На прошлой неделе к нам в гости пожаловали два судна голландской фирмы Dockwise Shipping «Трансшельф». Они заберут два наших атомных подводных крейсера стратегического назначения проекта 971 («Щука-Б») и доставят Северным морским путем в Северодвинск для ремонта. Одна из подлодок под названием «Братск» в апреле прошлого года стала знаменитой на всю страну, благодаря разносу, устроенному Министром обороны Сергеем Шойгу руководству «Северо-восточного ремонтного центра» (Бывший 49-й военный завод), находящегося в Вилючинске.
К тому времени атомоход находился в «отстое» уже почти 13 лет. Из них около 5 лет – в плавучем доке БДП-71. Контракт на ремонт «Братска» сначала составил 3,9 миллиарда рублей, затем «усох» до 2,3 миллиарда, а непосредственно заводу перепало чуть более 1 миллиарда. Этих денег хватило только для того, чтобы спасти атомоход от полного и бесповоротного угробления. Хотя Главком ВМФ (В то время – Владимир Высоцкий) ставил задачу полностью отремонтировать лодку и ввести ее в состав флота. Разумеется, задача оказалась для завода непосильной. Но главком слышать ничего не хотел. Ему главное- дать команду.
После совещания на высоком уровне было принято решение доставить «отстойную» субмарину на завод
в Северодвинск, а вместе с ней еще одну однотипную с «Братском».
В Северодвинске подлодки собираются модернизировать и ввести в строй до 2020 года.

До конца срока эксплуатации им останется около трех лет. На ремонт и модернизацию двух подводных корпусов военное ведомство собирается потратить около 20 миллиардов рублей. Почти столько же денег потребуется для постройки одного нового «стратега». Но это, что называется, планы. Не исключено, что подлодки отвезут на разборку. Иначе голландская фирма навряд ли согласилась бы тащить вилючинские атомоходы в свете последних санкций. К сожалению, старение нашего флота происходит значительно быстрее, чем обновление. И накопление выслуживших свое атомоходов на Тихом океане вызывает понятную озабоченность у США и Японии. Утилизация российских подлодок с ядерными реакторами для них – одна из приоритетных задач. Да и нам хорошо. Чем меньше атомного «отстоя», тем легче дышится на территории. К тому же новым хозяином «49-го завода» стала компания «Роснефть» с долей в 75 процентов. Ей совсем не нужны подарки в виде атомного хлама.
Наши, некогда грозные атомные подводные крейсеры стратегического назначения в течение нескольких дней отправят в дальний путь по Северному морскому пути верхом на «Трансшельфах».
В течение тридцати суток они должны будут преодолеть арктические моря под незаходящим солнцем. Возможно, они еще вернуться в Вилючинск тем же путем, только под водой.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ.

Справка «В»
К-391 «Братск» – атомная подводная лодка проекта 971 «Щука-Б».
Место базирования – Тихоокеанский флот, бухта Крашенинникова.
Подлодка заложена 23 февраля 1988 года на заводе им. Ленинского комсомола в

Комсомольске-на-Амуре под наименованием К-391,
14 апреля 1989 года спущена на воду,
28 февраля 1990 года вошла в состав флота,
13 апреля 1993 года получила наименование «Кит»,
10 сентября 1997 года получила наименование «Братск» в связи с установлением шефства над лодкой администрацией Братска.

Тактико-технические характеристики проекта
Классификация НАТО: Akula-II
Надводная скорость: 11,6 узла
Подводная скорость: 30 узлов
Рабочая глубина погружения: 520 метров
Предельная глубина погружения: 600 метров
Автономность плавания: 100 суток
Экипаж: 73 человека

Размеры
Надводное водоизмещение: 8140 тонн
Подводное водоизмещение: 12770 тонн
Наибольшая длина (по КВЛ): 114,3 метра
Наибольшая ширина корпуса: 13,6 метра
Средняя осадка (по КВЛ): 9,7 метра
Энергетическая установка
Ядерный реактор ОК-650Б3 (190 МВт), 1 турбина мощностью 43 000 л.с.
Вооружение: 4х650 мм торпедных аппарата, 4х533 мм торпедных аппарата.

Справка «В»
Судно «Трансшельф» было построено на верфи Вяртсиля в городе Турку (Финляндия) для Советского союза. Предшественником судна стал голландский корабль Mighty Servant. Наибольшим кораблем такого типа на момент постройки был Dyvi Swan, построенный в 1980 году в Норвегии на верфи Jan Erik Dyvi. «Трансшельф» стал самым большим судном такого типа своего времени.
Спуск на воду судна, в начале января 1987, стал очень торжественной церемонией. Крестной матерью судна стала супруга председателя Совета Министров Н. И. Рыжкова Л. С. Рыжкова. На церемонии присутствовали семь директоров верфи Вяртсиля в Турку, премьер-министр Финляндии Калеви Сорса и генеральный
консул СССР в Турку Майоров. Судно принял капитан Э. А. Симонян.
«Трансшельф» имеет ряд особенностей. Судно полупогружное, как и Mighty Servant. «Трансшельф» набирает в танки забортную воду и с этим балластом погружается. Палуба площадью 5100 квадратных метров уходит на 9 метров под воду. Платформа затаскивается или заталкивается на борт. Балласт откачивается, и судно к походу готово. «Трансшельф» – это еще и судоремонтный док с мощной судостроительной техникой. Управляется он с помощью бортовой ЭВМ, которая контролирует все эксплуатационные секторы сложного судового хозяйства, в том числе и размещение груза на палубе.
«Трансшельф» работал на Дальнем Востоке, портом приписки стал Холмск. С 1997 года

«Трансшельф» был отдан в аренду компании Weissmuller, потом его арендовала Dockwise.
В 2004 году «Трансшельф» перешел в собственность голландской компании Dockwise Shipping. С 23 июля 2004 года название было изменено на Transshelf и портом приписки стал Виллемстад.
После гибели в 2003 году АПЛ К-159, во время буксировки к месту утилизации, в 2006 году было принято решение о перевозки подводных лодок для утилизации на транспортных судах.

Тактико-технические характеристики
Общие характеристики
Длина (м): 173
Ширина (м): 40
Водоизмещение (тонн): 46400
Скорость (узлов): 15,5
Осадка (м): 8,8