным кораблем».

В 1984 г. «Мурманск» (капитан 1 ранга П.Г. Святашов) участвовал на Балтике в маневрах «Океан-84» под руководством ГК ВМФ.

В августе 1985 г. «Мурманск» (и однотипный «Александр Невский») вошли в состав вновь созданной отдельной дивизии морских десантных сил СФ. В 1984—1986 гг. кораблем командовал капитан 2 ранга В.М. Чеботарев, а в 1986—1990 гг. — капитан 2 ранга А.Ф. Галанин.

В 1986—1989 гг. корабль прошел на СРЗ-35 в Росте ремонт с частичной модернизацией средств связи по пр.68А (но без установки 30-мм автоматов АК-230). Сумма затрат составила 24 млн. рублей.

По завершении переоборудования корабль (бортовой № 057) прошел испытания и после отработки курсовых задач с 1 декабря 1989 г. был поставлен в Мурманске на отстой.

3 июля 1992 г. крейсер исключили из состава ВМФ, разоружили, 31 декабря 1992 г. расформировали экипаж. В 1994 г. корабль про-



дали частной фирме из Индии для разделки на металл. Однако во время буксировки его спасательным судном «Подводник Маринеско» (бывший СС-21) 22 декабря 1994 г. в условиях шторма «Мурманск» был сорван

*«Мурманск» после
модернизации,
1989 г.*



**Крейсер
«Мурманск»
в Кольском заливе,
1989 г.**

с буксира. Попытки норвежского корабля береговой охраны «Staalbas» взять дрейфовавший крейсер на буксир оказались безуспешными, и после двухдневного дрейфа 24 декабря «Мурманск» был выброшен на камни у побережья Норвегии.

В ходе последовавшего разбирательства норвежский суд оправдал и капитана, и владельца буксира «Подводник Маринеско» ввиду того, что в момент обрыва буксира на судне вышла из строя главная энергетическая установка, и оно само дрейфовало, лишившись хода.

Со временем корпус аварийного крейсера постепенно наполнялся водой — в итоге первоначальный крен на левый борт постепенно исчез, но одновременно он погрузился глубже в воду — так, что над поверхностью моря оставались только надстройки и орудийные башни. При этом доступ водолазов внутрь корпуса осложнялся прочными броневыми конструкциями корабля. Разборка остова на месте была признана нерентабельной. Правда, практичные норвежцы организовали и некоторое время, если позволяли погодные условия, практиковали посещение остова крейсера туристами и любителями острых ощущений.

Военно-страховая компания возместила ущерб от гибели крейсера «Мурманск» на сумму \$3 млн.

«Щербаков» (заводской С-627)

Назван в честь советского политического деятеля, секретаря ЦК ВКП(б) А.С. Щербакова (1901—1945 гг.).

В июне 1951 г. заложен на стапеле ленинградского ССЗ № 194 и 31 августа 1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ, спущен на воду 17 марта 1954 г. (ст. строитель А.А. Конторин), но 2 сентября 1959 г. снят со строительства и исключен из состава ВМФ в связи с передачей «Главвторчермету» для демонтажа и разделки на металл. Разобран в Ленинграде.

«Адмирал Корнилов» (заводской С-395)

Назван в честь русского флотоводца и героя обороны Севастополя вице-адмирала В.А. Корнилова (1806—1854 гг.).

31 августа 1951 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 16 ноября 1951 г. заложен



на стапеле ССЗ № 444 в Николаеве, спущен на воду 17 марта 1954 г. (ст. строитель Г.Арутюнян). С июля по декабрь 1955 г. командиром корабля был капитан 2 ранга В.В. Михайлин, сформировавший экипаж крейсера.

В соответствии с договором № А/71-57/4168 от 26 марта 1957 г. и постановлением СМ СССР от 31 декабря 1957 г. № 1465-674сс завод № 444 приступил к достройке корабля по пр.64. В 1957 г. на корабле велись работы по демонтажу оборудования и механизмов, которые по новому проекту 64 не использовались. Одновременно завод должен был сохранить корпус и оставшиеся в нем механизмы. Исходя из этого, а также неудовлетворительного состояния подводной части корпуса и наружной обшивки корабля, завод № 444 во избежание дальнейшей коррозии корпуса планировал во втором квартале 1958 г. произвести докование крейсера, но не выполнил его.

2 сентября 1959 г. корабль снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан «Главвторчермету» для демонтажа и разделки на металл.

Отбуксирован в Севастополь и в 1960 г. разобран в Инкермане.

«Кронштадт» (заводской С-453)

Назван в честь города-крепости Кронштадт на о. Котлин в Финском заливе. Последним в списках ВМФ СССР это название носил тяжелый крейсер пр.69, заложенный в 1938 г. на ССЗ № 194 в Ленинграде (не достроен).

В апреле 1953 г. заложен на стапеле ССЗ № 189 в Ленинграде и 25 сентября 1953 г. зачислен в списки кораблей ВМФ СССР. Спущен на воду 11 сентября 1954 г.

На достраивавшемся на плаву крейсере были сняты все башни и начат монтаж ПУ СМ-68 ЗРК М-3 со сроком сдачи в 1960 г. Но 2 сентября 1959 г. крейсер был снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан «Главвторчермету» для демонтажа и разделки на металл. Разобран в Ленинграде.

«Таллин» (заводской С-454)

Название в честь столицы тогдашней Эстонской ССР корабль унаследовал от одноименного крейсера КБФ (бывший «Пет-



Один из недостроенных крейсеров пр. 68-бис (предположительно «Щербаков») в Ленинграде, 1960 г.

ропавловск») германской постройки, так и не вступившего в строй.

Заложен 28 сентября 1953 г. на стапеле ленинградского ССЗ № 189 и 25 августа 1953 г. зачислен в списки кораблей ВМФ СССР. Спущен на воду 28 мая 1955 г., но 2 сентября 1959 г. корабль был снят со строительства и исключен из состава ВМФ. Разобран на металл в Ленинграде.

«Варяг» (заводской С-460)

Название корабль унаследовал от одноименного крейсера 1 ранга Российского Императорского флота, принявшего в 1904 г. неравный бой с японской эскадрой, в честь 50-летия этого события.

Заложен на стапеле ССЗ № 189 в Ленинграде 5 февраля 1954 г. и тогда же был зачислен в списки кораблей ВМФ СССР. Спущен на воду 5 июня 1956 г., однако 2 сентября 1959 г. снят со строительства и исключен из состава ВМФ. Разобран в Ленинграде.

«Козьма Минин», с 25 сентября 1953 г. — «Архангельск» (заводской № С-628/303)

Первое название корабль получил в честь русского купца К.Минина (? — 1616 гг.), который вместе с князем Д.Пожарским в

1612 г. во главе собранного ими народного ополчения освободили Москву от польско-го владычества. В состав Российского Императорского флота входил крейсер 1 ранга «Минин» 1878 г. постройки. Второе название в честь старейшего российского порта на Севере корабль унаследовал от одноименного линкора (бывший британский «Royal Sovereign»), входившего в состав СФ с 20 апреля 1944 г. по 28 мая 1949 г.

КРЛ «Козьма Минин» был зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 31 августа 1951 г. и в июне 1952 г. заложен на стапеле ленинградского ССЗ № 194, спущен на воду осенью 1953 г. Затем отбуксирован на понтонах по Беломорско-Балтийскому каналу на ССЗ № 402 в Молотовск, где корабль перезаложили в строительном доке под новым названием и под новым номером заказа.

2 сентября 1959 г. снят со строительства, исключен из состава ВМФ и передан «Главвторчермету» для демонтажа и разделки на металл. Разобран в Архангельске.

«Дмитрий Донской», с 25 сентября 1953 г. — «Владивосток» (заводской № С- 629/304)

Назван в честь великого князя московского и владимирского Дмитрия Ивановича (Донского, 1363—1389 гг.). В состав Российского Императорского флота входил одноименный крейсер 1 ранга 1885 г. постройки, затопленный экипажем во избежание захвата неприятелем 16 мая 1905 г. после Цусимского сражения. Второе название присвоено в честь города-крепости Владивосток.

Зачислен в списки кораблей ВМФ СССР 31 августа 1951 г. и в апреле 1953 г. заложен на стапеле ССЗ № 194, спущен на воду осенью 1953 г. Отбуксирован на понтонах по Беломорско-Балтийскому каналу на ССЗ № 402 в Молотовск, где перезаложен под новым названием и строительным номером.

2 сентября 1959 г. снят со строительства и исключен из состава ВМФ. Разобран на металл в Архангельске.

ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Корабли проекта 68-бис стали самыми многочисленными представителями своего класса советской постройки. Благодаря своей удачной конструкции и главным образом сильному артиллерийскому вооружению, последние наши классические крейсера оказались настоящими долгожителями, удивительным образом будучи востребованными в разные годы противостояния на море на всех четырех флотах страны.

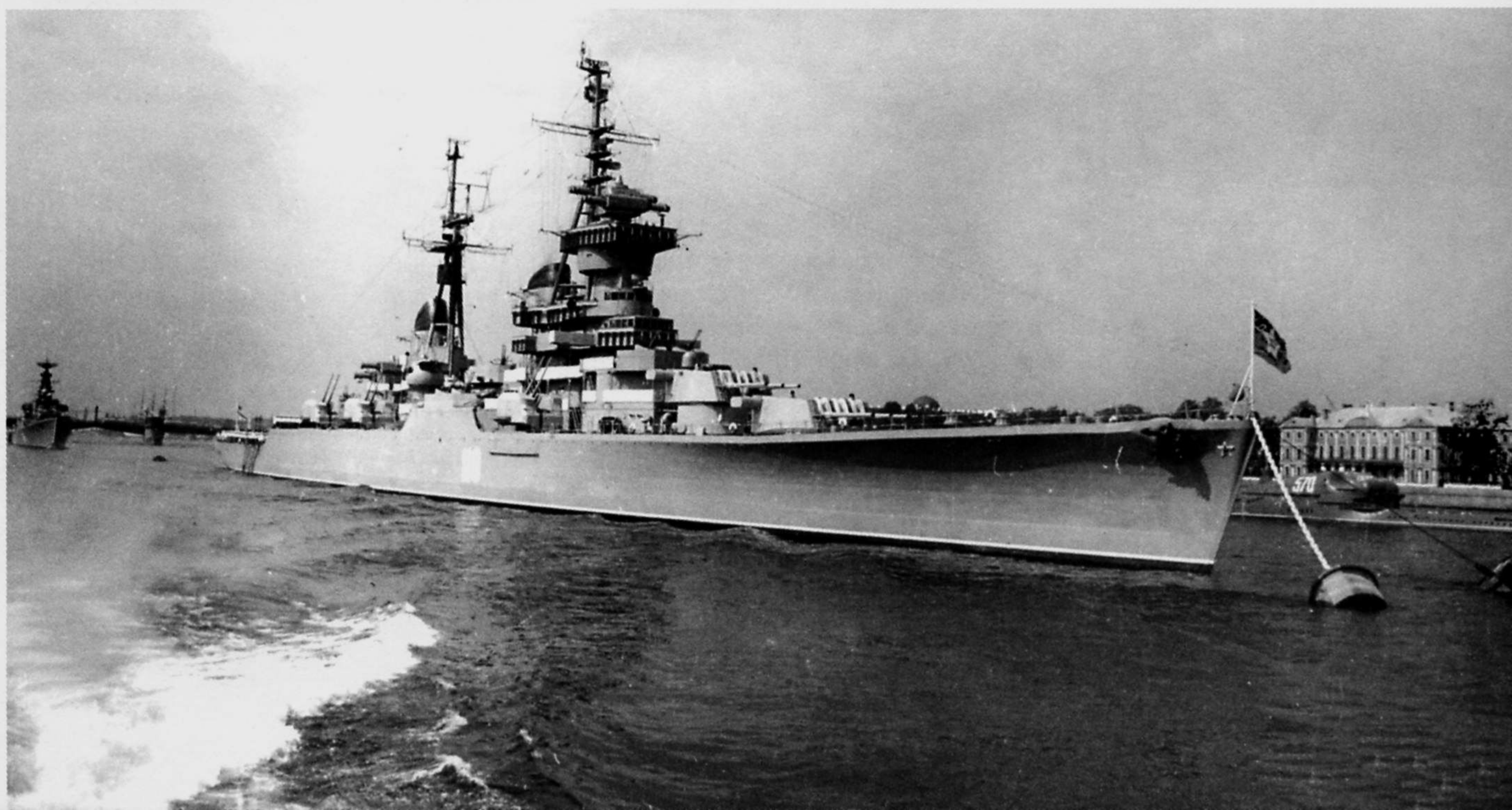
Эти безусловно красивые корабли с поднятыми флагами расцвечивания не одно десятилетие были неотъемлемой частью флотских парадов в Севастополе и Ленинграде, Балтийске и Североморске, Кронштадте и Владивостоке, а также на безымянных якорных стоянках в «точках» на шельфах морей и океанов. Ни одно «морское» сердце не может остаться равнодушным при виде замерших в четком строю на фоне строгих артиллерийских башен парадных шеренг, раскатистого и величественного «ура» над праздничным рейдом. С крейсеров начинали обход парадного строя и на них же поднимали свои флаги адмиралы. Визиты крейсеров в иностранные порты становились заметными событиями, а строгая рациональность их по-военному четкой и завершенной архитектуры оставляли незабываемое впечатление на многочисленных посетителей, побывавших на борту.

Но парады и праздники были все же для этих кораблей исключением, правилом же всегда оставалась служба — напряженная и непростая международная ситуация к тому обязывала. Реализуя на практике крылатое макаровское — «в море — дома, на берегу — в гостях», долгими месяцами находились крейсера в море, возвращаясь в свои базы только для межпоходового ремонта, пополнения запасов и короткого отдыха экипажа. Затем все повторялось сначала.

Моряки, служившие на крейсерах пр.68-бис, справедливо гордились своими кораблями, которые могли нести службу во всех морях и океанах в самых сложных условиях обстановки. При этом крейсера зачастую обеспечивали несение БС другими кораблями и судами. Они снабжали своих товарищей топливом, свежесдобытым хлебом и другими продуктами, на их палубах получали возможность кратковременного отдыха экипажи подводных лодок, при необходимости корабельные медики оказывали медицинскую помощь морякам других кораблей. Медицинское обеспечение крейсеров вообще было предметом особой гордости.

Многие флотские традиции ведут свое начало с палуб этих кораблей, как и классическая крейсерская организация службы, через которую прошли все адмиралы — и классика эта тоже оттачивалась в

Крейсера типа «Свердлов» на протяжении трех десятилетий были неизменными участниками морских парадов на всех четырех флотах. На снимке — «Октябрьская революция» в Ленинграде, 1967 г.





Торпедное оружие на крейсерах пр. 68-бис выглядело явным анахронизмом. На снимке: обслуживание торпедного аппарата на «Адмирале Ушакове», 1954—1955 гг.

море. Поэтому не случайно характерные силуэты «шестидесят восьмых» были хорошо знакомы морякам как дружественных нам флотов, так и потенциальных противников. Но также не случайно родилась на флоте поговорка о том, что хотя крейсер и легкий, но служба на нем тяжелая...

Крейсера проекта 68-бис по праву считались наиболее сильными и совершенными представителями своего класса в советском флоте, не уступая ни в чем своим зарубежным аналогам. Напомним, что в соста-

ве флотов тогдашних потенциальных противников имелись артиллерийские легкие крейсера типов «Belfast», «Sheffield» и «Tiger» (Великобритания), «Cleveland» и «Worcester» (США) и некоторые другие.

Постройка в СССР серии крейсеров как проектов 68К, так и 68-бис, безусловно, стала этапным событием для отечественной промышленности. По состоянию на конец 1940-х гг. эти корабли воплощали в себе последние достижения советской науки и техники. По своим ТТХ крейсера пр. 68К и особенно 68-бис представляли собой несомненный шаг вперед в сравнении со своими предшественниками проектов 26 и 26-бис. Они строились полностью из отечественных материалов и оснащались механизмами, устройствами и вооружением отечественного производства.

Объективно оценивая их сильные и слабые стороны, можно сказать следующее. К достоинствам крейсеров следует отнести мощное артиллерийское вооружение, прежде всего, наличие орудий ГК с высокой баллистикой орудий, надежной противопожарной защитой на всем пути подачи боезапаса, отдельным вертикальным наведением орудий с независимой подачей снарядов и зарядов. К несомненным плюсам ГК также относилась многовариантность управления огнем и методов стрельбы благодаря наличию современных радиолокационных и оптических средств наведения. Наконец, наличие на борту нескольких постов управления (центральные, КДП, БИП, боевая рубка, АРЛС «Залп», РАС в башнях и т.д.) обеспечивало высокую живучесть системы в целом.

Применение артиллерийского вооружения обеспечивалось даже на волнении моря до 6 баллов включительно.

Рассматривать итоги теоретически интересной, но реально маловероятной дуэльной ситуации артиллерийского поединка крейсера пр. 68-бис с его западными аналогами особого смысла не имеет. Однако именно к таким поединкам готовились у нас на флоте, и длилось это достаточно долго. Как справедливо отмечается в известной монографии В. Кузина и В. Никольского (Военно-морской флот СССР 1945—1991. — СПб, Историческое морское общество, 1996., с. 109), крейсер «Свердлов» проиграл бы бой «Кливленду». «Так,

превосходя легкий крейсер типа «Кливленд» ВМС США в предельной дальности стрельбы 152-мм орудий, 68-бис был в 1,5 раза хуже бронирован, особенно по палубе, что имеет существенное значение при ведении боя на дальних дистанциях. Вести эффективный огонь из 152-мм орудий наш корабль на предельных дистанциях фактически не мог из-за отсутствия необходимых систем управления, а на меньших дистанциях огневое превосходство имел уже крейсер типа «Кливленд» (152-мм орудия более скорострельны, количество универсальных 127-мм орудий больше — 8 на один борт против наших 6 орудий 100-мм)... Крупным недостатком всей отечественной среднекалиберной артиллерии явилось то, что при раздельном заряжании орудий калибром 120 — 180 мм применялись картузы без гильз. Это давало возможность стрелять, при необходимости, неполными зарядами (стрельба по берегу или незащищенным целям на малых и средних дистанциях), увеличивая живучесть орудий, но не давало возможности

упростить зарядание, а, следовательно, повысить скорострельность».

На моделировании артиллерийских поединков кораблей в штабах флотов и Военно-морской академии считалось, что советские крейсера пр.68-бис благодаря преимуществу в дистанции стрельбы ГК имели возможность эффективно поражать бронированные цели на дистанциях от 130 до 169 кбт. В то же время, в случае уменьшения дистанции до 130 кбт и ближе КРЛ пр.68-бис вполне мог получить 5—6 попаданий в жизненно важные центры (машинные и котельные отделения, артиллерия) с выводом их из строя. Такие варианты учитывались в рамках проводившихся в конце 50-х гг. учений, и командиры крейсеров всегда стремились нанести артиллерийский удар по «противнику» с максимальной большей эффективной дальности стрельбы ГК, рискуя в противном случае получить неудовлетворительную оценку со всеми вытекающими последствиями. Так, на учениях 1959 г. командир «Михаила Кутузова» капитан 1 ранга Г.Е. Голота в ходе сближе-

Еще один анахронизм крейсеров типа «Свердлов» — малокалиберная зенитная артиллерия. 37-мм автоматы В-11 соответствовали уровню Второй мировой войны и против реактивной авиации были крайне неэффективны



ния с целью «проскочил» дистанцию в 125 кбт, за что посредники «насчитали» ему аж 12 попаданий (!), которые, как предполагалось, на данной дистанции мог достичь американский «Cleveland». К счастью для проигравшего бой командира, он уже сдавал командование кораблем в связи с убитием в академию...

Несколько слов о стрельбе ГК по береговым целям. Здесь превосходство — благодаря дальности — сохранялось за «Свердловым». И именно благодаря великолепным качествам 152-мм орудиям ГК были обязаны крейсера пр.68-бис своим долголетием.

Артиллерия универсального калибра также отличалась отличной баллистикой и высокой скорострельностью стабилизированных палубно-башенных установок СМ-5-1 с дистанционным управлением и автоматическим наведением, способных вести огонь как в условиях тихой воды, так и на волнении. Эффективность стрельбы 100-мм АУ по воздушным, морским и береговым целям обеспечивалась наличием современных ПУС зенитного огня и СПН.

В то же время, следует признать, что и 100-мм, и 37-мм артиллерия с самого начала существенно уступали западным аналогам (поэтому планы перевооружения и даже достройки крейсеров по пр.68-бис-ЗИФ и др. уже в начале 50-х гг. были вполне закономерными).

В конструкции кораблей пр.68-бис удалось исправить ряд недостатков, свойственных КРЛ пр.68К. За счет увеличения водоизмещения примерно на 19% на типе «Свердлов» удалось усилить вооружение, увеличить запасы, улучшить живучесть и условия размещения личного состава. Значительно повысилась остойчивость и улучшилась непотопляемость. В итоге корабли обладали высокими мореходными качествами, что неоднократно демонстрировали на протяжении своей долгой службы.

На пр.68-бис было восстановлено деревянное покрытие верхней палубы и палубы полубака, а также (за исключением 3-х головных кораблей заводов) было учтено отрицательное влияние «конусов» дульных газов при стрельбе на личный состав открытых постов и внедрены некоторые конструктивные мероприятия по защите последних.

В то же время, решение восстановить на борту торпедное вооружение было явно ошибочным и ничем неоправданным — в условиях широкого внедрения средств радиолокации приблизиться на дальность торпедного залпа к потенциальным целям крейсеру никто бы не позволил. Примеры боевых действий на море в годы Второй мировой войны дали тому массу убедительных примеров: как дневные, так и ночные атаки надводных кораблей (ЭМ вишистской Франции на американские КР в 1942 г. у побережья Северной Африки, итальянских ЭМ против британских КР на Средиземном море, немецких ЭМ против британских КР и ЭМ в Бискайском заливе в 1944 г. и т.п.), как правило, завершались расстрелом атакующих артиллерийским огнем на дальних дистанциях. Поэтому ПТА-53-68-бис вместе со специально разработанной для пр.68-бис системой ПУТС «Сталинград-2Т-68-бис», оказались совершенно бесполезным грузом, от которого вскоре избавились.

Определенными недостатками обладали радиолокационные средства. Так, АРЛС «Риф» обнаружения надводных и низколетящих воздушных целей имела меньшую дальность, чем стрельбовые РЛС «Залп» и «Якорь», для которых она по идее должна была выдавать ЦУ. Проблемным было и обеспечение ПВО корабля в целом — по причине отсутствия у 37-мм автоматов В-11 силового привода наведения они не могли управляться по данным от РЛС «Фут-Б», от установки которых пришлось отказаться вообще. Наконец, длительное время обработки данных и прохождения ЦУ от РЛС обнаружения воздушных целей не позволяло своевременно открывать огонь по ним даже из 100-мм артиллерии.

Уже ко времени постройки кораблей ГЭУ крейсеров была морально устаревшей, с низкими характеристиками котлов. Кроме того, имелись и конструктивные недостатки: для подачи воздуха в котлы использовались котельные турбовентиляторы, нагнетавшие воздух в помещение КО. При полной нагрузке котла в КО создавалось давление до 320 мм в.ст., и чтобы попасть в помещение работающего котла, требовалось пройти специальную шлюзовую камеру (в КО можно было войти, только выровняв давление). В то же время,



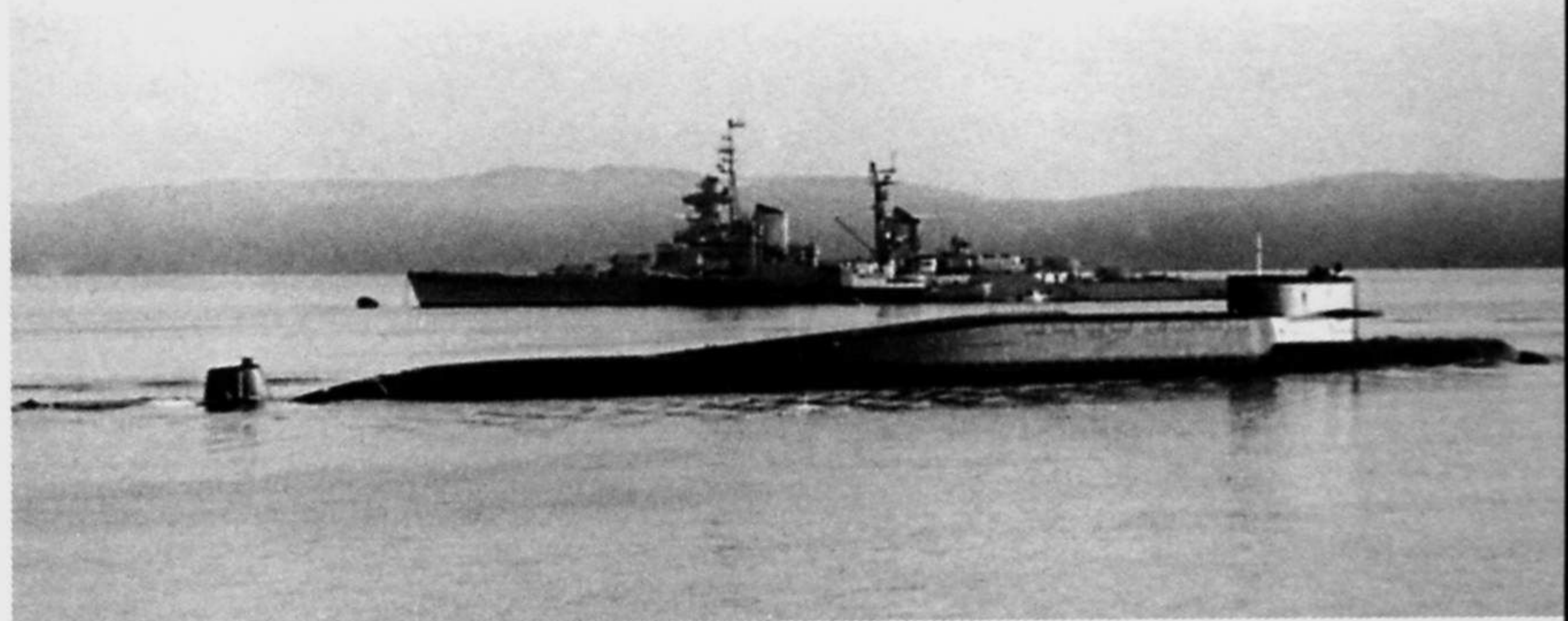
в шлюзовой камере помещалось не более 3-х человек, что в случае необходимости просто не позволяло быстро перемещаться большому числу личного состава.

Зимой корпуса вентиляторов обрастали льдом и случалось, что на находившихся в КО вахтенных кочегаров сверху падали приличные по размерам куски льда. Из-за низких температур в зимнее время вахта там неслась в шинелях и шапках.

По отзывам корабельных механиков, из-за отсутствия активных успокоителей качки (имелись только скуловые кили), в штормовых условиях, при крене до 45 градусов было очень трудно удержать уровень воды в работающих котлах и уровни в конденсаторах турбин — это приводило к тому, что в БЧ-5 принято называть «качанием вакуума».

Поиск вакуума в конденсаторах турбин был еще одной так и не решенной на научном уровне проблемой. В подобных случаях механики были вынуждены действовать дедовским методом: останавливали турбину, герметизировали отсек, расшивали теплоизоляцию на подводящих трубопроводах и затем с зажженной свечой буквально ползали у каждого соединения. Подобное занятие было довольно хлопотным и требовало массу времени и нервов.

Много нареканий было со стороны моряков на качество работы опреснительной установки, не обеспечивавшей ни количества, ни качества пресной воды. Установка была капризной в эксплуатации, особенно в условиях качки, когда качество опреснен-



ной в ней воды становилось ничем не лучше забортной. В критических ситуациях механики прибегали к хитрости, используя испарители котельной воды (ИКВ-3).

Еще один конструктивный недостаток: в штормовых условиях котлы носового эшелона было невозможно использовать из-за того, что они заливались водой через шахты забора воздуха. А при плавании в океане главный котел №1 почти никогда не работал, т.к. его воздухозаборные шахты располагались на высоте всего 0,5 м над палубой полубака. К этому стоит добавить, что носовая часть, утяжеленная таранным отсеком, не позволяла кораблю в условиях волнения моря всходить на волну — он пробивал ее, заливая водяной пеленой палубу до самой надстройки включительно.

На кораблях отсутствовали системы сбора и очистки льяльных вод, поэтому вся вода из трюмов с грязью просто откачи-

Последним классическим артиллерийским крейсерам нашего флота довелось служить в одном строю с принципиально новыми боевыми кораблями следующих поколений.
На снимках:
«Адмирал Ушаков» и противолодочный крейсер-вертолетоносец «Ленинград» в Севастопольской бухте (вверху) и ПЛАРБ пр. 667БДР на фоне крейсера «Мурманск» в Кольском заливе (внизу)

**Конец эпохи:
артиллерийские
крейсера
«Александр
Суворов» и
«Адмирал
Лазарев»
списаны
одновременно с
ракетными
кораблями
следующего
поколения.
Советская Гавань,
1989 г.**

вალაყ за борт. Можно только представить себе, как принимали крейсера в иностранных портах, и в какую проблему превращалось это для командования и принимающей стороны. Поэтому все время пребывания в иностранном порту (до 5 суток) личный состав крейсера во избежание неприятностей с местными властями не имел права ничего откачивать за борт. Как правило, по воспоминаниям очевидцев подобных событий, все откачки загрязненных вод осуществлялись с выходом в нейтральные воды, предпочтительно по ночам.

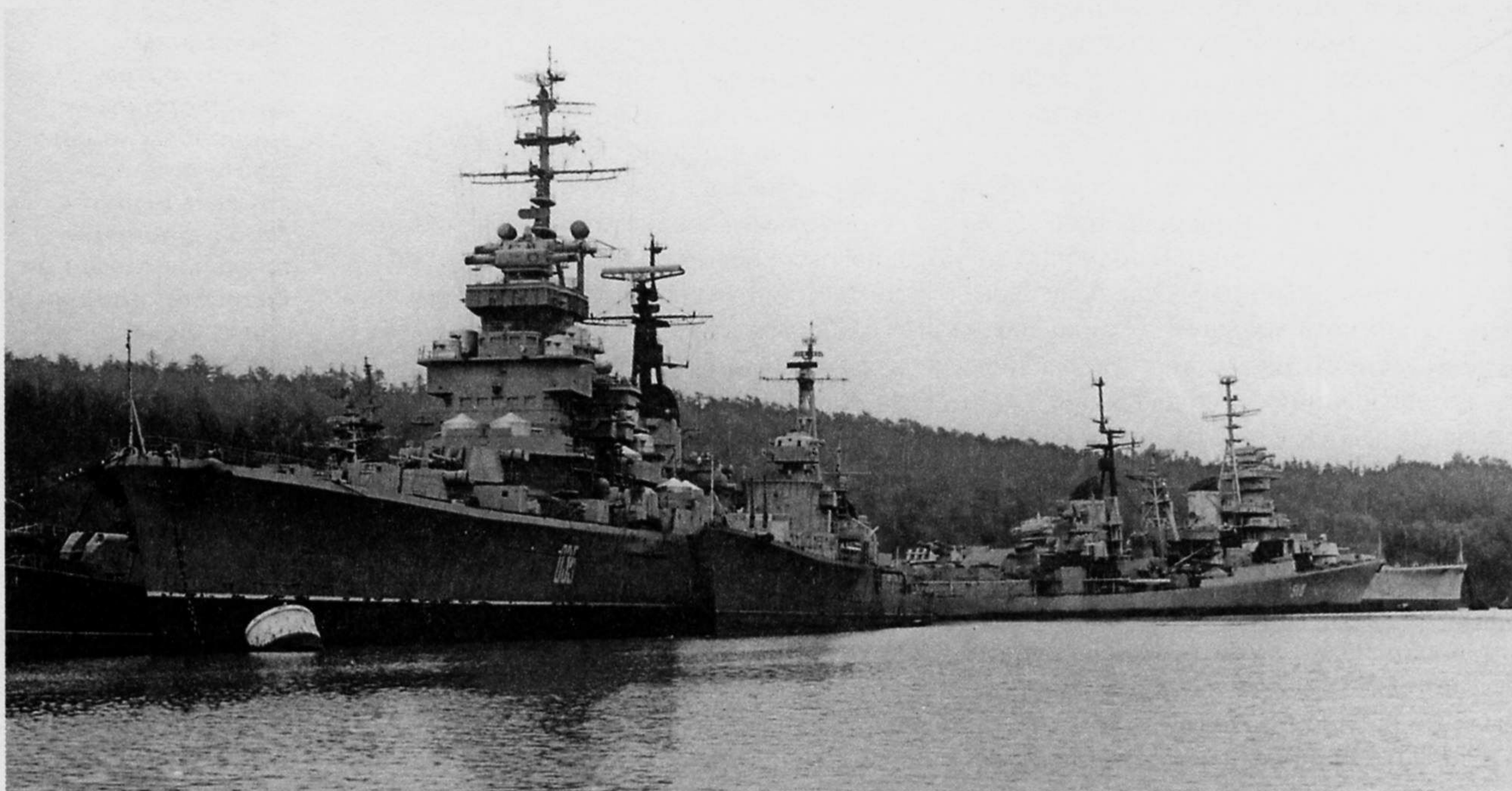
Проблемой было обеспечение стояночных режимов. Несмотря на то, что в составе оборудования крейсера имелись 2 вспомогательных котла, оборудованных поршневыми питательными и нефтяными насосами, они обычно не работали, т.к. для крейсеров за исключением Балтийска нигде более не было оборудованных причалов (в Севастополе и Кронштадте с причалов можно было получать только электроэнергию). Поддержание же в рабочем состоянии ГЭУ во время стоянки на рейде имело только одно закономерное следствие — преждевременное истощение ресурса со всеми вытекающими отсюда для корабля последствиями.

Наконец, нельзя не сказать и о том, что принятая в пр.68-бис электроэнергетическая система питала бортовые потребители

постоянным током, что даже в 1950-е гг., не говоря уже о более поздних временах, считалось уже абсолютным анахронизмом.

В то же время, несмотря на массу недостатков, следует отметить, что все оборудование ГЭУ крейсеров (котлы, турбины, турбогенераторы, вспомогательное оборудование и др.) при условии правильной эксплуатации работало надежно и устойчиво на всех ходовых режимах. То есть в целом некоторая старомодность энергетики в значительной степени оправдывалась ее высокой надежностью и неприхотливостью. Ведь несмотря на весьма интенсивную эксплуатацию, за почти четыре десятилетия на кораблях пр.68-бис не было ни одной серьезной аварии.

Реализация крупнейшей программы по постройке в Советском Союзе серии артиллерийских крейсеров не могла остаться без внимания западных экспертов, тем более, что происходило это в период начала блокового противостояния и все возмраставшей угрозы возникновения новой мировой войны. За рубежом весьма высоко оценивали корабли типа «Свердлов». Так, по мнению авторитетного американского специалиста Н.Полмара, наши крейсера были отличными и совершенными во всех отношениях, но... соответствовавшими эпохе конца 40-х годов, поскольку уже в 50-х гг. они были морально устаревши-





ми в свете появления управляемого ракетного оружия и быстрого развития у потенциальных противников СССР, прежде всего, в США и Великобритании, штурмовой авиации — вооружение крейсеров пр.68-бис не могло противостоять этим угрозам. Будучи лишены эффективных современных средств ПВО, эти корабли оказывались чрезвычайно уязвимыми от возможных ударов с воздуха, особенно со стороны самолетов — носителей даже весьма несовершенных первых крылатых ракет класса воздух-поверхность. Как считается, именно в ответ на появление новых советских крейсеров, на вооружение морской авиации британского флота поступил новый и достаточно удачный во всех отношениях палубный штурмовик «Виссанаер». Кроме того, западные союзники сохранили на достаточно долгое время в составе своих флотов или на консервации и несколько линейных кораблей, отложив их продажу на слом именно в связи со строительством

в СССР серии артиллерийских крейсеров типа «Свердлов».

Конечно, если бы не угроза с воздуха, крейсера в качестве океанских рейдеров вполне могли бы угрожать океанским коммуникациям Запада. Но, опять-таки, история не терпит сослагательного наклонения, и оперативная концепция времен начала 1940-х годов была малопригодной уже десятилетие спустя. Ведь для выхода с Балтики, Северного моря или портов Дальнего Востока на океанские просторы в случае войны крейсерам потребовалось бы преодолеть зону действия палубной и береговой авиации вероятных противников, прежде всего, США и их союзников по НАТО.

Завершая оценку кораблей пр.68-бис, уместно будет, перефразируя известное высказывание У.Черчилля, сказать и в отношении последних советских артиллерийских крейсеров: «Они являли собой великолепные цветы уже давно срезанного букета»...

Один из крейсеров пр.68-бис («Мурманск» или «Кутузов») ведет огонь главным калибром

Основные ТТЭ крейсера «Свердлов» (по итогам заводских и государственных испытаний)

	Основные тактико-технические элементы	По проекту	Получено на корабле
I. Кораблестроительные элементы			
1.	Главные размеры, м а) длина : -наибольшая -по КВЛ б) ширина: -наибольшая -по КВЛ в) осадка средняя от основной: -при нормальном водоизмещении -при полном водоизмещении -наибольшая с выступающими частями при полном водоизмещении/с опущенным обтекателем ГАС «Тамир-5Н» г) высота борта от основной: -в носу -на миделе -в корме (206 шп.)	210,0 205,0 21,99 - 6,89 7,38 7,48/8,55 14,8 13,5 11,37	209,96 204,95 21,98 21,37 6,78 7,26 7,35/8,43 14,79 13,5 11,37
2.	Водоизмещение и запас плавучести, т а) водоизмещение: -стандартное -нормальное -полное -наибольшее б) запас плавучести цитадели (%): -при нормальном водоизмещении -при полном водоизмещении	13 600 15 120 16 640 17 781 22,8 11,5	13 230 14 780 16 340 17 805 25,8 13,7
3.	Остойчивость (начальная поперечная метацентрическая высота (м): а) при стандартном водоизмещении б) при нормальном водоизмещении г) при полном водоизмещении д) при наибольшем водоизмещении	0,98 1,49 1,86 1,98	1,00 1,53 1,91 2,08
4.	Гребные винты: а) число и тип б) шаг (м)	2 трехлопастных цельнолитых 4,5	2 трехлопастных цельнолитых 4,5
II. Бронирование, мм			
1.	В районе цитадели (32-170 шп.) а) борт -в пределах цитадели -в носовой оконечности б) нижняя палуба -в пределах цитадели -в носовой оконечности в) траверзы -носовой -кормовой	100 20 50 20 120 100	100 20 50 20 120 100
2.	Боевая рубка -борт -палуба -крыша	130 30 100	130 30 100
3.	ЗКП	10	10
4.	Бронеканалы	10	10
5.	КДП	13	13
6.	СПН	10	10
7.	Барбеты СПН	10	10
8.	Башни ГК: а) лобовая часть б) крыша в) стенка г) барбеты	175 75 65/60 130	175 75 65/60 130

9.	Башни УК: а)лобовая часть б)крыша в)стенки г)барбет	20 10 10 20	20 10 10 20
10.	Автоматы В-11	6	6
11.	Ограждение автоматов В-11 (броневые обносы)	10	10
12.	Кранцы первых выстрелов АУ В-11	10	10
13.	Броневые колосники и решетки шахт машинно-котельных вентиляторов	125	125
14.	Рулевое и румпельное отделения: -переборки -нижняя палуба	100 50	100 50
15.	Труба защиты проводов	70	70
16.	Посты внутри башенноподобной мачты ниже боевой рубки	30	30
17.	Посты в надстройках, открытые посты, кабельные каналы, защита личного состава на ходовом мостике	10	10
III. Энергетические установки			
1.	Главные турбины: -число -тип	2 ТВ-7	2 ТВ-7
2.	Главные котлы: -число -тип	6 КВ-68	6 КВ-68
3.	Турбогенераторы: -число -тип -общая мощность (кВт)	5 ТД-6 1500	5 ТД-6 1500
4.	Дизель-генераторы (аварийные) -число -тип -общая мощность (кВт)	4 6Ч23/30 1200	4 6Ч23/30 1200
5.	Мощность главных турбин (л.с.): -на экономическом ходу -на крейсерском ходу -на полном ходу -на самом полном ходу -на полном заднем ходу	11 000 25 000 110 000 126 500 44 000	13 400 29 900 111 400 121 700 24 800
IV. Скорость хода в узлах (обороты гребного вала в минуту)			
1.	При водоизмещении на испытании: а)техничко-экономического (14 850 т) б)оперативно-экономического (14 430 т) в)крейсерского (15 040 т) г)полного (14 880 т) д)самого полного (14 625 т) е)полного заднего (14 700 т)	- - - - - -	18,62(146,4) 18,72(147) 23,47(189,2) 32,63(287,4) 33,12(295,4) 17,4(181)
2.	При нормальном водоизмещении, т -техничко-экономического -оперативно-экономического -крейсерского -полного -самого полного -полного заднего	15 120 17,0(ок.140) - 21,5(ок.185) 31,5(ок.290) 32,6(ок.310) - (ок.180)	14 780 18,64(146,4) 18,66(147) 23,54(189,2) 32,69(287,4) 33,04(295,4) 17,4(181)
V. Расход топлива, т на л.с. в ч			
1.	На технико-экономическом ходу	0,750	0,613
2.	На оперативно-экономическом ходу	-	0,860
3.	На крейсерском ходу	0,655	0,553
4.	На полном ходу	0,460	0,462
5.	На самом полном ходу	-	0,467

VI. Дальность плавания, миль			
1.	С полным запасом топлива, т	2800	2805
	а)техничко-экономическим ходом	5700	6450
	б)оперативно-экономическим ходом	-	4520
	в)крейсерским ходом	3700	4000
	г)полным ходом	-	1760
	д)самым полным ходом	-	1630
2.	С наибольшим запасом топлива (проектным 3600 т, фактически 3915 т).		
	а)техничко-экономическим ходом	Ок.7400	8250/9560
	б)оперативно-экономическим ходом	-	5700/6300
	в)крейсерским ходом	4750	5130/5680
	г)полным ходом	2250	2250/2450
	д)самым полным ходом	-	2090/2270
VII. Корабельные запасы (в тоннах, без мертвого запаса)			
1.	Топливо (для главных механизмов):		
	-нормальный	1400	1400
	-полный	2800	2805
	-наибольший	3600	3915
2.	Смазочное масло (полный/наибольший)	40,0/ок.60,0	40,0/62,6
3.	Питьевая вода (полный/наибольший)	63,5/85,0	63,5/93,6
4.	Котельная вода (полный/наибольший)	200,0/ок.280,0	200,0/303,0
5.	Мытьевая вода (полный/наибольший)	127,0/139,1	127,0/150,5
6.	Дизельное топливо (полный/наибольший)	Ок.65,0/ок.68,0	66,5/77,5
7.	Автономность (в сутках)	30	30
VIII. Поворотливость			
1.	Диаметр циркуляции в длинах корабля при нормальном водоизмещении и при наибольшем угле перекладки руля (35 град.):		
	-на экономическом ходу	-	4,3
	-на крейсерском ходу	-	4,5
	-на полном ходу	Ок. 5,4	4,5
2.	Угол крена при наибольшем угле перекладки руля на полном ходу, градусы	Ок. 9	8
3.	Минимальный угол перекладки, при котором корабль начинает слушаться руля (градусы):		
	-на полном переднем ходу	-	2-3
	-на полном заднем ходу	Ок. 9	7
4.	Максимальный угол перекладки руля на полном заднем ходу (градусы):		
	-с гидроусилителем	-	14
	-без гидроусилителя	-	5-6
IX. Инерция и реверс			
1.	Время с момента отдачи приказа «стоп» до полной остановки корабля:		
	-на экономическом ходу	-	15 мин.25 с.
	-на крейсерском ходу	-	26 мин.00 с.
	-на полном ходу	-	29 мин.03 с.
2.	Путь в длинах корабля, пройденный им с момента отдачи приказа «стоп» до полной остановки:		
	-на экономическом ходу	-	13,3
	-на крейсерском ходу	-	18,0
	-на полном ходу	-	21,0
3.	Время с момента отдачи приказа с полного переднего на полный задний ход до момента остановки корабля:	-	3 мин.45 с.
4.	Время с момента отдачи приказа с полного переднего на полный задний ход до момента развития оборотов полного заднего хода:	-	5 мин.54 с.
5.	Путь в длинах корабля, пройденный им с момента отдачи приказа с полного переднего на полный задний ход до момента остановки корабля:	-	7
X. Штурманское вооружение			
1.	Гирокомпасы:		
	-тип	«Курс-3»	«Курс-3»
	-количество комплектов	2	2
	-пелорусов в схемах гирокомпасов	7	7
	-курсографов в схемах гирокомпасов	2	2

2.	Лаги: -тип -количество	«Гаусс-50» 2	«Гаусс-50» 2
3.	Эхолоты: -тип -количество	НЭЛ-3 2	НЭЛ-3 2
4.	Автомат-прокладчик	«Путь-1»	«Путь-1»
5.	Радиопеленгаторы: -тип -количество	РПН-47-01 1	РПН-47-01 1
6.	Магнитные компасы: -с компенсирующим устройством КУС-12 -без компенсирующего устройства	3 1	3 1
XI. Артиллерийское вооружение			
1.	Главный калибр а)число и тип башен б)число орудий, калибр (в мм), длина в калибрах в)предельные углы (в градусах): -возвышения -снижения г)предельная дальность стрельбы (в кбт) при заряде с V=980 м/сек д)предельные углы обстрела (в градусах) при угле возвышения 0 град. без учета воздействия конуса дульных газов на л/с АУ СМ-5-1 и В-11: -I башни -II башни -III башни -IV башни е)предельные углы обстрела (в градусах) при угле возвышения 3 градуса и выше без учета воздействия конуса дульных газов на л/с АУ СМ-5-1 и В-11: -I башни -II башни -III башни -IV башни	IV-Мк-5-бис ХП-152/57 45 5 167,6 27-148 – ПБ 27-148-ЛБ 0-35-ПБ 0-137-ЛБ 32-180-32 32-180-32 0-148 – ПБ 0-148 – ЛБ 0-135 – ПБ 0-137 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ	IV-Мк-5-бис ХП-152/57 45 5 167,6 41-136-ПБ 41-136-ЛБ 32-135 32-135 34-148 34-148 32-180-32 0-148 – ПБ 0-148 – ЛБ 0-135 – ПБ 0-137 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ
	ж)предельные углы обстрела (в градусах) при угле возвышения 3 градуса и выше с учетом воздействия конуса дульных газов на л/с АУ СМ-5-1 и В-11: -I башни -II башни -III башни -IV башни	0-148 – ПБ 0-148 – ЛБ 0-135 – ПБ 0-137 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ	0-130 – ПБ 0-130 – ЛБ 0-100 – ПБ 0-100 – ЛБ 70-180 – ПБ 70-180 – ЛБ 40-180 – ПБ 40-180 – ЛБ
	з)предельные углы обстрела (в градусах) при угле возвышения 3 градуса и выше в момент включения сигнализации опасных зон для л/с АУ СМ-5-1 и В-11: -I башни -II башни -III башни -IV башни	0-148 – ПБ 0-148 – ЛБ 0-135 – ПБ 0-137 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ 32-180 – ПБ 32-180 – ЛБ	0-66 – ПБ 0-66 – ЛБ 0-36 – ПБ 0-36 ЛБ 34-180 – ПБ 34-180 – ЛБ 34-180 – ПБ 34-180 – ЛБ
	з)максимальная скорострельность орудий (выстрелов в минуту)	6,5	7
	и) КДП (число и тип)	II – СМ-18-1	II – СМ-18-1
	к) боезапас (общее количество): -в погребах, снарядов/зарядов -в кранцах первых выстрелов	2250/2130 72	2250/2130 72

2.	Универсальный калибр: а) число и тип башен (установок) б) число орудий, калибр, мм/длина в калибрах в) предельные углы, градусы: -возвышения -снижения -стабилизации г) предельная дальность стрельбы -горизонтальная, кбт -вертикальная, км	VI- CM-5-1 XII-100/70 85 8 20 167,0 28,3	VI- CM-5-1 XII-100/70 85 8 20 167,0 28,3
	д) предельные углы обстрела (град.) при угле возвышения 0 градусов без учета воздействия дульных газов на л/с автоматов В-11: -установка №1 -установка №2 -установка №3 -установка №4 -установка №5 -установка №6	4-0-148 4-0-148 23-157 23-157 20-180-178 20-180-178	2-0-140 2-0-140 28-148 28-148 32-170 32-170
	е) предельные углы обстрела (в градусах) при угле возвышения 0 градусов с учетом воздействия дульных газов на л/с автоматов В-11: -установка №1 -установка №2 -установка №3 -установка №4 -установка №5 -установка №6	4-0-148 4-0-148 23-157 23-157 20-180-178 20-180-178	2-0-140 2-0-140 28-148 28-148 32-152 32-152
	ж) максимальная скорострельность орудий (выстрелов в минуту)	18	18
	з) стабилизированный пост наводки (число и тип)	II – СПН-500	II – СПН-500
	и) боезапас (общее количество): -в погребах -в кранцах первых выстрелов	3640 180	3672 180
3.	Малокалиберная артиллерия а) число и тип установок б) число стволов и калибр, мм в) тип автоматического прицела г) предельные углы, градусы: -возвышения -снижения	XVI - В-11 XXXII-37 70К и АПО-8 85 10	XVI - В-11 XXXII-37 АЗП-37-2М 85 10
XII. Торпедное вооружение			
1.	Торпедные аппараты с автоматической силовой наводкой СССР: а) тип б) число в) калибр г) количество труб в каждом	ПТА-53-68бис 2 533 5	ПТА-53-68бис 2 533 5
2.	Углы обстрела от траверза, градусы	60	60
3.	Максимальное количество торпед в залпе	5	5
4.	Число торпед в аппаратах	10	10
5.	Система стрельбы	Пороховая и воздушная	Пороховая и воздушная
6.	Система ПУТС	«Сталинград-2Т-68бис»	«Сталинград-2Т-68бис»
XIII. Минно-тральное вооружение:			
1.	Полный запас мин: а) образца 1908 г. б) или образца 1912 г. в) или образца «КБ»	132 76 68	132 76 68
2.	Параваны-охранители: а) число б) тип	4 рабочих и 4 запасных К-1	4 рабочих и 4 запасных К-1
XIV. Средства наблюдения и связи:			
1.	Радиопередатчики: -тип -число -тип -число -тип -число -тип	Р-641 2 Р-642 1 Р-643 1 Р-644	Р-641 2 Р-642 1 Р-643 1 Р-644

2.	Радиоприемники: -тип -число -тип -число -тип -число -тип -число -тип -число	P-670 2 P-671 8 - - P-672 2 P-673 6	P-670 2 Пурга-45 8 P-671 3 P-672 2 P-673 6
3.	Приемопередатчики: -тип -число -тип -число -тип -число	P-607 3 P-609 3 P-610 Предусмотрена возможность установки 1	- - P-609 3 Не установлен (зарезервировано место и мощность) -
XV. Радиотехническое вооружение			
1.	РЛС обнаружения надводных целей и низколетящих самолетов: -тип -число	«Риф» 1	«Риф» 1
2.	РЛС обнаружения воздушных целей: -тип -число	«Гюйс-2» 1	«Гюйс-2» 1
3.	Аппаратура опознавания: а)запросное устройство: -тип -число б)ответное устройство: -тип -число	«Факел-МЗ» 2 «Факел-МО» 2	«Факел-МЗ» 2 «Факел-МО» 2
4.	РЛС управления огнем главного калибра: -тип -число	«Залп» 2	«Залп» 2
5.	Радиодальномеры для совместной работы с БАС башен ГК: -тип -число	«Штаг-Б» 2	«Штаг-Б» 2
6.	РЛС управления огнем универсального калибра: -тип -число	«Якорь» 2	«Якорь» 2
7.	Радиодальномеры для совместной работы с БАС башен УК: -тип -число	«Штаг-Б» 6	«Штаг-Б» 6
8.	РЛС управления торпедной стрельбой: -тип -число	«Заря» 1	«Заря» 1
9.	Аппаратура БИП Система	«Звено-68бис»	«Звено-68бис»
10.	РЛС управления огнем МЗА	Предусмотрена возможность установки 4-х РЛС «Фут-Б»	Не установлены, места и мощности зарезервированы
11.	РЛС обнаружения и целеуказания системы ПУС МЗА	Предусмотрена возможность установки одной РЛС «Фут-Н»	Не установлена, место и мощности зарезервированы



Список сокращений

АВ	— авианосец;	НКВМФ	— Народный комиссариат Военно-Морского Флота;
АП	— антенный пост;	НКОП	— Народный комиссариат общей промышленности;
АПЛ	— атомная подводная лодка;	НКСП	— Народный Комиссариат судостроительной промышленности;
АРЛС	— артиллерийская радиолокационная станция;	НШ	— начальник штаба;
АСУ	— автоматизированная система управления;	ОБК	— отряд боевых кораблей;
АУ	— артиллерийская установка;	ОВС ОВД	— Объединенные вооруженные силы Организации Варшавского договора;
АУГ	— авианосная ударная группа;	ОВМС НАТО	— объединенные ВМС НАТО;
БАС	— башенный автомат стрельбы;	ОМП	— оружие массового поражения;
БИП	— боевой информационный пост;	ОПЭСК	— оперативная эскадра;
БПК	— большой противолодочный корабль;	ОС	— оперативное соединение;
БПЛК	— бригада противолодочных кораблей;	ОТЗ	— оперативно-техническое задание;
БО	— большой охотник;	ОФИ	— отдел фондового имущества;
БРК	— большой ракетный корабль (вариант: бригада ракетных кораблей);	ПБ ПЛ	— плавбаза подводных лодок;
БС	— боевая служба;	ПВО	— противовоздушная оборона;
БСРК	— бригада стоящих и ремонтирующихся кораблей;	ПКР	— противолодочный крейсер;
БЧ	— боевая часть;	ПЛ	— подводная лодка;
ВМБ	— военно-морская база;	ПЛЮ	— противолодочная оборона;
ВП	— верхняя палуба;	ПМО	— противоминная оборона;
ГАС	— гидроакустическая станция;	ПУ	— пусковая установка;
ГК	— главный калибр;	ПУС	— приборы управления стрельбой;
ГК ВМФ	— главнокомандующий ВМФ;	ПУТС	— приборы управления торпедной стрельбой;
ГКО	— Государственный Комитет Оборон;	РАС	— резервный автомат стрельбы;
ГКП	— главный командный пост;	РКР	— ракетный крейсер;
ГРКР	— гвардейский ракетный крейсер;	РЛД	— радиолокационный дозор;
ГСН	— головка самонаведения	РЛС	— радиолокационная станция;
ГТЗА	— главный турбозубчатый агрегат;	РЭБ	— радиоэлектронная борьба;
ГУК	— Главное управление кораблестроения;	САП	— станция активного противодействия;
ГЭУ	— главная энергетическая установка;	СВ	— средневолновой диапазон (волн);
ДВ	— длинноволновой диапазон (волн);	СКР	— сторожевой корабль;
ДКБФ	— Дважды Краснознаменный Балтийский флот;	СМ СССР	— Совет Министров СССР;
ДП	— диаметральной плоскость;	СМЗ	— Севастопольский Морской завод им. С.Орджоникидзе;
ДУК	— дивизион универсального калибра;	СНК	— Совет Народный Комиссаров;
ДЦВ	— дециметровый диапазон;	СПН	— стабилизированный пост наводки;
ЗРК	— зенитно-ракетный комплекс;	СРЗ	— судоремонтный завод;
ЗУР	— зенитная управляемая ракета;	ССЗ	— судостроительный завод;
ЗУРО	— зенитное управляемое реактивное оружие;	СТО	— Совет Труда и Оборон;
КБФ	— Краснознаменный Балтийский флот;	СУ	— система управления;
КВ	— коротковолновой диапазон (волн);	СФ	— Северный флот;
КДП	— командно-дальномерный пост;	ТА	— торпедный аппарат;
КМОЛЗ	— Кронштадтский Морской ордена Ленина завод;	ТАКР	— тяжелый авинесущий крейсер;
КНС	— корабль непосредственного слежения;	ТГ	— турбогенератор;
КО	— котельное отделение;	ТОФ	— Тихоокеанский флот;
КПУ	— корабельный пункт управления;	ТПС	— тепlopеленгаторная станция;
КПУГ	— корабельная поисково-ударная группа;	ТТЗ	— тактико-техническое задание;
КР	— крейсер;	ТТТ	— тактико-технические требования;
КРУ	— крейсер управления;	ТТЭ	— тактико-технические элементы;
КРЛ	— легкий крейсер;	УКВ	— ультракоротковолновой диапазон (волн);
КСФ	— Краснознаменный Северный флот;	УКРЛ	— учебный легкий крейсер;
КТОФ	— Краснознаменный Тихоокеанский флот;	УРО	— управляемое ракетное оружие;
КУ	— корабль управления (вариант: курсовой угол);	ФКП	— флагманский командный пост;
КУГ	— корабельная ударная группа;	ХТГЗ	— Харьковский турбо-генераторный завод;
КЧФ	— Краснознаменный Черноморский флот;	ЦКБ	— Центральное конструкторское бюро;
КШУ	— командно-штабные учения;	ЦКБС	— Центральное конструкторское бюро судостроения;
ЛК	— линейный корабль;	ЦУС	— Центральный узел связи;
ЛМЗ	— Ленинградский Металлический завод;	ЧВВМУ	— Черноморское высшее военно-морское училище им. П.С. Нахимова;
МЗА	— малокалиберная зенитная артиллерия;	ЧСЗ	— Черноморский судостроительный завод;
ММФ	— Министерство морского флота;	ЧФ	— Черноморский флот;
МО	— машинное отделение;	ЭДЦ	— элементы движения цели;
МПУАЗО	— морские приборы управления артиллерийским зенитным огнем;	ЭМ	— эскадренный миноносец;
МСП	— Министерство судостроительной промышленности;	ЭОН	— экспедиция особого назначения.
Нарком	— народный комиссар (министр);		
НИМАП	— Научно-исследовательский морской артиллерийский полигон;		

Фотоиллюстрации

В книге использованы фотографии из фондов Центрального Военно-морского музея, агентства ИТАР-ТАСС, частных коллекций и личных архивов В.Заблоцкого, С.Балакина, А.Кузенкова, В.Костриченко, В.Сосновского, В.Вильяльда, С.Зернова, В.Линника, В.Емышева, В.Бабица, А.Киосева, С.Кителя, Е.Еременко, А.Гончарова, В.Скопцова, А.Одайника, А.Якка, Ю.Гринченко, А.Шапошникова, А.Бадякина, Ю.Романова, В.Демченко, В.Стрижака, В.Мацкевича, Г.Букина, О.Магдича, Н.Солнцева, И.Бородулина, И.Мощанского, С.Машенского, Г.Киселева, Ю.Пахомова, Р.Деревянко, Я.Малиновского.

Крейсер «Свердлов» в Балтийске, 1953 г.

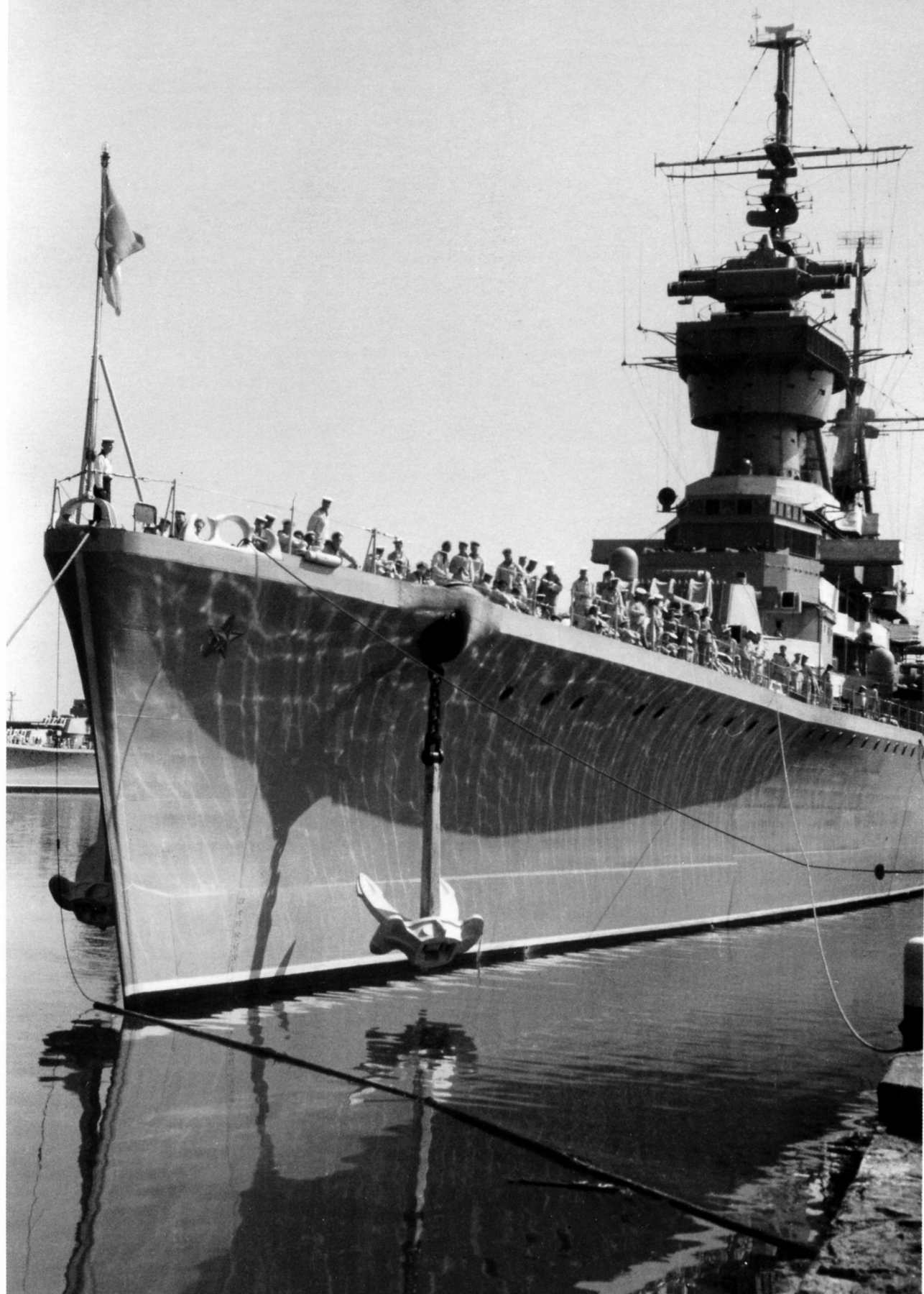




Фото из коллекции Я.Малиновского



Фото из коллекции С.Балакина

**Вверху: «Свердлов» на параде на Спитхэдском рейде, июнь 1953 г.
Внизу: политзанятия на крейсере «Свердлов», Балтийск, лето 1955 г.**



Фото из коллекции С.Балакина

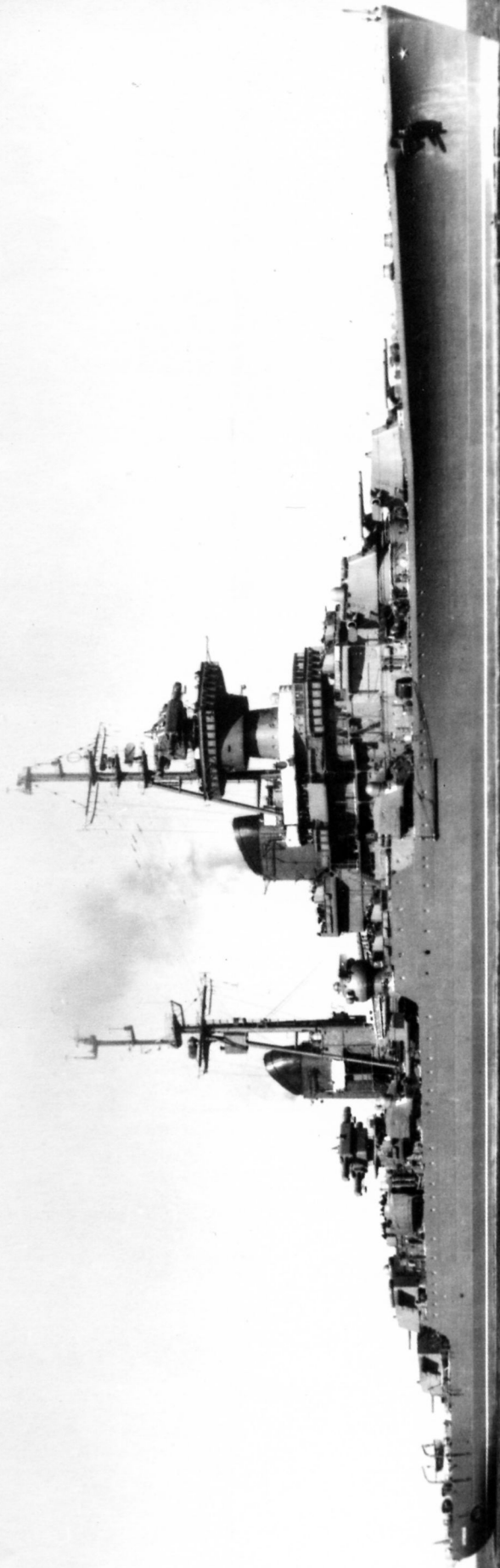


Фото из коллекции В.Заблоцкого

**Вверху: крейсер «Орджоникидзе», 1954 г.
Внизу: «Орджоникидзе» на параде на Неве, 1959 г.**

Крейсер «Дзержинский» на ходовых испытаниях, 1952 г.

Оба фото из коллекции А.Кузнецова





«Дзержинский» после модернизации по проекту 703

Крейсер «Дмитрий Пожарский» на Балтике, весна 1955 г.



**Крейсер «Адмирал Сенявин» на параде
во Владивостоке, начало 1960-х гг.**

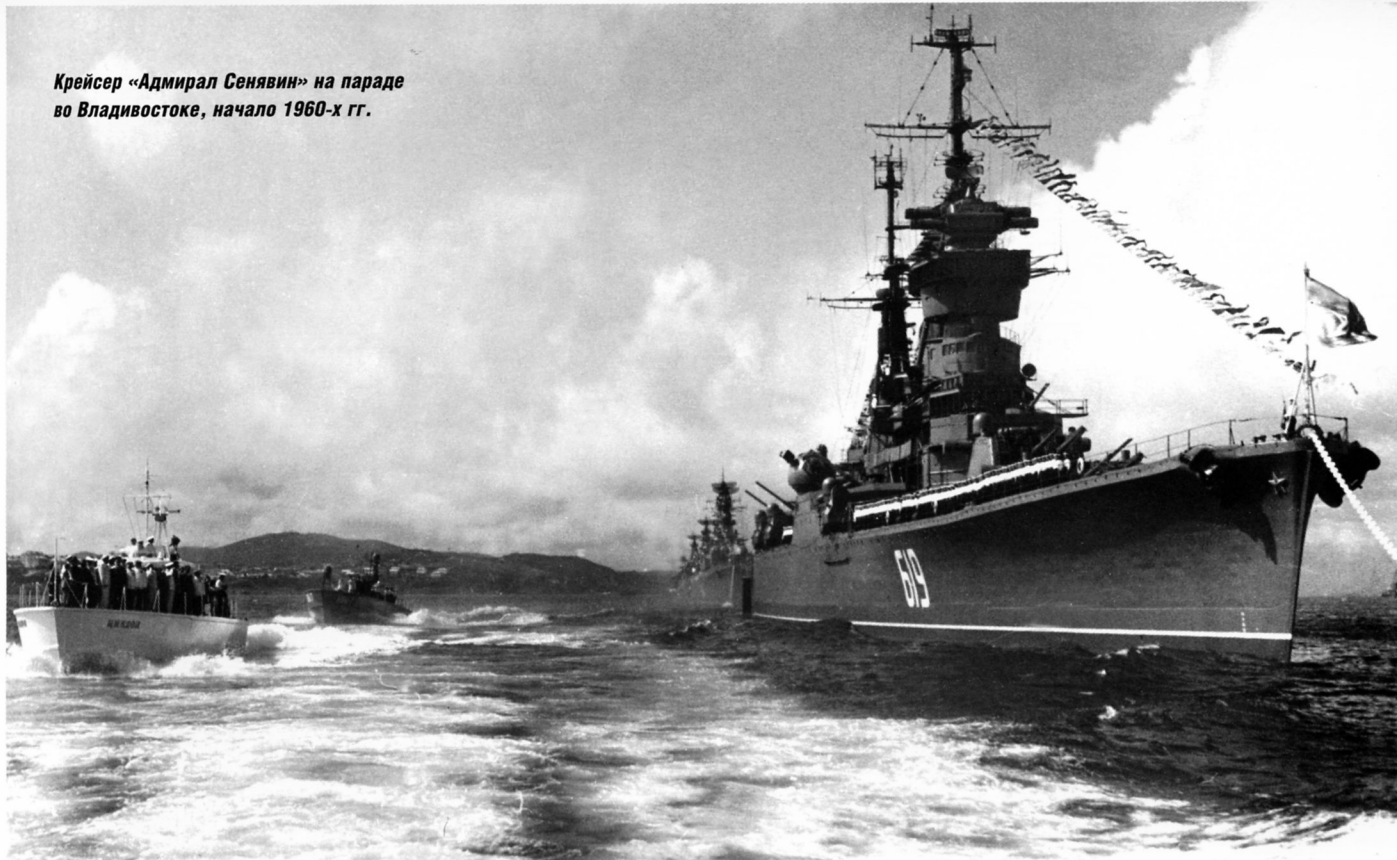
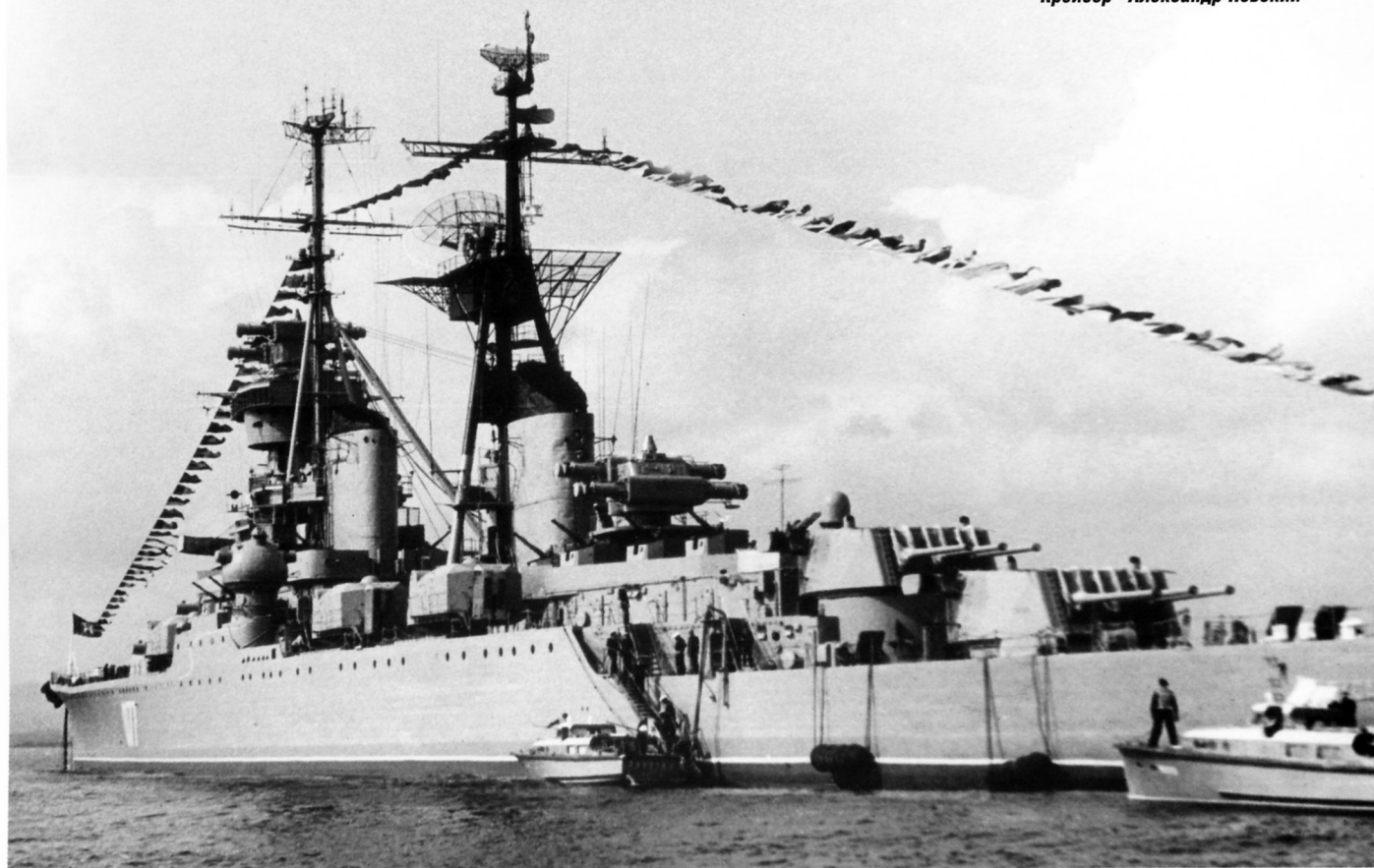


Фото из коллекции В.Заблоцкого

Фото из коллекции С.Балакина

Крейсер «Александр Невский»

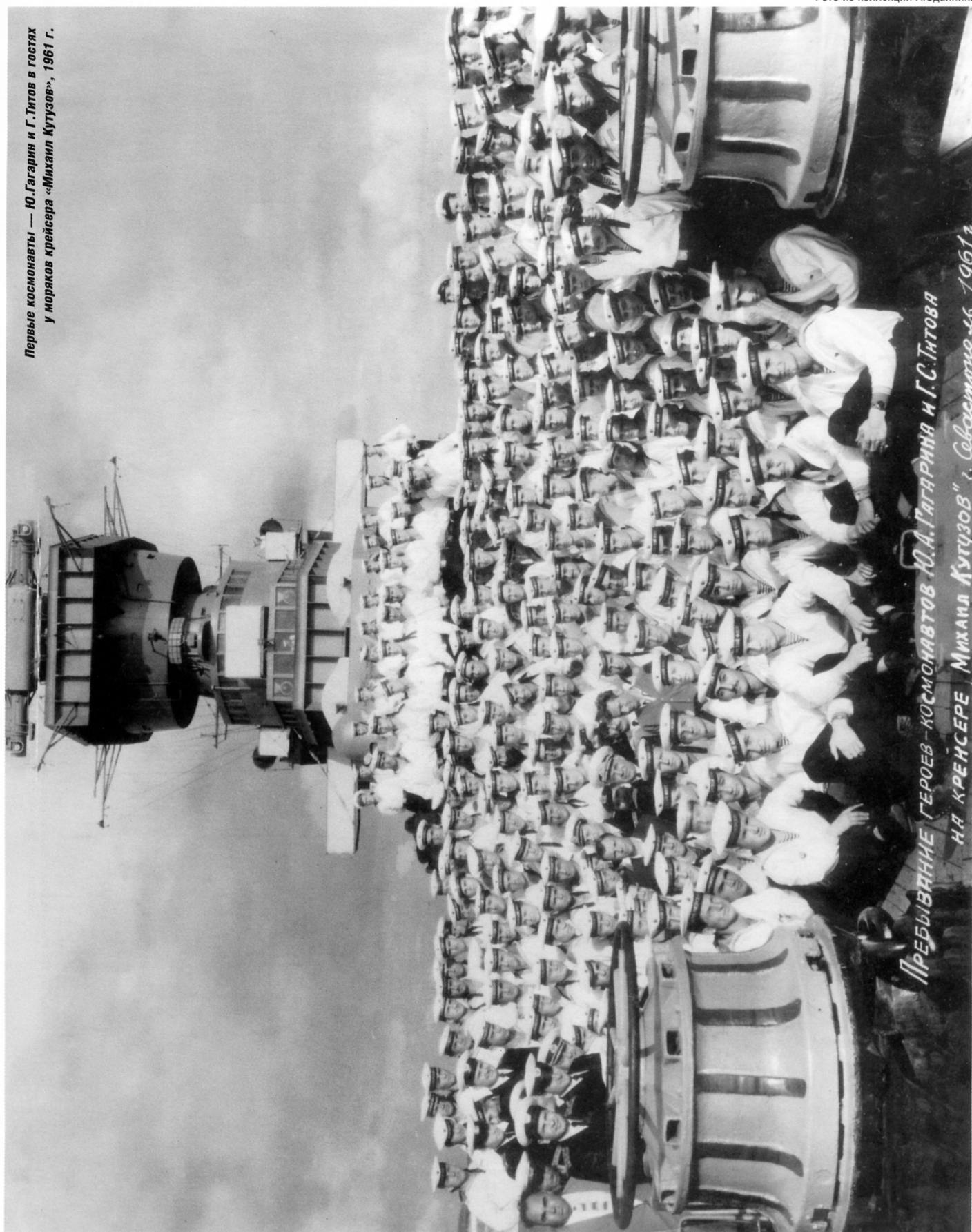


«Адмирал Сенявин» после переоборудования в крейсер управления.
На заднем плане виден корабль эскорта — СКР «Разящий», 1979 г.

Фото из коллекции В. Линника



Первые космонавты — Ю. Гагарин и Г. Титов в гостях
у моряков крейсера «Михаил Кутузов», 1961 г.



ПРЕБЫВАНИЕ ГЕРОВ-КОСМОНАВТОВ Ю.А. ГАГАРИНА И Г.С. ТИТОВА
НА КРЕйсЕРЕ «МИХАИЛ КУТУЗОВ» 1. СЕВАСТОПОЛЬ 1961 г.

Артиллеристы банят орудие на крейсере
«Молотовск», сентябрь 1956 г.



Крейсер «Октябрьская революция» (бывший «Молотовск»), 1958 г. Корабль частично модернизирован: на грот-мачте установлена антенна РЛС П-8, но торпедные аппараты еще не сняты



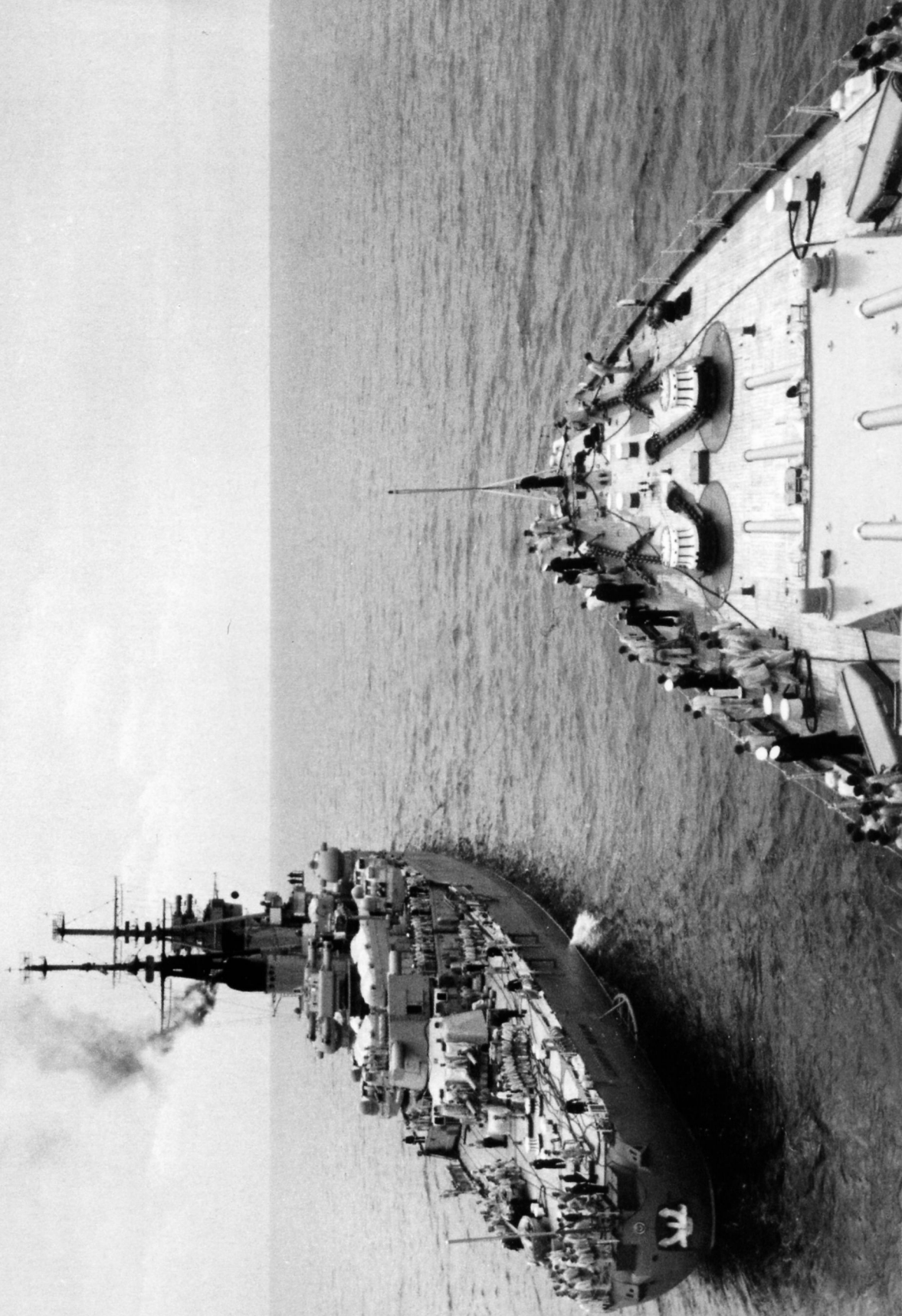
Оба фото из коллекции Я.Малиновского

Слева: «Октябрьская революция» в польском порту Гдыня, 20 июля 1978 г.



Крейсер «Мурманск» на Неве





Крейсер «Жданов» подходит к крейсеру «Адмирал Ушаков», 1950-е гг.



«Адмирал Ушаков» после модернизации
по проекту 68А, 1979—1980 гг.



«Жданов» после переоборудования по проекту 68У-1



Крейсер «Октябрьская революция»
Художник А. Занкин



Крейсер «Свердлов» в Балтийске, 1953 г.

Оба фото из коллекции С.Балакина



Построение
экипажа на палубе
«Свердлова», 1954—1955 гг.

ина



Подготовка к зенитным стрельбам
на крейсере «Орджоникидзе», 1950-е гг.

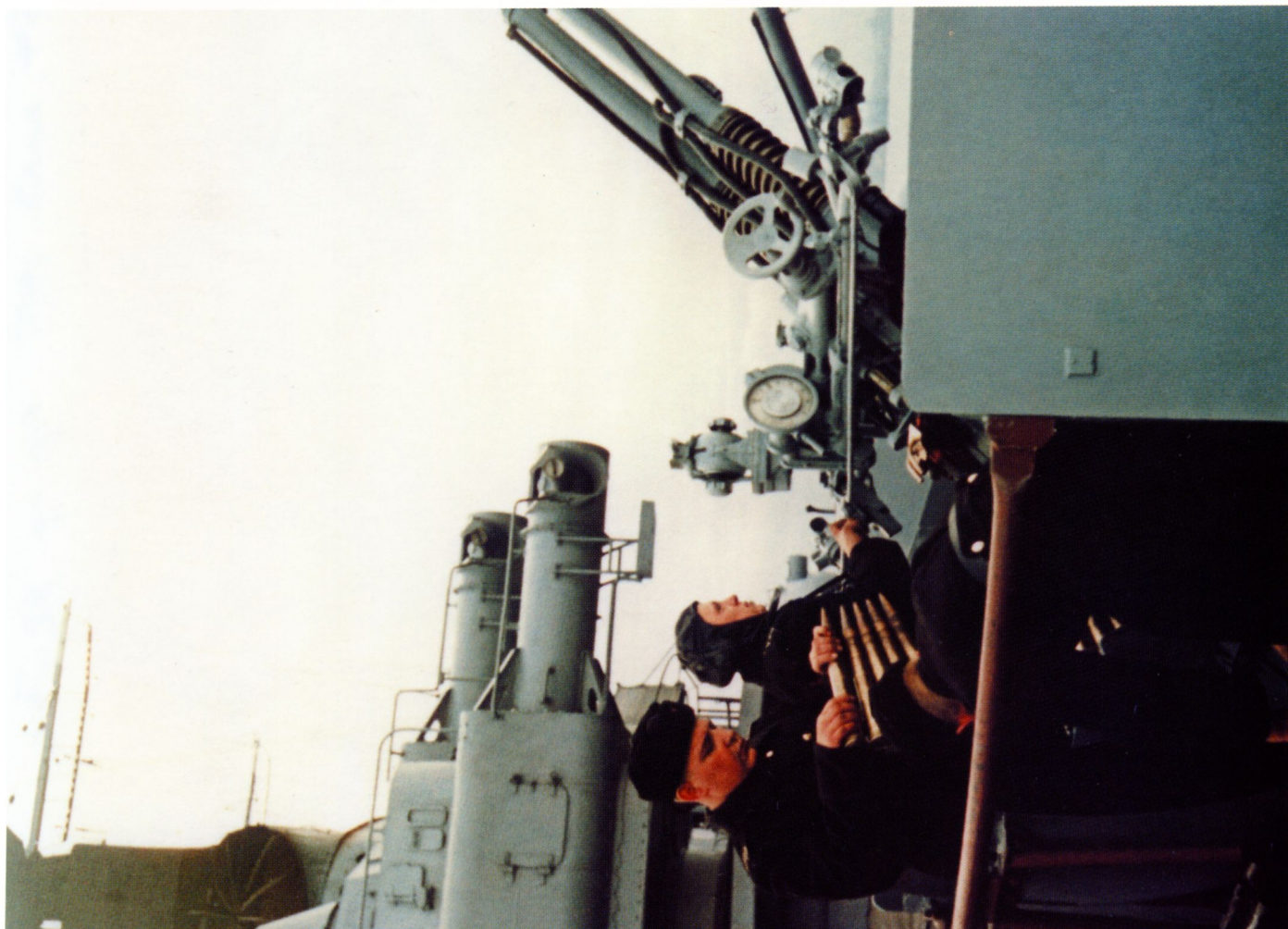




На крейсере «Жданов», 1950-е гг.

Учебные стрельбы на крейсере «Жданов», 1950-е гг.

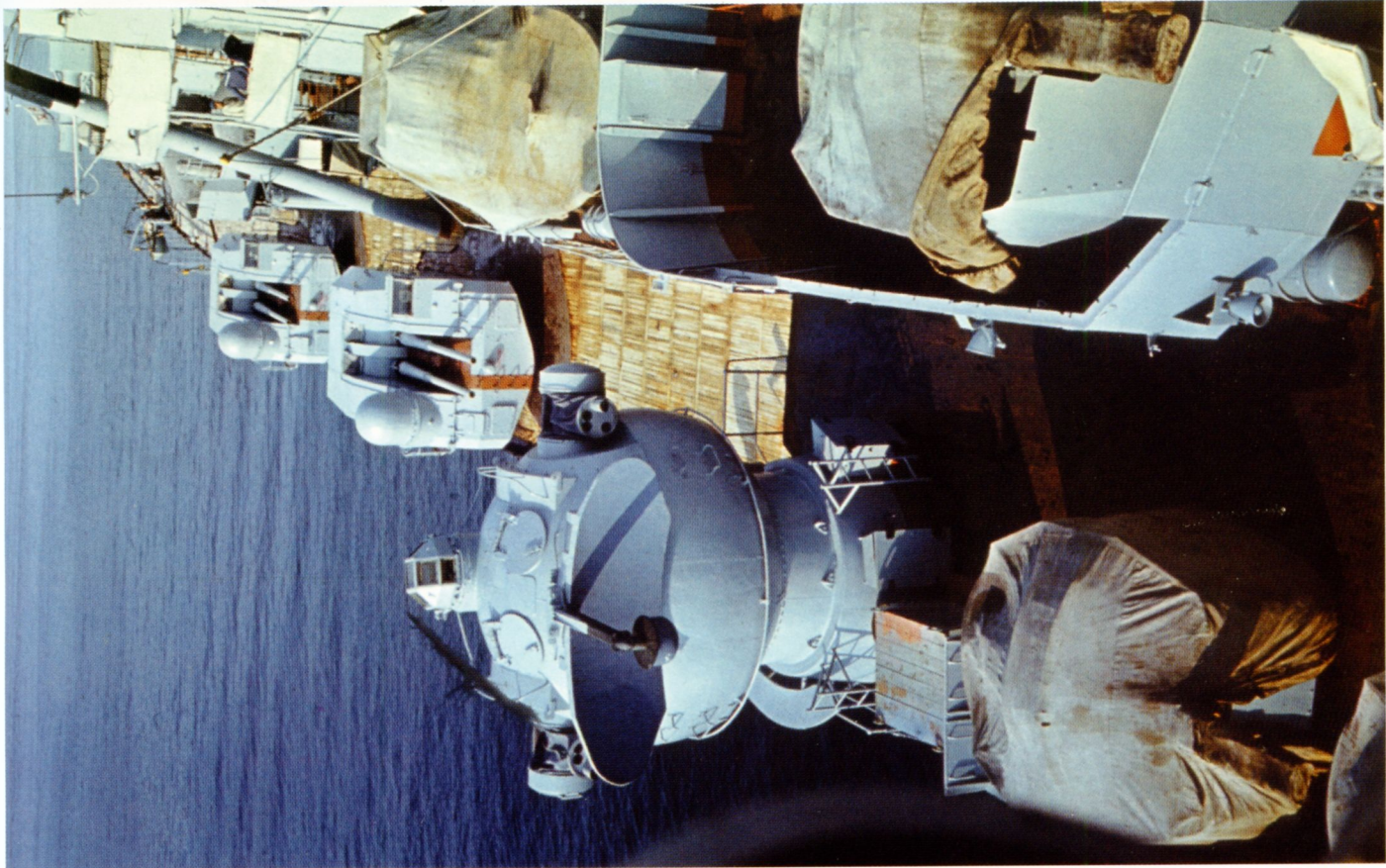




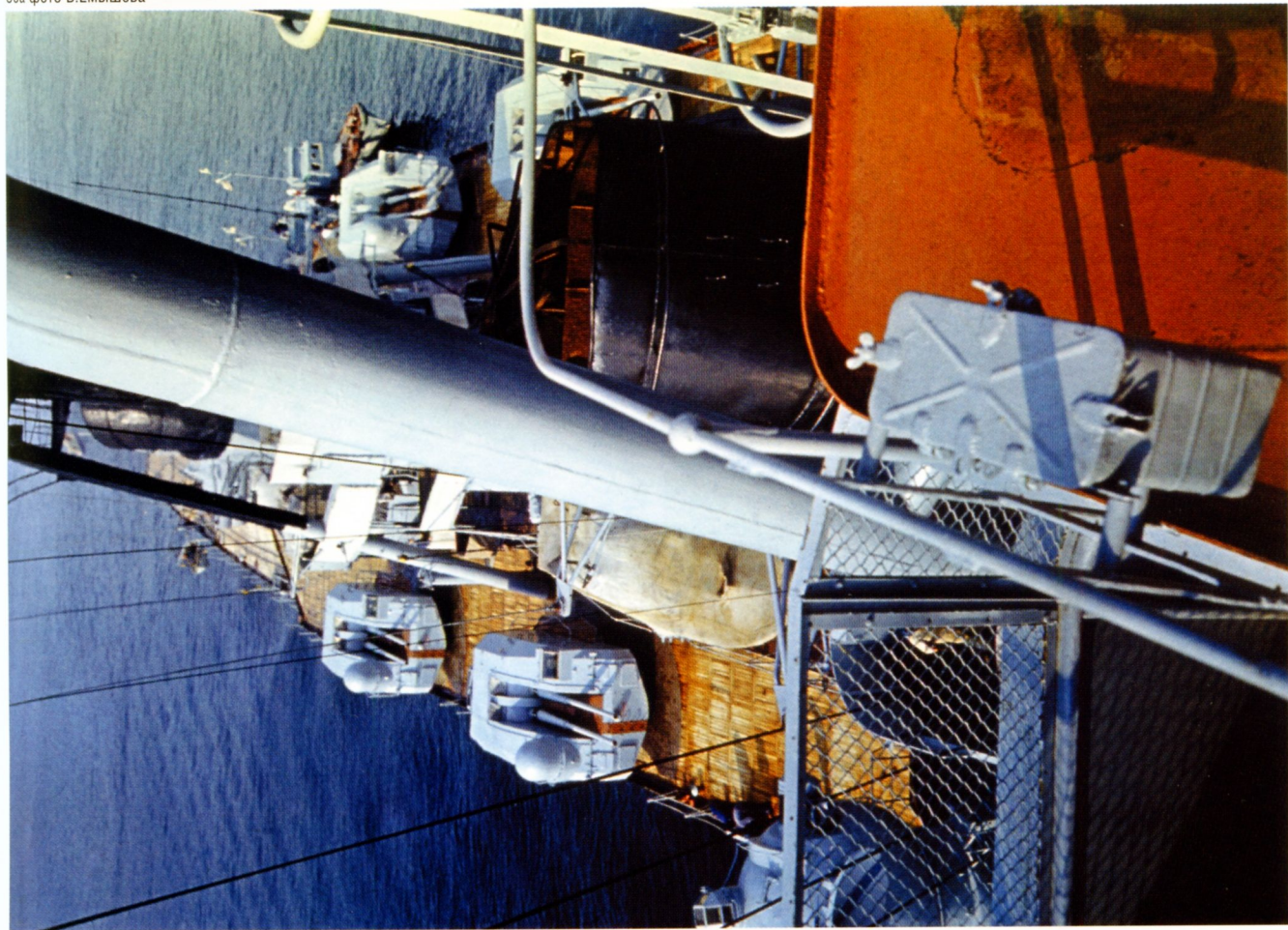
Крейсер «Александр Невский»
в Кольском заливе, 1974 г.



Фото В. Емешева



Оба фото В.Емышева



На крейсере «Александр Невский», 1974 г.

Крейсер «Мурманск», выброшенный
на камни у берегов Норвегии



Оба фото из коллекции А.Одайника





Оба фото из коллекции В.Костриченко



Крейсер «Адмирал Нахимов» на параде в Севастополе, июль 1954 г.
Слева на заднем плане виден линкор «Новороссийск»



Крейсер «Держинский» в Севастополе, июль 1954 г.



**Крейсер «Михаил Кутузов»
покидает Севастополь,
23 августа 2001 г.**



Фото Н.Гаврилкина

Фото Р.Дервянко

«Михаил Кутузов» в Новороссийске



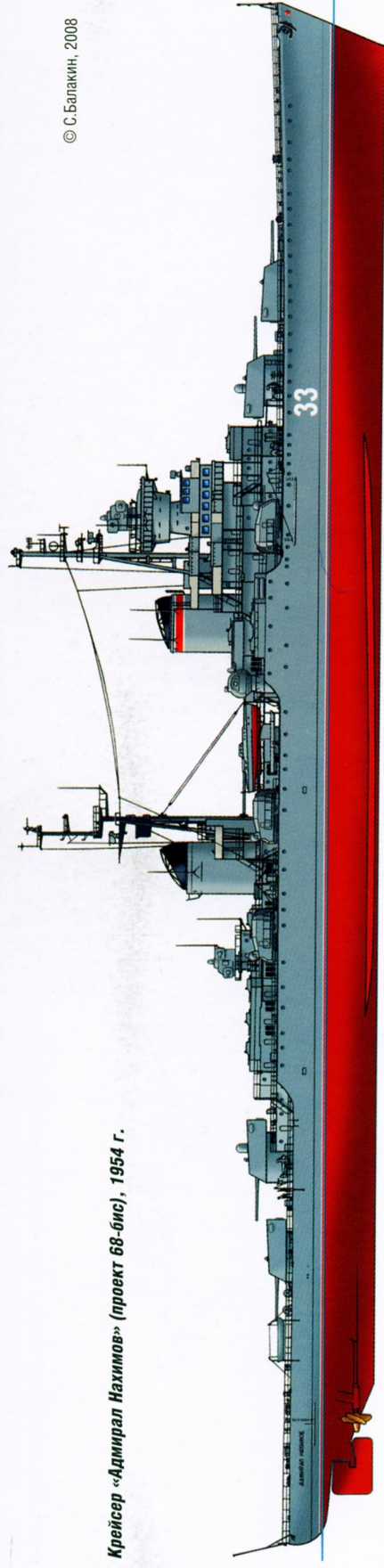


Единственный
доживший до
наших дней крейсер
проекта 68-бис —
«Михаил Кутузов»,
ныне являющийся
плавучим музеем
в Новороссийске

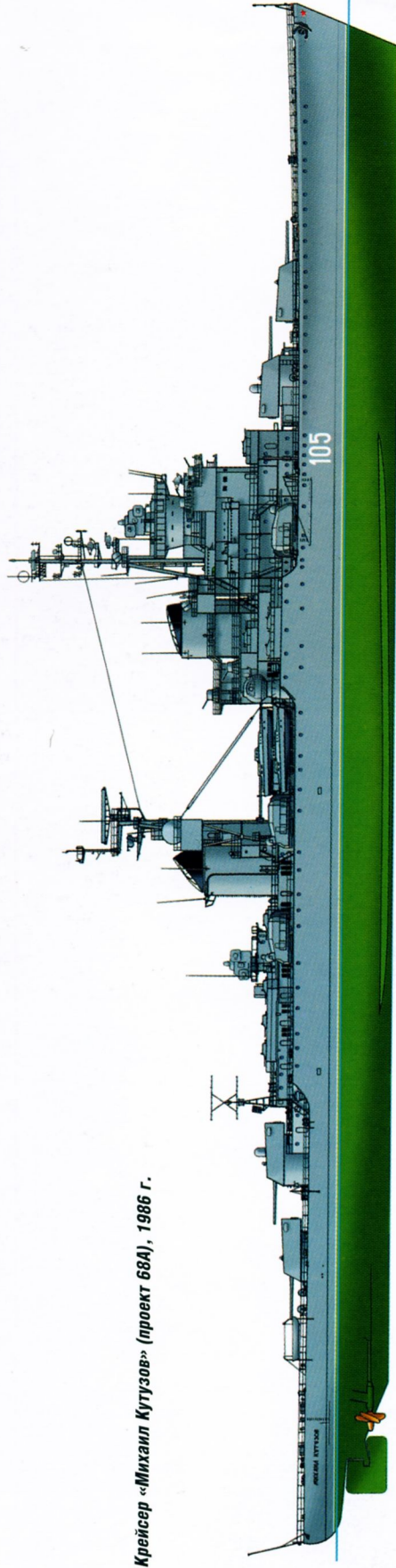
Оба фото Р.Деревянко



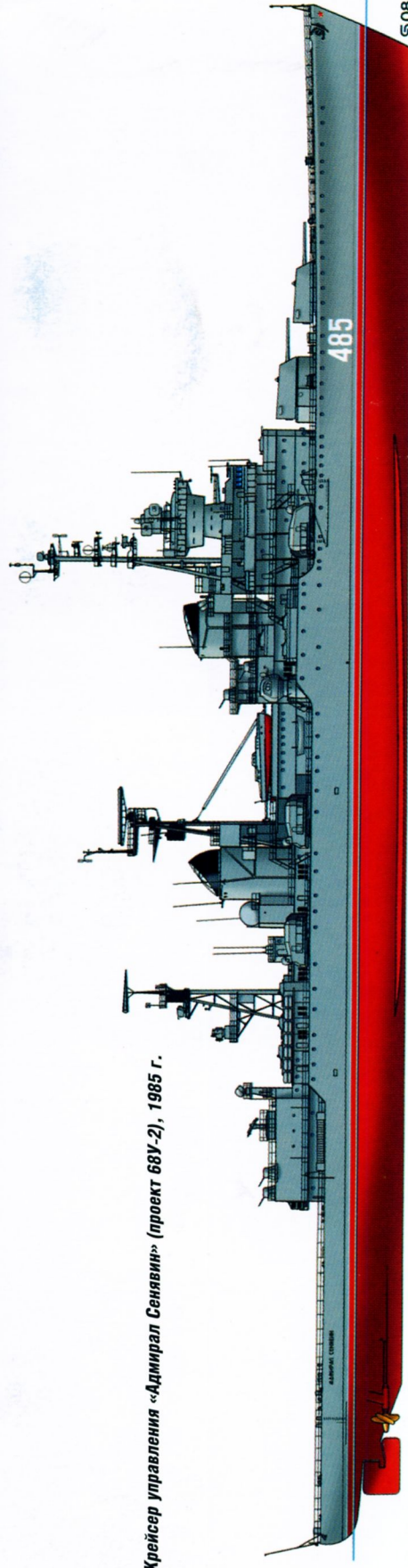
Крейсер «Адмирал Нахимов» (проект 68-бис), 1954 г.



Крейсер «Михаил Кутузов» (проект 68А), 1986 г.



Крейсер управления «Адмирал Сенявин» (проект 68У-2), 1985 г.



Литература и источники

- Амелько Н.Н. В интересах флота и государства. М., 2002.
- Асанин В. Ракеты отечественного флота. — «Техника и вооружение», №6/2007.
- Бережной С.С. Крейсера и миноносцы (справочник). М., Воениздат, 2002.
- Бережной С.С. Советский ВМФ 1945—1995. — «Морская коллекция» №1/1995.
- Бережной С.С., Матвеев В.И., Вайнер Б.А. и др. Русские и советские моряки на Средиземном море. М., Воениздат, 1978.
- Бунеев И.И., Васильев Е.М. и др. Морская артиллерия отечественного Военно-Морского Флота (справочник). СПб, 1995.
- Доценко В.Д., Моцак М.В. Атака у берегов Синай — боевое применение флотов после 1945 г. СПб, 2000.
- Дубягин П.Р. На Средиземноморской эскадре. М., «Андреевский флаг», 2006.
- Жуков Я.К. С Родиной в сердце. Одесса, «Маяк», 1983.
- История отечественного судостроения. Том V. СПб, «Судостроение», 1996.
- Капитанец И.М. На службе океанскому флоту 1946-1992 гг. М., «Андреевский флаг», 2000.
- Касатонов И.В. Флот выходит в океан. СПб, «Астра-Люкс», 1995.
- Коротеев А.Н. Очерки по истории Советской Черноморской эскадры. Севастополь, 1999.
- Корякин-Черняк Л.В. На крейсере «Адмирал Лазарев» — Северным Морским путем. — «Гангут» вып. 19, 20. СПб, 1999.
- Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР 1945—1991. СПб, Историческое морское общество, 1996.
- Маларчук А.А. Судостроение и судостроители Николаевщины в послевоенный период. Николаев, 1985 (рукопись).
- Минаев В. Тайное становится явным. М., Воениздат, 1962.
- Морин А.Б. Легкие крейсера типа «Чапаев» и типа «Свердлов». СПб, «Цитадель», 1997.
- Первенцев А. Выход в океан. М., «Молодая гвардия», 1958.
- Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей 1941—1945. СПб, «Полигон», 2002.
- Полмар Н., Ален Т.П. Энциклопедия шпионажа. М., Крон-пресс, 1999.
- Фурса П. Мачты и трюмы российского флота. Владивосток, 2002.
- Хмельнов И.Н. Российский флот: доблесть и нищета. М., АСТ, 2003.
- Широкоград А.Б. Крейсера типа «Свердлов». — «Морская коллекция» №2/1998.
- Waldemar Benedyczak. Samotni wojownicy. Warszawa, Lampart, 1995.
- A.V. Platonov. Okret niespełnionych nadziei. — «Morza, statki i okreta», №3/2007.
- J.Malinowski. Krazowniki lekkie typu «Swierdlow» — «Okreta Wojenne» №2 (specjalny), Tarnowskie Gory, 1998.
- Zwanzig Jahre «Swerdlow» — Klasse von Siegfried Breyer, «Marine Rundschau», 1973.
- И.Лазаров, И.Алексиев, Л.Живков. Очерки на историята на КРЗ «Одесос». Варна, «Морски свят», 2003.

АРСЕНАЛ
КОЛЛЕКЦИЯ

СЕРИЯ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИХ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫХ МОНОГРАФИЙ



Книги серии, изданные в 2007 году:

- Советские крейсера Великой Отечественной: от «Кирова» до «Кагановича»
- Атакуют «шнельботы»: германские торпедные катера Второй мировой
- Советские авианосцы: авианесущие крейсера адмирала Горшкова
- Карманные линкоры фюрера: корсары Третьего рейха
- «Новики»: лучшие эсминцы Российского Императорского флота
- Легендарные «семерки»: эсминцы «сталинской» серии
- Германские эсминцы Второй мировой: демоны морских сражений
- «Щуки»: легенды советского флота
- «Пантера»: стальная кошка Панцерваффе
- Средний танк Pz.IV: «рабочая лошадка» Панцерваффе
- Легкие танки Второй мировой
- Самоходки: в одном строю с танками
- МиГ-3: первый фронтовой высотный истребитель
- «Фокке-Вульф» FW 190: многоцелевой истребитель Люфтваффе
- Штурмовик Ил-2: «летающий танк»
- «Юнкерс» Ju 87: пикирующий бомбардировщик
- Пе-2: «пешка», ставшая ферзем
- Оборона Сталинграда
- Битва за Сталинград



«Морская кампания от Балакина и Дашьяна» —

журнал для любителей истории флота и кораблестроения. В каждом номере этого иллюстрированного издания — чертежи и фотографии боевых кораблей всех стран и всех времен, подробное описание их конструкции и истории службы, цветные схемы окраски. Журнал издается с июля 2006 года. Самый надежный способ получить все его номера — оформить подписку в любом почтовом отделении; индекс по каталогу «Роспечати» — 18330.

Заблоцкий Владимир Петрович

Крейсера «холодной войны»

Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»



ООО Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (495) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: (495) 411-68-86, 956-39-21
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: (495) 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (495) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12
(м. Сухаревская, ТЦ «Садовая галерея»). Тел.: 937-85-81.
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. Молодежная, ТЦ «Трамплин»). Тел.: 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. Отрадное, ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел.: 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. Калужская, ТЦ «Калужский»). Тел.: 727-43-16.
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел.: (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел.: (812) 310-22-44

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т. Обуховской обороны, д. 84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем-Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел.: (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «Н КП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел.: (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел.: (044) 531-42-54, факс: 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать с готовых диапозитивов 01.02.2008.
Формат 84×108¹/₁₆. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бумага тип. Усл. печ. л. 23,52. Тираж 4000 экз. Заказ № 584.

Отпечатано в ОАО «ИПК «Звезда».
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.



Крейсера типа «Свердлов» (проект 68-бис) занимают важное место не только в истории отечественного флота, но и в истории мирового кораблестроения. Это последние в мире классические крейсера, завершившие собой эпоху артиллерийских кораблей с броневой защитой. С точки зрения техники они вобрали в себя весь накопленный опыт ведения войны на море и достигли верха совершенства, но, увы, появились слишком поздно, чтобы считаться лучшими крейсерами в мире...

Тем не менее кораблям проекта 68-бис досталась долгая и яркая служба. Они бороздили воды всех четырех океанов, участвовали в маневрах и так называемых боевых службах, не раз выполняли представительские функции. В разгар «холодной войны» они являлись своего рода «визитной карточкой» флота – не случайно на советском наградном знаке «За дальний поход» был изображен силуэт именно крейсера типа «Свердлов»...

ISBN 978-5-699-26175-8



9 785699 261758 >

