

БИБЛИОТЕКА  
ПОЛЯРНЫХ  
ИССЛЕДОВАНИЙ

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

# ЛЕДОКОЛ

ПОДЛИННАЯ ИСТОРИЯ  
«МИХАИЛА СОМОВА»



Paulsen

Библиотека полярных исследований

Никита Кузнецов

**Ледокол. Подлинная  
история «Михаила Сомова»**

«Паулсен»

2017

УДК 821.161.1  
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44

**Кузнецов Н. А.**

Ледокол. Подлинная история «Михаила Сомова» /  
Н. А. Кузнецов — «Паулсен», 2017 — (Библиотека полярных  
исследований)

ISBN 978-5-98797-155-0

Недавно вышедший на киноэкраны фильм «Ледокол» (режиссер Николай Хомерики) снят по мотивам событий, произошедших в 1985 г. - дрейфа в Антарктике научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов» и спасательной экспедиции на ледоколе «Владивосток». Эта история стала последней советской героической эпопеей, развернувшейся в высоких широтах. Она широко освещалась в прессе тех лет, большинство ее участников получили различные награды. Но вскоре времена изменились, СССР распался, антарктические исследования долгие годы проводились с огромным трудом, и об эпопее «Михаила Сомова» практически забыли. Между тем до сих пор живы многие ее участники, работает в Арктике и «Михаил Сомов», «разменявший» пятый десяток. О его истории (в которой были и другие, пусть не столь заметные, героические и драматические события) мы хотим рассказать читателям.

УДК 821.161.1

ББК 84 (2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-98797-155-0

© Кузнецов Н. А., 2017

© Паулсен, 2017

# Содержание

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Проектирование и постройка        | 7 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 9 |

# Никита Кузнецов Ледокол. Подлинная история «Михаила Сомова»

© Паулсен, 2017

© Кузнецов Н. А., 2017

\* \* \*

Об авторе

Кузнецов Никита Анатольевич родился в 1978 г. в г. Ленинграде. Кандидат исторических наук. Ведущий научный сотрудник Отдела военно-исторического наследия Дома русского зарубежья им. А. Солженицына. Участвовал в экспедициях в Арктику (в том числе на «Михаиле Сомове» в 2009–2010 гг.), Антарктику, кругосветном плавании барка «Седов». Автор более 200 научных и научно-популярных публикаций. Действительный член Русского географического общества.



«Михаил Сомов» на ходовых испытаниях, 1975 г.

Недавно вышедший на киноэкраны фильм «Ледокол» (режиссер Николай Хомерики) снят по мотивам событий, произошедших в 1985 г. – дрейфа в Антарктике научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов» и спасательной экспедиции на ледоколе «Владивосток». Эта история стала последней советской героической эпопеей, развернувшейся в высоких широтах. Она широко освещалась в прессе тех лет, большинство ее участников получили различные

награды. Но вскоре времена изменились, СССР распался, антарктические исследования долгие годы проводились с огромным трудом, и об эпопее «Михаила Сомова» практически забыли. Между тем до сих пор живы многие ее участники, работает в Арктике и «Михаил Сомов», «разменявший» пятый десяток. О его истории (в которой были и другие, пусть не столь заметные, героические и драматические события) мы хотим рассказать читателям.

## Проектирование и постройка

Дизель-электроход был построен Херсонским судостроительным заводом Министерства судостроительной промышленности СССР (заводской номер 1405). Головное судно проекта, которому был присвоен № 550, – «Амгуэма» – было спущено на воду в 1961 г. на Судостроительно-судоремонтном заводе № 199 им. Ленинского Комсомола в Комсомольске-на-Амуре. Всего было построено 15 судов (десять 1-й серии – в Комсомольске-на-Амуре и пять 2-й – в Херсоне). «Михаил Сомов» стал пятым в серии судов, построенных Херсонским заводом.

Постройка ледокольно-транспортных судов была вызвана необходимостью обеспечить доставку грузов в труднодоступные населенные пункты, расположенные на Крайнем Севере. Практика показала, что обычные суда, даже с усиленным для ледового плавания корпусом, не могут справиться с этими задачами. Проектировщики должны были пересмотреть форму обводов, прочность ледового пояса, мощность энергетической установки, учесть условия работы гребной установки во льдах для быстрого прохода опасных участков. При этом судно должно сохранять хорошие ледовые качества на чистой воде и возможность перевозки достаточного объема грузов. В силу этих причин форма корпуса могла только приближаться к ледокольной.

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



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

Прежде чем перейти к описанию конструкции и истории «Михаила Сомова», несколько слов скажем о судьбе его «систершипов» (однотипных судов). Головной во второй серии – «Капитан Мышевский» – был сдан заводом 22 декабря 1970 г., работал в Дальневосточном морском пароходстве, списан и продан на слом в 1993 г. «Павел Пономарев» сдали практи-

чески ровно через год, и до 1994 г. дизель-электроход плавал в составе судов Мурманского морского пароходства. «Капитан Кондратьев», сданный 30 ноября 1972 г. также, как и «Капитан Мышевский», трудился на Дальнем Востоке. Оба судна, как и «Михаил Сомов», работали и в антарктических водах. 30 декабря 1974 г. завод сдал судно «Яуза», которое вошло в состав Краснознаменного Северного флота и обеспечивало деятельность Центрального полигона МО СССР на архипелаге Новая Земля. С 2008 по 2015 гг. «Яузу» модернизировали на судостроительно-судоремонтном заводе «Нерпа» (г. Снежногорск) по проекту 550М, разработанному нижегородским КБ «Вымпел». В ходе модернизации, стоимость которой составила около 4 миллиардов руб., на судне частично перестроили надстройку, смонтировали современные системы управления, установили новые дизель-генераторы, заменили электроэнергетическую установку, полностью обновили системы безопасности и связи (доля импортного оборудования составила 80 %), в носу и в корме смонтировали два мощных крана грузоподъемностью 60 и 9 т, достроили жилой блок. Обновленный грузопассажирский транспорт и сейчас находится в подчинении 12-го Главного управления Министерства обороны России. Он по-прежнему занимается обеспечением новоземельского ядерного полигона, который, несмотря на то, что испытания на нем не проводятся с 1990 г., функционирует как воинская часть. При этом «Яуза» совершает и дальние походы (например, в Средиземное море в 2016 г.).

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.