

**Акт**  
**государственной историко-культурной экспертизы**  
**документации, за исключением научных отчетов о выполненных**  
**археологических полевых работах, содержащей результаты**  
**исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или**  
**отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного**  
**наследия, на земельных участках, подлежащих воздействию земляных,**  
**строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, работ по**  
**использованию лесов и иных работ**

Настоящий Акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлениями Правительства Российской Федерации от 15 июля 2009 г. № 569, письмом Министерства культуры Российской Федерации от 02.02.2015 г. № 31-01-39-ГП.

**Дата начала проведения экспертизы** 24.01.2019 г.  
**Дата окончания проведения** 19.03.2019 г.  
**Место проведения экспертизы** г. Ханты-Мансийск  
**Заказчик экспертизы** ООО «Экоскай» 117218, г. Москва, ул.  
Кржижановского, д.29, корп.2

**Сведения об эксперте:**

*Фамилия, имя и отчество* Соколов Александр Владимирович  
*Образование* высшее  
*Специальность* Историк-археолог  
*Ученая степень (звание)* нет  
*Стаж работы* 34 года  
*Место работы и* научный сотрудник автономного учреждения Ханты-  
*должность* Мансийского автономного округа-Югры «Центр охраны  
культурного наследия»

*Реквизиты аттестации*  
*эксперта* приказ Министерства культуры РФ от 20.03.2017 г. № 322

*Объекты экспертизы,  
на которые аттестован  
эксперт:*

- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;
- земли, подлежащие воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, предусмотренных статьей 25 Лесного кодекса Российской Федерации работ по использованию лесов (за исключением работ, указанных в пунктах 3, 4 и 7 части 1 статьи 25 Лесного кодекса Российской Федерации) и иных работ, в случае, если орган охраны объектов культурного наследия не имеет данных об отсутствии на указанных землях объектов культурного наследия, включенных в реестр, выявленных объектов культурного наследия, либо объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия;
- документация или разделы документации, обосновывающие меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия.
- документация за исключением научных отчетов о выполненных археологических полевых работах, содержащая результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, либо объекта, обладающих признаками объекта культурного наследия, на земляных участках, подлежащих воздействию земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, работ по использованию лесов и иных работ.

## **Ответственность эксперта**

Эксперт признаёт свою ответственность за соблюдение принципов проведения государственной историко-культурной экспертизы, установленных статьей 29 Федерального закона от 25.06.2002г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2009 г. № 569 и отвечает за достоверность и обоснованность сведений и выводов, изложенных в настоящем заключении экспертизы.

## **Цели, задачи и объект экспертизы**

### **Цель экспертизы:**

- определение наличия или отсутствия на указанных водных участках объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия; определение возможности и условий осуществления хозяйственной деятельности (указанных в ст. 30 Федерального закона от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», в случае если региональный орган охраны объектов культурного наследия не располагает данными об отсутствии на рассматриваемых участках объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия (в соответствии со ст. 3 Закона № 73-ФЗ от 25.06.2002 г.) по объекту: «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае».

**Задачи экспертизы:** анализ архивных материалов и литературных источников, изучение ранее проведённых полевых и камеральных исследований территории; анализ картографических материалов, топографической ситуации, проведение обследования акватории, документирование обнаруженных объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия), камеральная обработка материалов, выработка рекомендаций, составление акта экспертизы.

**Объект экспертизы** – водный участок, подлежащий воздействию хозяйственных работ в ходе строительства объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» на территории Бечевинской бухты Авачинского залива Тихого океана.

### **Краткие сведения о водных участках проведения работ**

Наименование объекта	Площадь объекта, Га
«Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае»	380

### **Перечень документов, представленных на экспертизу**

- Письмо ООО «Экоскай» о границах хозяйственной деятельности по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты.
- Письмо Службы охраны объектов культурного наследия Камчатского края об отсутствии объектов культурного наследия народов РФ и выявленных объектов культурного наследия на территории Бечевинской бухты (приложение №1 к акту);
- картосхема расположения объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты (приложение №2 к акту);
- Документация - технический отчёт «Историко-культурные исследования акватории Бечевинской бухты» на 108 л. (приложение №4 к акту).

**Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы:** отсутствуют.

### **Сведения о проведённых исследованиях с указанием применённых методов, объёма и характера выполненных работ и их результатов**

При подготовке настоящего Акта рассмотрены и изучены в полном объёме представленные Заявителем (Заказчиком) документы по объекту экспертизы. Для экспертизы привлечены данные картографических материалов, аэрофотоснимки земной поверхности высокого разрешения территории объекта будущего строительства, результаты историко-архивного, инженерно-гидрографического, гидролокационного, магнитного, сейсмоакустического, подводно-технического исследования дна.

Для установления видов использования акватории в прошлом проведены **историко-архивные исследования**. Прослежено использование бухты в качестве стоянки судов в период колонизации тихоокеанских островов и Северной Америки; подготовлена краткая биография купца И.С. Бечевина и охарактеризована его связь с бухтой; установлены проведённые ранее гидрографические исследования акватории бухты в 1762, 1791, 1830, 1900, 1909 годах; описано использование бухты в качестве базы 182 отдельной бригады подводных лодок тихоокеанского флота; приведена доступная по открытым источникам информация о истории и характеристиках подводных лодок 613 проекта, кратко описана история использования подводной лодки С-261 (учебно-тренировочного судна-382).

**Инженерно-гидрографические работы** включали в себя съёмку рельефа дна способом пешего промера от уреза воды до изобаты 1.5м, с борта резиновой лодки – до

изобаты 3 м., съемку рельефа дна способом площадного обследования с борта гидрографического катера на глубинах свыше 3 метров при помощи электронной гидрографической информационной системы (ЭГИС) QINSy 8.1. Погрешность по результатам уровенных наблюдений не превышает  $\pm 4$  см.

Общее описание акватории. Некоторые участки прибрежной зоны акватории бухты являются труднодоступными и изобилующими рифами и каменными грядами. В основном эти области расположены: по северо-западному берегу бухты Бечевинская от мыса Ловушек до широты  $53^{\circ}14'25''$ , по юго-восточному берегу от мыса Входной до широты  $53^{\circ}13'23''$ . Средняя ширина от уреза воды составляет 120м-140м. Общая площадь съёмки рельефа дна составила 1998,8 Га.

Гидролокационное обследование поверхностных грунтов и объектов на дне проводилось с помощью гидролокатора бокового обзора, входящего в состав автоматизированного гидрографического комплекса площадной съёмки АГКПС-100, выполнялось параллельно со съёмкой рельефа дна по тем же рабочим галсам.

**Гидролокационное обследование** поверхности морского дна в целом включало в себя следующий комплекс работ: планомерное покрытие района съёмки основной системой галсов; измерение скорости звука в воде; полевую проверку и оценку качества рабочих материалов; камеральную обработку.

Направление галсов съёмки гидролокационного обследования было различным, в зависимости от участка съёмки. В основном галсы прокладывались вдоль линии берегов бухты Бечевинская, что соответствует общей методике выполнения инструментальной оценке рельефа дна и позволяло экономить время на повороты и развороты катера.

Общая площадь территории выполненного гидролокационного обследования составило 1998,8 га.

Полевая обработка результатов гидролокационного обследования дна включала в себя: привязку гидролокационного изображения к координатной основе; разбивку гидролокационного изображения по отчётным планшетам; построение отчётных планшетов гидролокационного изображения дна в электронном виде; составление таблиц акустических контактов по результатам гидролокационного обследования.

В качестве полевого контроля, при выполнении оперативной обработки полевых данных гидролокатора бокового обзора, выполнено сравнение построенного гидролокационного изображения дна (мозаики) и результатов обработки материалов съёмки рельефа дна многолучевым эхолотом. Общее число акустических контактов, обнаруженных по результатам гидролокационного обследования – 3359.

**Морская магнитная съёмка** выполнялась на глубинах более 2 м при помощи

морского магнитометра-градиентометра MAGIS Marine с борта гидрографического катера.

Оборудование предназначено для проведения высокоточных магнитных измерений в море для поиска техногенных затопленных металлических объектов при проведении различных инженерных работ в прибрежных акваториях.

Для устранения вариационных погрешностей, измерение магнитного поля проводилось одновременно двумя приборами, буксируемые датчики которых разнесены на длину базы измерения, т.е. применялся градиентометрический метод измерения. Высокая чувствительность магнитометра обусловлена использованием динамической поляризации ядер.

Чтобы уменьшить влияние корпуса катера на оба датчика магнитометра-градиентометра, забортные устройства (гондолы) буксировались на расстоянии 5 и 7 длин корпуса катера, соответственно. Глубина погружения буксируемых гондол измерялась штатными датчиками глубины, встроенных в буксируемые части магнитометра-градиентометра. Дискретность измерений – 0.1 сек. Для мелководных участков бухты с глубинами менее 5 м использовались поплавки, одеваемые на буксировочные кабели.

Для сбора и комплексирования магнитных и навигационных данных использовалась программа Delph Mag Acquisition, компании IXSEA. Она позволяет одновременно собирать на компьютер магнитные данные от двух магнитометров “MAGIS” и от навигационного приёмника GPS, вводить все необходимые офсеты и контролировать глубину буксировки гондол по средствам встроенных датчиков давления.

**Непрерывное сейсмоакустическое профилирование** выполнено в акватории бухты при помощи аппаратного комплекса для возбуждения акустических сигналов САК-1.

Целью проводимого сейсмоакустического профилирования являлось получение информации о геологическом строении донных осадков. Проведено обследование судоходного канала, якорных стоянок, мест разворота.

Известное противоречие между глубиной исследования и разрешающей способностью выделения границ, решается путём комплексирования высокочастотной и низкочастотной методик исследования.

Высокочастотная методика даёт детальную картину верхней части разреза (до 10-15м) с разрешением 0,5 м и хорошо соотносится с данными бурения.

Задачей низкочастотной методики является определение положения акустического фундамента и уточнение положения более глубоких границ.

Непрерывное акустическое профилирование (высокочастотная и низкочастотная методики) проводились с целью изучения верхней части геологического разреза и обнаружения линз (полостей) в грунте. В результате сейсмоакустического профилирования

линзы в донных отложениях не обнаружены.

После анализа гидрографических данных на предмет резких возвышенностей рельефа, которые теоретически могут быть следами кораблекрушений, сейсмоакустических - на предмет наличия линз (пустот 0,5 м и более); гидролокационных – на предмет наличия большегабаритных объектов правильной формы, магнитометрических – на предмет наличия металлов, выбрано 15 участков проведения дополнительного магнитометрического исследования и фотофиксации.

В ходе подводно-технического обследования проведено дополнительное магнитометрическое обследование исследование дна на площади 15 Га, проведена фотофиксация 15 участков, где потенциально могли располагаться антропогенные объекты.

В результате обследования акватории Бечевинской бухты выявлен единственный объект, обладающий признаками объекта культурного наследия – подводная лодка С-261 (учебно-тренировочное судно-382).

#### **Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведенных исследований.**

Настоящий Акт отражает результаты библиографических, историко-архивных, топографо-геодезических, гидролокационных, сейсмоакустических, магнитометрических, подводно-технических исследований на водных участках, испрашиваемых под объект «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты Авачинского залива Тихого океана.

Акватория, испрашиваемая для проведения хозяйственных работ расположена в Бечевинской бухте на севере Авачинского залива рядом с юго-восточным побережьем полуострова Камчатка.

Проектируемые сооружения включают в себя:

- рейдовый причал ПХГ №1;
- рейдовый причал ПХГ №2;
- рейдовую стоянку №1;
- рейдовую стоянку №2;
- вспомогательный причал;
- светящийся знак ожидания западный;
- светящийся знак ожидания восточный;
- подходный канал;
- места разворота.

Общая площадь ведения хозяйственных работ составляет 380 Га.

В акватории Бечевинской бухты в 200 метрах от берега и в 150 метрах от проектируемого подходного канала расположена затопленная подводная лодка. Частично разрушенная рубка лодки возвышается над водой на несколько метров, покрыта птичим пометом. Корпус лодки оброс водорослями и морскими микроорганизмами. Проходящие мимо суда используют лодку в качестве ориентира за которым резко увеличивается глубина. Географические координаты носа (волнорезного щита) – N53,246767° E159,763768°; кормы (вертикального руля) – N53,246146° E159,764192°.

Подводная лодка С-261 (учебно-тренировочное судно-382) относится к проекту 613. Всего в СССР построено 215 подводных лодок проекта 613, из них 44 были переданы другим странам: Албании (4 ед.), Болгарии (2 ед.), Египту (10 ед.), Индонезии (12 ед.), Китаю (3 ед. и 23 единицы по чертежам и комплектующим были построены на предприятии в Ханькоу по лицензии), КНДР (5 ед.), Кубе (1 ед.), Польше (4 ед.), Сирии (3 ед.). Сколько подводных лодок проекта 613 сохранились до настоящего времени не известно.

Одна из подводных лодок проекта 613 (С-189) в 2010 г. переоборудована в музей и ошвартована у набережной лейтенанта Шмидта г. Санкт-Петербурга в качестве плавучего памятника.

Подводная лодка С-261 построена на заводе «Красное Сормово» в г. Горький в 1954 г., прошла сдаточные испытания в Каспийском море, несла боевую службу в составе Каспийской флотилии, Северного флота, Тихоокеанского флота СССР. В 1974 г. выведена из боевого состава флота и переоборудована в учебно-тренировочное судно-382. С 1974 года по настоящее время располагается в Бечевинской бухте. В 1996 г. в результате шторма судно сорвалось с якоря и затонуло на мелководье.

Корпус подводной лодки С-261 (учебно-тренировочного судна-382) обладает высокой эстетической ценностью и может быть отнесён к культурно-историческому ландшафту, иллюстрирующему:

- период использования акватории Бечевинской бухты в качестве военно-морской базы в 1971-1995 гг. XX в.;
- период использования дизельных подводных лодок как основы подводных сил ТОФ СССР;
- политическое и военное противостояние стран НАТО и стран Варшавского договора в 1950-1970 гг. XX в.;
- упадок военно-морских сил РФ в 1990-е годы XX в.;
- хаос перехода от одного государственного строя к другому в 1990-е годы XX в.

Ценность наследия данного объекта может быть усилена проведение



исторических и архивных исследований деятельности членов экипажа лодки.

Подводная лодка С-261 (учебно-тренировочное судно-382) является объектом, обладающим признаками объекта культурного наследия.

Хозяйственные работы в акватории Бечевинской бухты по объекту «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» будут проводиться на расстоянии 150 метров от подводной лодки С-261 (учебно-тренировочного судна-382) и не окажут на него негативного воздействия.

**Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для неё специальной и справочной литературы.**

1. Федеральный Закон РФ № 73-ФЗ от 25.06.2002. «Об объектах культурного наследия (памятники истории и культуры) народов Российской Федерации» (в ред. от 23.07.2013 N 245-ФЗ, с изм., внес.ФЗ от 03.12.2012 N 237-ФЗ).
2. ГОСТ 7.32-2001. наименование: Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Отчет о научно-исследовательской работе. Структура и правила оформления. Введ. 01.07.2002. Минск, 2001.
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 № 569 «Об утверждении Положения о государственной историко-культурной экспертизе».
4. Федеральный закон Российской Федерации от 23 июля 2013 г. N 245-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части пресечения незаконной деятельности в области археологии".
5. Закон Камчатского края от 24 декабря 2010 года N 547 «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Камчатского края»;
6. Приказ Министерства культуры России от 2 июля 2015 г. № 1905 "Об утверждении порядка проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, и государственному учету объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия".
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 12 сентября 2015 г. № 972 "Об утверждении Положения о зонах охраны объектов культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации".

## Литература:

1. Берх В.Н. Хронологическая история открытия Алеутских островов, или подвиги российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле. - СПб., 1823.
2. Григорцевиц С.С. Дальневосточная политика империалистических держав. 1906-1917. Томск, 1965.
3. Зуев А.С. Бечевин (Бичевич) Иван Степанович // Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири. – Т.1 (А – Е). – Кн.1. – Новосибирск, 1994.
4. Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 24. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL: <https://ru-history.livejournal.com/1539674.html> (дата обращения: 24.01.2019).
5. Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 27. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prlib.ru/item/416204> (дата обращения: 24.01.2019).
6. Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 30. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prlib.ru/item/416219> (дата обращения: 24.01.2019). Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 33. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prlib.ru/item/416230> (дата обращения: 24.01.2019).
7. Кутаков Л.Н. Россия и Япония. – Москва, 1988.
8. Лоция Северо-западной части восточного океана. Ч 4-я. - СПб., 1909.
9. Луч. Учено-литературный сборник. 1866, Т. I. [Электронный ресурс] // сайт Гугл книги URL: <https://books.google.ru/books?id=bbsFAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q=%D0%BA%D1%80%D1%8B%D0%BB%D0%BE%D0%B2&f=false> (дата обращения: 24.01.2019).
10. Оглоблин Н.Н. К истории полярной экспедиции Бахова и Шалаурова в 1757-1760 гг. // Журнал министерства народного просвещения. - 1902. - Июнь. Ч. 341.
11. Пермские Епархиальные ведомости, прибавления, 1875, №46 (дата обращения: 24.01.2019). URL:<http://pravoslavnoe-duhovenstvo.ru/media/priestdb/materialattachment/attachment/40/93/40938ea5-8af0-4b42-8532-1034be7996eb.pdf> (дата обращения: 24.01.2019).

12. Рыбный промысел в водах Приамурья: (отчет Приамурского управления государственных имуществ). - Хабаровск, 1910.
13. С-261, УТС-382 проект 613 [Электронный ресурс] // сайт Моя родина – Магадан URL: <http://www.kolymastory.ru/glavnaya/171-obrpl-420-odpl/podvodnye-lodki-171-obrpl/s-261-uts-382-proekt-613/> (дата обращения: 24.01.2019).
14. С-261, УТС-382 проект 613, УТС-613 [Электронный ресурс] // сайт deepstorm.ru URL: <http://www.deepstorm.ru/DeepStorm.files/45-92/dts/613/S-261/S-261.htm>
15. Савельев И.В. Промысловое освоение русской Америки во второй половине XVIII века. – Архангельск, 2006.
16. Сборник Императорского Русского Исторического Общества. - СПб., 1867. Т. 1. [Электронный ресурс] // сайт ГПИБ URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/9374-t-1-1867> (дата обращения: 24.01.2019).
17. Сборник Императорского Русского Исторического Общества. - СПб., 1871. Т. 7. [Электронный ресурс] // сайт ГПИБ <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/9401-t-7-1871> (дата обращения: 24.01.2019).
18. Сенькин В.А. Хроника одного соединения с комментариями: 182-я Отдельная бригада подводных лодок Камчатской военной флотилии ТОФ в лицах её командиров. – Санкт-Петербург, 2015.
19. Серебrenиков А.М. Очерк некоторых сторон из жизни города Иркутска в первые три года по введении Городового положения 21-го апреля 1785 года. О вымороченных имениях. Том 2. [Электронный ресурс] // сайт РГБ <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/9401-t-7-1871> (дата обращения: 24.01.2019).
20. Чернявская О. Из истории винокурения в Иркутской области // Земля иркутская. 1996. №5.
21. Широкоград А.Б. Советские подводные лодки послевоенной постройки, 1997.

#### **Интернет источники:**

1. Перечень объектов культурного наследия федерального значения на территории Камчатского края. <https://www.kamgov.ru/slcult/obekty-kulturnogo-nasledia-federalnogo-znachenia>
2. Перечень объектов культурного наследия регионального значения на территории Камчатского края. <https://www.kamgov.ru/slcult/obekty-kulturnogo-nasledia-regionalnogo-znachenia>

## **Обоснование вывода, экспертизы**

Изученная документация, привлечённые источники и результаты исследований содержат исчерпывающую и полноценную информацию об испрашиваемых к использованию водном участке, а также объектах культурного наследия на рассматриваемой территории, соответствующую требованиям Федерального закона от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», и необходимую для принятия решения о возможности проведения земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, работ по использованию лесов (за исключением работ, указанных в пунктах 3, 4 и 7 части 1 статьи 25 Лесного кодекса Российской Федерации) и иных работ.

В ходе анализа привлечённых источников какие-либо сведения об объектах культурного наследия, расположенных на водных участках объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты Авачинского залива Тихого океана (общей площадью - 380 Га) отсутствуют.

В результате проведённых исследований установлен факт отсутствия на территории проведения будущих хозяйственных работ объектов культурного наследия включённых в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, выявленных объектов культурного наследия, объектов обладающих признаками объекта культурного наследия.

Каких-либо дополнительных мероприятий по сохранению объектов культурного наследия не требуется.

## **ВЫВОД ЭКСПЕРТИЗЫ:**

Исходя из вышеизложенного, эксперт пришёл к выводу, что на водных участках, подлежащих воздействию земляных строительных и хозяйственных работ по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты Авачинского залива Тихого океана (общей площадью – 380 Га) объекты, обладающие признаками объекта культурного наследия, отсутствуют.

Водные участки объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты Авачинского залива Тихого океана (общей площадью – 380 Га) могут быть использованы для хозяйственного освоения (**положительное заключение**) без проведения каких-либо дополнительных мероприятий по сохранению объектов культурного наследия.

В соответствии с пунктом 4 статьи 36 Федерального закона от 25.06.2002 N 73-ФЗ,

в случае обнаружения в ходе проведения изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, работ, предусмотренных статьей 25 Лесного кодекса Российской Федерации работ по использованию и иных работ объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в том числе объекта археологического наследия, заказчик указанных работ, технический заказчик (застройщик) объекта капитального строительства, лицо, проводящее указанные работы, обязаны незамедлительно приостановить указанные работы и в течение трёх дней со дня обнаружения такого объекта направить в региональный орган охраны объектов культурного наследия письменное заявление об обнаруженном объекте культурного наследия.

*Настоящий акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в 4 (четырёх) экземплярах, имеющих равную юридическую силу, с приложениями, прилагаемыми к настоящему акту и являющимися его неотъемлемой частью.*

#### **Приложения к Акту экспертизы:**

**Приложение №1.** Письмо ООО «Экоскай» о границах хозяйственной деятельности по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты;

**Приложение №2.** Письмо Службы охраны объектов культурного наследия Камчатского края об отсутствии объектов культурного наследия народов РФ и выявленных объектов культурного наследия на территории Бечевинской бухты;

**Приложение №3.** Картограмма расположения объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты;

**Приложение №4.** Документация - технический отчёт «Историко-культурные исследования акватории Бечевинской бухты» на 108 л.

*Государственный эксперт*

*А.В. Соколов*

*Дата оформления Акта государственной историко-культурной экспертизы - 19 марта 2019 г.*

## Приложение 1.

### Письмо ООО «Экоскай» о границах хозяйственной деятельности по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты.

№ 57-02/19  
18 февраля 2019 года

О предоставлении информации



ЭкоСкай

А.В. Соколову  
Эксперты государственной историко-культурной экспертизы

Уважаемый Александр Владимирович!

Сообщаем Вам, что предоставить выписки из ЕГРН и кадастровые номера земельных участков акватории Бечевинской бухты, где планируются хозяйственные работы по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае», не представляется возможным.

Согласно ст. 102 Земельного кодекса Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ к землям водного фонда относятся земли: 1) покрытые поверхностными водами, сосредоточенными в водных объектах; 2) занятые гидротехническими и иными сооружениями, расположенными на водных объектах. На землях, покрытых поверхностными водами, не осуществляется образование земельных участков.

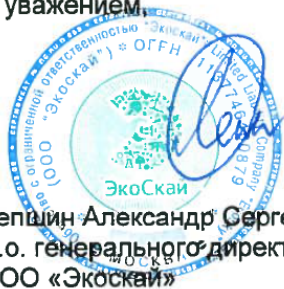
Границы проведения хозяйственных работ в акватории Бечевинской бухты, где планируются хозяйственные работы по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае», представлены в таблице.

№	Наименование	Координаты WGS 1984		
		широта	долгота	
1	рейдовый причал ПХГ №1	1	53.297	159.811
		2	53.2668	159.816
		3	53.2641	159.81
		4	53.2667	159.806
2	рейдовый причал ПХГ №2	1	53.2635	159.8
		2	53.2609	159.805
		3	53.2582	159.8
		4	53.2606	159.796
3	рейдовая стоянка №1	1	53.2534	159.781
		2	53.2494	159.786
		3	53.2526	159.793
		4	53.2566	159.787
4	рейдовая стоянка №2	1	53.242	159.779
		2	53.2465	159.781
		3	53.248	159.773
		4	53.2432	159.77
5	вспомогательный причал	1	53.2658	159.776
		2	53.2659	159.778
		3	53.2633	159.779
		4	53.2661	159.777



№	Наименование	Координаты WGS 1984		
			широта	долгота
6	светящийся знак ожидания западный	1	53.2443	159.763
7	светящийся знак ожидания восточный	1	53.2415	159.767
8	подходный канал	1	53.2488	159.769
		2	53.1979	159.715
		3	53.2	159.713
		4	53.2437	159.769
9	место разворота №1 (диаметр 585 метров)	1	53.2509	159.78
10	место разворота №2 (диаметр 585 метров)	1	53.2568	159.795

С уважением,



Лепшин Александр Сергеевич  
И.о. генерального директора  
ООО «Экоскай»

Михайлова В.В.  
+7 (499) 500-70-70  
info@ecosky.org



Приложение 2.

Письмо Службы охраны объектов культурного наследия Камчатского края об отсутствии объектов культурного наследия народов РФ и выявленных объектов культурного наследия на территории Бечевинской бухты.



**СЛУЖБА  
ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ  
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ  
КАМЧАТСКОГО КРАЯ**  
(Служба ООКН Камчатского края)

Почтовый адрес:  
ул. Владивостокская, 2/1, г. Петропавловск-Камчатский, 683017  
Местонахождение:  
ул. Владивостокская, 2/1, г. Петропавловск-Камчатский  
Тел./факс: 8 (415) 2127-26-17  
эл. почта: [slonk@kamgo.gov.ru](mailto:slonk@kamgo.gov.ru)

На № 121-А от 8.11.2018

Генеральному директору  
ЗАО «СЕВЗАПГИДРОПРОЕКТ»

Ю.В. БУНЧУК

Петроградская наб., д.34, лит. Г,  
г. Санкт-Петербург,  
197101

Уважаемая Юлия Владимировна!

Служба охраны объектов культурного наследия Камчатского края (далее – Служба) на Ваш запрос о предоставлении информации о наличии (отсутствии) объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории в пределах объекта: «Морской перегрузочный комплекс СПГ в Камчатском крае» (бухта Бечевинская) сообщает об отсутствии объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и выявленных объектов культурного наследия на указанной территории.

Испрашиваемый земельный участок расположен вне зон охраны объектов культурного наследия.

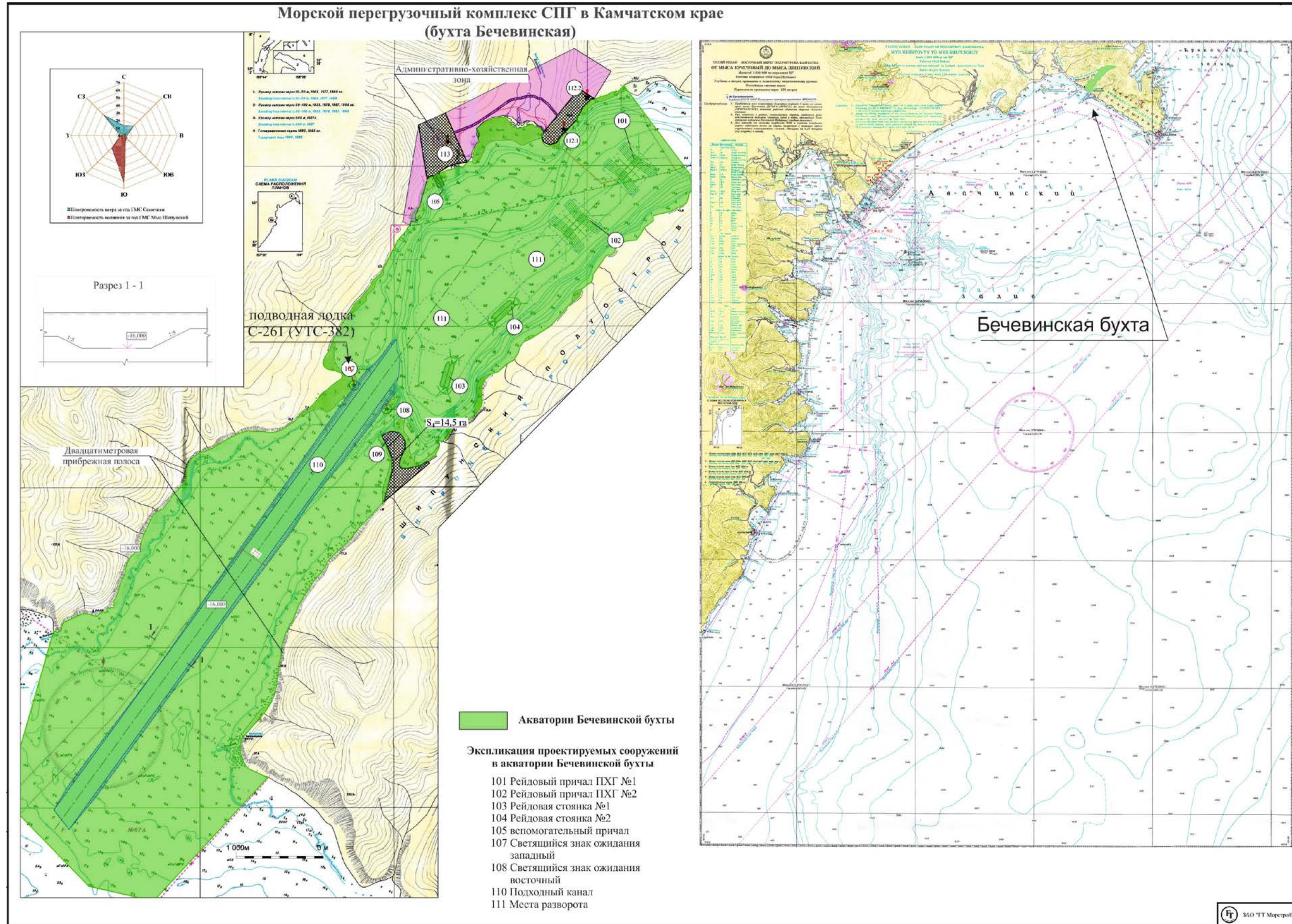
Информируем Вас, что в соответствии со статьей 36 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» земляные, строительные, хозяйственные и иные работы должны быть немедленно приостановлены исполнителем работ в случае обнаружения объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия. Исполнитель работ в течение трех рабочих дней со дня их обнаружения обязан направить заявление в письменной форме об указанных объектах в Службу.

*с уважением,*  
Руководитель Службы

Л.Д. Крапивина



Приложение №3. Картограмма расположения объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты.





**ЭкоСкай**

**Общество с ограниченной ответственностью «Экоскай»**

**Заказчик – ЗАО «НПП «СЕВЗАПГИДРОПРОЕКТ»**

**«МОРСКОЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС СЖИЖЕННОГО  
ПРИРОДНОГО ГАЗА В КАМЧАТСКОМ КРАЕ»**

Технический отчет

Историко-культурные исследования акватории Бечевинской  
бухты

Книга 1. Текстовая часть, альбом иллюстраций и приложения

Исполняющий обязанности  
генерального директора



А.С. Лепшин

**МОСКВА  
2019**

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>Введение .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Общие сведения .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Физико-географические особенности территории .....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Историко-культурные исследования .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Анализ данных комплексных инженерных изысканий .....</b>	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>Определение признаков объекта культурного наследия .....</b>	<b>45</b>
<b>7</b>	<b>Заключение .....</b>	<b>48</b>
<b>8</b>	<b>Список литературы .....</b>	<b>49</b>
<b>9</b>	<b>Список иллюстраций .....</b>	<b>51</b>
<b>10</b>	<b>Альбом иллюстраций .....</b>	<b>53</b>
	<b>Текстовое приложение 1 .....</b>	<b>94</b>
	<b>Текстовое приложение 2 .....</b>	<b>96</b>
	<b>Текстовое приложение 3 .....</b>	<b>97</b>
	<b>Текстовое приложение 4 .....</b>	<b>98</b>
	<b>Текстовое приложение 5 .....</b>	<b>102</b>
	<b>Текстовое приложение 6 .....</b>	<b>105</b>
	<b>Графические приложения .....</b>	<b>108</b>

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АРГО – Архив Русского географического общества  
 БЗЖ – борьба за живучесть  
 БС – Балтийская система высот  
 В – восток  
 ВМС – военно-морские силы  
 ВМФ – военно-морской флот  
 ГБО – гидролокация бокового обзора  
 ГГС – Государственная геодезическая сеть  
 ГОСТ – государственный стандарт  
 ГПИБ – государственная публичная историческая библиотека  
 З – запад  
 ИЭИ – инженерно-экологические изыскания  
 КБТ – кабельтов  
 КВ – короткие волны  
 КНР – Китайская Народная Республика  
 КТОФ – Краснознамённый Тихоокеанский флот  
 КШУ – командно-штабное учение  
 МЛЭ – многолучевой эхолот  
 МПК – Морской Перегрузочный комплекс  
 НТУ – наименьший теоретический уровень  
 ОАО – открытое акционерное общество  
 ОБр – отдельная бригада  
 ОВОС – оценка воздействия на окружающую среду  
 ОКН – объект культурного наследия  
 ОЛЭ – однолучевой эхолот  
 ПБ – плавучая база  
 ПВО – противовоздушная оборона  
 ПЛ – подводная лодка  
 ПО – Программное обеспечение  
 ПХГ – подземное хранилище газа  
 РГАДА – Российский государственный архив древних актов  
 РГБ – российская государственная библиотека  
 РДП – работа дизелей под водой  
 С – север  
 СК – система координат  
 СМ – Совет Министров  
 СНиП – строительные нормы и правила  
 СПГ - сжиженный природный газ  
 СРД – съёмка рельефа дна  
 УТС – учебно-тренировочная станция.  
 ЦКБ – центральное конструкторское бюро  
 ЦНИИ – Центральный научно-исследовательский институт  
 ЭГИС – Электронная гидрографическая информационная система  
 ЭОН – экспедиция особого назначения  
 Ю – юг

DGPS – (Differential Global Position System) Дифференциальная система позиционирования

GNSS – (Global Navigation Satellite System) глобальная навигационная спутниковая система

GPS – (Global Positioning System) глобальная система позиционирования

RTK – (Real Time Kinematic) режим определения координат и высот с сантиметровой точностью

STD– зонд, с помощью которого измеряют соленость, температуру и глубину

SVP – (Sound Velocity Profiling) зонд для измерения профиля скорости звука в воде

## 1 Введение

**Объекта исследования** акватория проектируемого объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае».

### **Назначение МПК СПГ:**

- Приём СПГ с судов-газовозов ледового класса (с северных месторождений) из ПХГ;
- Кратковременное хранение СПГ в ПХГ;
- Отгрузка СПГ и ПХГ в суда-газовозы без ледового усиления для дальнейшей транспортировки потребителю;
- Обеспечение базирования портового флота на весь период эксплуатации;
- Обеспечение размещения вахтового персонала на весь период эксплуатации;
- Обеспечение текущей эксплуатации гидротехнических сооружений.

### **Цель работы**

Исполнение требований федерального законодательства в части обеспечения сохранности объектов культурного наследия при проведении изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ (ст. 30, 34, 34.1, 36 ФЗ-73 «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002»).

### **Задачи работ:**

- Анализ данных геофизических исследований 2018 г. акватории Бечевинской бухты для идентификации объектов, обладающих признаками объектов культурного наследия.
- Проведение историко-культурного исследования акватории объекта: «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае».
- Подготовка отчёта по результатам историко-культурного исследования акватории объекта: «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае».
- Получение заключения (акта) государственной историко-культурной экспертизы документации, за исключением научных отчётов о выполненных археологических полевых работах, содержащей результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия;
- Получение решения Службы охраны объектов культурного наследия Камчатского края о согласии с выводами, изложенными в заключении (акте) государственной историко-культурной экспертизы.
- В случае выявления/наличия объектов культурного наследия, защитных и/или охранных зон на участке проведения хозяйственных работ разработать раздел «Обеспечение сохранности объектов культурного наследия», получить положительное заключение государственной историко-культурной экспертизы на данный раздел, получить согласие Службы охраны объектов культурного наследия Камчатского края с актом государственной историко-культурной экспертизы на данный раздел.

### **Правовые основания для проведения работ**

Исследование проводится в соответствии с требованиями следующих нормативных правовых актов РФ и методических документов:

1. Федеральный закон от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (с последующими изменениями и дополнениями);
2. Земельный кодекс РФ от 25.10.2001 №136 ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями);
3. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями);
4. Закон Камчатского края от 24 декабря 2010 года N 547 «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Камчатского края»;
5. Правила выдачи, приостановления и прекращения действия разрешений (открытых листов) на проведение работ по выявлению и изучению объектов археологического наследия» (Постановление правительства РФ от 20 февраля 2014 г. №127);
6. «Положение о государственной историко-культурной экспертизе» (Постановление Правительства РФ от 15 июля 2009 г. №569);
7. Положение об охране и использовании памятников истории культуры, утвержденное Постановлением Совета Министерства СССР от 16.09.1982 г. №865 (с последующими изменениями и дополнениями);
8. Приказ Министерства культуры РФ от 3 октября 2011 г. №954 «Об утверждении положения о едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации»;
9. Положение о порядке проведения археологических полевых работ и составления научной отчетной документации (утверждено постановлением Бюро Отделения историко-филологических наук Российской академии наук от 20 июня 2018 г. №32);
10. Инструкция министерства культуры СССР «О порядке учета, обеспеченности сохранности, содержания, использования и реставрации недвижимых памятников истории и культуры» Приказ министерства культуры СССР №203 от 13.05.1986г.;
11. Методика определения границ территорий объектов археологического наследия (рекомендована письмом Минкультуры России от 27.01.2012 № 12-01-39/05-АБ);
12. Образцы заключений уполномоченных органов охраны объектов культурного наследия (рекомендованы письмом Минкультуры России от 02.11.2016 №337-01-39-НМ);
13. Требования к составлению проектов границ территорий объектов культурного наследия (Приказ Министерства культуры РФ от 4 июня 2015 №1745);
14. СП 47.13330.2012 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения» (Актуализированная редакция СНиП 11-02-96);

## 2 Общие сведения

### Местоположение объекта

Местоположение объекта строительства: Российская Федерация, Камчатский край, Бечевинская бухта Авачинского залива Тихого океана (рис.1).

### Перечень проектируемых сооружений (рис.1).

- Акватория входного канала;
- Операционные акватории рейдовых причалов ПХГ № 1 и ПХГ № 2;
- Акватории разворотных мест Морского перегрузочного комплекса;
- Акватории рейдовых мест №1 и №2;
- Акватория района ожидания;

Акватория входного канала образуется за счёт дноуглубительных работ.

Длина канала – 6,5 км, ширина канала по нижней бровке 275 м, отметка дна - минус 16,00 БС от НТУ.

Координаты границ проведения хозяйственных работ представлены в текстовом приложении 1. Общая площадь акватории ведения хозяйственных работ составляет 380 Га.

Операционная акватория, акватории разворотного места, рейдовых мест располагаются на естественных глубинах. Существующие отметки дна от минус 15,00 м до минус 50,00 м от НТУ;

Рейдовые причалы представляют собой плавучие сооружения, раскреплённые на естественных глубинах на 32 якорных связях каждое. Существующие отметки дна от минус 15,00 м до минус 50,00 м от НТУ;

Каждая якорная связь состоит из двух железобетонных якорей весом по 350 т, одного подвесного железобетонного массива весом 100 т и цепного бриделя калибра 114 мм.

Рейдовые места предусматривается оборудовать рейдовыми бочками. Существующие отметки дна от минус 15,00 м до минус 50,00 м от НТУ;

Вспомогательный причал (реконструкция).

Корневая часть причала – шпунтовая ячейка (реконструкция). Глубина у причала – 5 м от НТУ. Конструкция – плавучий причал – ПМ-61М, длиной 144 м. Причал раскрепляется на естественных глубинах на якорных связях.

**Вид строительства:** Новое строительство.

**Стадия проектирования:** Проектная документация.

**Генеральный заказчик:** ООО «НОВАТЭК-Камчатка».

**Заказчик изысканий:** ЗАО «ГТ Морстрой»

**Исполнитель:** ООО «ИнжГео»

**Исполнитель инженерных изысканий в акватории, описываемых в текущем отчёте:** ЗАО «НПП «СЗГП».



### 3 Физико-географические особенности территории

#### Навигационно-гидрографическое описание района работ

Берег от мыса Камчатский до мыса Дежнёва омывается водами Берингова моря.

Плавание в описываемом районе осложняется штормами, туманами, ледовыми условиями и обледенением судов. Штормы часты с октября по март, тайфуны возможны с апреля по ноябрь, но чаще они бывают в августе—октябре. Туманы могут быть в любое время года. Как правило, они наблюдаются с мая по август. Ледовые условия в южной и северной частях района различны. В южной части лёд располагается узкой полосой вдоль берега, а в северной — значительно распространяется в море. Под действием ветров лёд взламывается и становится дрейфующим. Плавание осложняется сжатием и торошением льда.

#### Общая метеорологическая характеристика

Вдоль восточного берега полуострова Камчатка наибольшее влияние на условия плавания оказывают штормовые ветры, туманы и ледовый режим. Необходимо учитывать, что смена погоды здесь может происходить очень быстро. Самым неблагоприятным временем для плавания является весь осенне-зимний период, когда море не покрыто льдом, а штормовые ветры и низкая температура способствуют интенсивному обледенению судов. С появлением льда режим плавания осложняется его постоянным сжатием и торошением. Наиболее благоприятен для плавания летний период, хотя и в это время навигационные условия затрудняются частыми и густыми туманами.

Климат описываемого района определяется его географическим положением, атмосферной циркуляцией, особенностями гидрологического режима северо-западной части Тихого океана и Берингова моря.

Положение района в северных широтах, соседство северо-восточной части Азиатского материка с его продолжительными и холодными зимами и близость Северного Ледовитого океана — все это создаёт климатические условия, близкие к суровым континентальным. Южная часть моря и восточный берег полуострова Камчатка находятся под влиянием воздушных и водных масс Тихого океана, поэтому климатические условия здесь более мягкие.

#### Температура и влажность воздуха

Температура воздуха находится в прямой зависимости от преобладающего направления ветра, гидрологических особенностей района, особенностей рельефа побережья. В течение всего года температура воздуха в юго-западной части района выше, чем в северо-западной. Зимой температура воздуха понижается по направлению к берегу, особенно низкая она в вершинах заливов. Летом на побережье температура воздуха выше, чем в открытом море, однако разница температур не столь значительна, как зимой.

Средняя годовая температура воздуха понижается с Ю на С от +2 до —6 °С; наиболее низкая температура воздуха отмечается в Анадырском заливе и составляет —7 °С.

Первые заморозки отмечаются почти повсеместно в конце сентября—октябре и только на северном побережье Анадырского залива — в конце августа. Устойчивая отрицательная средняя месячная температура воздуха южнее параллели 60° сев. шир. отмечается с ноября по апрель, севернее ее — с октября по май.

## **Ветры**

Направление ветра в течение года испытывает сезонные изменения. Зимой преобладают ветры северных направлений (повторяемость 30—70%), весной несколько увеличивается повторяемость южных ветров, а летом они преобладают (30—60 %). Осенью происходит смена ветров, и на большей части описываемого района учащаются северные ветры.

В отдельных районах побережья наблюдаются ветры, имеющие направление, отличное от общего направления ветра. Так, в районе мыса Шипунский в течение всего года преобладают северо-восточные ветры.

## **Глубины и грунт**

Во входе в бухту Бечевинская глубины 10—16 м. Далее к СВ юго-западная часть бухты занята отмелью с глубинами менее 10 м. На отмели по мере продвижения вглубь бухты глубины постепенно уменьшаются, а в районе косы Дымка составляют 0,4—0,8 м; местами на отмели имеются осушки. В северо-восточной части бухты за отмелью глубины резко увеличиваются, достигая 53 м. По направлению к берегам бухты глубины резко уменьшаются. Берег вершины бухты отмел. В 3 кбт к востоку от берега вершины бухты Бечевинская лежит банка с наименьшей глубиной 11 м.

Грунт в юго-западной части бухты преимущественно песок, камень, а у берега — мелкая галька. В северо-восточной части бухты грунт — ил, серый песок, гравий, местами встречаются водоросли. На отмели между косами грунт — песок, гравий и местами отдельные камни.

## **Берега**

Вдоль восточного берега полуострова Камчатка от мыса Лопатка до Кроноцкого полуострова, то приближаясь к океану, то удаляясь от него, тянутся высокие горные хребты, отроги которых спускаются к воде скалистыми обрывами значительной высоты, чередующимися с долинами. Горы располагаются группами, отделёнными одна от другой широкими долинами. Склоны большей части гор полого спускаются к океану, образуя сравнительно низкий берег. Этот берег преимущественно обрывистый и окаймлён узким песчано-галечным пляжем.

Бухта Бечевинская вдаётся в берег на 6,2 мили к востоку от острова Крашенинникова, между мысами Ловушек и Входной.

Западный берег бухты Бечевинская высокий и скалистый. В 1,6 мили к северо-востоку от мыса Ловушек скалистый обрыв прерывается узкой долиной, по которой протекает ручей. Низкой косой, выступающей от западного берега, и косой Дымка, отходящей от восточного берега, а также обширной, с осушками отмелью, простирающейся между косами, бухта Бечевинская делится на две части: меньшую — юго-западную и большую — северо-восточную. Ширина бухты здесь 4 кбт. Почти посередине западного берега северо-восточной части бухты к берегу выходят две долины, по которым протекают речки. На остальном участке западного берега до берега вершины бухты склоны гор опускаются полого, образуя неширокую низкую полосу, окаймлённую песчано-галечным пляжем. Местами низкий берег чередуется с невысокими обрывами.

Берег вершины бухты низкий, его прорезают ручьи, стекающие в вершину бухты. Берег вершины бухты порос кустарником и травой.

Восточный берег юго-западной части бухты Бечевинская высокий и обрывистый. Между косой Дымка и берегом вершины бухты склоны гор образуют низкий берег,

окаймленный песчаным, а в некоторых местах песчано-галечным пляжем. Кое-где низкий берег прерывается невысокими обрывами. Берег порос кустарником, а местами травой. Склоны гор, подходящие к бухте, поросли кустарником и преимущественно лиственным лесом. Вершины гор лишены лесного покрова. Восточный и западный берега в северо-восточной части бухты на большом протяжении окаймлены осушкой шириной 10—15 м.

Приметными пунктами на подходах к бухте Бечевинская являются гора Толстый Мыс, сопки Козельская, Авачинская, Корякская и Жупановская, мысы Налычева и Шипунский. Ориентирами при входе в бухту могут служить серовато-желтые обрывы мыса Ловушек.

Западный и восточный берега юго-западной части бухты Бечевинская на всем протяжении окаймлены надводными, осыхающими и подводными камнями, которые расположены на глубинах менее 4 м.

Мыс Ловушек — северо-западный входной мыс бухты Бечевинская — расположен в 5,7 мили к востоку от острова Крашенинникова. Мыс скалистый и обрывистый, серовато-желтые обрывы мыса резко выделяются на фоне прибрежных возвышенностей и приметны с 15—20 миль. Мыс Ловушек окаймлен рифом с глубинами менее 10 м, на котором лежат надводные и осыхающие камни, отходящие от мыса до 7 кбт к 3, на 4,5 кбт к западу и на 3 кбт к юго-востоку.

Знак Ловушек установлен в 2,5 кбт к ВСВ от мыса Ловушек.

Рифы. Риф радиусом 100 м с наименьшей глубиной 1,6 м в центре находится в 2,8 кбт к ЮЗ от мыса Ловушек.

В 3,3 кбт к ЗСЗ от мыса Ловушек расположен обрывистый мыс, от которого на 4 кбт к ЮЗ отходит риф с надводными и осыхающими камнями. У мористой кромки рифа стоит надводный камень.

Камни. Камень осыхающий расположен в 4 кбт к ЮЗ от мыса Ловушек и опознается по бурунам, образующимся при волнении.

Камень с глубиной 2,5 м лежит в 1 миле к СВ от мыса Ловушек.

Банки с глубинами 9—19 м лежат перед входом в бухту Бечевинская в пределах 1,7 мили от мыса Ловушек.

Подводное препятствие (бетонная плита) находится у северной кромки отмели с глубинами менее 10 м в 2,4 мили к СВ от мыса Ловушек.

Мыс Входной, скалистый и обрывистый, расположен в 1,4 мили к ЮВ от мыса Ловушек. Мыс Входной окаймлен отмелью с глубиной менее 10 м, простирающейся до 1,2 мили к 3. На отмели расположены многочисленные банки и отличительные глубины менее 10 м. Наименьшую глубину 3,7 м имеет банка, лежащая в 5,8 кбт к ВЮВ от мыса Входной.

Знак Бечевинский установлен на мысе Входной.

Отличительная глубина 4,7 м находится в 7,7 кбт к ЮВ от мыса Входной.

Якорные места. Северо-восточная часть бухты Бечевинская может быть использована для якорной стоянки, однако необходимо учитывать, что при сильных северо-восточных и юго-западных ветрах якоря не держат, и судно может быть выброшено на берег.

Рекомендации для входа в бухту Бечевинская. Входить в бухту следует, ориентируясь по знакам Ловушек и Бечевинский. При входе в бухту необходимо остерегаться камней, разбросанных у мыса Ловушек, и отмели, отходящей от мыса Входной.

## Лед

Лед в бухте бывает с ноября—декабря по май. Иногда вход в бухту забивается тяжелыми дрейфующими льдами.

## **Особые физико-географические явления**

### **Вулканическая деятельность**

В восточной части полуострова Камчатка расположено более 500 вулканов, из которых 24 действующих и потенциально активных.

Тучи от извержения вулканов часто распространялись на большие расстояния в сторону моря в направлении на СВ и В. Так, при извержении вулкана Шивелуч вулканический пепел выпадал в океане в 270 милях от берега.

### **Землетрясения**

Полуостров Камчатка расположен в зоне высокой сейсмической активности, подверженной частым землетрясениям вулканического и тектонического характера. Зона очагов землетрясений тянется вдоль восточного побережья полуострова Камчатка от мыса Лопатка до мыса Олюторский. Сила камчатских землетрясений велика. В среднем за год на побережье полуострова Камчатка отмечается 40—60 землетрясений. В открытом море землетрясения, как правило, не ощущаются, однако вблизи берега, образующиеся при землетрясениях волны могут раскачивать судно, как при шторме. Большую опасность для судна при сильном землетрясении представляет возможная посадка на мель при стоянке на якоре на глубинах, близких к осадке судна. В 1952 г. в результате цунами высота волн на входе в Бичевинскую бухту достигала 8-12 метров.

## **4 Историко-культурные исследования**

### **Методика историко-культурной оценки акватории**

Исследованиям предшествует этап ознакомления с литературными, архивными и музейными материалами, касающимися памятников истории и культуры территории, на которой предполагается проведение исследований. На этапе историко-культурной оценки территории предусмотрено:

- получение имеющихся сведений о наличии (отсутствии) объектов культурного наследия, включённых в Единый государственный реестр объектов культурного наследия народов Российской Федерации, выявленных объектов культурного наследия и объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия (в т.ч. археологического), а также зон охраны и защитных зон объектов культурного наследия в акватории объекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае», в Министерстве культуры РФ, Службы охраны объектов культурного наследия Камчатского края;
- составление историографического обзора о видах хозяйственной деятельности в акватории Бечевинской бухте в прошлом;
- получение сведений Тихоокеанского флота России о затонувших в Бечевинской бухте судах;
- ознакомление с отчётами о результатах работы предыдущих экспедиций;
- ознакомление с геологическими и картографическими материалами, в том числе историческими;
- анализ геофизических данных;
- определение перспективных участков для поиска объектов культурного наследия;
- определение объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия.

### **Изученность района работ**

Подводные археологические исследования в Камчатском крае, в Бечевинской бухте в частности, ранее не проводились. Служба охраны объектов культурного наследия Камчатского края, Министерство культуры РФ не имеет информации об объектах культурного наследия в акватории Бечевинской бухты (текстовое приложение 2). Штаб Тихоокеанского флота РФ не имеет информации о техногенных объектах, расположенных в акватории Бечевинской бухты (текстовое приложение 3).

### **История использования акватории.**

Первые сведения о Бечевинской бухте относятся к XVIII веку. Бухта упоминается в отчёте Гаврилы Пушкарёва о плавании на боте «Святой Гавриил» к берегам Аляски (текстовое приложение 4). Бухта в разные исторические периоды использовалась для стоянки кораблей в непогоду. Именно события XVIII века дали бухте её сегодняшнее название и связали её с историей русской колонизации островов Тихого океана и Северной Америки (рис. 2).

#### **4.1 Русская колонизация Северной Америки**

##### **Первый этап русской колонизации американского континента**

Возвращение участников Второй Камчатской экспедиции в 1742 г. с большим грузом

ценной пушнины и рассказы моряков об открытых на востоке землях вызвали живой интерес у камчатских купцов, промышленников и казаков. Перспектива богатого бобрового (бобрами называли каланов) промысла, к тому же сравнительно близкого к камчатским берегам, была весьма заманчива. Если одна каланья шкура на Камчатке стоила в то время около 30 рублей, то в Кяхте, на китайской границе, её цена доходила до 60-80 рублей, а в начале 1770-х гг. цена увеличилась почти в два раза.

Промышленников не могли остановить ни трудности плавания по «Восточному» океану, ни частые бури, ни холод, ни «цинготная болезнь», унёсшая в могилу самого Беринга и многих его спутников.

На своих судёнышках промышленные люди отправлялись на восток искать «неизвестные земли» для «приводу их жителей в российское подданство» и «своей собственной пользы». В результате этих плаваний были открыты и нанесены на карту Алеутские острова и северо-западное побережье Америки. Правительство поощряло деятельность купцов и промышленников. «Звериные промыслы» приносили казне большие доходы в виде пошлины, которая составляла 1/10 часть добытого. Кроме того, они расширяли территорию Российской империи, и у Российского монарха появлялись новые подданные, поскольку пушной промысел сопровождался приведением в русское подданство жителей тех мест, где добывались меха. Ясак с новых россиян также поступал в казну<sup>1</sup>.

В 1743-1755 гг. пушной промысел проходил недалеко от Камчатки - на Командорских и Ближних Алеутских островах. За это время было совершено 22 промысловые экспедиции, и в казну поступило со всех компаний «десятой» (10%) пошлины на 29 732 рубля 67 копеек. Кроме того, казна получила ясак с местного населения в размере 2137 рублей<sup>2</sup>.

Важным итогом деятельности промышленников в эти годы было открытие Медного острова и Ближних Алеутских островов, а также накопление опыта в мореплавании по «Восточному» океану, который был использован мореходами для совершения новых промысловых экспедиций.

Инициатором освоения новых земель и основной движущей силой промысла стал частный капитал, для которого основным стимулом стала жажда прибыли, получения максимальных дивидендов от добычи пушнины. Этот на первый взгляд стихийный процесс продвижения русских промышленников на восток происходил под контролем государства, которое преследовало цель колонизации новых земель.

В этот период была предпринята первая, неудачная попытка монополизации пушного промысла на Командорских островах. Наложение на купца Югова значительной пошлины (33%) в обмен на запрет промысла для других купцов, показывает, что для государства основной задачей на первом этапе было получение финансовых выгод. Недальновидность и некомпетентность центральных государственных органов (инструкция по ведению промысла была выдана Сенатом) привела к тому, что компания купца Югова не только не смогла выполнить положений инструкции, но и прекратила своё существование сразу после возвращения из первого вояжа.

Осуществление промысла на островах было невозможно без контактов с аборигенным населением. Взаимоотношения с алеутами на первом этапе носили в основном случайный характер, но уже отчасти были регламентированы государством, стремившимся обеспечить лояльность племенной власти и регулярное поступление ясака в казну. Все же, несмотря на предписания Камчатской администрации, вооружённые столкновения с алеутами стали

<sup>1</sup> Берх В.Н. Хронологическая история открытия Алеутских островов, или подвиги российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле. - СПб., 1823. - С. 1.

<sup>2</sup> Савельев И.В. Промысловое освоение русской Америки во второй половине XVIII века. – Архангельск, 2006. - С. 40-43.

довольно частым явлением. В ряде случаев конфликты провоцировали сами островитяне (как это было с командой судна «Св. Иеремия» компании Рыбинского), но в основном инициаторами столкновений были промышленники, усматривавшие именно в грабеже островитян, а не в торговле, источник обогащения. Представляется, что на характер взаимоотношений между русскими и островитянами в первую очередь влиял субъективный фактор (личность передовщика и морехода). Казаки как представители власти далеко не всегда могли контролировать действия промышленников. Государство было заинтересовано в развитии ещё достаточно немногочисленных промысловых компаний, так как использовало их для решения своих внешнеполитических задач. В основном именно поэтому декларируемые наказания за неисполнение предписаний правительства, как правило, не применялись.

В **переходный период** между концом первого периода колонизации американского континента и началом второго иркутский купец Иван Бечевин задумал исследовать морской путь из Камчатки в северную часть Сибири, вплоть до устья реки Лены, и начать поиски новых островов в «Восточном море». Для этого он намеревался снарядить два судна, одно отправить на север, второе - к Алеутским островам. В январе 1758 г. Бечевин получил разрешение на отправку судна и инструкцию не от местной камчатской администрации как обычно, а от Ф.И. Соймонова, сибирского губернатора<sup>3</sup>. Но в 1759 г. началось следствие против И.С. Бечевина, обвинённого в неуплате кабацких сборов, все его имущество было «секвестрировано», а сам он был «замучен»<sup>4</sup>. Намерения купца не были полностью осуществлены: на север судно не было отправлено, а на Алеутские острова в 1760 г. отправилось судно «Св. Гавриил» под командой квартирмейстера Пушкарёва<sup>5</sup>.

«Св. Гавриил» был самым большим из всех снаряжённых на промысел до 1760 г. судов. Длина его равнялась 62 футам по килю, и на нем могли поместиться 60 промышленников (обычно на промысловых судах отправлялось 35-40 человек)<sup>6</sup>.

В отличие от предыдущих экспедиций, вышедших на промысел из камчатских портов, это судно вышло из Охотского порта<sup>7</sup> и возвратилось туда же, положив тем самым начало ещё одному маршруту, облегчившему доставку необходимых грузов с материковой территории России и вывоз пушнины в Китай.

Пушкарёв в июле 1760 г. вышел из реки Большой, имея на борту 60 человек. 24 августа он пристал к острову Атту и взял там несколько человек для указания пути на дальние острова и толмача алеута Черепанова с судна Рыбинского. 25 сентября «промышленные» были уже на Атхе, где освободили от осады туземцев команду судна «Св. Владимир». После этого экипажи обоих судов сообща провели зимовку и промысел.

В конце мая 1761 г. «Св. Гавриил» отправился на поиски неизвестных островов. Для рыбного промысла русские взяли с собой с Атхи и Амли 4 алеутов с двумя жёнами и двумя детьми, да с соседних островов 25 женщин для копания сараны на пищу и одного мальчика для обучения русскому языку. Пушкарёв следовал на восток вдоль южной стороны Алеутской гряды до полуострова Аляска, где команда и расположилась на зиму.

<sup>3</sup> Оглоблин Н.Н. К истории полярной экспедиции Бахова и Шалаурова в 1757-1760 гг. // Журнал министерства народного просвещения. - 1902. - Июнь. - Ч. 341. - С. 294-298.

<sup>4</sup> АРГО. - Ф. 60. - Оп. 1. - Д. 3. - Л. 55.

<sup>5</sup> Савельев И.В. Промысловое освоение русской Америки во второй половине XVIII века. - Архангельск, 2006. - С. 53-55.

<sup>6</sup> Берх В.Н. Хронологическая история открытия Алеутских островов, или подвиги российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле. - СПб., 1823. - С. 41.

<sup>7</sup> Берх В.Н. Хронологическая история открытия Алеутских островов, или подвиги российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле. - СПб., 1823. - С. 37.

Место зимовки было многолюдным, и хотя аборигены относились к русским миролюбиво, передовщик обеспечил себя 9 аманатами (заложниками) и только потом разместил артели для промысла.

Первоначально отношения с туземцами были дружественные, но вскоре поступки «промышленных» изменили отношение к ним. Пушкарев с партией в 20 человек «совершил насилие женщинам о. Унги». Кроме того, русские истребили четыре больших селения на Унимаке, а в пятом получили отпор и едва спаслись бегством, потеряв несколько человек убитыми<sup>8</sup>. Оскорблённые островитяне напали на артель, убив двух промышленников, в том числе приказчика Голодова, и ранив 6 человек. При погроме островитяне унесли несколько ружей, порох, свинец и кольчугу. В отместку Пушкарев умертвил 7 аманатов, отпустив остальных двух «к своим родникам»<sup>9</sup>. Три недели спустя было совершено новое нападение на промышленников. Потери русских составили 4 человека убитыми. В мае, потеряв ещё двух членов команды, в том числе и унтер-офицера Лобашкова<sup>10</sup>, передовщик решил увести судно с берегов Аляски.

26 мая 1762 г. «Св. Гавриил» подошёл к о-ву Умнак, где были взяты два алеута для указания пути и несколько женщин вдобавок к бывшим на судне двадцати одной. Женщины по прибытии к берегам Камчатки были утоплены. На обратном пути 25 сентября судно, спасаясь от бури зашло в небольшую бухту на камчатском берегу (которая в настоящее время называется Бечевинская). Промысел, доставленный на «Св. Гаврииле», был невелик: «десятая» пошлина с него равнялась 860 рублям<sup>11</sup>. Отчёт самого Гаврилы Пушкарёва о плавании на боте «Святой Гавриил» к берегам Аляски можно прочесть в текстовом приложении 4.

Закрепление русских промышленников на Алеутских островах, обеспокоенность правительства отношением работных людей к аборигенам заставляла государство применять наказания, предусмотренные за жестокость по отношению к алеутам. После доноса прибывших на боте Горелина и Попова члены команды впервые за историю освоения Алеутских островов были привлечены к суду за «чинение над островитянами разных злодеяний». После долгих проволочек в 1774 г. 40 человек были оставлены по решению суда на Камчатке для хлебопашества, а бот конфискован в пользу казны<sup>12</sup>.

### **Второй этап русской колонизации американского континента**

В период до 1780 г. было организовано около 70 экспедиций, которыми были полностью открыты Командорские острова, вся Алеутская гряда, остров Кадьяк, северо-западное побережье американского материка. Был накоплен обширный опыт в мореплавании. Одни и те же мореходы совершали по несколько вояжей, достигая американского побережья. «Рейсы» между Азией и Америкой стали привычными, несмотря на всю их сложность в условиях сурового «Восточного» океана<sup>13</sup>.

Пушной промысел, достигший наиболее широкого развития в конце XVIII в., приносил огромные прибыли как самим организаторам компаний (за 1 и 2-й периоды было добыто мягкой рухляди на 5 101 978 рублей), так и государству. Доходы отдельных компаний были совершенно различны - от 3 тыс. до 300 тыс. рублей. Многие купцы вообще лишались своих

<sup>8</sup> АРГО. - Ф. 60. - Оп. 1. - Д. 3. - Л. 56.

<sup>9</sup> Берх В.Н. Хронологическая история открытия Алеутских островов, или подвиги российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле. - СПб., 1823. - С. 43.

<sup>10</sup> АРГО. - Ф. 60. - Оп. 1. - Д. 3. - Л. 57.

<sup>11</sup> АРГО. - Ф. 60. - Оп. 1. - Д. 3. - Л. 5

<sup>12</sup> АРГО. - Ф. 60. - Оп. 1. - Д. 3. - Л. 58.

<sup>13</sup> Савельев И.В. Промысловое освоение русской Америки во второй половине XVIII века. – Архангельск, 2006. - С. 166-171.



судов, погибших во время шторма или уничтоженных аборигенами. Некоторые же наиболее удачливые промышленники могли за один вояж обеспечить себя на всю оставшуюся жизнь. Во многом количество «упромышленной» пушнины зависело от отношения команды к алеутам, которые могли либо предложить промышленникам шкуры животных, либо вообще истребить экипаж судна.

Пушной промысел организовывали купеческие компании (их число доходит до 40), первоначально очень неустойчивые, создававшиеся только на одну экспедицию.

С начала 1780-х гг., в промысловой деятельности купеческих компаний наметился ряд серьезных изменений. Основной район промыслов из-за истребления популяции каланов переместился с Командорских и Алеутских островов на побережье Северной Америки.

В XVIII в. зарождается и система эксплуатации алеутов. К концу 1770-х годов основу артелей, занимавшихся заготовкой пушнины, стали составлять алеуты. Промышленники, прибывшие из России, выполняли в основном роль организаторов, руководя небольшими байдарочными флотилиями островитян.

Во второй половине XVIII в. окончательно формируются и закрепляются правовые принципы организации промысловых купеческих компаний. Основным документом, регламентирующим права и обязанности участников компании, становятся валовые контракты. Ключевым правовым понятием при заключении подобных договоров является «пай» - «участок из промысла», выраженный в пушнине или её стоимости.

Освоение русскими людьми Алеутских островов, Аляски в XVIII в. стало первым периодом в отечественной истории предпринимательства, когда частный капитал и государство действовали порознь. Образование в 1799 г. монопольной под высочайшим его императорского величества покровительством Российско-американской компании, формально независимой, но фактически являвшейся проводником политики империи, привело к качественному изменению положения русского Нового Света. Это ознаменовало начало нового этапа в развитии Русской Америки, который, по существу, продолжался вплоть до продажи в 1867 г. Аляски Соединённым Штатам Америки.

Таким образом, можно выделить следующие исторические особенности плавания бота «Св. Гавриил», остановившегося 25 сентября 1762 года в Бечевинской бухте:

- последний был наиболее технически совершенным и большим судном в «Восточном» море на момент постройки;
- экипажу судна удалось проложить новый маршрут освоения Северной Америки (из охотского порта на американский континент и обратно в Китай);
- основано первое (пусть и временное) русское поселение в Северной Америке;
- Гаврила Пушкарёв был первым из русских промышленников начавшим широкую эксплуатацию алеутов, за что члены экипажа также впервые были осуждены российским судом.

#### 4.2 И.С. Бечевин

Иван Степанович Бечевин (Бичевин) (1704 г.- 1759 г.) в сер. XVIII в. считался одним из богатейших купцов города Иркутска. Что явилось первоначальным источником накопления капитала для И.С. Бечевина неизвестно. С 1699 года государство было монопольным торговцем хлебным вином (водкой), с 1728 г. курение и торговлю вином стали отдавать купцам на откуп с ежегодным платежом<sup>14</sup>. В 1749 г. И.С. Бечевин взял на откуп

<sup>14</sup> Чернявская О. Из истории винокурения в Иркутской области // Земля иркутская. 1996. №5. С.22

«питейное дело» в Илимском уезде Иркутской провинции (48 кабаков), заплатив за это казне 6 236 руб. Кроме того, он вёл торговлю через Кяхту с китайскими купцами. В 1750-х годах его приказчики доставляли с Тихоокеанских островов мех морских зверей. Купец продавал его российским купцам, а на вырученные деньги покупал главным образом сукно, которое отправлял в Кяхту для обмена на китайские товары. Пушной промысел шёл успешно и в 1757 г. И.С. Бечевин обратился к сибирскому губернатору с предложением организовать за свой счёт экспедицию «к полуденным и северным странам на преждеобретенные, также буде сыщутся на неизвестные земли и острова». На этих островах «поверенные и работные люди» должны были промыслять «всякого зверя и птиц и другие надобные вещи». Обязуясь оплатить все расходы на экспедицию, И.С. Бечевин просил оказать ему содействие: предоставить мореходов и матросов, выделить переводчика, плотника, а также выдать две пушки, порох и ядра «для осторожности и обороны в случающихся паче чаяния нападениях» аборигенов.

Получив от правительства разрешение на экспедицию, И.С. Бечевин начал подготовку. Он вошёл в компанию купцов - московского Ивана Никифорова, тобольского Ильи Снигирева и вологодского Ивана Буренина, ставивших своей целью добычу пушнины на островах северной части Тихого океана. Однако судьба распорядилась иначе.

Указом Сената от 19 сентября 1755 г. купеческому сословию было запрещено заниматься винокурением и подрядами на поставку вина. Соответственно к подрядам по поставке вина на 1755 г. допускались лишь помещики-винозаводчики, купеческие же винокурни подлежали закрытию. В начале 1755 г. были закрыты также и казенные винокуренные заводы, фактически дворянство получило полную монополию на винокурение.

Обер-прокурор (заместитель главы) Правительствующего Сената (высший государственный орган законодательной, исполнительной и судебной власти Российской империи) А.И. Глебов (рис. 3) получил на откуп продажу вина в Иркутской провинции на 7 лет за откупную плату в 58 тыс. руб. в год. И обратился к иркутским купцам с предложением продать или сдать ему в аренду свои винокуренные заводы. После отказа последних А.И. Глебов приостановил действие откупной, а в 1758 г. в г. Иркутск прибыл следователь Сената по винокуренным делам Пётр Никифорович Крылов.

Последний обвинил иркутских купцов в злоупотреблениях по прежде находившимся в их содержании винным откупам, постановил взыскать с них в пользу казны 112 278 руб., арестовал и заковал в цепи 74 купца, всех членов городского магистрата, в том числе бургомистра, опечатав и конфисковал имущество многих из них.

Под пытками П.Н. Крылов вынудил арестантов оговорить себя. И.С. Бечевина среди три месяца продержали в кандалах, поднимали на дыбу и секли кнутом. После долгих истязаний, почувствовав приближение смерти, он дал согласие на уплату в казну «недоимки» в 15 000 рублей. Когда И.С. Бечевина отпустили и отвезли в свой дом, П.Н. Крылов последовал за ним и перед смертью истребовал ещё 15 000 рублей.

Подобным образом с иркутских купцов было получено 155 295 рублей. Примерно равную этой цифре сумму П.Н. Крылов получил в виде дарственных на своё имя. Кроме того, за проделанную работу Сенат выдал ему премию в размере 1000 рублей.

Между тем, в столице обер-прокурор Сената А.И. Глебов возобновил с ноября 1758 года семилетнее владение винокурнями Иркутской провинции. Приобрёл их за 57 585 рублей в год и незамедлительно продал далее. Сумма, оплаченная конечным покупателем, составила около 83 тысяч рублей в год. Причём всю оплату А.И. Глебов получил сразу. Чистая прибыль от этой операции составила 175 тысяч рублей. Причём обер-прокурор

Сената, продал за эти деньги не только винокурни (производство и оптовые продажи), что позволял закон, но и кабаки (розничную торговлю), чего ни в одной другой российской провинции не происходило.

За два года властвования в Иркутске П.Н. Крылов почувствовал себя полностью безнаказанным. Отстранил от власти вице-губернатора иркутской провинции Вульфа (губернатор управлял всей Сибирской губернией) и взял управление провинцией в свои руки. По свидетельствам иркутян П.Н. Крылов не только пытал купцов и членов магистрата, но бесчестил их жён и дочерей, все «особы женского пола от 10 лет и старше» были обещены им и его подручными. П.Н. Крылов приказал изменить российский герб на городской башне, вместо двуглавого орла со св. Георгием на груди, повесить двуглавого орла с собственным изображением на груди.

После истории с гербом иркутский архиерей Софроний отправил два доноса, один в Сенат, второй – сибирскому губернатору в Тобольск, в котором описывал надругательство над государственными символами и арест вице-губернатора иркутской провинции. Направленный губернатором в Иркутск урядник Подкорытов с отрядом арестовал П.Н. Крылова. Согласно указу Екатерины II последний должен был быть порот кнутом в Иркутске и подвергнут вечной каторге, однако его судьба достоверно неизвестна<sup>15</sup>.

Для А.И. Глебова данная история завершилась устным порицанием императрицы. Хотя в 1764 году она послужила формальным основанием для его отставки с поста генерал-прокурора (главы) Сената. Тем не менее, в 1765 году он занимал второе место среди самых богатых винокуров России. После отставки А.И. Глебов жил в своём имении Виноградово под Москвой. Похоронен во Владимирской церкви в усадьбе Виноградово, которая сохранилась до сих пор и является объектом культурного наследия федерального значения №771411299250016 (рис. 4).

После смерти И.С. Бечевина у него не оказалось законных наследников, имущество было передано в распоряжение магистрата. Впоследствии в магистрат поступили претензии на наследство от казаков охотского порта Ильи Бечевина и Гаврилы Бечевина, драгуна

<sup>15</sup> Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление, 1857-1859, № 24. С.8-13. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL: <https://www.prilib.ru/item/416195> (дата обращения: 24.01.2019).

Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление, 1857-1859, № 27. С.6-10. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prilib.ru/item/416204> (дата обращения: 24.01.2019).

Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление, 1857-1859, № 30. С.9-11. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prilib.ru/item/416219> (дата обращения: 24.01.2019).

Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление, 1857-1859, № 33. С.10-11. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prilib.ru/item/416230> (дата обращения: 24.01.2019).

Пермские Епархиальные ведомости, прибавления, 1875, №46 (дата обращения: 24.01.2019). URL:<http://pravoslavnoe-duhovenstvo.ru/media/priestdb/materialattachment/attachment/40/93/40938ea5-8af0-4b42-8532-1034be7996eb.pdf> (дата обращения: 24.01.2019).

Сборник Императорского Русского Исторического Общества. - СПб., 1867. Т. 1. С.215-252. Бумаги из дела о генерал-прокуроре А.И. Глебова и сибирском следователе Крылове. [Электронный ресурс] // сайт ГПИБ URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/9374-t-1-1867> (дата обращения: 24.01.2019).

Сборник Императорского Русского Исторического Общества. - СПб., 1871. Т. 7. С.235-237, 299, 344. Жалоба сенатора Сумарокова. [Электронный ресурс] // сайт ГПИБ <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/9401-t-7-1871> (дата обращения: 24.01.2019).

«Луч», Учено-литературный сборник. 1866, Т. I, С. 186-201 К. Щукин «Крылов, следователь в Сибири» [Электронный ресурс] // сайт Гугл книги URL:

<https://books.google.ru/books?id=bbsFAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q=%D0%BA%D1%80%D1%8B%D0%BB%D0%BE%D0%B2&f=false> (дата обращения: 24.01.2019).

Стефана Бечевина, отставного казака Ильи Бечевина, настаивающих на родственных связях с покойным. Дело рассматривалось до 1785 года<sup>16</sup>. В итоге, имущество было продано с аукциона. Вырученные деньги (22 413 руб.) поступили в городскую казну<sup>17</sup>.

Наследие И.С. Бечевина помимо материальных ценностей заключалось в церквях, строительство которых в Иркутске в 1759—1763 годах он финансировал: Церковь Тихвинской иконы Божией Матери (1754 г.), Церковь Знамения Пресвятой Богородицы (1757 г.) и Церковь во имя Благовещения Пресвятой Богородицы (между 1754 и 1759 гг.).

И.С. Бечевин был похоронен рядом с иркутской церковью Тихвинской иконы Божией Матери (рис. 5). В 1932 г. церковь снесена. Знаменская церковь сохранилась и является объектом культурного наследия федерального значения №3810002011 (рис. 6). Во дворе Знаменской церкви похоронен Г.И. Шелихов – мореплаватель и торговец, основатель первых постоянных русских поселений в Северной Америке, основатель Северо-Восточной компании.

Церковь во имя Благовещения Пресвятой Богородицы в 1931 г. снесена (рис. 7). В 1821–1823 гг. в Благовещенской церкви служил диаконом первый будущий епископ Камчатский, Курильский и Алеутский Св. Иннокентий (И.Е. Попов-Вениаминов). Впоследствии он пятнадцать лет прожил на острове Уналашка в Русской Америке. Просвещал обитателей Камчатки, Алеутских островов, Северной Америки, крестил людей, строил храмы, основывал школы и сам обучал в них детей. В 1826 году создал алфавит алеутского языка. Массово проводил прививание оспы, что позволило остановить эпидемии этой болезни. В 1858 году вместе с Николаем Муравьевым основал г. Благовещенск. Похоронен на территории Свято-Троицкой Сергиевой Лавры в Московской области. В 1977 году причислен к лику святых Русской Православной Церкви.

В честь И.С. Бечевина назван залив у острова Умналак (входит в состав Лисьих островов на территории Соединённых штатов Америки), а также бухта на полуострове Камчатка.

#### 4.3 Гидрографические исследования.

Первые сведения о бухте были сообщены Гаврилой Пушкарёвым. В экспликации к карте Камчатки, составленной в 1764-1765 годах известным этнографом и историком Т.И. Шмалевым, содержится описание «неизвестной в главных командах на Камчатском берегу гавани Св. архистратига Гавриила». В пояснении к карте есть сведения, что чертёж бухты Г. Пушкарёв доставил Т.И. Шмалеву по прибытии в Охотск. Сообщил он и первые гидрографические сведения об открытой бухте: «ко входу и отстою малых транспортных судов немного уступает Петропавловской гавани. Грунт во оной мелкая дресва и песок».

В 1791 году морскую съёмку бухты Бечевинской осуществил известный русский мореплаватель и гидрограф Г.А. Сарычев. В 1830 году этот район был описан с байдары капитаном корпуса флотских штурманов П.И. Ильиным. В 1900 году бухту обследовал владивостокский шкипер Ф.К. Гек, командовавший в то время шхунной «Сторож». Он составил план южной части бухты, который был в следующем году уточнён и дополнен мичманом В.В. Драхенфельсом, офицером военного транспорта «Якут», проводившего гидрографические работы у восточного побережья Камчатки.

В 1909 году по поручению Главного Гидрографического Управления Морского

<sup>16</sup> Серебrenиков А.М. Очерк некоторых сторон из жизни города Иркутска в первые три года по введении Городового положения 21-го апреля 1785 года. О вымороченных имениях. Том 2. С. 8- 17. [Электронный ресурс] // сайт РГБ <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/9401-t-7-1871> (дата обращения: 24.01.2019).

<sup>17</sup> Зуев А.С. Бечевин (Бичевич) Иван Степанович // Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири. – Т.1 (А – Е). – Кн.1. – Новосибирск, 1994. – С. 121–123.

Министерства капитаном второго класса С. де-Ливроном и полковником М. Клыковым составлена лоция Северо-Западной части Восточного океана, в том числе дано текстовое и графическое описание Бечевинской бухты (текстовое приложение 5).

Бухта Бечевинская<sup>18</sup>. На южном берегу полуострова Шипунского, почти посередине между мысом того же имени и рекой Вахиль, вдаётся в берег по румбу СВ на 5  $\frac{1}{2}$  мили<sup>19</sup> бухта Бечевинская шириной от  $\frac{3}{4}$  до 1  $\frac{1}{4}$  мили. Бухта эта двумя выдающимися косами делится пополам, причём наружная часть бухты занимает по длине до 2  $\frac{1}{4}$  миль, а внутренняя длиной около 3  $\frac{3}{4}$  мили, образует неглубокий бассейн в виде озера. Ширина входа в этот бассейн между косами, по заявлению одних, около кабельтова, а, по заявлению других, около 2 кабельтов, с фарватером около 15 сажений<sup>20</sup> шириной, при 8 футах глубины в малую воду, причём наибольшая глубина в этом проходе находится ближе к южной косе.

Восточный мыс у входа в наружную часть бухты имеет выдающуюся к ЗСЗ грядку камней, которая вместе с такой же грядой, выдающейся от западного входного мыса, называемого мыс Ловушек, суживает вход с моря в бухту до 3 кабельтовых<sup>21</sup> - по заявлению одних и до 5  $\frac{1}{2}$  кабельтовых - по заявлению других. Глубина наружной части бухты от 10 сажений во входе уменьшается до 2 сажений и менее перед входом во внутреннюю её часть; грунт - песок и камни. Бухта окружена остроконечными горами от 500 до 2000 футов вышины, причём горы северного берега бухты наиболее крутые. С гор впадает в бухту несколько речек, глубина которых в полную воду доходит до 15 футов. Гряда камней от восточного входного мыса выступает почти до половины входа в бухту, а гряда от западного мыса тянется недалеко от берега, имея южное направление. На грядах этих даже в небольшую зыбь уже ходит бурун. В бухте много выкидного леса и есть пресная вода, и особенно указывают для этого на прекрасный горный поток в северо-восточном конце бухты, удобный для приёма воды, и тут же можно нарубить дров из мелкого березняка.

Внутри бухты скрытых опасностей не оказалось, кроме нескольких подводных под берегами. Также не было замечено в бухте особо сильного течения, кроме пролива между двумя внутренними косами; в этом проливе течение довольно быстрое, а косы на обеих сторонах его окаймлены низкими песчаными холмами, покрытыми травой. Высота прилива в бухте замечена до 7 футов.

Около восточного входного мыса, между ним и отдельным каменистым мелководьем с глубиной 5 сажений, глубина моря 7 сажений, а к западу от этого же мыса измерены глубины: 9 сажений в  $\frac{1}{2}$  мили и 14 сажений в 1  $\frac{1}{4}$  мили. Затем, севернее бухты расположено несколько камней, видных поверх воды, с отмелями около них, поэтому при входе в бухту в туманную погоду, нужно избегать этой части берега. Что же касается берега Шипунского полуострова южнее бухты, то у него на расстоянии  $\frac{3}{4}$  и 1 мили глубины моря были намерены 18-20 сажений, грунт - мелкий песок.

В бухте Бечевинской стоянка безопасна при всех ветрах, но за исключением дуящих из юго-западной четверти, а во внутреннюю часть бухты даже волнение с моря не доходит. В окрестностях, бухты можно охотиться за каменными баранами.

Вследствие гористого характера окрестностей Бечевинской бухты, вход в неё, подходя к ней от юго-востока, усматривается в виде щели в горах.

По осмотру берега к югу от Бечевинской бухты и вокруг Шипунского мыса до Моржовой бухты, несмотря на крутизну побережья, много обнаружено прикрытий и

<sup>18</sup> Лоция Северо-западной части восточного океана. Ч 4-я. - СПб., 1909. С.52-54.

<sup>19</sup> Морская миля равна 870 сажням семи футовой меры или 1853 метрам.

<sup>20</sup> Сажень морская шести футовая равна примерно 1,85 метра.

<sup>21</sup> Кабельтов равен 1/10 морской мили или 100 морским сажням, составляет 185,2 метра.

бухточек для шлюпок, и в числе их указывается бухта Тихая, между Бечевинской бухтой и Шипунским мысом, скрытая от всех ветров рифами и представляющая удобства для причала. Пресная вода и выкидной лес в ней имеются.

#### **4.4 Рыболовные споры**

По результатам неудачной для России русско-японской войны стороны заключили рыболовную конвенцию, подписанную 15 (28) июля 1907 г., которая предоставляла широкие права японским подданным на рыбную ловлю в российских водах<sup>22</sup>.

Фактическое отсутствие русского флота на Тихом океане после русско-японской войны делало невозможным эффективный рыболовный надзор. Наблюдение за рыболовным промыслом было возложено на «лесных объездчиков береговой стражи». На Камчатке их было шесть, на Сахалине - четыре, на побережье от Николаевска-на-Амуре до Посыета - пять. В море охранную службу несли два крейсера и несколько старых кораблей<sup>23</sup>. Не желая обострять отношений с Японией, царское правительство дало указание командирам охранных судов «быть снисходительными и избегать резких столкновений с японцами». В соответствии с 14 статьёй договора японской стороне было отказано в праве использовать ряд бухт, портов и гаваней, чтобы последние не могли создать постоянные базы для японских судов в российских водах. Одним из таких мест являлась Бечевинская бухта, упомянутая в ст. 14 данного договора.

Установилось бесконтрольное хищничество японцев в русских водах и на побережье. В 1907 г. японская сторона отправила свой военный крейсер в воды Охотского и Берингова морей под предлогом заботы о рыбаках, потерпевших кораблекрушение. Военные корабли Японии поддерживали незаконные требования японских рыбопромышленников, производили топографическую съёмку побережья, промеры глубины бухт и т. п. В то же время в нарушение конвенции японцы запретили русским промышленникам рыбную ловлю у своего побережья, конфисковали несколько российских рыболовных судов у южного побережья Сахалина.

Японские рыбопромышленники систематически и безнаказанно нарушали условия рыболовной конвенции, и без того предоставлявшей Японии огромные льготы. Японцы, в частности, добивались разрешения якорной стоянки для японских рыболовных судов в гаванях и бухтах, закрытых по условиям конвенции для японского рыболовства. Правительство России и в этом вопросе пошло на уступки, разрешив на год стоянку японских судов в семи ранее закрытых бухтах. Всё что могло российское правительство – наблюдать за действиями японской стороны. В 1909 году судно «Командор Беринг» обследовало охотское и камчатское побережье, производило надзор за рыбной ловлей, в том числе была осмотрена Бечевинская бухта<sup>24</sup>.

#### **4.5 Военная база 182 ОБр ПЛ КТОФ**

В последней трети XX века бухта использовалась наиболее интенсивно и была связана с деятельностью военной базы 182 ОБр ПЛ КТОФ.

<sup>22</sup> Кутаков Л.Н. 'Россия и Япония' - Москва: Наука, 1988 - с.384

<sup>23</sup> Григорцевич С. С. Дальневосточная политика империалистических держав. 1906-1917. Томск, 1965. С. 141

<sup>24</sup> Рыбный промысел в водах Приамурья: (отчет Приамурского управления государственных имуществ). - Хабаровск, 1910. С. 21

Ещё в начале 1960-х годов бухта использовалась как запасной район манёвренного базирования, в бухту заходили военные лодки для стояния на якоре.

После создания в бухте базы 182 отдельной бригады подводных лодок Тихоокеанского флота (известной также как Финвал, Петропавловск-Камчатский-54) на берегу появился военный городок. Кроме того, на Входном мысу был размещён военный городок войск ПВО и 6-й зенитно-ракетный дивизион.

182 бригада подводных лодок Тихоокеанского флота была сформирована 1 июля 1955 года на базе 16-й дивизии подводных лодок в бухте Тарья в составе: «Б-10» (быв. «Л-10»), «Б-11» (быв. «Л-11»), «Б-12» (быв. «Л-12»), «Б-19» (быв. «Л-9»), «Б-23» (быв. «Л-7»), «Б-24» (быв. «Л-8») XI серии.

К 1960 году в составе бригады не осталось подводных лодок типа «Л». Некоторые из них были переоборудованы в зарядовые станции и в УТС для обеспечения подготовки по БЗЖ и распределены по различным соединениям. «Б-24» передан во Владивосток в бухту Малый Улисс в качестве «УТС-89», «Б-12» – в Магадан в бухту Нагаево как «УТС-11», а «Б-10» оставлена в бухте Крашенинникова как «ЗАС-18», а затем «ПЗС-20». В настоящее время в качестве мемориалов сохранились рубка ПЛ «Б-24» на территории 19 бригады в бухте Малый Улисс (рис. 8), рубка установлена в качестве мемориала ПЛ Л-19 затонувшей со всем экипажем (64 человека) в проливе Лаперуза. Рубка «Б-10» (Л-10) установлена в гор. Вилючинске в память о ПЛ Л-16 (рис. 9). Корпус ПЛ «Б-12» в 1986 г. затоплен в основании каменного мола в бухте Нагаево.

### Год 1971

15 мая 1971 года Главнокомандующий Военно-морским флотом, адмирал флота СССР С.Г. Горшков с группой адмиралов и генералов посетил бухту Бечевинская. Проверил возможности бухты в качестве базы соединения подводных лодок, предназначенных для обеспечения развёртывания кораблей 2-й флотилии подводных лодок и Камчатской военной флотилии из Авачинской губы в час «Ч». Старожилы говорят, что он жил несколько дней в отдельном домике. В чем-то убедившись, главком назначил срок перевода 182-й бригады подводных лодок в бухту Бечевинская<sup>25</sup>.

Объявлен состав кораблей и объектов, которые должны войти в формирующуюся 182-ю Отдельную бригаду подводных лодок (командир бригады контр-адмирал И.В. Кармадонов): ПЛ «Б-8», ПЛ «Б-15», ПЛ «Б-28», ПЛ «Б-33», ПЛ «Б-39», ПЛ «Б-50», ПЛ «Б-112», ПЛ «Б-135», ПЛ «Б-397», ПЛ «Б-855», ПЛ «С-73», ПЛ «С-310», 332-й экипаж, 336-й экипаж, ПКЗ-61, ПЗС-56 (б. «С-173), ВМ-134, ВРД-73, ВМ-18, ТЛ-27, ТЛ-604, 4315-я береговая база, ПБ «Камчатский комсомолец», 687-й узел связи, 146-й базовый лазарет, склад ГСМ, 2-я хлебопекарня, 295-я пожарная команда, 1004-й отдельный взвод охраны. Указанные суда и объекты приказано передать в 182-ю Отдельную бригаду подводных лодок из 8-го Отдельного дивизиона, 15-й Эскадры подводных лодок, 245-го Отдельного дивизиона ремонтирующихся лодок, 4-й бригады 6-й Эскадры подводных лодок Тихоокеанского флота.

18 июля 1971 года лодки бригады переведены к новому месту постоянного базирования (рис.10). Бригада переведена на штатное расписание Отдельной 3 марта 1971 года в соответствии с директивой Главнокомандующего Военно-морским флотом.

<sup>25</sup> Сенькин В.А. Хроника одного соединения с комментариями : 182-я Отдельная бригада подводных лодок Камчатской военной флотилии ТОФ в лицах ее командиров. – Санкт-Петербург, 2015. С.619-620

30 сентября 1971 года 182-я бригада 15-й эскадры подводных лодок окончательно переформирована в 182-ю Отдельную бригаду подводных лодок 15-й эскадры лодок Камчатской военной флотилии. В бригаду вошли:

- ПЛ «Б-8», командир Чефонов Игорь Герасимович;
- ПЛ «Б-15», командир Сенькин Владимир Ардалионович;
- ПЛ «Б-28», командир Смирнов Виталий Алексеевич;
- ПЛ «Б-33», командир Ляхов Эдуард Алексеевич;
- ПЛ «Б-39», командир Федоров Владимир Александрович;
- ПЛ «Б-50», командир Рычков Василий Иванович;
- ПЛ «Б-112», командир Горячук Олег Андреевич;
- ПЛ «Б-135», командир Малышев Леонид Павлович;
- ПЛ «Б-397», командир Никифоров Евгений Михайлович;
- ПЛ «Б-855», командир Данилов Борис Иванович;
- 332-й экипаж большой ПЛ, командир Ломов Эдуард Дмитриевич;
- 336-й экипаж большой ПЛ, командир Игнатенко Геннадий Иванович;
- ПЛ «С-73» пр. 640, командир Шпирко Валентин Андреевич;
- ПЛ «С-310» пр. 690, командир Овчинников В. Е.;
- ПБ «Камчатский комсомолец», командир Петухов Юрий Николаевич;
- ПКЗ-61, командир Родионов Кирилл Игоревич;
- ТЛ-27 пр. 368, командир мичман Деркач;
- ТЛ-604 пр. 368, командир мичман Жуков;
- М-18 пр. 450 ВТМ;
- М-134 пр. 552;
- ВРД-73 пр. 9768;
- ПСЗ-56;
- 4315-я береговая база, командир подполковник Поважный Владимир Александрович;
- 687-й узел связи;
- 146-й береговой лазарет;
- 295-я пожарная команда;
- 1004-й Отдельный взвод охраны;
- склад горюче-смазочных материалов.

Начальником штаба 182-й Отдельной бригады подводных лодок стал капитан 1-го ранга А.П. Алхименко, начальником политотдела капитан 2-го ранга – Н.С. Величкин. Командиром бригады – контр-адмирал И.В. Кармадонов.

В 1971 году лодки бригады приняли участие в зачётно-командном учении и в составе отряда боевых кораблей под руководством контр-адмирала И.В. Кармадонова, совершили поход от Аляски до Гавайских островов с выполнением боевых упражнений.

15 августа – 29 сентября 1971 года ПЛ «К-61» (бывш. «Б-29»), командир Г.А. Малышевский, совершила межфлотский переход из губы Оленья (Северный флот) на Тихоокеанский флот в бухту Золотой Рог Северным морским путём в составе «ЭОН-81».

Кроме того, ПЛ «Б-33» выполнила боевую службу на полную автономность в Филиппинском море, 336-й экипаж на ПЛ «Б-112» совершил дальний поход на боевую службу в Индийский океан, ПЛ «Б-15» выполнила специальное задание по разведке испытания ядерного боеприпаса на острове Амчитка, ПЛ «С-73» выполнила, с перерывами



на межпоходовый ремонт, три боевые службы (рис. 11-16).

### **Воспоминание участника командно-штабных учений**

«В конце августа — середине декабря 1971 года 182-я Отдельная бригада подводных лодок принимает участие в зачётном командно-штабном учении с обозначенными силами «Восход»: подготовка к ведению операций по пресечению действий ВМС вероятного противника в западной части Тихого океана и Охотском море во взаимодействии с Военно-воздушными силами.

Под руководством командира бригады в составе отряда кораблей: ПБ «Камчатский комсомолец» под флагом командира бригады контр-адмирала И.В. Кармадонова, 2 эсминца, 2 атомные подводные лодки и 2 лодки 182-й бригады — ПЛ «Б-8», командир Чефонов Игорь Герасимович, и «Б-135», командир Горячук Олег Андреевич, выполняли поставленные задачи, в том числе демонстрация Военно-морского флага СССР, ряд учений с использованием оружия. Отряд прошёл вдоль Алеутских островов до острова Уналашка. Там, вблизи американской базы проведено боевое упражнение. «Атака отряда боевых кораблей». Обе наши лодки выполнили упражнение торпедами 53—39 ПМ, атака успешна, торпеды навелись на цель.

Там же при съёмке с якоря на ПЛ «Б-135» был свернут вал шпиля, выбрать якорь не удалось. Решено отдать якорь с цепью, но жвакагалс оказался заваренным. Попытка сорвать якорь ходом так же не удалась — 5 часов полного хода под тремя дизелями результатов не дали. Отряд продолжал поход, гремя якорной цепью на весь океан, до Гавайских островов. Здесь при хорошей погоде вал шпиля сварили и выбрали якорь. Якорь оказался отполированным до блеска, впору сдавать в музей»<sup>26</sup>.

### **Дизельные подводные лодки в составе 182 ОБр ПЛ КТОФ**

Подводные лодки проекта 641 в составе 182-й бригады продолжили океанскую историю дизельных подводных лодок и первыми пошли в Индийский океан самостоятельно, а затем на боевую службу в составе 10-й Оперативной эскадры, затем в составе 8-й и 17-й Оперативных эскадр Тихоокеанского флота, созданных для действий в Южной части Тихого океана и в Индийском океане. К 1982 году почти все лодки проекта 641 182-й бригады переданы в другие соединения, так как бригада по приказу Главнокомандующего Военно-морским флотом перевооружилась новыми кораблями.

Тем не менее, с конца шестидесятых годов до начала восьмидесятых дизельные лодки проекта 641 несли боевую службу в разных районах Тихого и Индийского океанов, вскрывая оперативную и тактическую обстановку, ведя разведку на путях плавания и возле военно-морских баз, производя поиск и обнаружение иностранных подводных лодок в районах боевого патрулирования, обеспечивали полёты космонавтов, проводили многомесячные морские гравиметрические измерения в интересах полётов наших космических аппаратов. Несение боевой службы в Филиппинском море, охрана места гибели подводной лодки «К-129», разведка ядерного взрыва на о. Амчитка, выявление боевых возможностей американской противолодочной системы «Сосус», боевая служба на Курило-Камчатском противолодочном рубеже, создание и поддержание собственной военно-морской школы<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Сенькин В.А. Хроника одного соединения с комментариями : 182-я Отдельная бригада подводных лодок Камчатской военной флотилии ТОФ в лицах ее командиров. – Санкт-Петербург, 2015. С.625

<sup>27</sup> Там же. С.731-732.

**1995 год**

Руководством Вооруженных сил и Военно-морского флота принято решение о передислокации бригады в бухту Петра Ильичёва, посёлок Завойко (рис. 16).

**Воспоминания о передислокации военной базы**

«Положение дел в 182-й Отдельной бригаде становится все более сложным. Уровень подготовки подводных лодок, в первую очередь практической подготовки в океане падает. Лодки стоят у причалов годами. В 1994 и 1995 годах на боевую службу выходила только одна подводная лодка «Б-187» (командир Ю.В. Вихров), она же обеспечивала отработку курсовых задач экипажами других лодок: ПЛ «Б-229» (командир А.В. Вайнилович), ПЛ «Б-464» (командир А.М. Клоков).

По сведениям капитана 1-го ранга Э.В. Брысина, именно эти лодки, как наиболее подготовленные, были переведены в бухту Петра Ильичева в 1994 году и стали у борта плавбазы «Камчатский комсомолец», переименованной в «ПБ-9». В 1995 году были выведены в резерв 2-й категории подводные лодки ПЛ «Б-404» и ПЛ «Б-464». Снабжение бригады производилось с перебоями, денежное довольствие задерживалось месяцами, продуктов не хватало, ассортимент их катастрофически упал. По свидетельству того же Э.В. Брысина, его экипаж одно время длительно питался одним горохом: горох на первое, горох на второе. По свидетельству старшего мичмана В.В. Молчанова, боцмана ПЛ «Б-394», в одной из последних автономок пришлось питаться практически одними консервами «Навага». Были случаи голодных обмороков. Во время базирования в бухте Бечевинской на лодках старшие помощники организовывали группы из личного состава, которые занимались охотой или рыбалкой. Это помогало выжить в тяжёлых условиях. В посёлке Завойко такие группы добывали рыбу на рыболовных судах, собирали черемшу. Последнее время в посёлке бухты Бечевинской не было электроэнергии, офицеры и мичманы готовили пищу на костре за домами. Электроэнергии не было якобы потому, что не было топлива, поскольку после перевода бригады в бухту Петра Ильичёва в 1996 году в хранилищах базы осталось около 40 тонн топлива».

«Часть подводных лодок стояла без аккумуляторных батарей. Ремонтные возможности сократились, не было денег, не было запчастей. Лодки ждали планового ремонта годами. Личный состав месяцами не получал денежное довольствие. Матросы и офицеры голодали в буквальном смысле этого слова. При стоянке в бухте Бечевинской выручала охота и рыбалка. Небольшие группы личного состава отправлялись на промысел. Добытые продукты разбавляли скудный паек, состоящий в основном из круп. Жители начали заниматься огородничеством. При всем этом лодки не были заброшены. Механизмы содержались в порядке, личный состав как-то занимался боевой подготовкой. В пояс поклониться надо матросам, старшинам, мичманам и офицерам за проявленное ими терпение, за тот труд и здоровье, которое они отдавали на дело поддержания боевой готовности оставшихся в строю кораблей и содержания в порядке кораблей в отстое. Но время шло. И уже выход из бухты обмелел. Канал длиной 3020 метров и шириной по дну 40 метров много лет не чистили, подводные лодки, следуя по каналу, в некоторых местах вынуждены были продувать среднюю группу балластных цистерн, подсакивая на мелких местах.

В таких условиях осуществлялась передислокация бригады в бухту Петра Ильичева. Первые лодки ушли в 1994 году и стали к борту плавбазы «ПБ-9». В дальнейшем снимали плавучий причал в бухте Бечевинской, переводили его в бухту

Петра Ильичева, ставили на место. К нему переводились очередные лодки, кто своим ходом, кто на буксире. К 1 октября 1996 года бухту Бечевинскую покинули две последние лодки: ПЛ «Б-445» под командой С.М. Чиркина на буксире и ПЛ «Б-229» под командой А.В. Вайниловича своим ходом. На последней лодке «Б-229» покинул бухту Бечевинскую командир 182-й Отдельной бригады подводных лодок Камчатской военной флотилии Тихоокеанского флота капитан 1-го ранга С.А. Шиянов, последний бечевинский командир бригады. Приказ перевести бригаду к 1 октября был выполнен. В бухте ещё оставалось имущество и его вывозили в течение года, используя всевозможные доступные плавсредства, и ещё длительное время выделяли личный состав для охраны оставшегося имущества. Часть имущества, была брошена, так как вывоз его обходился дороже самого имущества»<sup>28</sup>.

#### **4.6 Затопленная подводная лодка проекта 613.**

В акватории в 200 метрах от берега и в 150 метрах от проектируемого подходного канала расположена затопленная подводная лодка. Частично разрушенная рубка лодки возвышается над водой на несколько метров, покрыта птичим помётом. Корпус лодки оброс водорослями и морскими микроорганизмами. Проходящие мимо суда используют её в качестве ориентира – за рубкой начинается глубина (рис.17-19). Географические координаты носа (волнорезного щита) – N53,246767° E159,763768°, кормы (вертикального руля) – N53,246146° E159,764192°.

#### **Подводные лодки проекта 613**

Прототипом проекта послужила подводная лодка U-250 (тип VIIIС) военно-морского флота Германии, поднятая со дна финского залива осенью 1944 г. (рис. 20). Данный тип лодок являлся новейшим на тот период времени, первые лодки данного типа были спущены на воду в 1944 году.

В 1945 году трофеем советской армии стали практически все типы германских лодок — как сами корабли, так и рабочие чертежи. Советские специалисты получили возможность наблюдать за достройкой германских подводных лодок в советской зоне оккупации. Особый интерес представляли новейшие лодки XXI серии. По признанию американских специалистов, союзные противолодочные силы на май 1945 года не могли эффективно бороться с германскими лодками XXI серии. Несколько лодок XXI серии были в строю советского ВМФ до начала 60-х годов. Знакомство с этой лодкой оказало большое влияние на проектирование средних и больших советских ПЛ.

В начале января 1946 года главнокомандующий ВМС утвердил тактико-техническое задание на среднюю ПЛ проекта 613. В результате предварительных проработок было решено увеличить скорость, дальность плавания и водоизмещение лодки. В августе 1946 года ЦКБ-18 получило новое тактико-техническое задание на разработку проекта 613. ЦКБ-18 разработало эскизный проект, который был утверждён Постановлением СМ от 20.10.1947 г. (текстовое приложение 6).

В середине 1947 года ЦКБ-18 приступило к разработке технического проекта 613 и закончило его к 7 ноября 1947 года. Технический проект был утверждён Постановлением СМ №3110-1258 от 15 августа 1948 года.

#### **Устройство лодки проекта 613.**

##### **Корпус лодки (рис. 21)**

Прочный корпус в районе аккумуляторных отсеков формировался из двух

<sup>28</sup> Там же. С.764-765.

сопряжённых цилиндров, образующих вертикальную «восьмёрку», у которой диаметр нижнего цилиндра был больше диаметра верхнего. При этом относительный вес корпуса в целом получался меньше, чем у других известных конструкций корпуса подводных лодок. Корпус лодки был цельносварным. Для изготовления корпуса предусматривалось применение свариваемых легированных сталей марок СХЛ-4 или МС-1, с пределом текучести не ниже 40 кгс/см<sup>2</sup>. Такие стали для нужд подводного кораблестроения применялись впервые. Изготавливались они по заданию ЦКБ-18 предприятиями Министерства чёрной металлургии<sup>29</sup>.

Прочный корпус подводной лодки разделялся на семь отсеков, из которых три отсека — носовой, центральный пост и кормовой, являлись отсеками-убежищами и отделялись от смежных отсеков прочными сферическими переборками, рассчитанными на 10 кгс/см<sup>2</sup> со стороны вогнутости. Остальные водонепроницаемые плоские переборки между отсеками были рассчитаны на давление 1 кгс/см<sup>2</sup>.

В лёгком корпусе ПЛ размещались 10 балластных цистерн. Непотопляемость подводной лодки в надводном положении обеспечивалась при затоплении любого отсека прочного корпуса с двумя прилегающими к нему цистернами главного балласта с одного борта, при полном запасе топлива.

Запас топлива размещался в трёх цистернах внутри прочного корпуса (56 т) и в четырёх цистернах, расположенных в междубортном пространстве (59 т). При этом, в отличие от ПЛ довоенной постройки, где часть топлива принималась в топливно-балластные цистерны в перегрузку (усиленный запас топлива), на ПЛ проекта 613 весь запас топлива входил в нормальную нагрузку лодки.

Шпангоуты прочного корпуса изготавливались из несимметричного полособульба. Этот профиль был специально разработан для подводного судостроения — форма его поперечного сечения была такова, что обеспечивала для условий проекта 613 нужные соотношения между площадью поперечного сечения и моментом инерции, а толщина стенки хорошо сочеталась с толщинами обшивки корпуса. Концевые сферические переборки прочного корпуса на первых ПЛ проект 613 были литыми, а затем стали изготавливаться штампованными. Одновременно стали изготавливаться штампованными крыши прочных рубок ранее выполнявшиеся литыми. В отличие от конструкции сферических переборок довоенных ПЛ, опорные кольца переборок проекта 613 не приклепывались к прочному корпусу, а приваривались. Прочные цистерны по конструкции существенно не отличались от схемы, принятой на довоенных ПЛ.

Архитектура и конструкция оконечностей, по сравнению с довоенными ПЛ, у проекта 613 имели существенные отличия. Для носовой оконечности эти отличия были связаны с развитием средств гидроакустики. Увеличение числа устанавливаемых приборов и рост габаритов антенн гидроакустических систем, а также требование хорошей обзорности привели к развитию носовой оконечности по длине лодки и появлению специального обтекателя из нержавеющей стали. На первых послевоенных ПЛ в носовой оконечности вначале имелась цистерна плавучести. Впоследствии, когда снималось артиллерийское вооружение, эти цистерны были ликвидированы. Изменение конструкции кормовой оконечности было связано с появлением на послевоенных лодках и, в частности, на проекте 613 горизонтальных стабилизаторов, являющихся органической частью нового кормового комплекса.

В связи с применением в послевоенном подводном кораблестроении новых конструкций корпуса, новых сталей с повышенными механическими качествами и новой

<sup>29</sup> Широкопад А.Б. Советские подводные лодки послевоенной постройки, 1997. С.26-34

технологии изготовления корпусов с применением автоматической сварки, в 1951-1952 годах на Чёрном море были испытаны на действие подводных взрывов глубинных бомб и мин натурные и масштабные отсеки ряда проектов подводных лодок с установленными на них образцами взрывостойкой забортной арматуры и, в том числе, натуральный «восьмерочный» отсек проекта 613, изготовленный заводом №444 в г. Николаеве, и два натуральных отсека проекта 615. Испытания показали, что конструкции корпусов новых проектов обеспечивают их взрывостойкость на предельной глубине погружения и что материал корпуса (сталь СХЛ-4) не обнаруживает склонности к хрупким разрушениям.

Результаты всех теоретических и экспериментальных исследований взрывостойкости и сотрясений подводных лодок были впоследствии ещё раз проверены, подтверждены и частично откорректированы по данным натурных испытаний подводной лодки «С-45» проекта 613 в 1958-1959 годах на Ладожском озере.

#### **Энергетическая установка**

Энергетическая установка ПЛ состояла из:

- двух двухтактных дизелей 37Д Коломенского завода, мощностью по 2000 л.с. каждый, при 500 об/мин., шестицилиндровых, бескомпрессорных, простого действия с прямоточно-клапанной продувкой от двух ротативных воздуходувок, навешенных на дизель;
- двух главных гребных электродвигателей типа ПГ-101, двухъякорных, мощностью по 1350 л.с. каждый при 420 об/мин. В отличие от ранее существующих конструкций они имели поворотные станины и водяное охлаждение;
- двух электродвигателей экономичного хода типа ПГ-103, мощностью по 50 л.с. каждый, при 420 об/мин., одноякорных, с самовентиляцией;
- аккумуляторной батареи, состоящей из 224 аккумуляторов типа 46СУ, сведённых в две группы по 112 аккумуляторов в каждой.

Электродвигатели экономичного хода передавали вращение на гребной вал через эластичные и бесшумные текстурные передачи с передаточным числом 1:3 и фрикционные муфты экономичного хода. Между дизелями и главными гребными электродвигателями были установлены разобщительные шинно-пневматические муфты типа 4ШМ (по одной муфте с каждой стороны переборки): такие же муфты, но рассчитанные на меньший крутящий момент, устанавливались между главными гребными электродвигателями и упорными валами. Гребные валы соединялись с упорными валами жёсткими фланцами. В местах выхода гребных валов из прочного корпуса стояли дейдвудные сальники новой конструкции с угольными уплотнениями.

По сравнению с двигателями 1Д, применявшимися на ПЛ IX-бис и XIII-38 г. серий, двигатели 37Д при одинаковой мощности имели меньшие габариты, вес и число цилиндров. Так как двигатели были двухтактными, то предполагалось, что продувание дизелями главного балласта встретит большие затруднения, в связи с чем в проекте предусматривалась воздуходувка низкого давления для продувания балластных цистерн. В дальнейшем, при отработке новых дизелей на стенде, выявилась их способность преодолевать значительное противодействие выхлопу газов, и тогда было решено не устанавливать воздуходувок, а продувать главный балласт дизелями.

Очень важной особенностью энергетической установки проекта 613, значительно повышающей тактические качества лодки в целом, было оснащение её устройством РДП (работа дизелей под водой), позволяющим дизелям работать под водой в перископном положении. При этом свежий воздух, необходимый для работы дизелей, поступает внутрь

лодки через специальную шахту с поплавковым клапаном, перекрывающим приёмное отверстие шахты при накрытии его волной, а отработанные газы направляются за борт через специальную выхлопную шахту, верхний срез которой на перископной глубине погружен в воду с заглублением около 0,5-0,75 м.

Обе шахты имеют необходимое количество запоров с дистанционным управлением. Как и при работе дизелей в надводном положении, в режиме РДП воздух поступает в лодку самотёком за счёт разрежения, создаваемого работающими дизелями, при этом при большом разрежении в дизельном отсеке падает мощность двигателей, а, следовательно, и скорость хода лодки. Предельное разрежение, допускаемое при работе дизелей в режиме РДП, ограничивается условиями обитаемости в дизельном отсеке.

Устройство РДП дало возможность осуществить длительный ход ПЛ в перископном положении без всплытия на поверхность. Благодаря устройству РДП появилась возможность производить зарядку аккумуляторной батареи при ходе подводной лодки на перископной глубине, что существенно улучшает её скрытность. Лишь в одном случае приходится ограничивать, либо даже совсем отказываться от устройства РДП — при неблагоприятном сочетании курса лодки и направления ветра, при котором выхлопные газы засасываются через приёмную шахту внутрь лодки, в связи с чем не удаётся поддерживать обитаемость лодки на должном уровне.

Впервые устройство РДП появилось в 1943-1944 годах на германских подводных лодках («Шнорхель»). Устройство РДП на отечественных ПЛ, по сравнению со «Шнорхелем», было в значительной степени усовершенствовано в своём конструктивном исполнении. Для улучшения условий обитаемости при использовании РДП шахты забора свежего воздуха и газовых выхлопов были разнесены по длине лодки на максимально возможное расстояние. Устройство РДП, как и всякое другое большое забортное отверстие на ПЛ, требует строгого повседневного контроля за его состоянием и использованием. Нарушение этого требования приводило к тяжёлым авариям и даже катастрофам.

Щиты управления главными гребными электродвигателями были принципиально новой конструкции с механическими контакторами. По сравнению с ранее существовавшими рубильниковыми щитами, эти щиты отличались простотой управления и надёжностью в работе. Щиты управления главными электродвигателями и электродвигателями экономичного хода были амортизированы.

Шинно-пневматические разобщительные муфты валопровода типа 4МШ имели значительные преимущества перед муфтами типа «Бамаг», которые устанавливались на ПЛ довоенных проектов, — они позволяли осуществить звукоизоляцию двигателей дизеля и линии вала, а также производить монтаж линии вала на стапеле, а не после спуска на воду, так как допускали значительно большие излом и смещение сопрягаемых осей отдельных частей валопровода. Помимо этого, они снижали напряжения в валопроводе от крутильных колебаний и облегчали сдвиг резонансных зон при соответствующих числах оборотов. Впоследствии после проведения испытаний на головной лодке для исключения остающихся зон крутильных колебаний был установлен маятниковый антивибратор конструкции Коломенского завода, разработанный по схеме, предложенной специалистами ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова — В.П. Терских и И.А. Лурье.

### **Общесудовые системы и устройства**

Основной особенностью системы погружения и всплытия в проекте явилось отсутствие кингстонов цистерн главного балласта. Установка кингстонов предусматривалась только в балластных цистернах средней группы (№4 и №5). Отсутствие кингстонов значительно

упрощало конструкцию системы, облегчало её обслуживание и удешевляло постройку лодки. Клапаны вентиляции устанавливались непосредственно на клапанах балластных цистерн, что давало возможность избавиться от трудной вентиляции, решение позволяло значительно уменьшить массу системы, повышало её живучесть и не загромождало надстройку.

Запас сжатого воздуха для продувания цистерн главного балласта размещался в 22 баллонах общим объёмом около 9 000 литров, при давлении 200 кгс/см<sup>2</sup>. Для пополнения запаса сжатого воздуха, помимо электрокомпрессора впервые в отечественной практике были установлены два дизель-компрессора ДК-2 производительностью 9 литров сжатого воздуха в минуту каждый. Схема системы воздухопровода высокого давления была разработана исходя из условий возможно большего сокращения времени аварийного продувания балластных цистерн. Для этого главный балласт продувался не дросселированным воздухом давлением 30 атмосфер, как это имело место на довоенных ПЛ, а воздухом высокого давления — 200 атмосфер. Одновременно было увеличено сечение главной магистрали и труб продувания балластных цистерн.

В связи с увеличением предельной глубины погружения до 200 метров, главный осушительный и трюмно-поршневой насосы были установлены новых марок. Главный осушительный насос 6МВх2 имел производительность 180 м<sup>3</sup>/час при напоре 20 м вод.ст. и 22 м<sup>3</sup>/час при напоре 125 м водяного столба. Трюмно-поршневые насосы ТП-20/250 имели производительность 20 м<sup>3</sup>/час каждый, при напоре 250 м водяного столба.

В проекте предусматривалась судовая гидравлическая система, предназначенная для приведения в действие вертикального и горизонтального рулей, подъёмников шахты РДП, перископов и других выдвижных устройств, а также для открытия и закрытия передних крышек торпедных аппаратов, кингстонов и клапанов вентиляции цистерн системы погружения, наружных запоров газоотводов дизелей, устройства РДП, шахт общесудовой вентиляции и подачи воздуха к дизелям. Рабочей средой системы гидравлики было веретенное масло. В гидравлической системе предусматривались две одинаковые насосные установки, одна из которых являлась резервной. Обе установки размещались в одном месте — в центральном посту. Насосы системы гидравлики НВВ-1,4 были винтового типа и имели производительность 21 литр/мин, при давлении 100 атмосфер. В составе насосной установки имелись пневмогидравлические аккумуляторы. Насосы и аккумуляторы включались в систему так, что имелась возможность подключить к любому насосу любой аккумулятор, или оба аккумулятора одновременно. Насосы подавали масло под давлением в аккумуляторы и к потребителям. При полной зарядке аккумулятора и отсутствии расхода масла насос автоматически переключался для работы «на себя» (бачок-насос), потребляя при этом весьма незначительную энергию.

5 мая 1951 года корабль перешёл на сдаточную базу завода №444 в Севастополе для проведения заводских и государственных испытаний. 14 июля было проведено глубоководное погружение, а 15 октября после окончания всех заводских ходовых испытаний лодка была предъявлена комиссии Государственной приёмки кораблей ВМФ. Государственные испытания ПЛ были начаты 17 октября 1951 года, а 24 мая 1952 года после окончания испытаний, устранения всех замечаний и проведения контрольного выхода, комиссией Государственной приёмки был подписан приёмный акт.

На заводе «Красное Сормово» закладка подводной лодки «С-80», заводской №801, являвшейся головной лодкой проекта 613 для этого завода, состоялась 13 марта 1950 года. Лодка была спущена на воду 21 октября того же года, при готовности около 70%, а 1 ноября завершился её переход на сдаточную базу в Баку для достройки и испытаний. Швартовые

испытания проводились с 31 декабря 1950 года по 26 апреля 1951 года. С 27 апреля по 28 июня того же года проводились заводские ходовые испытания. 9 июня было проведено глубоководное погружение.

После окончания государственных испытаний и устранения всех выявленных дефектов 2 декабря 1951 года был подписан приёмный акт.

В процессе испытаний и сдачи головных кораблей проекта 613 выявился ряд конструктивных недостатков, из которых наиболее крупными были следующие:

1. По системе гидравлики — попадание в масло забортной воды, гидравлические удары в трубопроводах, некачественное уплотнение соединений, неудовлетворительная очистка масла от загрязнений, ненадёжная работа гидравлических машинок клапанов вентиляции в подводном положении, несоответствие выбранного материала условиям работы некоторых исполнительных механизмов системы гидравлики.
2. По выдвижным устройствам — отсутствие в ряде устройств направляющих, предохраняющих выдвижные устройства от разворота, а там, где направляющие предусматривались, имело место неправильное их закрепление, не учитывающее обжатия прочного корпуса в подводном положении.
3. По линии вала — повышенная температура подшипников муфт привода экономического хода и неудачное крепление дисков трения; наличие запретных зон крутильных колебаний, вызвавшее необходимость установки специальных антивибраторов; выход из строя баллонов шинно-пневматических муфт и трудность проведения работ, связанных с их заменой. Для устранения этих дефектов пришлось переделать конструкцию муфт.

Эти и ряд других конструктивных недостатков пришлось устранять в ходе испытаний головных ПЛ.

В дальнейшем выявился крупный недостаток в конструкции главных двигателей 37Д, приведший к серьёзной аварии. Это произошло в 1954 году во время сдаточных испытаний на Каспийском море на одной из серийных ПЛ проекта 613. Лодка шла в режиме РДП под двумя дизелями. Из центрального поста была подана команда на пятый отсек: "Режим окончен. Стоп дизеля". Старшина группы мотористов поставил маховики управления дизелями в положение «Стоп» и, не ожидая пока дизеля начнут снижать обороты, манипулятором гидравлического управления закрыл захлопку газоотвода. Произошёл взрыв. При расследовании причин взрыва выяснилось, что при кратковременной работе дизелей, продолжавшейся после закрытия захлопки газоотвода, в ресивере и газоотводе образовалась взрывоопасная смесь, и первые же искры, попавшие из дизеля в ресивер, вызвали взрыв.

Взрывом разрушило плоскую стенку ресивера и через образовавшееся отверстие в отсек вырвалось большое пламя. Осколками разрушенной стенки ресивера был убит мастер ОТК завода «Красное Сормово», находившийся между дизелями. Этими же осколками была разрушена стенка ресивера второго двигателя. Многие люди, находившиеся в дизельном отсеке, получили тяжёлые ожоги. Оба дизеля пришлось заменить новыми. Специально назначенная комиссия установила, что основной причиной аварии явились неправильные действия старшины мотористов при остановке дизеля. Одновременно комиссия рекомендовала установить на дизелях предохранительные блокирующие устройства для предотвращения взрывов в ресиверах при остановке дизелей, а так же внести в инструкции уточняющее указание — при остановке дизеля закрывать захлопку только после того, когда дизель снизит обороты до 300 в минуту.

После проведения всех намеченных мероприятий на ПЛ подобные аварии не повторялись. На период расследования причин аварии и внедрения мероприятий по



рекомендации комиссии, подводным лодкам было временно запрещено плавать в режиме РДП.

Комиссия Государственной приёмки дала высокую оценку головным ПЛ проекта 613. В приёмном акте подводной лодки «С-80» указывалось:

«Подводная лодка «С-80» является кораблём, обладающим хорошими мореходными качествами, развитыми подводными элементами в смысле глубины погружения, скорости и дальности подводного хода, легко управляется в подводном положении на всех скоростях, способна достаточно быстро совершить манёвр погружения и всплытия и обладает необходимыми запасами для непрерывного пребывания в море в течение времени, предусмотренного спецификацией. Подводная лодка «С-80» является вполне современным кораблём, способным выполнять боевую задачу на любом морском театре войны».

В 1953 году к строительству подводных лодок проекта 613 был подключён ряд других судостроительных заводов.

Одновременно с передачей всех материалов проекта 613 в СКБ-112 был переведён ряд сотрудников ЦКБ-18, в том числе главный конструктор проекта З.А. Дерибин, который одновременно был назначен начальником СКБ-112, заместитель главного конструктора проекта 613 А.П. Соловьев, руководитель группы Н.М. Вавилов и другие.

В 1954 году по решению Правительства СССР рабочие чертежи и техническая документация ПЛ проекта 613 были переданы Китайской Народной Республике для строительства лодок в Китае. По условиям договора с КНР первые три лодки должны были изготавливаться полностью в Советском Союзе, а затем перевозиться в разобранном виде в КНР, где должны были вновь монтироваться и испускаться, как это ранее делалось при строительстве лодок для Дальнего Востока.

Последующие корабли должны были строиться в КНР, причём СССР поставлял для них сталь для корпуса, механизмы, электрооборудование, приборы и вооружение. Для оказания технической помощи в постройке и освоении этих ПЛ из ЦКБ-18, ЦКБ-112 и с завода «Красное Сормово» в КНР была направлена группа специалистов, всего около 20 человек.

В КНР китайскими специалистами при участии советских специалистов вся проектная и технологическая документация была переведена на китайский язык.

Одновременно силами советских специалистов производилось обучение китайских специалистов теории подводных лодок и ознакомление их с особенностями подводных лодок проекта 613, технологией их постройки и испытаний.

Первые три подводные лодки были построены на Шанхайском судостроительном заводе «Дзянань», испытания лодок проводились в Порт-Артуре.

В конце 1957 года после завершения испытаний первых трёх ПЛ часть советских специалистов возвратилась в СССР. В это время в КНР началась подготовка производства к постройке подводных лодок проекта 613 на Учанском судостроительном заводе в г. Ханькоу.

Головная ПЛ Учанского завода была направлена на испытания в Порт-Артур в ноябре 1958 года и закончила испытания в январе 1959 года. К этому времени в Порт-Артуре уже находилось около 15 ПЛ постройки Дзянаньского завода.

#### **Подводная лодка С-261, УТС-382 (рис. 22-27)**

1954 год 19 июня. Заложена на эллинге судостроительного завода №112 «Красное Сормово» им. А.А. Жданова в г. Горький как средняя подводная лодка.

1954 год 20 октября. Спущена на воду. Входила в состав 104-й бригады строящихся подводных лодок.

- 1954 год осень. Переведена по Волге и Каспийскому морю в г. Баку для прохождения сдаточных испытаний.
- 1955 год 2 апреля. Подписан приёмный акт, вступила в строй.
- 1955 год 16 апреля. Временно зачислена в состав ККФл, вошла в состав 85-й Бригады учебных и строящихся ПЛ Каспийской флотилии в г. Баку.
- 1955 год июнь – июль. Переведена по внутренним водным системам из г. Баку в г. Молотовск.
- 1955 год 15 июля. Переведена в состав Северного флота. Возможно сначала вошла в состав 8-й ОБрПЛ (требует подтверждения) для перехода в составе ЭОН-65 на ТОФ, но в 1955 году в переходе на Дальний Восток не участвовала и позже вошла в состав 14-й ОБрПЛ для перехода в составе ЭОН-66 на ТОФ.
- 1956 год весна – лето. До июля шла подготовка к переходу (докование, замена гребных винтов на стальные, погрузка продуктов с учетом возможной зимовки). Продукты, в основном это были консервы, грузились в цистерны вспомогательного балласта (торпедозаместительную, дифферентные, кольцевого зазора). В уравнительную цистерну была принята пресная вода. Поэтому ПЛ погружаться под воду не могла.
- 1956 год июль – 1957 года сентябрь. 15 июля вышла из г. Полярный в составе бригады ПЛ ЭОН-66 для трансарктического перехода на Дальний Восток. ЭОН сделала остановку на Диксоне и ждала там около месяца, пока вскроется лёд в проливе Вилькицкого. Через месяц ЭОН продолжила движение дальше и дошла до о. Врангеля. В пролив Лонга ПЛ 613 проекта и несколько НК не пустили, так как там началось сжатие льдов. ПЛ с помощью ледоколов перешли на рейд реки Колыма. По прибытии было решено четыре подводные лодки отправить обратно в г. Полярный, а оставшиеся 8 ПЛ (в их числе и ПЛ С-261) и надводные корабли завести в реку Колыма и оставить там зимовать (у поселка Нижние Кресты в протоке Пантелеиха в 60 км выше устья Колымы). Перед этим всех молодых матросов и старшин передали на остающиеся зимовать подводные лодки, а взамен перевели на уходящие в г. Полярный ПЛ матросов и старшин, подлежащих демобилизации в 1956 году. В мае 1957 года взрывами пробили канал для выхода лодок из реки Колымы. Летом 1957 года ПЛ С-261 уже в составе ЭОН-67 продолжила переход в бухту Провидения, а затем – в бухту Тарья (г. Петропавловск-Камчатский).
- 1957 год 25 февраля. Перечислена в состав ТОФ.
- 1957 год сентябрь. Вошла в состав 125-й БрПЛ (или 8-й БрПЛ) 10-й ДиПЛ КчВФл ТОФ с базированием в бухте Тарья (бухта Крашенинникова).
- 1961 год сентябрь. Перечислена в состав 19-й БрПЛ 40-й ДиПЛ (с 13.07.1961 – 6-я ЭскПЛ) ТОФ с базированием на бухту Улисс (г. Владивосток).
- 1967 год – 1969 год (предположительно). Перечислена в состав 171-й ОБрПЛ ТОФ с базированием на бухту Нагаева (г. Магадан).
- 1974 год. Находилась на зимовке в бухте Бечевинская.
- 1974 год 18 сентября. Выведена из боевого состава, переформирована, перестроена и переклассифицирована в УТС и в бухте Сельдевая (г. Вилючинск) поставлена на прикол.
- 1974 год 5 ноября. Переименована в УТС-382.
- 1983 год (приблизительно). Перечислена в состав 182-й ОБрПЛ КТОФ и поставлена на прикол в бухте Бечевинская.
- 1996 год. При перебазировании бригады к новому месту службы оставлена на якоре. Впоследствии сорвана штормом и затонула у косы в бухте Бечевинская.

Командиры ПЛ в разные годы – Киридон М., Михайлов В.М., Двоскин М.М., Савенко Е.А., Холмовой,  
Ушаков В.В.<sup>30,31</sup>

<sup>30</sup> С-261, УТС-382 проект 613 [Электронный ресурс] // сайт Моя родина – Магадан URL: <http://www.kolymastory.ru/glavnaya/171-obrpl-420-odpl/podvodnye-lodki-171-obrpl/s-261-uts-382-proekt-613/> (дата обращения: 24.01.2019).

<sup>31</sup> С-261, УТС-382 проект 613, УТС-613 [Электронный ресурс] // сайт deepstorm.ru URL: <http://www.deepstorm.ru/DeepStorm.files/45-92/dts/613/S-261/S-261.htm> (дата обращения: 24.01.2019).

## 5 Анализ данных комплексных инженерных изысканий

Проведены аэрофотосъемка, топографо-геодезические, инженерно-гидрографические, геофизические исследования. Топографо-геодезические работы включали в себя установку береговой базовой контрольно-корректирующей станции и топографическую съёмку уреза воды. Инженерно-гидрографические работы включали в себя пеший промер от уреза воды до глубины 1,0 – 1,5 м и площадное обследование морского дна многолучевым эхолотом. Геофизические исследования включали в себя гидролокационное обследование поверхности морского дна и профилирование донных отложений, морскую магнитную съёмку.

Задачей инженерно-гидрографических работ являлось получение цифровой модели рельефа морского дна. Задачей геофизических исследований являлось оценка морфологии морского дна, геологического строения верхней части разреза, выявление потенциальных антропогенных объектов с составлением соответствующих карт и планов.

По результатам анализа результатов предыдущих исследований выделены места для проведения подводно-технических работ - точечного водолазного обследования морского дна.

Задачей подводно-технических работ являлось фотографирование и описание обследуемых участков дна акватории и подтверждение наличие объектов, обнаруженных дистанционными способами.

### 5.1. Геофизические исследования

#### Аэрофотосъемка

Проведена аэрофотосъемка берега и прибрежной полосы шириной 400 м. Детальность съемки составила 4,6 см в 1 пикселе. С помощью аэрофотосъемки осмотрена береговая полоса и мелководье. Таким образом, обнаружены и осмотрены гидротехнические сооружения (пирсы и причалы), корпуса судов (рис. 30):

1. Подводная лодка С-261 (УТС-382) (рис. 31).
2. Пирсы, принадлежавшие 182 ОБрПЛ ТОФ (рис. 32-34).
3. Пирс рядом с заброшенным военным городком. Рядом с пирсом располагается корпус судна (рис. 35-38).
4. Разрушенный причал. Рядом с причалом располагаются два больших металлических фрагмента причала, разрушенный плавучий причал (рис. 39-41).
5. Корпус судна на берегу (рис. 42).
6. Корпус судна на берегу (рис. 43).
7. Разрушенный причал. Рядом с причалом расположен корпус судна (рис. 44-46).

#### Инженерно-гидрографические работы

Инженерно-гидрографические работы выполнялись на акватории объекта «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» и включали в себя:

- съемку рельефа дна способом пешего промера от уреза воды до изобаты 1.5м;
- съемку рельефа дна способом площадного обследования на глубинах более 1.5м;
- камеральная обработка материалов инженерно-гидрографических работ.

Съемка рельефа дна способом пешего промера выполнялась от уреза воды до глубин 1.5-2.0 м. В труднодоступных местах промер выполнялся с борта резиновой лодки. Методика

выполнения аналогична топографической съёмке береговой черты. Пеший промер выполнялся только в малую воду, что позволяло покрыть съёмкой наибольшую площадь акватории в прибрежной зоне.

Гидрографический катер с установленным многолучевым эхолотом выполнил съёмку рельефа дна от изобаты 3м до изобаты 1.5-2м. Всего выполнено 125,7 га съёмки рельефа дна способом пешего промера.

Съёмка рельефа дна способом площадного обследования выполнялась на глубинах более 3 м с борта гидрографического катера. Скорость катера при выполнении съёмки не превышала 3.5-4 узл. Междугалсовое расстояние при выполнении площадной съёмки выбиралось таким образом, чтобы обеспечивалось сплошное покрытие района с перекрытием смежных полос съёмки 50-100%.

Съёмка рельефа дна способом площадного обследования осуществлялась при помощи электронной гидрографической информационной системы (ЭГИС) QINSy 8.1. Погрешность по результатам уровенных наблюдений не превысила  $\pm 4$  см.

Общее описание акватории. Некоторые участки прибрежной зоны бухты являются труднодоступными и изобилующими рифами и каменными грядами. В основном эти области расположены: по северо-западному берегу бухты Бечевинская от мыса Ловушек до широты  $53^{\circ}14'25''$ , по юго-восточному берегу от мыса Входной до широты  $53^{\circ}13'23''$ . Средняя ширина от уреза воды составляет 120м-140м. Рифовые зоны и каменные гряды будут нанесены на планшеты глубин в виде областей соответствующими условными обозначениями. Общий объем пешего промера составил 125.7 Га, а съёмки рельефа дна 1998.8 Га. Топографический план акватории представлен в графическом приложении 1.

#### **Гидролокационное обследование (инструментальная оценка) рельефа дна**

Съёмка поверхностных грунтов и объектов на дне проводилась с помощью гидролокатора бокового обзора, входящего в состав автоматизированного гидрографического комплекса площадной съёмки АГКПС–100, выполнялась параллельно со съёмкой рельефа дна по тем же рабочим галсам.

Гидролокационное обследование поверхности морского дна в целом включало в себя следующий комплекс работ:

- планомерное покрытие района съёмки основной системой галсов;
- измерение скорости звука в воде;
- полевую проверку и оценку качества рабочих материалов;
- камеральную обработку.

Направление галсов съёмки гидролокационного обследования было различным, в зависимости от участка съёмки. В основном галсы прокладывались вдоль линии берегов бухты Бечевинская, что соответствует общей методике выполнения инструментальной оценке рельефа дна и позволяло экономить время на повороты и развороты катера.

Общая площадь акватории выполненного гидролокационного обследования составило 1998,8 га.

Полевая обработка результатов гидролокационного обследования дна включала в себя:

- привязку гидролокационного изображения к координатной основе;
- разбивку гидролокационного изображения по отчётным планшетам;
- построение отчётных планшетов гидролокационного изображения дна в электронном виде;

- составление таблиц акустических контактов по результатам гидролокационного обследования;

В качестве полевого контроля, при выполнении оперативной обработки полевых данных ГБО, было выполнено сравнение построенного гидролокационного изображения дна (мозаики) и результатов обработки материалов съёмки рельефа дна многолучевым эхолотом. Общее число акустических контактов, обнаруженных по результатам гидролокационного обследования составило 3359.

Гидролокационное изображение дна представлено в графическом приложении 2.

### **Морская магнитная съёмка**

Морская магнитная съёмка выполнялась на глубинах более 2 м при помощи морского магнитометра-градиентометра MAGIS Marine с борта гидрографического катера, одновременно с выполнением съёмки рельефа дна и гидролокационным обследованием.

Это оборудование предназначено для проведения высокоточных магнитных измерений в море в целях картографирования магнитного поля Земли, проведения разведочных работ на нефть и газ, а также для поиска техногенных затопленных металлических объектов при проведении различных инженерных работ в прибрежных акваториях.

Для устранения вариационных погрешностей, измерение магнитного поля проводилось одновременно двумя приборами, буксируемые датчики которых разнесены на длину базы измерения, т.е. применялся градиентометрический метод измерения. Высокая чувствительность магнитометра обусловлена использованием динамической поляризации ядер.

Чтобы уменьшить влияние корпуса катера на оба датчика магнитометра-градиентометра, забортные устройства (гондолы) буксировались на расстоянии 5 и 7 длин корпуса катера, соответственно. Глубина погружения буксируемых гондол измерялась штатными датчиками глубины, встроенных в буксируемые части магнитометра-градиентометра. Дискретность измерений – 0.1 сек. Для мелководных участков бухты с глубинами менее 5 м использовались поплавки, одеваемые на буксировочные кабели.

Для сбора и комплексирования магнитных и навигационных данных использовалась программа Delph Mag Acquisition, разработанная в компании IXSEA. Она позволяет одновременно собирать на компьютер магнитные данные от двух магнитометров “MAGIS” и от навигационного приёмника GPS, вводить все необходимые офсеты и контролировать глубину буксировки гондол по средствам встроенных датчиков давления. среднеквадратическая погрешность съёмки составила величину, равную  $\pm 82,447$  нТл.

Карта аномального магнитного поля дна представлена в графическом приложении 3.

### **Непрерывное сейсмоакустическое профилирование**

Непрерывное сейсмоакустическое профилирование выполнялось на акватории объекта: «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» при помощи аппаратного комплекса для возбуждения акустических сигналов САК-1.

Целью проводимого сейсмоакустического профилирования является получение информации о геологическом строении донных осадков. Проведено обследование судоходного канала и якорных стоянок.

Известное противоречие между глубиной исследования и разрешающей способностью выделения границ, решается путём комплексирования высокочастотной и

низкочастотной методик исследования.

Высокочастотная методика даёт детальную картину верхней части разреза (до 10-15м) с разрешением 0,5 м и хорошо соотносится с данными бурения.

Задачей низкочастотной методики является определение положения акустического фундамента и уточнение положения более глубоких границ.

Непрерывное акустическое профилирование (высокочастотная и низкочастотная методики) проводились с целью изучения верхней части геологического разреза и обнаружения полостей в породе.

### Водолазное обследование

Проанализированы собранные данные геофизических исследований. Гидрографические данные проанализированы на предмет резких возвышенностей рельефа, которые теоретически могут быть следами кораблекрушений; сейсмоакустические - на предмет наличия линз (пустот 0,5 м и более); гидролокационные – на предмет большеразмерных объектов правильной формы находящихся на дне; магнитная съёмка – на предмет наличия металлов.

Сейсмоакустическое профилирование не выявило пустот на дне бухты.

Съёмка рельефа дна выявила следы дноуглубительных работ, проведенных во время существования базы ВМФ - канал длиной около 2 км и шириной около 100 метров, ряд локальных возвышенностей. Рельеф дна у входа в бухту постоянно и значительно меняется из-за большого количества намываемого морем песка.

В ходе гидролокационного обследования выделено 3359 акустических контактов. В основном это камни размером от 0,5х0,5 метров и группы камней размерами до 12х15 м., обнаружено 86 якорей от швартовых буёв. Наиболее интересными представлялись протяжённые объекты с прямыми очертаниями (Таблица 1), поскольку, чем больше объект правильной формы, тем вероятней его антропогенное происхождение. Все объекты, кроме каменной гряды и области выхода твёрдых типов грунта оказались антропогенными. Все они расположены недалеко от причалов военно-морской базы и, скорее всего, связаны с её деятельностью.

**Таблица 1. Контакты значительной протяжённости.**


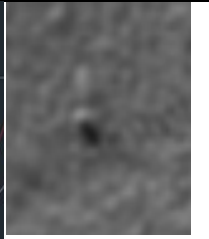

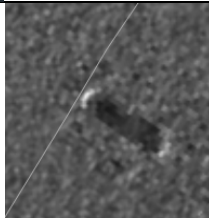

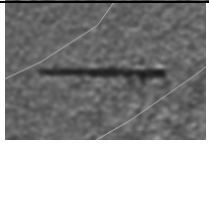
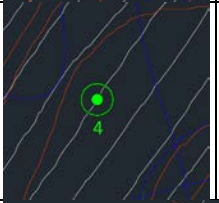
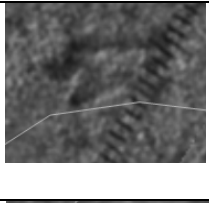


№	Координаты		Длина (м), Ширина (м), Высота (м)	Глубина (м)	Интерпретация
1.	553398.3	5902748.0	30 x 10 x 1.5	1.9	Причал, разрушенный
2.	551501.7	5901473.0	20 x 4 x 2.0	8.6	Катер
3.	550983.3	5899963.8	70 x 8 x 3.0	5.2	Подводная лодка
4.	553426.8	5902811.0	10 x 3 x 1	2.3	Катер
5.	550349.3	5899265.3	90 x 0.2 x 0.1	4.1	Кабель (трос)
6.	550766.4	5899191.6	480 x 0.2 x 0.1	4.2	Кабель (трос)
7.	553861.9	5902526.7	100 x 10 x 0.4	40.6	Каменная гряда

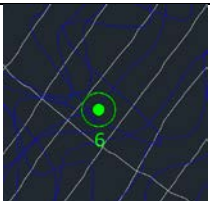
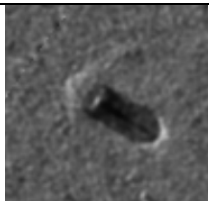
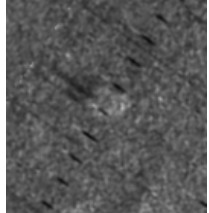

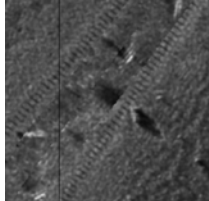

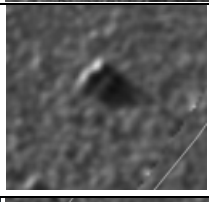
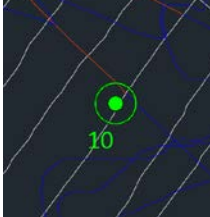
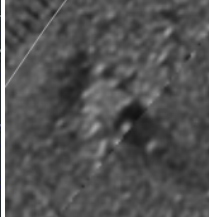

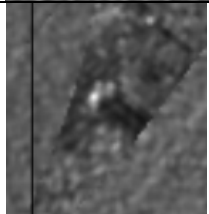
8.	551799.9	5899945.4	800 x 800 x 0.4	47.5	Область выхода твердых типов грунта
----	----------	-----------	-----------------	------	--


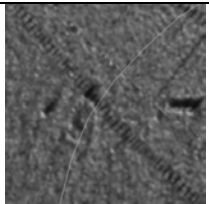

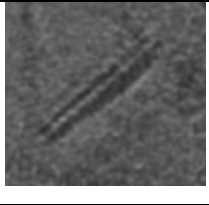

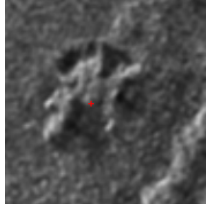


В ходе проведения магнитной съёмки получено свыше 50 магнитных контактов, для обследования выбраны наиболее сильные и/или расположенные группами. Всего для обследования выбрано 15 участков Таблица 2.



**Таблица 2. Участки водолазного обследования.**

№	Широта	Долгота	Длина, м	Ширина, м	Высота, м	Глубина, м	Описание	Магнитная съёмка	Изображение гидролокатора
1	53°16'03.605	159°47'07.976	1	1	0.2	-7.4	Яркий объект с тенью, магнитный контакты №6, 7, 9,13		
2	53°16'16.546	159°48'06.612	2	2	0.7	-13.9	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		
3	53°16'14.421	159°48'01.552	13	1	0.3	-7.3	Протяженный объект с тенью, магнитный контакт № 32		
4	53°15'47.846	159°46'34.817	8	5	0.2	-14.9	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		
5	53°15'38.249	159°46'21.237	5	5	0.5	-10.9	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		

6	53°15'25.594	159°46'16.320	4	4	0.8	-16.0	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		
7	53°15'44.708	159°46'54.676	5	4	0.2	-19.4	Объект с тенью без магнитного контакта		
8	53°14'52.673	159°45'41.008	22	20	0.3	-4.4	Группа ярких объектов с тенью, Магнитный контакты № 12, 14, 46, 48, 49		
9	53°15'12.490	159°45'57.721	2	2	0.3	-4.8	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		
10	53°15'17.153	159°46'03.643	4	5	0.2	-5.3	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		
11	53°14'16.645	159°46'34.369	2	2	0.4	-4.7	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		

12	53°14'49.194	159°45'39.085	30	10	0.2	-4.9	Группа ярких объектов с тенью, магнитный контакт № 11		
13	53°15'53.810	159°46'40.862	10	2	0.1	-6.9	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		
14	53°13'17.955	159°44'25.580	8	8	0.4	-11.4	Магнитный контакт № 1, 2, 3, 4 яркий объект с тенью		
15	53°16'19.427	159°48'07.141	3	8	0.5	-5.8	Яркий объект с тенью без магнитного контакта		

## 5.2 Подводно-техническое обследование.

В ходе водолазного обследования проводилось приборное исследование дна на наличие ферромагнитных предметов на глубину до 6 м. Для поиска применялись отечественные и иностранные металлоискатели, а также магнитометры Vallon VX1. Общая площадь приборного обследования на 15 аномалиях составила 15 Га. Визуальное обследование включало в себя определение состава и материала аномалий, фотофиксацию.

Аномалия №1 (рис. 30). Глубина – 9,5 м, видимость – 5м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок. На глубине 4 м обнаружен навигационный буй диаметром 1 м, длиной 3 м, с цепью калибром 15 мм и якорем. Якорь представляет собой ёмкость диаметром 500 мм, заполненную бетоном. Выступает из грунта на 0,4 м.

Аномалия №2 (рис. 31). Глубина – 14,5 м, видимость – 5м, течение 0 м/с. Грунт – песок. Массив железобетонный размером 4х4х1,5 м, с цепью калибром 40 длиной более 15 м, уходит в грунт. Судно размером 25х6х9 м.

Аномалия №3 (рис. 32). Труба железная диаметром 300мм, длиной 14 м. На расстоянии 3 метра от северного окончания трубы расположен лист металла (труба проходит сквозь него) толщиной 3 мм. Размер видимой части 1,5х1 м, уходит в грунт.

Аномалия №4 (рис. 33). Глубина – 15 м, видимость – 5 м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок. Мягкий рукав (напорный) диаметром 200 мм, длиной 15 м, расположен на грунте полукольцом. Неровности грунта 0,1-0,15 м. Мелкий мусор (консервные банки, обувь).

Аномалия №5 (рис. 34). Глубина – 11 м, видимость – 3 м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок, камень. Судно размером 10х3х4 м.

Аномалия №6 (рис. 35). Глубина – 16 м, видимость – 5 м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок, камень. Бочка швартовая диаметром 0,3 м, высотой 2,5 м, с цепью калибром 45 мм, длиной более 10 м. Уходит в грунт.

Аномалия №7 (рис. 36). Глубина – 19 м, видимость – 5 м, течение 0,2 м/с. Грунт – ил, песок. Неровности грунта. Перепады высот до 0,2 м.

Аномалия №8 (рис. 37). Глубина – 5 м, видимость – 5 м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок. Чугунный 4-секционный радиатор отопления размером 0,7х0,5х0,2 м. Прямоугольная конструкция из уголка 50 мм, двух ёмкостей диаметром 500 мм, длиной 2 м и двух чугунных 5-секционных радиаторов отопления. Размер конструкции 4х1х1 м.

Аномалия №9 (рис. 38). Глубина – 5 м, видимость – 3,5 м, течение 0 м/с. Грунт – песок, камень. Вьюшка для каната размером 2,5х1,5х0,3 м.

Аномалия №10 (рис. 39). Глубина – 5 м, видимость – 2,5 м, течение 0 м/с. Грунт – песок, камень. Цистерна со следами деформации и трещинами диаметром 2,5 м длиной 4 м.

Аномалия №11 (рис. 40). Глубина – 5 м, видимость – 3,5 м, течение 0 м/с. Грунт – песок, камень. Цистерна диаметром 1,2 м длиной 2,2 м.

Аномалия №12 (рис. 41). Глубина – 5,6 м, видимость – 5 м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок. Диск автомобильный диаметром 0,5 м, высотой 0,4 м. Чугунный 5-секционный радиатор отопления размером 0,7х0,7х0,2 м. Труба диаметром 100 мм, длиной 1,5 м. Редуктор диаметром 0,5 м, длиной 0,7 м.

Аномалия №13 (рис. 42). Глубина – 7 м, видимость – 5 м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок. Конструкция из металла. Трап размером 10х2х2 м. Выполнен из шпунта Ларсена и

арматуры.

Аномалия №14 (рис. 43). Глубина – 12 м, видимость – 5 м, течение 0,2 м/с. Грунт – песок. Скопление камней размером 8х8 м, высотой до 0,5 м. Размер камней 0,3-0,7 м. Металлических объектов не обнаружено. При обследовании магнитометром обнаружена ферромагнитная аномалия, предположительно геологического происхождения.

Аномалия №15 (рис. 44). Глубина – 6 м, видимость – 5 м, течение 0 м/с. Грунт – песок. Плавающий причал размерами 15х5х1,5. Цепь калибром 30 мм длиной более 10 метров идёт от причала в направлении берега.

## 6 Определение признаков объекта культурного наследия

Единственным объектом, который потенциально может быть отнесён к объектам культурного наследия, является подводная лодка С-261 (УТС-382). Для определения ценности наследия С-261 (УТС-382) проанализированы следующие факторы.

### Исторический период

Суда всех периодов интересны, поскольку отражают технические достижения своего времени в материаловедении и строительстве, свидетельствуют о торговых путях, развитии промышленности и транспорта, военных и политических конфликтах. Суда, которые лучше прочих иллюстрируют данные периоды, могут быть отнесены к объектам культурного наследия.

Подводная лодка С-261 (УТС-382) не участвовала в каких-либо исторических событиях (сражениях, походах и т.д.), не связана с историческими личностями. Подводная лодка С-261 не несла боевую службу в 182 ОБрПЛ КТОФ, а использовалась для военной подготовки личного состава в качестве УТС-382.

Подводная лодка С-261 (УТС-382) на наш взгляд хорошо отражает и иллюстрирует период распада советского флота, СССР. За период существования 182 ОБрПЛ КТОФ соединением не было потеряно ни одного судна, если не считать УТС-382, которое в период ликвидации военно-морской базы по стечению обстоятельств затонуло. Показательно, что и распоряжение о передислокации 182 ОБрПЛ ТОФ до настоящего времени также не сохранилось.

Подводные лодки проекта 613, поскольку они использовались в Европе, Азии, Африке, на островах Атлантического океана армиями 8 стран, можно считать, отражающими военное сотрудничество между странами Варшавского договора в 1950-1970 гг. XX в.

Одна из подводных лодок проекта 613 – «Северянка», была передана Всесоюзному научно-исследовательскому институту морского рыбного хозяйства и океанографии для проведения исследований, стала первой в мире научно-исследовательской подводной лодкой (рис. 28). То есть данный тип лодок отражает использование военной техники и технологий в целях народного хозяйства СССР, в частности проведения научных работ.

### Редкость

Не существует статистики по сохранившимся судам разных периодов, по этой причине сложно достоверно определить является судно редким и насколько. Условным рубежом можно считать наиболее возрастное судно, эксплуатируемое в определенной отрасли хозяйства (не в музейной или туристической деятельности) по сей день. Старейшим судном Военно-Морского Флота России является спасательное судно-катамаран «Коммуна», которое используется уже 104 года (1915 г. постройки). Следовательно, все суда, построенные ранее 1915 года условно можно считать редкими. По данному критерию отнести ПЛ С-261 (УТС-382) к редким не представляется возможным.

Всего в СССР построено 215 подводных лодок проекта 613, из них 44 были переданы другим странам: Албании (4 ед.), Болгарии (2 ед.), Египту (10 ед.), Индонезии (12 ед.), Китаю (3 ед. и 23 единицы по чертежам и комплектующим были построены на предприятии в Ханькоу по лицензии), КНДР (5 ед.), Кубе (1 ед.), Польше (4 ед.), Сирии (3 ед.). Сколько подводных лодок проекта 613 сохранились до настоящего времени не известно. Одна из подводных лодок проекта 613 (С-189) музеефицирована в г. Санкт-Петербурге. В 1999 году

лодка С-189 затонула в Купеческой гавани порта Кронштадта. В 2005 году за счёт средств бизнесмена и бывшего подводника А.А. Артюшина была поднята и поставлена в док на Канонерском заводе. С 2007 года ошвартована у набережной лейтенанта Шмидта г. Санкт-Петербурга в качестве плавучего памятника. После ремонта и восстановления внутренних интерьеров на её базе был создан частный музей, открывшийся 18 марта 2010 года (рис.29).

### **Документация, предметы культурного наследия**

Наше понимание судостроения, транспортного сообщения, торговли, промышленности, военных действий может быть значительно улучшено благодаря сохранившейся исторической документации, в особенности касающейся конкретных судов и их обслуживания. Когда исторические документы содержат свидетельства об уникальных качествах судна, например, подтверждают, что судно было первым или последним из определённого типа судов, это может быть важным фактором в установлении его исторической и культурной ценности. Также может повлиять наличие предметов с судна, хранящихся в частных или государственных музейных собраниях.

ПЛ С-261 (УТС-382) не является ни первым, ни последним, ни в каком-то ином аспекте особым образцом проекта 613. Научно-техническая документация на ПЛ проекта 613, скорее всего, сохранилась в полном объёме и пробелов научно-технической документации, который мог бы восполнить сохранившийся экземпляр ПЛ, не существует.

Поскольку ПЛ С-261 была переоборудована в УТС-382 значительная часть интерьера ПЛ не сохранилась, предметы, имеющие материальную ценность и ценность с точки зрения обороноспособности страны на ПЛ отсутствуют.

### **Физическая сохранность**

Учитывая широкий диапазон материалов, используемых в судостроении, степень сохранности судов может разительно отличаться: от отпечатка кия на морском дне до хорошо сохранившихся подводных лодок недавно выведенных из состава флота.

Учитывая редкость судов допетровского времени, даже небольшой фрагмент такого судна, скорее всего, будет иметь высокую ценность, хотя окончательное решение должно быть принято после анализа соотношения сохранившихся и утраченных элементов.

Чем позже построено судно, тем выше требования к количеству и качеству сохранившихся фрагментов, качеству и полноте их исторической интерпретации.

Физическая сохранность ПЛ С-261 (УТС-382) была оценена визуально. Часть рубки разрушена, корпус покрыт ржавчиной, водорослями, морскими микроорганизмами. Сохранность интерьера УТС и механизмов неизвестна.

### **Эстетическая ценность**

Возвышающаяся над водой рубка, хорошо различимый на мелководье корпус подводной лодки, на наш взгляд, удивляет и возбуждает интерес людей, который со временем будет только расти.

**Вывод.** Корпус подводной лодки С-261 (УТС-382) обладает высокой эстетической ценностью и может быть отнесён к культурно-историческому ландшафту, иллюстрирующему как историю бухты, так и историю страны:

- период использования акватории Бечевинской бухты в качестве военно-морской базы в 1971-1995 гг. XX в.;
- период использования дизельных подводных лодок как основы подводных сил ТОФ СССР;
- политическое и военное противостояние стран НАТО и стран Варшавского договора в 1950-1970 гг. XX в.;
- упадок военно-морских сил РФ в 1990-е годы XX в.;
- хаос перехода от одного государственного строя к другому в 1990-е годы XX в.

Ценность наследия данного объекта может быть усилена проведение исторических и архивных исследований деятельности членов экипажа лодки. Подводная лодка С-261 (УТС-382) является объектом, обладающим признаками объекта культурного наследия.



## 7 Заключение

В ходе историко-культурных исследований в акватории Бечевинской бухты обнаружен один объект, обладающий признаками объекта культурного наследия - подводная лодка С-261 (учебно-тренировочное судно-382), расположенная в 150 метрах от границ проведения хозяйственных (строительство входного канала) по объекту «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае».

Строительство объекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты не окажет негативного воздействия на подводную лодку С-261 (учебно-тренировочное судно-382).

В границах проведения хозяйственных работ по объекту «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» в акватории Бечевинской бухты (общей площадью 380 Га) отсутствуют объекты, обладающие признаками объекта культурного наследия, хозяйственная деятельность может осуществляться без ограничений, связанных с охраной объектов культурного наследия.

В соответствии с п. 4 ст. 36 ФЗ-73 от 25 июня 2002 г. «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» в случае обнаружения в ходе проведения изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в том числе объекта археологического наследия, заказчик указанных работ, технический заказчик (застройщик) объекта капитального строительства, лицо, проводящее указанные работы, обязаны незамедлительно приостановить указанные работы и в течение трёх дней со дня обнаружения такого объекта направить в Службу охраны объектов культурного наследия Камчатского края письменное заявление об обнаруженном объекте культурного наследия.

## 8 Список литературы

1. Берх В.Н. Хронологическая история открытия Алеутских островов, или подвиги российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле. - СПб., 1823.
2. Григорцевич С.С. Дальневосточная политика империалистических держав. 1906-1917. Томск, 1965.
3. Зуев А.С. Бечевин (Бичевич) Иван Степанович // Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири. – Т.1 (А – Е). – Кн.1. – Новосибирск, 1994.
4. Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 24. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL: <https://www.prilib.ru/item/416195> (дата обращения: 24.01.2019).
5. Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 27. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prilib.ru/item/416204> (дата обращения: 24.01.2019).
6. Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 30. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prilib.ru/item/416219> (дата обращения: 24.01.2019). Иркутские губернские ведомости. - Иркутск: Иркутское губернское правление , 1857-1859, № 33. [Электронный ресурс] // сайт Президентской библиотеки URL:<https://www.prilib.ru/item/416230> (дата обращения: 24.01.2019).
7. Кутаков Л.Н. Россия и Япония. – Москва, 1988.
8. Лоция Северо-западной части восточного океана. Ч 4-я. - СПб., 1909.
9. Луч. Учено-литературный сборник. 1866, Т. I. [Электронный ресурс] // сайт Гугл книги URL: <https://books.google.ru/books?id=bbsFAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q=%D0%BA%D1%80%D1%8B%D0%BB%D0%BE%D0%B2&f=false> (дата обращения: 24.01.2019).
10. Оглоблин Н.Н. К истории полярной экспедиции Бахова и Шалаурова в 1757-1760 гг. // Журнал министерства народного просвещения. - 1902. - Июнь. Ч. 341.
11. Пермские Епархиальные ведомости, прибавления, 1875, №46 (дата обращения: 24.01.2019). URL:<http://pravoslavnoe-duhovenstvo.ru/media/priestdb/materialattachment/attachment/40/93/40938ea5-8af0-4b42-8532-1034be7996eb.pdf> (дата обращения: 24.01.2019).
12. Рыбный промысел в водах Приамурья: (отчет Приамурского управления государственных имуществ). - Хабаровск, 1910.
13. С-261, УТС-382 проект 613 [Электронный ресурс] // сайт Моя родина – Магадан URL: <http://www.kolymastory.ru/glavnaya/171-obrpl-420-odpl/podvodnye-lodki-171-obrpl/s-261-uts-382-proekt-613/> (дата обращения: 24.01.2019).
14. С-261, УТС-382 проект 613, УТС-613 [Электронный ресурс] // сайт deepstorm.ru URL: <http://www.deepstorm.ru/DeepStorm.files/45-92/dts/613/S-261/S-261.htm>
15. Савельев И.В. Промысловое освоение русской Америки во второй половине XVIII века. – Архангельск, 2006.
16. Сборник Императорского Русского Исторического Общества. - СПб., 1867. Т. 1. [Электронный ресурс] // сайт ГПИБ URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/9374-t-1-1867> (дата обращения: 24.01.2019).

17. Сборник Императорского Русского Исторического Общества. - СПб., 1871. Т. 7. [Электронный ресурс] // сайт ГПИБ <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/9401-t-7-1871> (дата обращения: 24.01.2019).
18. Сенькин В.А. Хроника одного соединения с комментариями: 182-я Отдельная бригада подводных лодок Камчатской военной флотилии ТОФ в лицах её командиров. – Санкт-Петербург, 2015.
19. Серебrenиков А.М. Очерк некоторых сторон из жизни города Иркутска в первые три года по введении Городового положения 21-го апреля 1785 года. О вымороченных имениях. Том 2. [Электронный ресурс] // сайт РГБ <http://elibr.shpl.ru/ru/nodes/9401-t-7-1871> (дата обращения: 24.01.2019).
20. Чернявская О. Из истории винокурения в Иркутской области // Земля иркутская. 1996. №5.
21. Широкоpaд А.Б. Советские подводные лодки послевоенной постройки, 1997.

## 9 Список иллюстраций

- Рисунок 1. Схема расположения проектируемого объекта.
- Рисунок 2. Карта русских экспедиций на территорию Северной Америки.
- Рисунок 3. Александр Иванович Глебов (1722—1790) — русский государственный деятель, 4-й генерал-прокурор Правительствующего Сената в 1761-1764 гг.
- Рисунок 4. Храм Владимирской иконы Божией Матери в Виноградово. Построена в 1772-1777 гг. Место захоронения А.И. Глебова.
- Рисунок 5. Церковь Тихвинской иконы Божией Матери. Заложена в 1754 г. Город Иркутск. Место захоронения И.С. Бечевина.
- Рисунок 6. Церковь Знамения Пресвятой Богородицы. Заложена в 1757 г. Город Иркутск.
- Рисунок 7. Церковь во имя Благовещения Пресвятой Богородицы в Город Иркутск. Заложена в 1758 г. Почтовая карточка начала XX в.
- Рисунок 8. Рубка подводной лодки «Б-24» (позднее УТС-89), установленная в бухте Малый Улисс в качестве мемориала затонувшей подводной лодки Л-19.
- Рисунок 9. Рубка подводной лодки «Л-10» в г. Вилучинск в качестве мемориала затонувшей подводной лодки Л-16. Памятник перенесён к Дому офицеров.
- Рисунок 10. Подводные лодки 182 ОБр ПЛ КТОФ в Бечевинской бухте. 1971 г. (Сенькин В.А, 2015. С.624.)
- Рисунок 11. Пассажирский теплоход «Авача» у причала бухты Бечевинская (Сенькин В.А, 2015. С.624.).
- Рисунок 12. ПЛ«Б-112» с 336-м экипажем возвратилась из Индийского океана. Командир 336-го экипажа Г.И. Игнатенко докладывает командиру бригады И.В. Кармадонову прибытии. Бечевинская бухта. 1972 г. (Сенькин В.А, 2015. С.630).
- Рисунок 13. В порту Бербера (Сомали). Снимок с мостика ПБ «Камчатский комсомолец». Индийский океан, 1971 год. (Сенькин В.А, 2015. С.634.)
- Рисунок 14. Плавающая база подводных лодок «Камчатский Комсомолец» Художник В. Иванов, 1982.
- Рисунок 15. Пирсы базы 182 ОБрПЛ КТОФ. Бечевинская бухта, 1970-е гг. Фото с сайта [pastvu.com](http://pastvu.com)
- Рисунок 16. Пустые пирсы базы 182-й Отдельной бригады подводных лодок. Бечевинская бухта. 1996 г. (Сенькин В.А, 2015. С.765.)
- Рисунок 17. Затопленная подводная лодка С-261 (УТС-382).
- Рисунок 18. Затопленная подводная лодка С-261 (УТС-382).
- Рисунок 19. Рубка затопленной подводной лодки С-261 (УТС-382).
- Рисунок 20. Подводная лодка «U-250» военно-морского флота Германии в Финском заливе. 30 июля 1944 года.
- Рисунок 21. Внутреннее устройство подводной лодки проекта 613.
- Рисунок 22. Экипаж ПЛ С-261 на фоне рубки. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).
- Рисунок 23. ПЛ С-261. Мичман Кан, Иванов А. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).
- Рисунок 24. ПЛ С-261. Старпом, доктор и команда. Бухта Бечевинская. 1975 год. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).
- Рисунок 25. Команда ПЛ С-261 (Старший помощник, доктор). Бухта Бечевинская. 1975 год. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).
- Рисунок 26. ПЛ С-261 в г. Петропавловск-Камчатский. Декабрь 1974 года. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).

- Рисунок 27. В середине УТС-382 (ПЛ С-261 проекта 613).Бухта Бечевинская. 1990 год. Фото с сайта [deepstorm.ru](http://deepstorm.ru).
- Рисунок 28. Общий вид научно-исследовательской подводной лодки «Северянка» проекта 613.
- Рисунок 29. Музеефицированная подводная лодка проекта 613 (С-189). Город Санкт-Петербург.
- Рисунок 30. Картограмма расположения гидротехнических сооружений и корпусов судов.
- Рисунок 31. Расположение подводной лодки С-261 (УТС-382).
- Рисунок 32. Пирсы, принадлежавшие 182 ОБрПЛ ТОФ. Вид с ЮЗ.
- Рисунок 33. Пирсы, принадлежавшие 182 ОБрПЛ ТОФ. Вид сверху.
- Рисунок 34. Пирсы, принадлежавшие 182 ОБрПЛ ТОФ. Вид сверху.
- Рисунок 35. Разрушенный пирс. Корпус судна. N53,265444°E159,776117°.
- Рисунок 36. Разрушенный пирс. Корпус судна. Вид с ЮВ.
- Рисунок 37. Корпус судна. Вид с З.
- Рисунок 38. Корпус судна. Вид сверху.
- Рисунок 39. Разрушенный причал. Вид с СВ.
- Рисунок 40. Разрушенный причал. Вид с СВ. N53,271321°E159,800398°.
- Рисунок 41. Остов плавучего причала рядом с разрушенным причалом.
- Рисунок 42. Корпус судна. Вид сверху. N53,274716° E159,838159°.
- Рисунок 43. Корпус судна. Вид сверху. N53,264949° E159,827800°.
- Рисунок 44.Разрушенный причал. Корпус судна. Вид сверху. N53,238060°E159,776661°.
- Рисунок 45. Разрушенный причал. Корпус судна. Вид с СЗ.
- Рисунок 46. Корпус судна. Вид с ЮЗ.
- Рисунок 47. Фотографии территории аномалии №1.
- Рисунок 48. Фотографии территории аномалии №2.
- Рисунок 49. Фотографии территории аномалии №3.
- Рисунок 50. Фотографии территории аномалии №4.
- Рисунок 51. Фотографии территории аномалии №5.
- Рисунок 52. Фотографии территории аномалии №6.
- Рисунок 53. Фотографии территории аномалии №7.
- Рисунок 54. Фотографии территории аномалии №8.
- Рисунок 55. Фотографии территории аномалии №9.
- Рисунок 56. Фотографии территории аномалии №10.
- Рисунок 57. Фотографии территории аномалии №11.
- Рисунок 58. Фотографии территории аномалии №12.
- Рисунок 59. Фотографии территории аномалии №13.
- Рисунок 43. Фотографии территории аномалии №14.
- Рисунок 60. Фотографии территории аномалии №15.

## **10 Альбом иллюстраций**

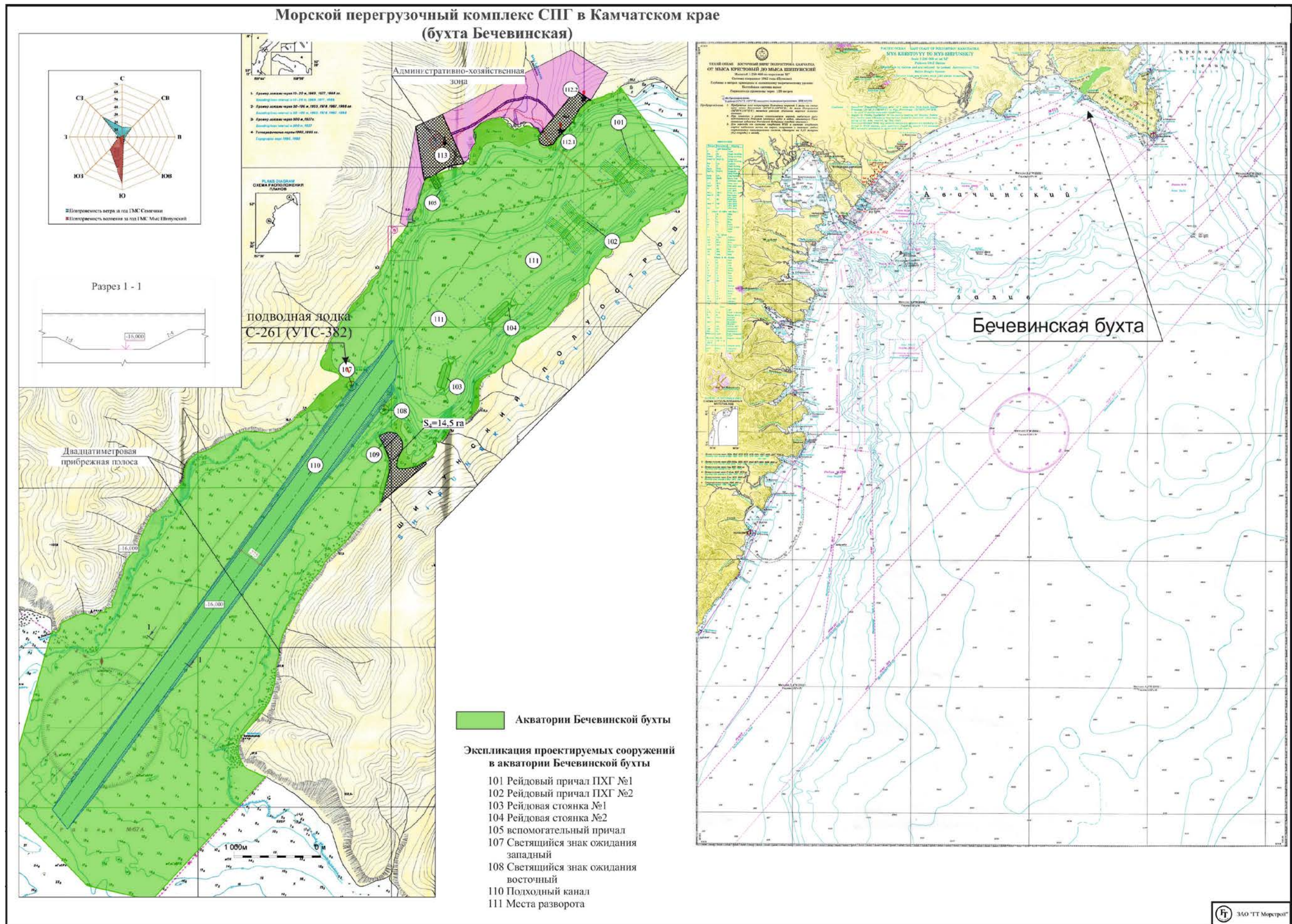
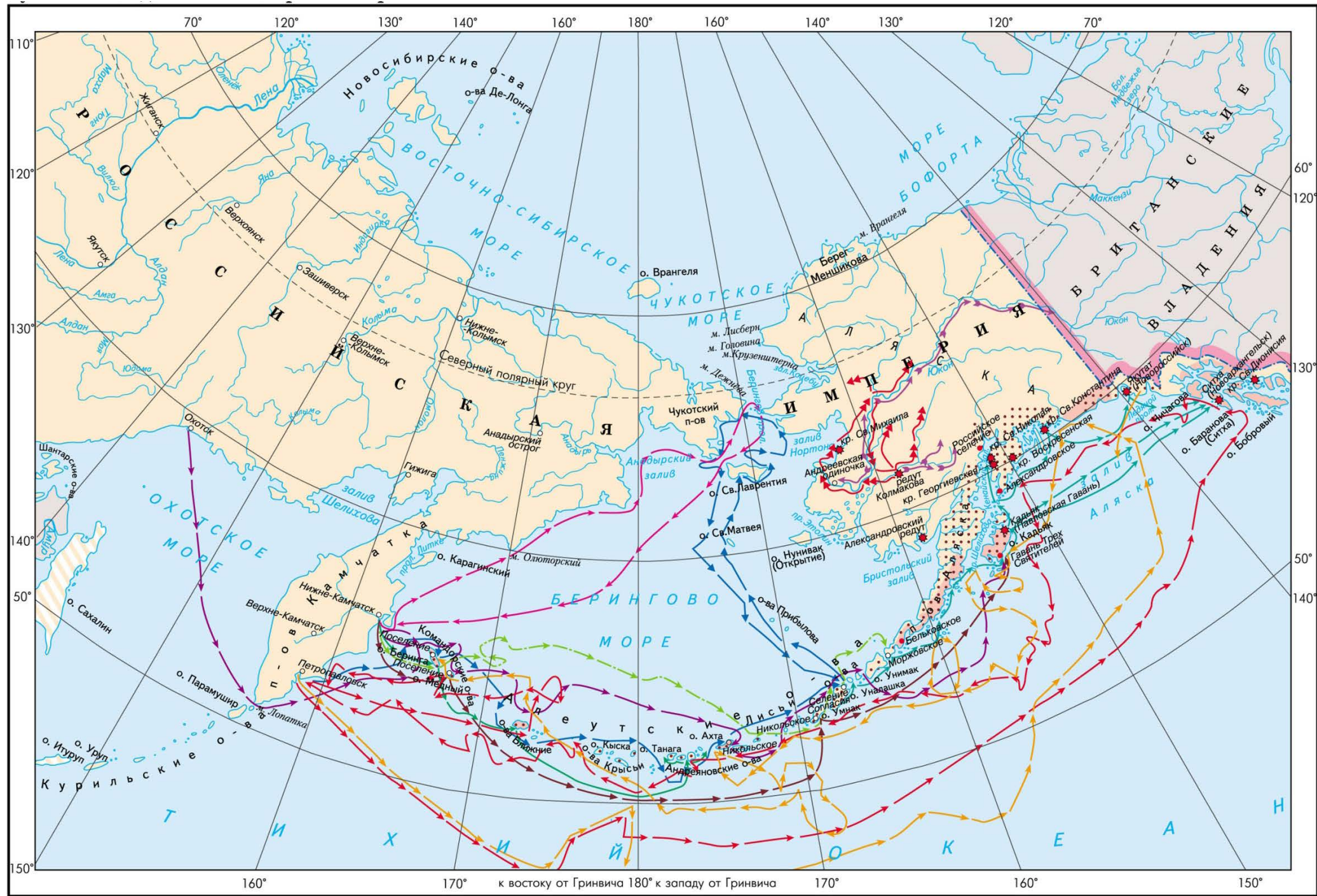


Рисунок 1. Схема расположения проектируемого объекта.



Масштаб 1:23 000 000

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>Вторая Камчатская экспедиция В. И. Беринга и А. И. Чирикова</p> <p>→ В. И. Беринг 1741 г.</p> <p>→ А. И. Чириков 1741 г., 1742 г.</p> <p>Побережье Америки и острова, открытые экспедициями Беринга и Чирикова</p> <p>Важнейшие экспедиции</p> <p>→ И. Федоров и М. С. Гвоздев 1732 г.</p> <p>→ А. Толстых 1760–1764 гг.</p> | <p>→ С. Г. Глотов 1762-1766 гг.</p> <p>→ П. К. Креницын и М. Д. Левашов 1768-1769 гг.</p> <p>→ Г. И. Шелихов 1783-1784 гг.</p> <p>→ А. А. Баранов и его отряды 1791-1799, 1804 гг.</p> <p>→ И. И. Биллингс и Г. А. Сарычев 1791 г.</p> <p>→ И. Лукин 1836, 1863 гг.</p> <p>→ Л. А. Загоскин 1842-1844 гг.</p> | <p>••• Район русских поселений к моменту образования Российско-Американской компании 1799 г.</p> <p>Граница русских владений, установленная Россией по конвенциям с США в 1824 г. и Англией в 1825 г.</p> <p>•* Поселения и крепости, основанные русскими</p> <p>Территории, осваиваемые русскими</p> |
|---|---|---|

Рисунок 2. Карта русских экспедиций на территорию Северной Америки.





Рисунок 3. Александр Иванович Глебов (1722—1790) — русский государственный деятель, 4-й генерал-прокурор Правительствующего Сената в 1761-1764 гг.



Рисунок 4. Храм Владимирской иконы Божией Матери в Виноградово. Построен в 1772-1777 гг. Место захоронения А.И. Глебова.



Рисунок 5. Церковь Тихвинской иконы Божией Матери.  
Заложена в 1754 г. Город Иркутск. Место захоронения  
И.С. Бечевина.

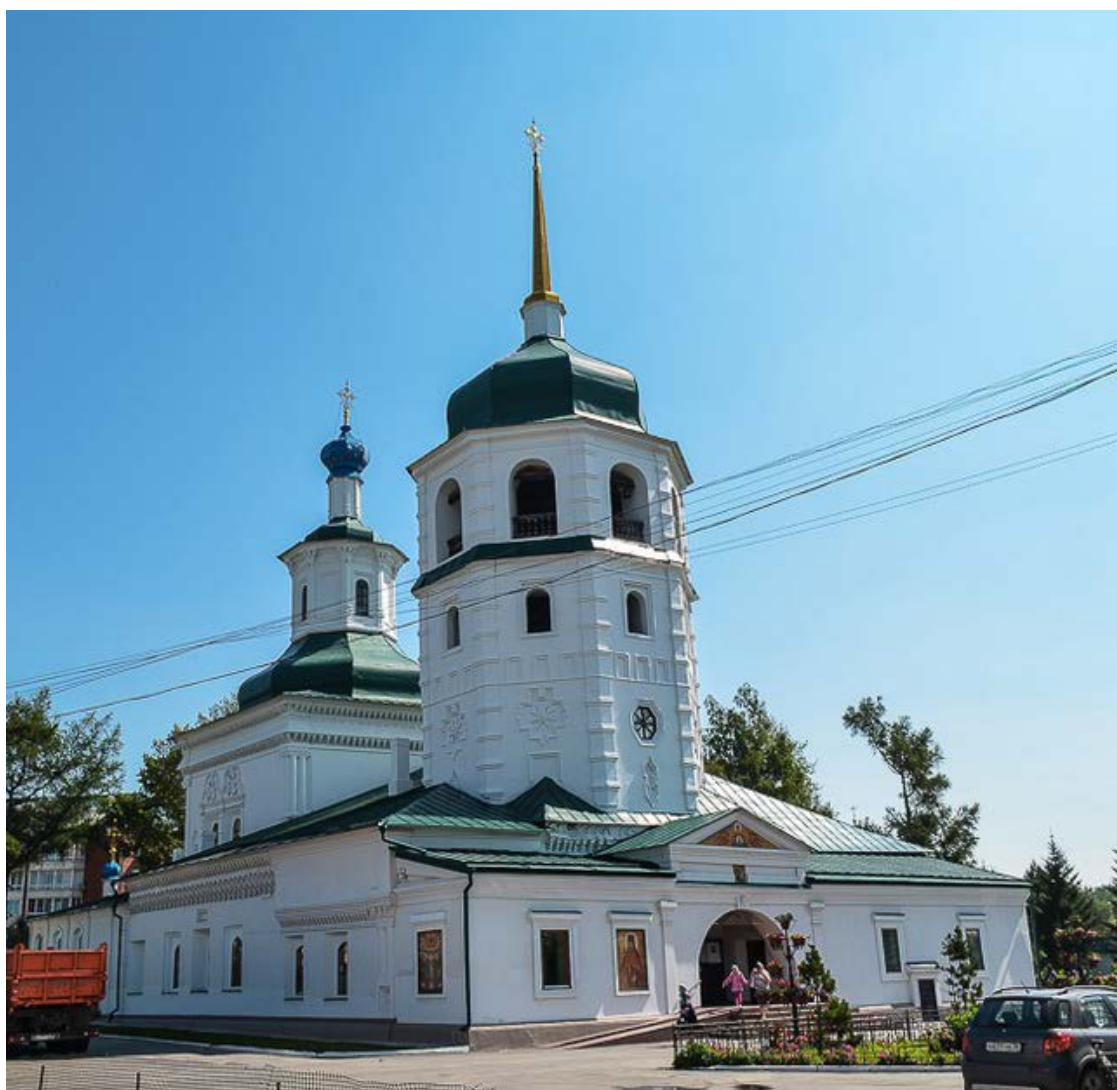


Рисунок 6. Церковь Знамени Пресвятой Богородицы. Заложена в 1757 г. Город Иркутск.

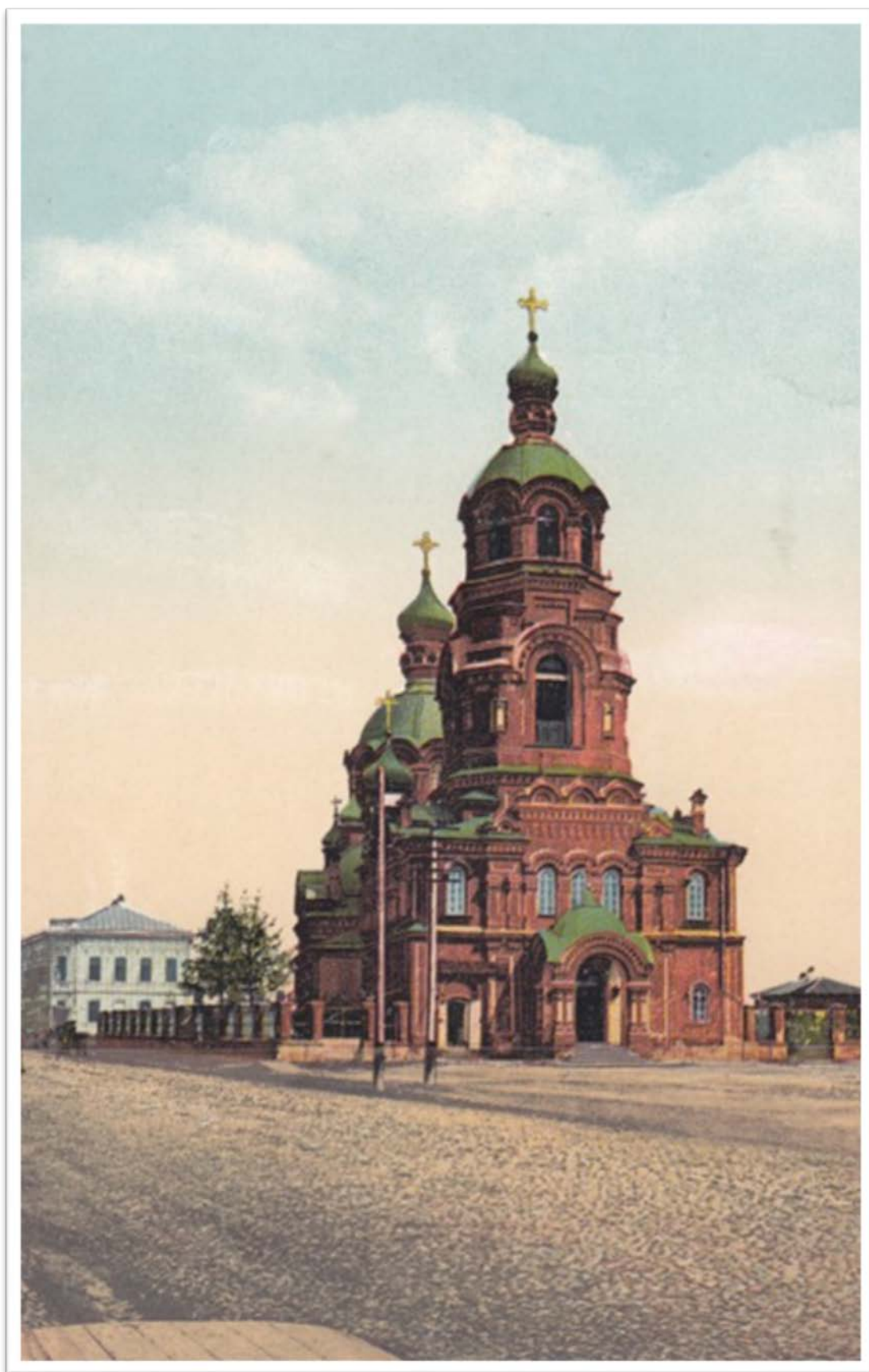


Рисунок 7. Церковь во имя Благовещения Пресвятой Богородицы в г. Иркутске.  
Заложена в 1758 г. Почтовая карточка начала XX в.



Рисунок 8. Рубка подводной лодки «Б-24» (позднее УТС-89), установленная в бухте Малый Улисс. Мемориал затонувшей подводной лодки Л-19.



Рисунок 9. Рубка подводной лодки «Л-10» в г. Вилючинск. Мемориал затонувшей подводной лодки Л-16.



Рисунок 10. Подводные лодки 182 Обр ПЛ КТОФ в Бечевинской бухте. 1971 г.  
(Сенькин В.А, 2015. С.624.)



Рисунок 11. Пассажирский теплоход «Авача» у причала бухты Бечевинская (Сенькин В.А, 2015. С.624.).



Рисунок 12. ПЛ«Б-112» с 336-м экипажем возвратилась из Индийского океана. Командир 336-го экипажа Г.И. Игнатенко докладывает командиру бригады И.В. Кармадонову о прибытии. Бечевинская бухта. 1972 г. (Сенькин В.А, 2015. С.630).



Рисунок 13. В порту Бербера (Сомали). Снимок с мостика ПБ «Камчатский комсомолец». Индийский океан, 1971 год. (Сенькин В.А, 2015. С.634.)

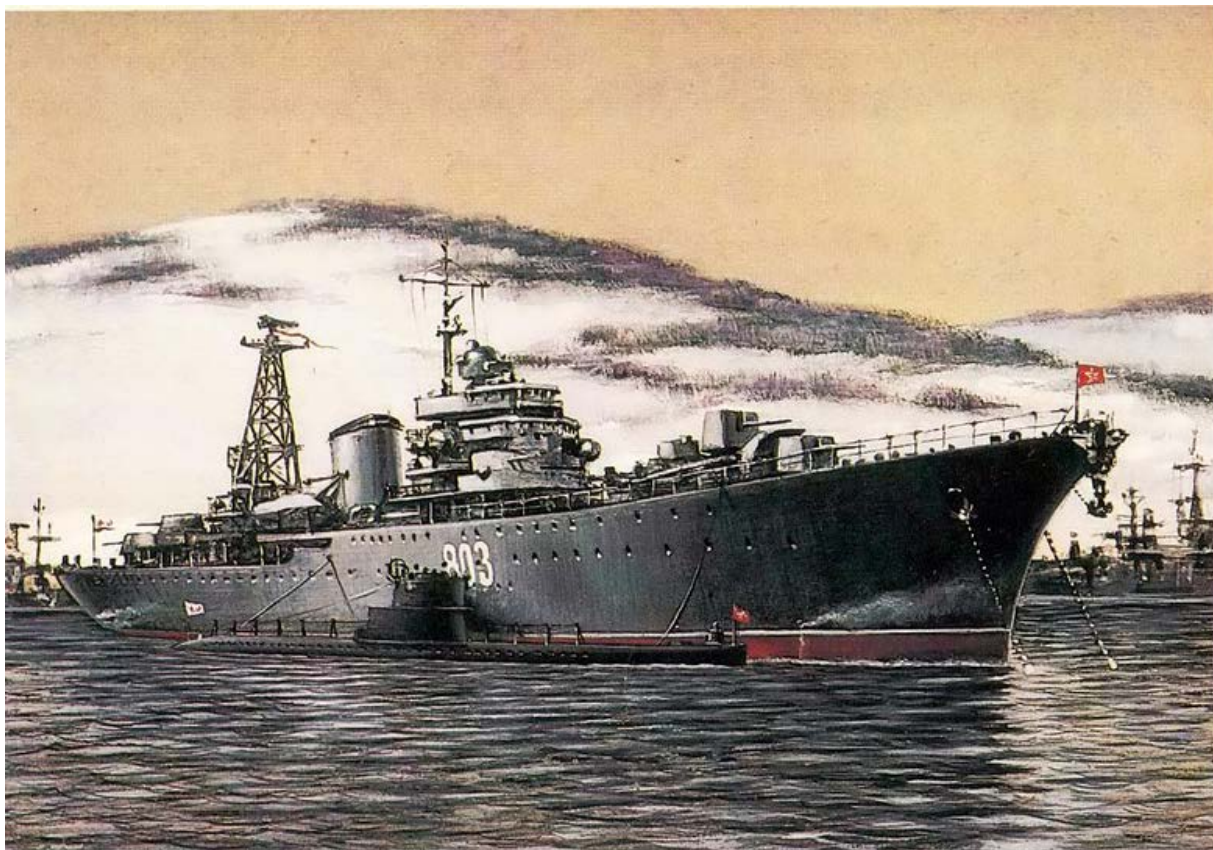


Рисунок 14. Плавучая база подводных лодок «Камчатский Комсомолец». Художник В. Иванов, 1982.

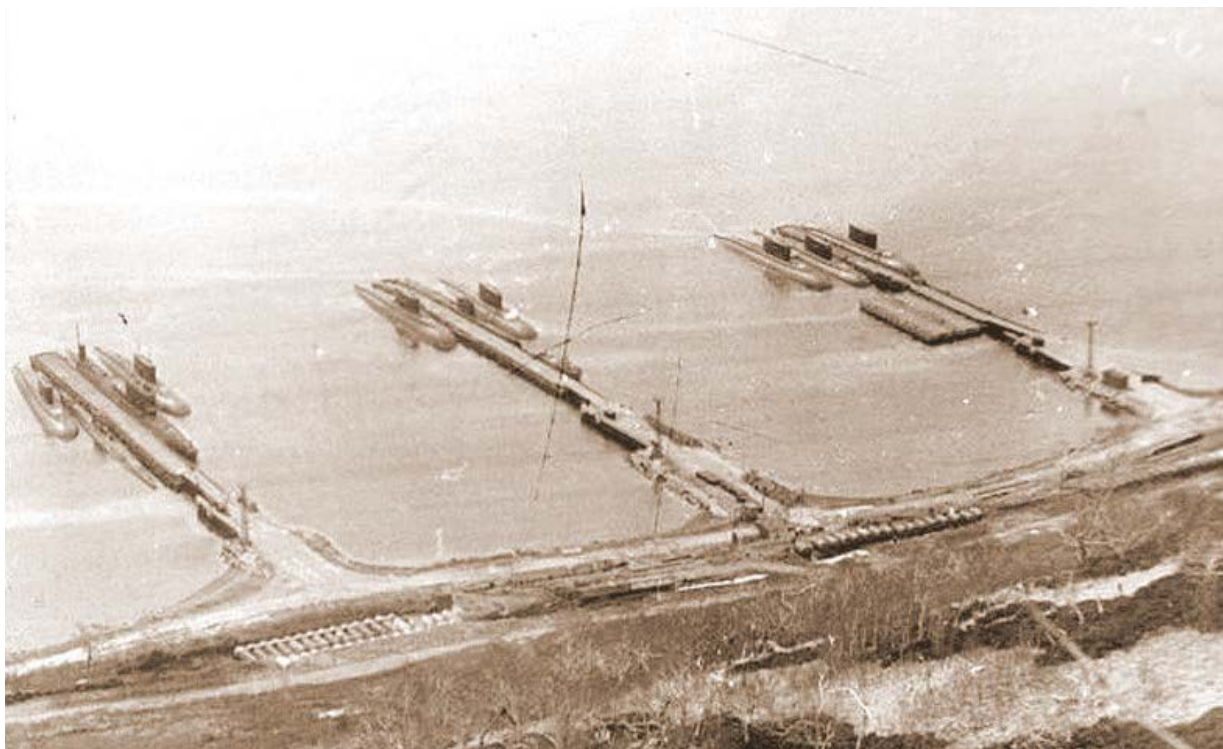


Рисунок 15. Пирсы базы 182 ОБРПЛ КТОФ. Бечевинская бухта, 1970-е гг.  
Фото с сайта [pastvu.com](http://pastvu.com)





Рисунок 16. Пустые пирсы базы 182-й Отдельной бригады подводных лодок. Бчевинская бухта. 1996 г. (Сенькин В.А, 2015. С.765.)

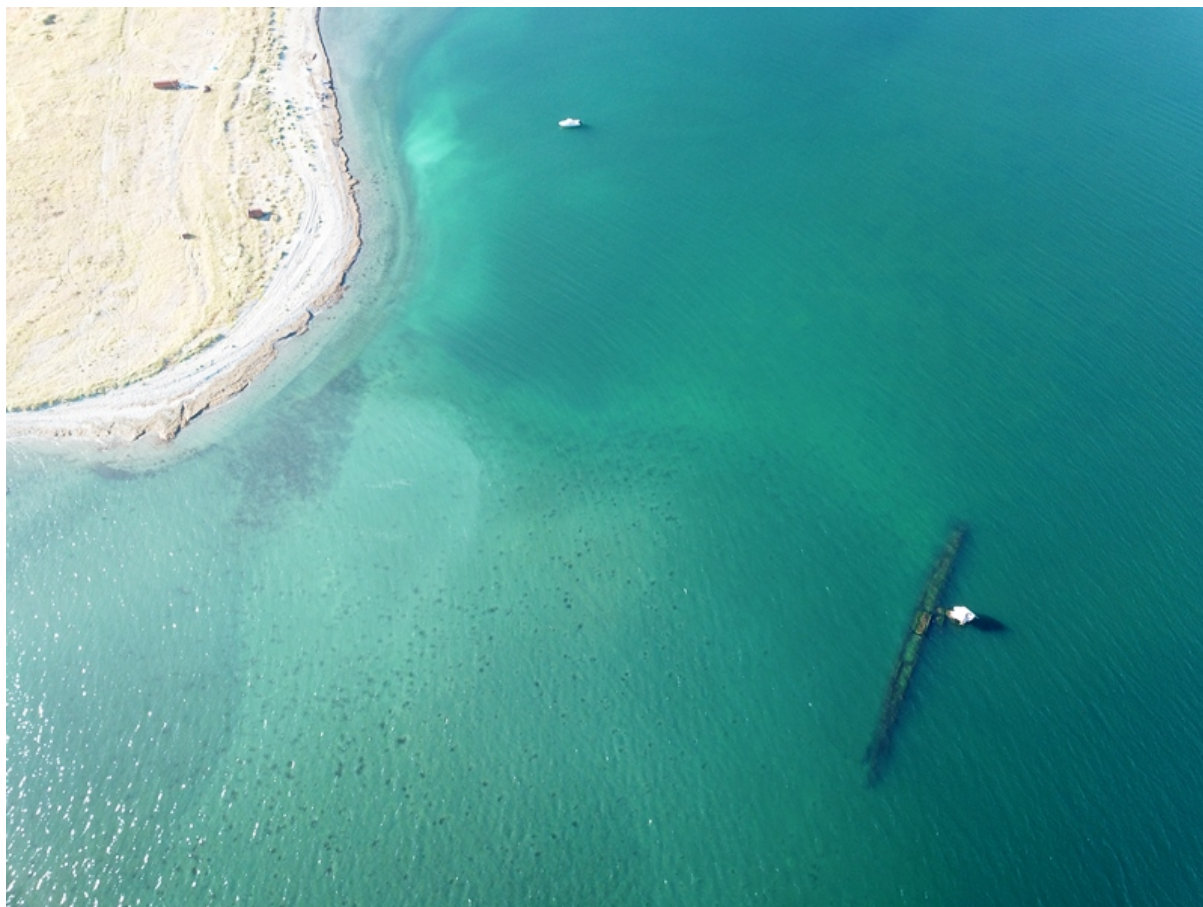


Рисунок 17. Затопленная подводная лодка С-261 (УТС-382).

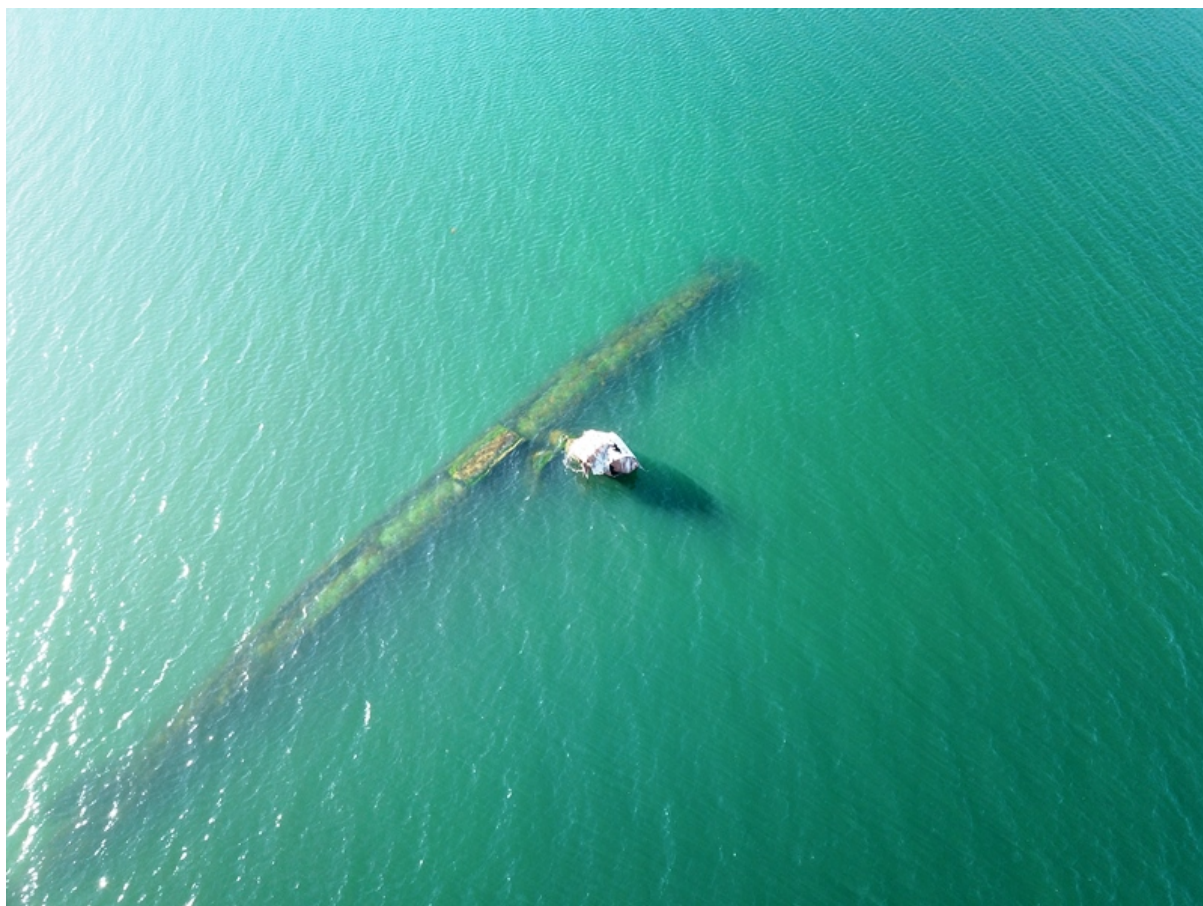


Рисунок 18. Затопленная подводная лодка С-261 (УТС-382).



Рисунок 19. Рубка затопленной подводной лодки С-261 (УТС-382).

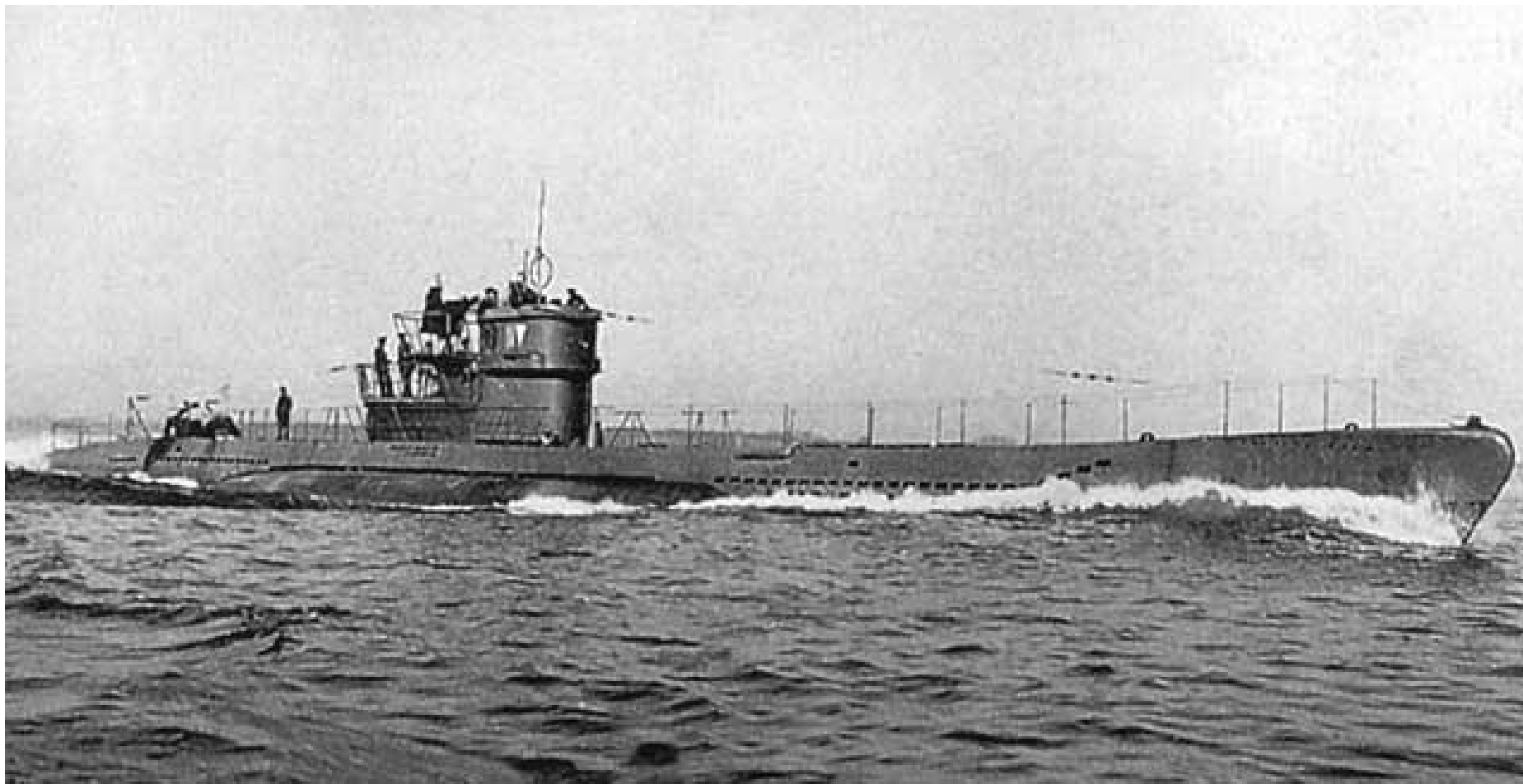
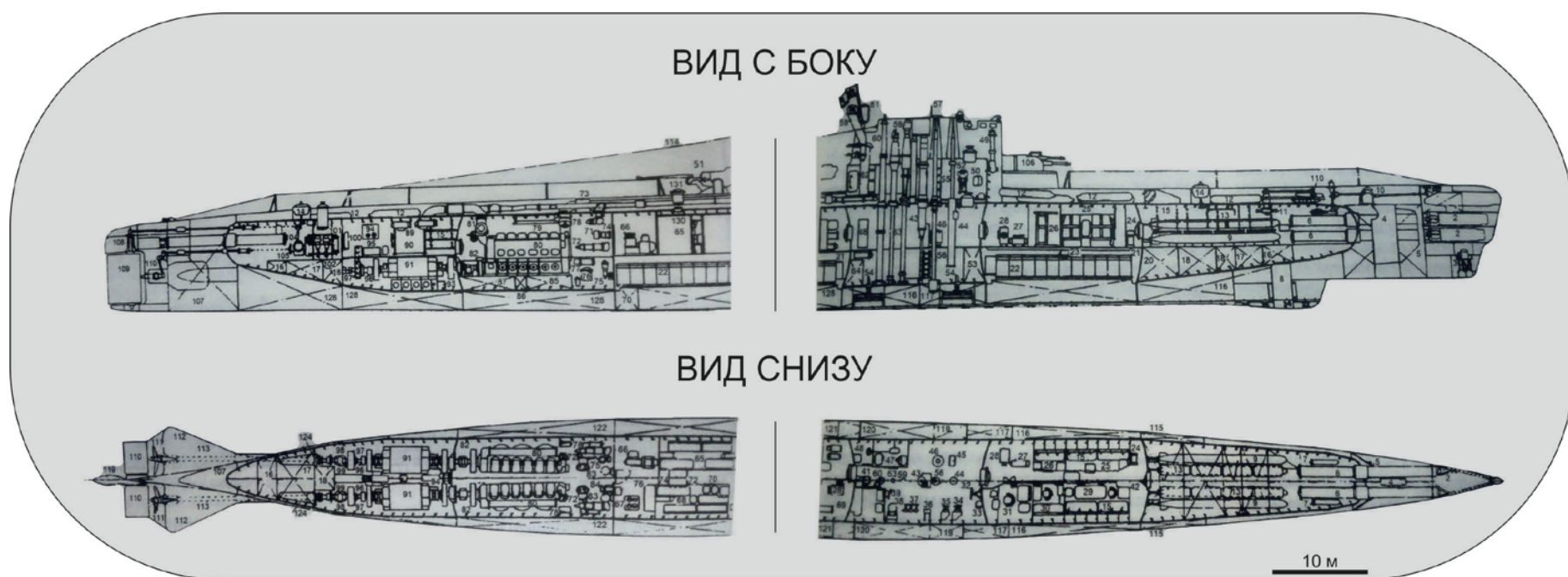


Рисунок 20. Подводная лодка «U-250» военно-морского флота Германии в Финском заливе. 30 июля 1944 года.



Экспликация к чертежу ПЛ проекта 613

1	Цистерна плавучести	44	Шахта перископа атаки	электродвигателями	
2	Щит волнорезный	45	Распределительный щит электросиловой цепи	91	Гребной электродвигатель ПГ-101
3	Гидролокационная станция "Тамир-5Л"	46	Основной компас	92	Дейдвудный сальник
4	Цепной ящик	47	Рубка радиолокации	93	Воздухоохладитель гребных электродвигателей
5	Цистерна главного балласта	48	Гальюн	94	Щит управления электродвигателем экономического хода
6	Торпедный аппарат	49	Магнитный компас ГОН-23М	95	Электродвигатель экономического хода
7	Стрельбовой баллон	50	Прочная рубка	96	Воздухораспределитель ШПМ
8	Шахта станции "Феникс"	51	Артиллерийская установка СМ-24-ЗИФ	97	Ведомый шкив с муфтой сцепления электродвигателя экономического хода
9	Запасная торпеда	52	Подъемник перископа атаки	98	Упорный подшипник
10	Брашпиль с передачей и электродвигателем	53	Провизионная цистерна	99	Упорный вал
11	Механизм перекладки носовых горизонтальных рулей	54	Кингстон цистерны главного балласта	100	Устройство для выброса камбузных отходов
12	Баллон сжатого воздуха	55	Перископ атаки	101	Пневмогидравлический аккумулятор
13	Таль-тележка торпедопогрузочного устройства	56	Зенитный перископ	102	Винтовой насос НВВ-1,4 системы гидравлики
14	Аварийный телефонный буй	57	Штыревая антенна	103	Бак системы гидравлики
15	Койка	58	Г азотвод двигателя 37Д	104	Привод вертикального руля
16	Цистерна кольцевого зазора торпедных аппаратов	59	Антенна "Накат"	105	Штурвальная тумба ручного привода горизонтальных кормовых рулей
17	Дифференциальная цистерна	60	Антенна "ВАН"	107	Артиллерийская установка 2М-8
18	Цистерна пресной воды	61	Рамочная антенна	108	Цистерна главного балласта №10
19	Торпедозаместительная цистерна	62	Шахта подачи воздуха	109	Баллер вертикального руля
20	Топливная цистерна	63	Антенна "Флаг"	110	Вертикальный руль
21	Аккумуляторная яма	64	Цистерна грязной воды	111	Горизонтальный рули
22	Аккумуляторная батарея	65	Жилое помещение старшин	112	Г ребной винт
23	Тележка для обслуживания АКБ	66	Электрокомпрессор воздуха высокого давления	113	Стабилизатор
24	Прибор РДУ	67	Камбуз	114	Г ребной вал
25	4-х местная каюта офицеров	68	Кают-компания старшин	115	Леерная антенна
26	2-х местная каюта офицеров	69	Агрегат переменного тока	116	Цистерна главного балласта №2
27	Агрегат ПТ-5	70	Топливная цистерна для дизель-компрессоров	117	Цистерна главного балласта №3
28	Батарейный автомат	71	Вентилятор общесудовой системы вентиляции	118	Цистерна главного балласта №4
29	Кают-компания для офицеров	72	Дизель-компрессор ДК-2	119	Цистерна главного балласта №5
30	Каюта командира	73	Наружная захлопка и трубопровод подачи воздуха	120	Цистерна быстрого погружения
31	Рубка радиосвязи	74	Клапан-манипулятор судовой системы вентиляции	121	Уравнительная цистерна
32	Штурвальная тумба вертикального руля	75	Резервный масляный насос ЗВН	122	Цистерна главного балласта №6
33	Репитер гирокомпаса	76	Фильтр тонкой очистки масла	123	Цистерна главного балласта №7
34	Штурвальная тумба носовых горизонтальных рулей	77	Топливный фильтр	124	Цистерна главного балласта №8
35	Штурвальная тумба кормовых горизонтальных рулей	78	Шахта подачи воздуха	125	Цистерна главного балласта №9
36	Пост управления клапанами вентиляции ЦГБ	79	Расходный топливный бак	126	Артиллерийский погреб
37	Клапанная коробка аварийного продувания	80	Двигатель 37Д	127	Подъемник зенитного перископа
38	Осушительный насос	81	Газоотводной клапан	128	Доковый киль
39	Клапанная коробка воздуха высокого давления	82	Шинно-пневматическая муфта	129	Топливная цистерна
40	Рубка гидроакустики	83	Насос ВЦН-ЭОу системы охлаждения дизелей	130	Клапан вентиляции цистерны плавучести
41	Трюмный дифференциальный насос	84	Верстак с тисками	131	Люк для погрузки АКБ
42	Привод кингстона цистерны быстрого погружения	85	Цистерна циркуляционного масла		
43	Неподвижная воздушная шахта РДП	86	Цистерна сточного топлива		
		87	Цистерна чистого масла		
		88	Холодильник масла		
		89	Преобразователь постоянно-переменного тока		
		90	Щит управления гребными электродвигателями		

Рисунок 21. Внутреннее устройство подводной лодки проекта 613.



Рисунок 22. Экипаж ПЛ С-261 на фоне рубки. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).



Рисунок 23. ПЛ С-261. Мичман Кан, Иванова А. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).



Рисунок 24. ПЛ С-261. Старпом, доктор и команда. Бухта Бечевинская. 1975 год.  
Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).



Рисунок 25. Команда ПЛ С-261 (Старший помощник, доктор). Бухта Бечевинская. 1975 год. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).



Рисунок 26. ПЛ С-261 в г. Петропавловск-Камчатский. Декабрь 1974 года. Фото с сайта [www.kolymastory.ru](http://www.kolymastory.ru).



Рисунок 27. В середине UTC-382 (ПЛ С-261 проекта 613).  
Бухта Бечевинская. 1990 год. Фото с сайта [deepstorm.ru](http://deepstorm.ru).

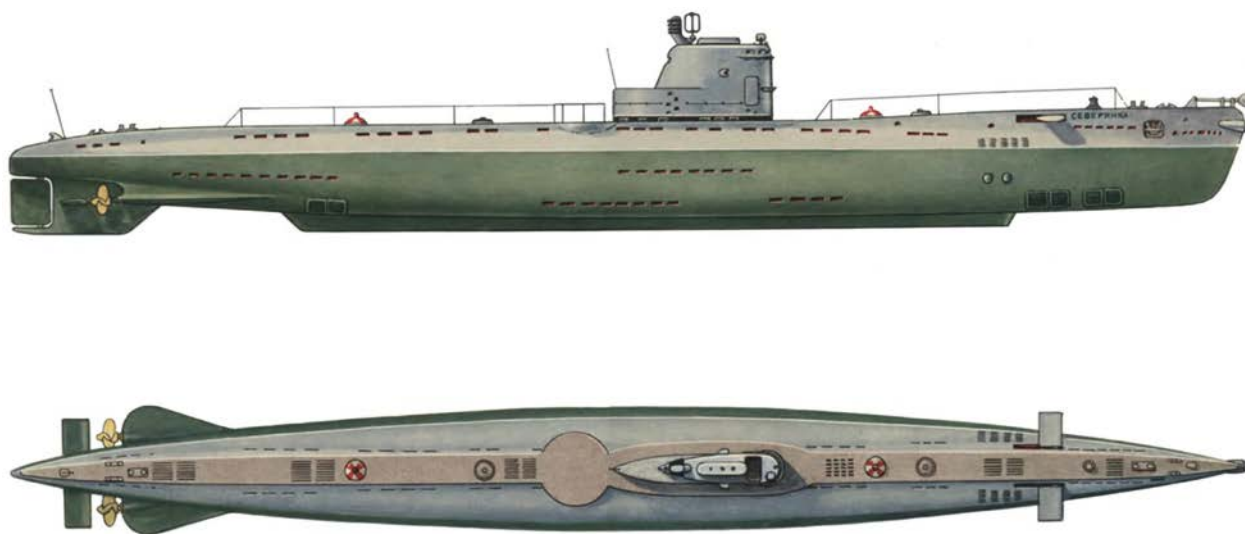


Рисунок 28. Общий вид научно-исследовательской подводной лодки «Северянка» проекта 613.



Рисунок 29. Музеефицированная подводная лодка проекта 613 (С-189).  
Город Санкт-Петербург.





Рисунок 30. Картосхема расположения гидротехнических сооружений и корпусов судов.

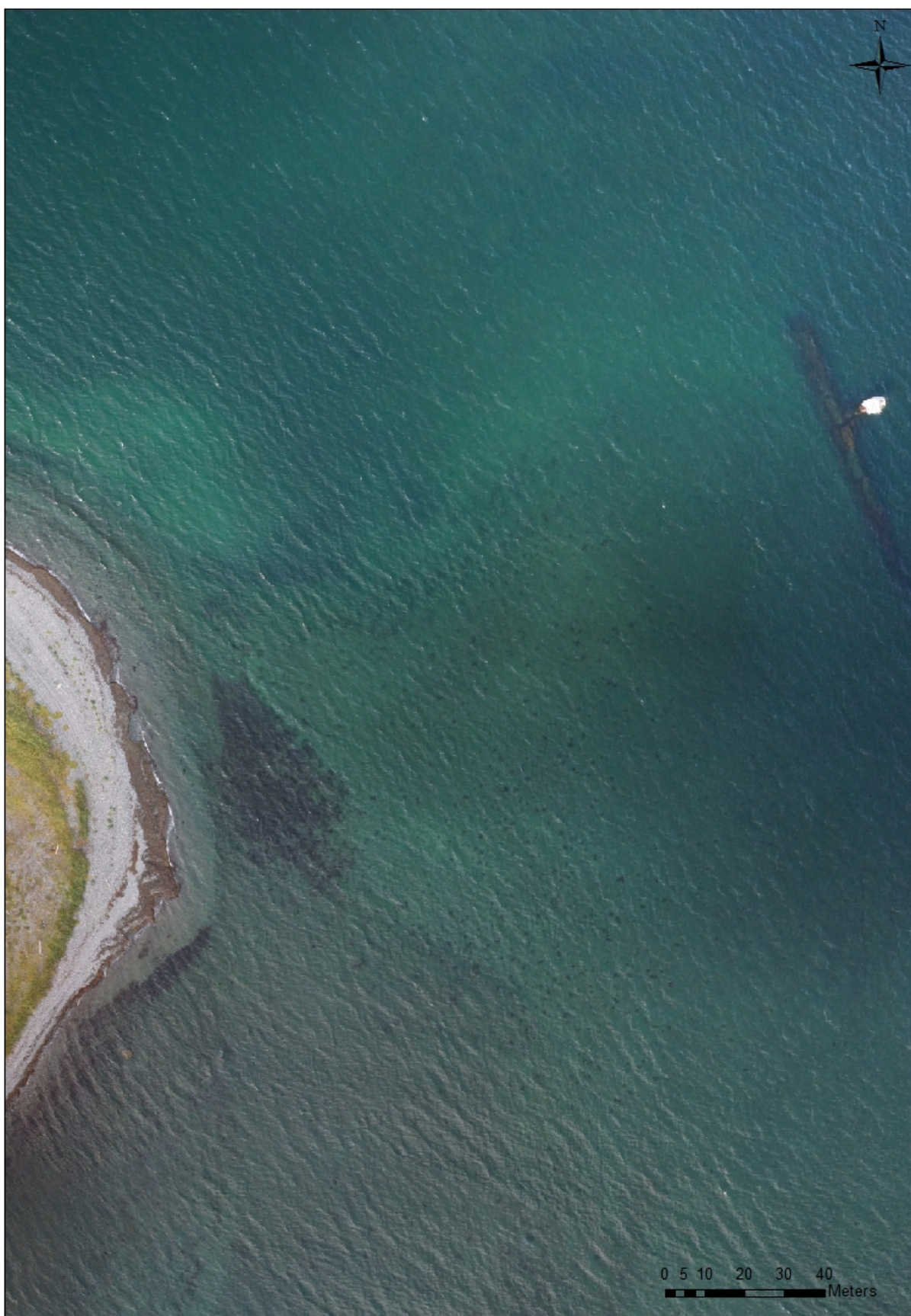


Рисунок 31. Расположение подводной лодки С-261 (УТС-382).



Рисунок 32. Пирсы, принадлежавшие 182 ОБрПЛ ТОФ. Вид с ЮЗ.



Рисунок 33. Пирсы, принадлежавшие 182 ОБРПЛ ТОФ. Вид сверху.

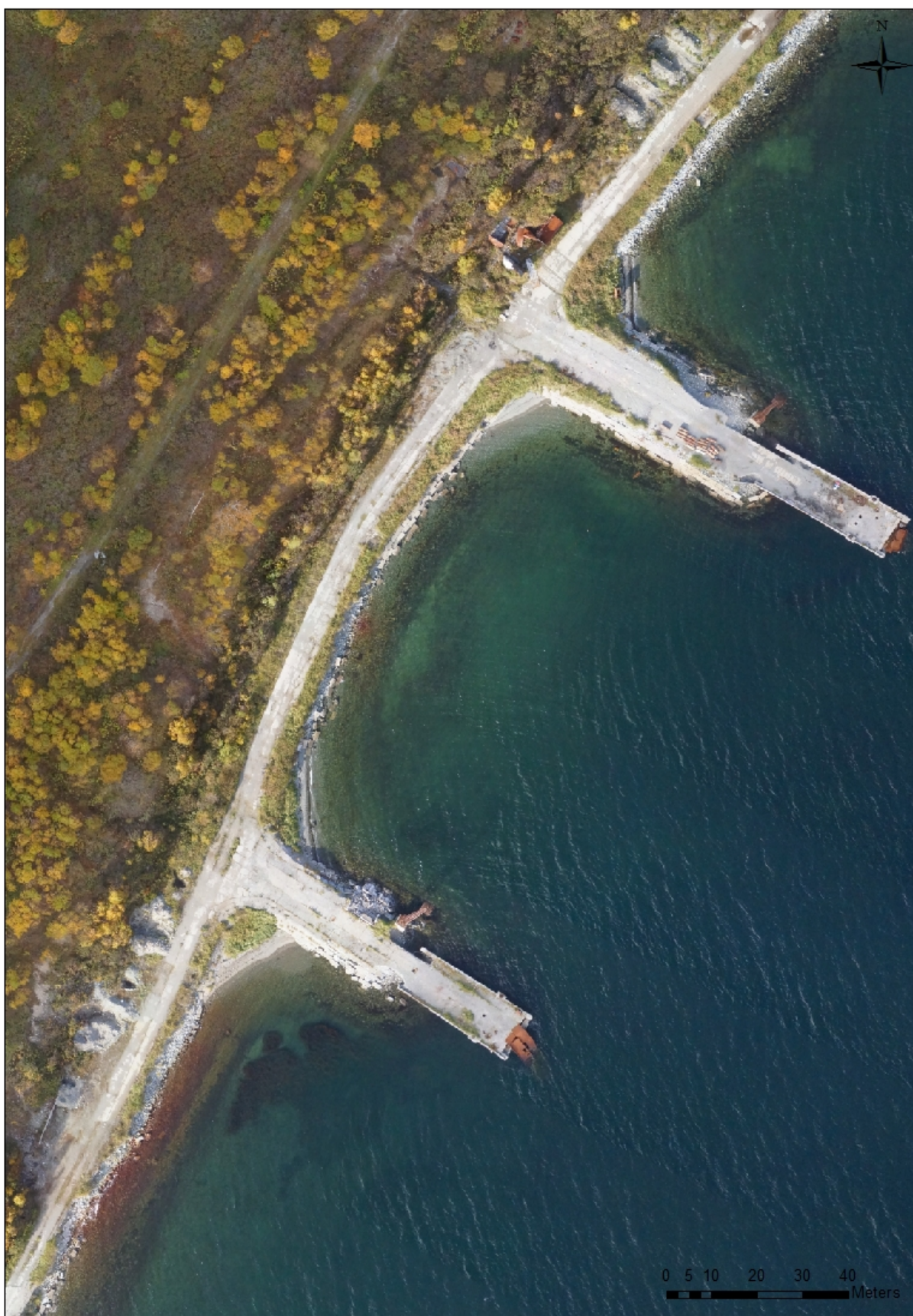


Рисунок 34. Пирсы, принадлежавшие 182 ОБРПЛ ТОФ. Вид сверху.

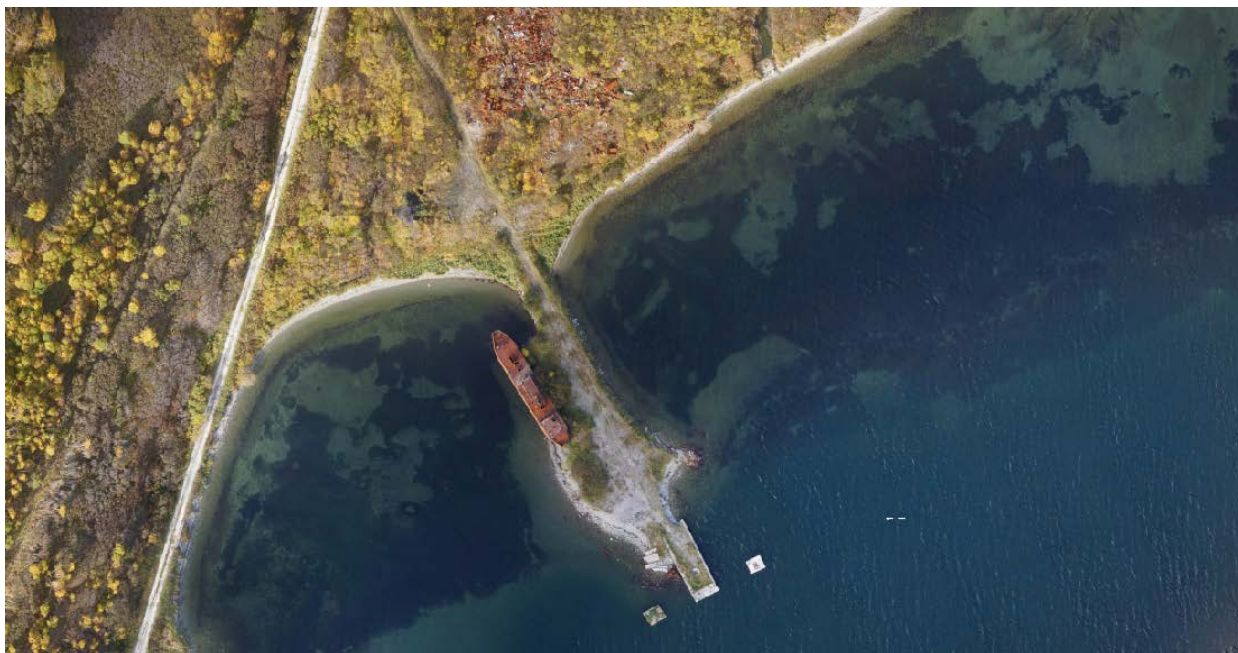


Рисунок 35. Разрушенный пирс. Корпус судна. N53,265444°E159,776117°.



Рисунок 36. Разрушенный пирс. Корпус судна. Вид с ЮВ.



Рисунок 37. Корпус судна. Вид с 3.

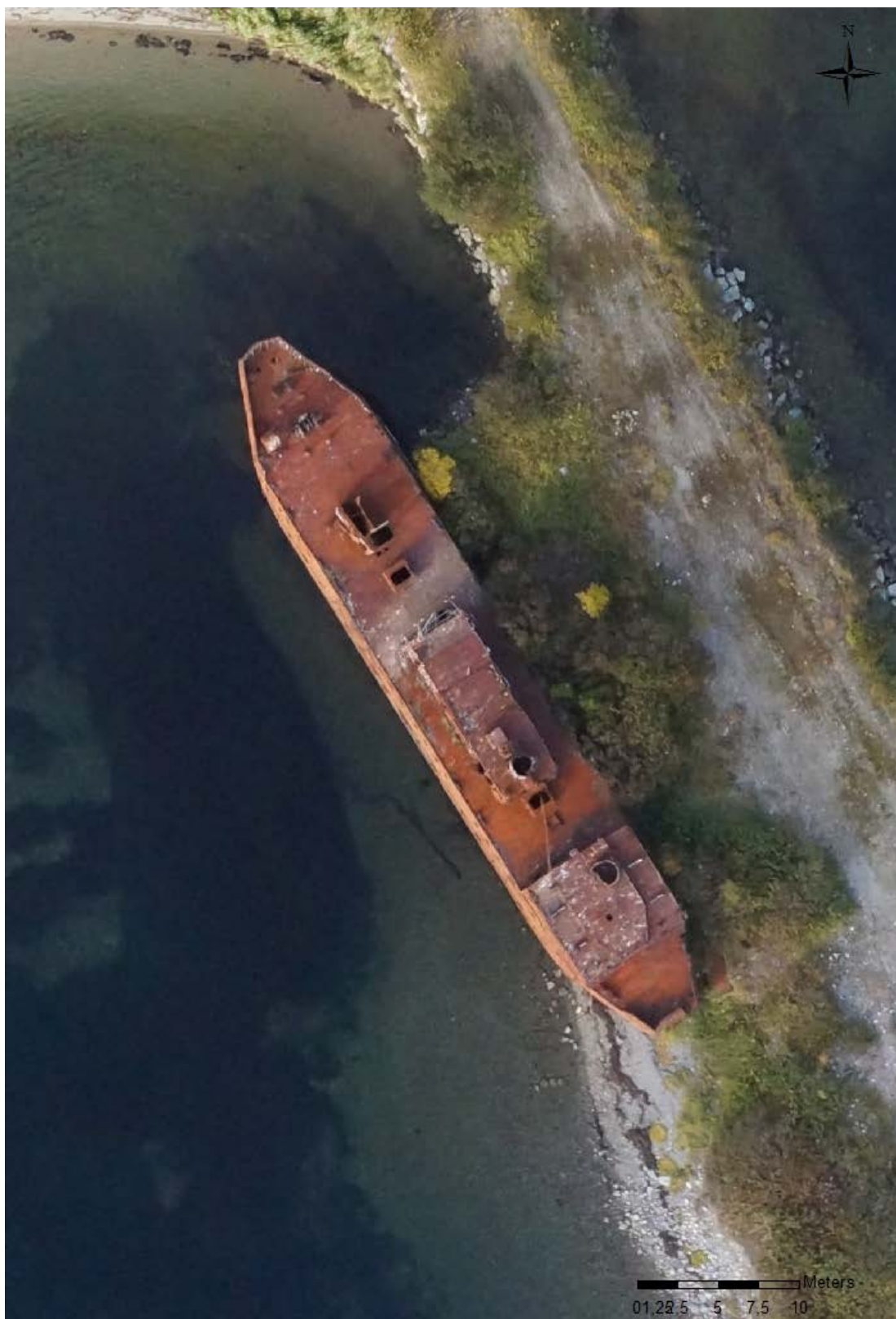


Рисунок 38. Корпус судна. Вид сверху.





Рисунок 39. Разрушенный причал. Вид с СВ.

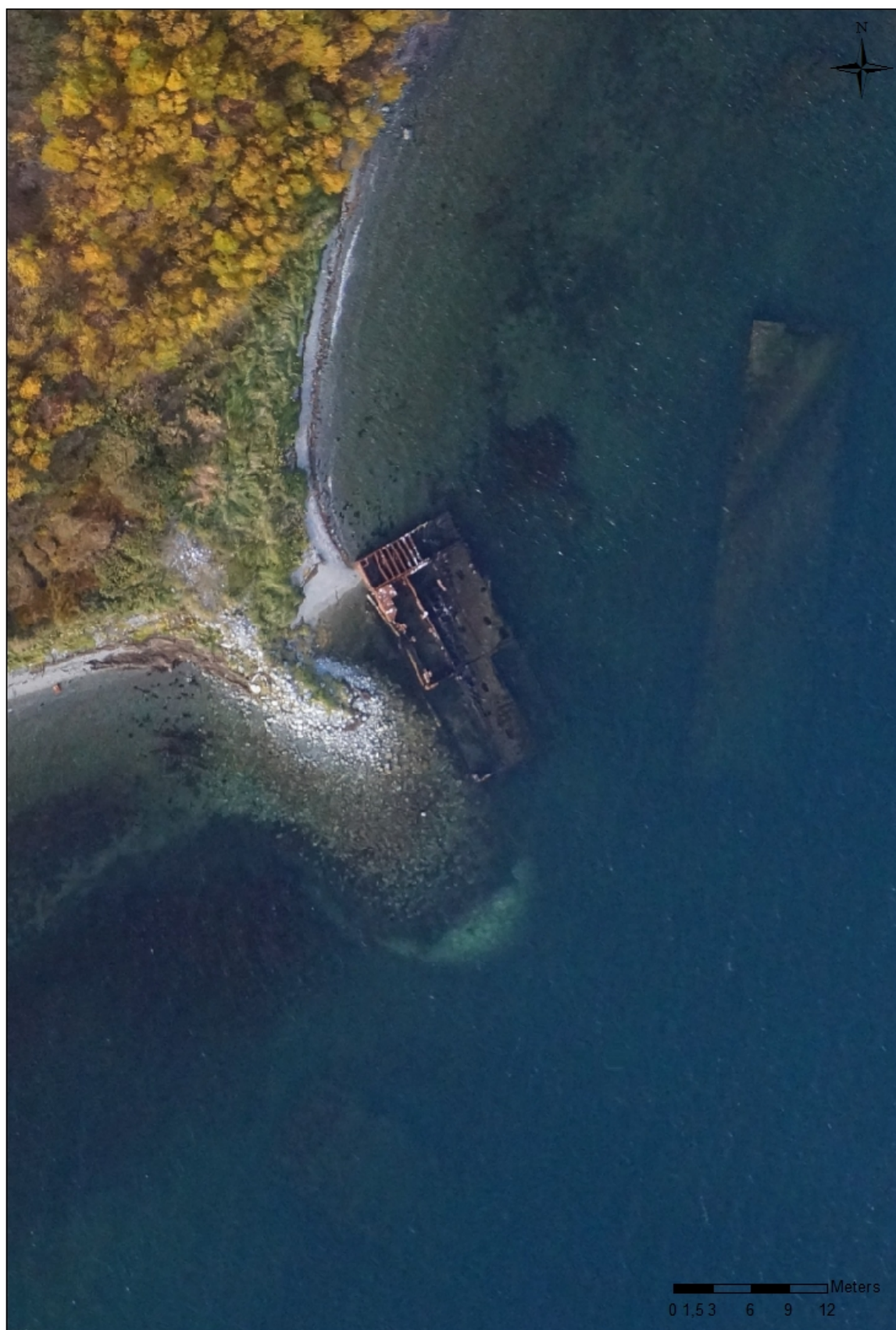


Рисунок 40. Разрушенный причал. Вид с СВ. N53,271321°E159,800398°.



Рисунок 41. Остов плавучего причала рядом с разрушенным причалом.



Рисунок 42. Корпус судна. Вид сверху. N53,274716° E159,838159°.



Рисунок 43. Корпус судна. Вид сверху. N53,264949° E159,827800°.

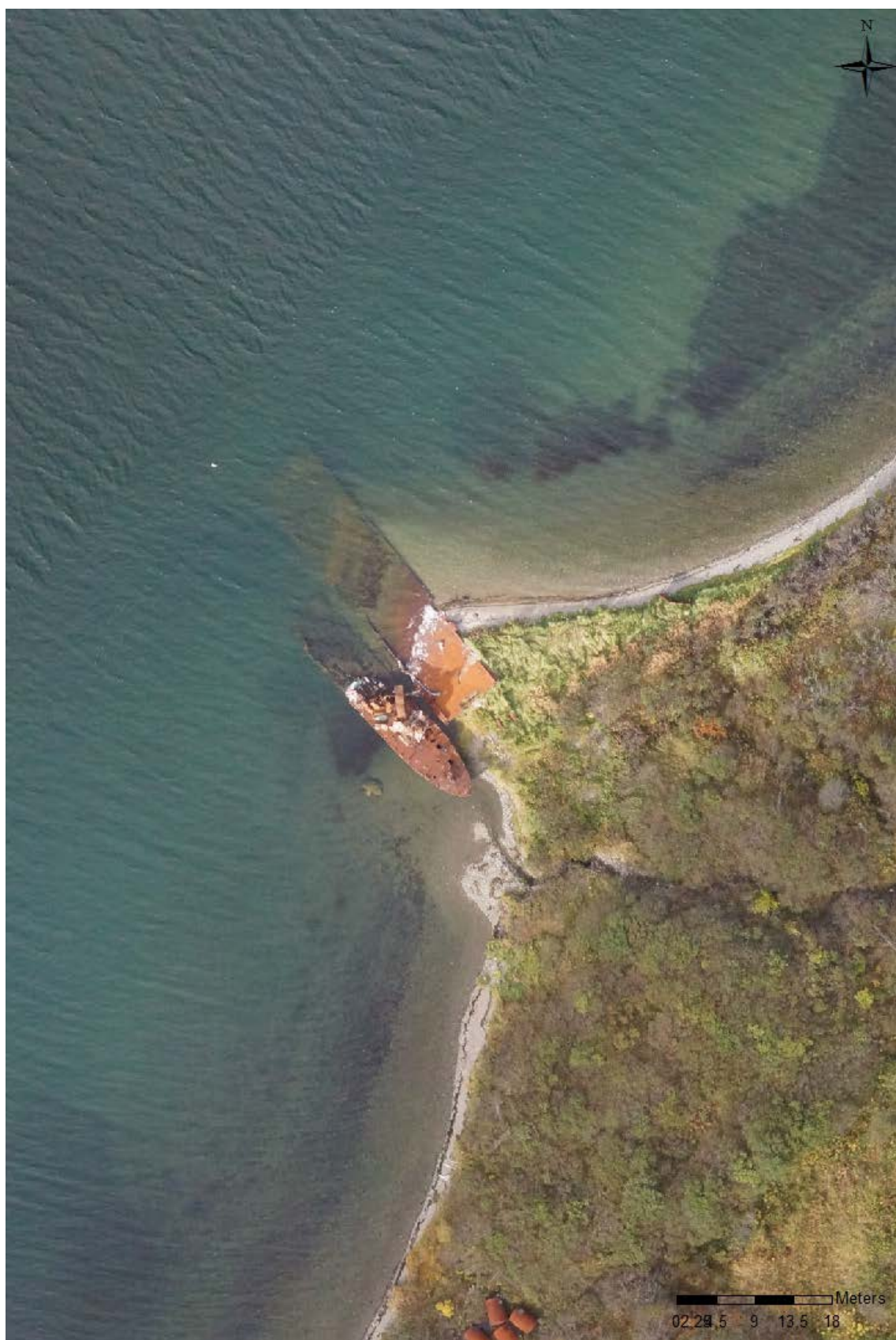


Рисунок 44. Разрушенный причал. Корпус судна. Вид сверху. N53,238060°E159,776661°.



Рисунок 45. Разрушенный причал. Корпус судна. Вид с СЗ.

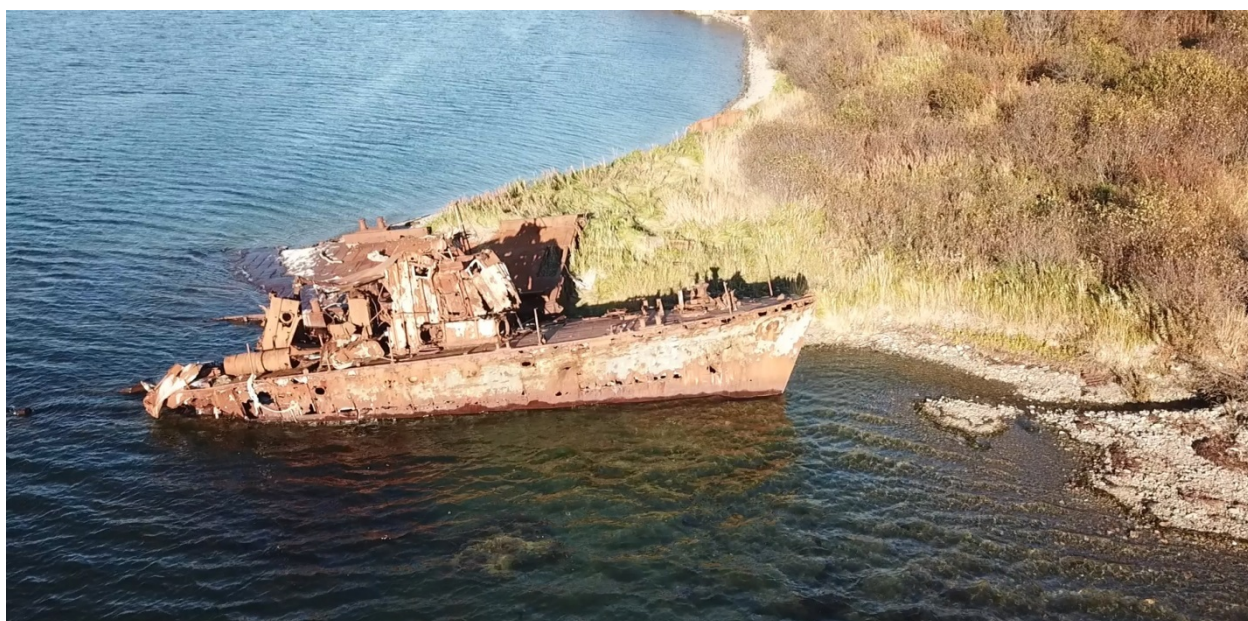


Рисунок 46. Корпус судна. Вид с ЮЗ.



Рисунок 47. Фотографии территории аномалии №1.



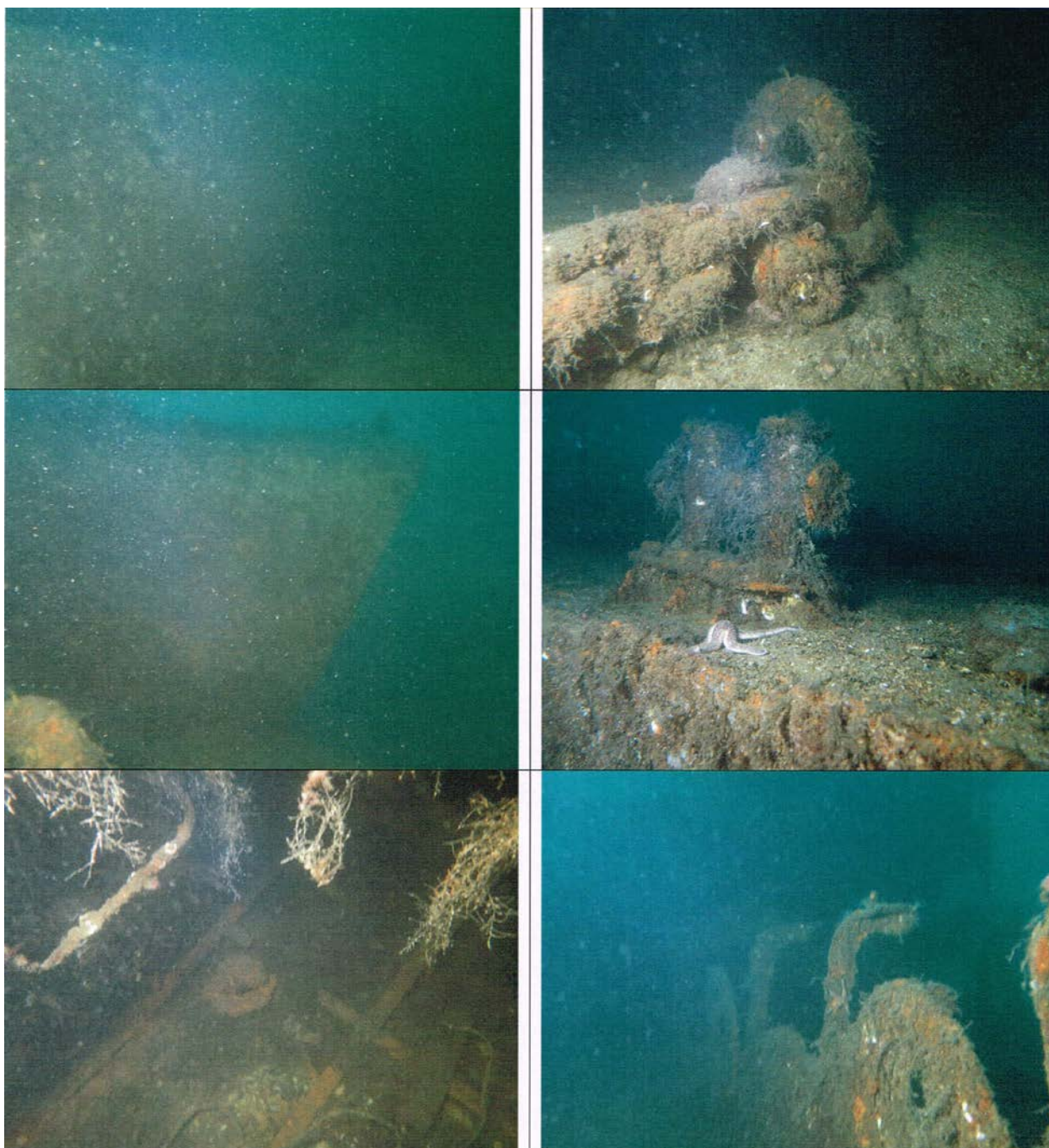


Рисунок 48. Фотографии территории аномалии №2.

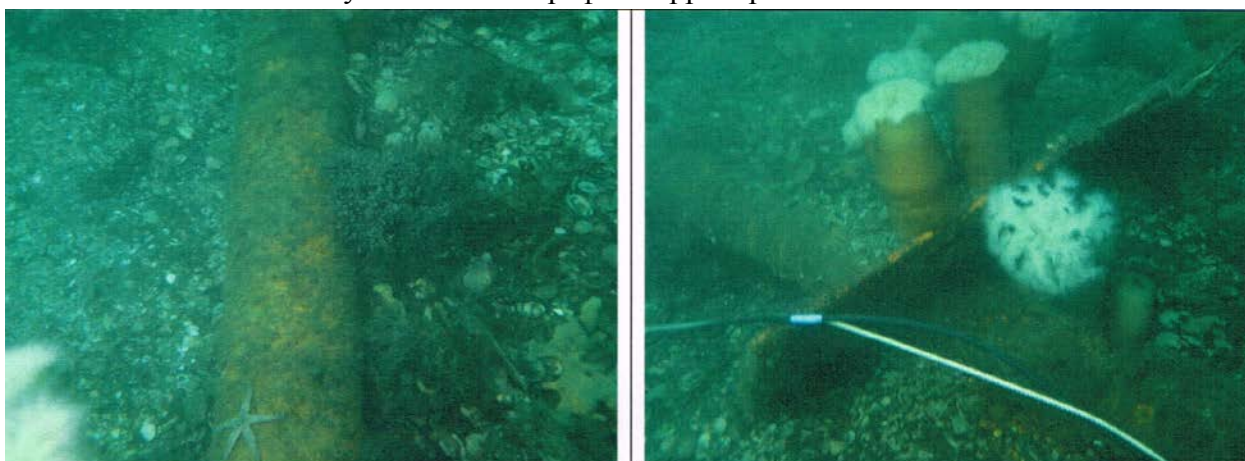


Рисунок 49. Фотографии территории аномалии №3.

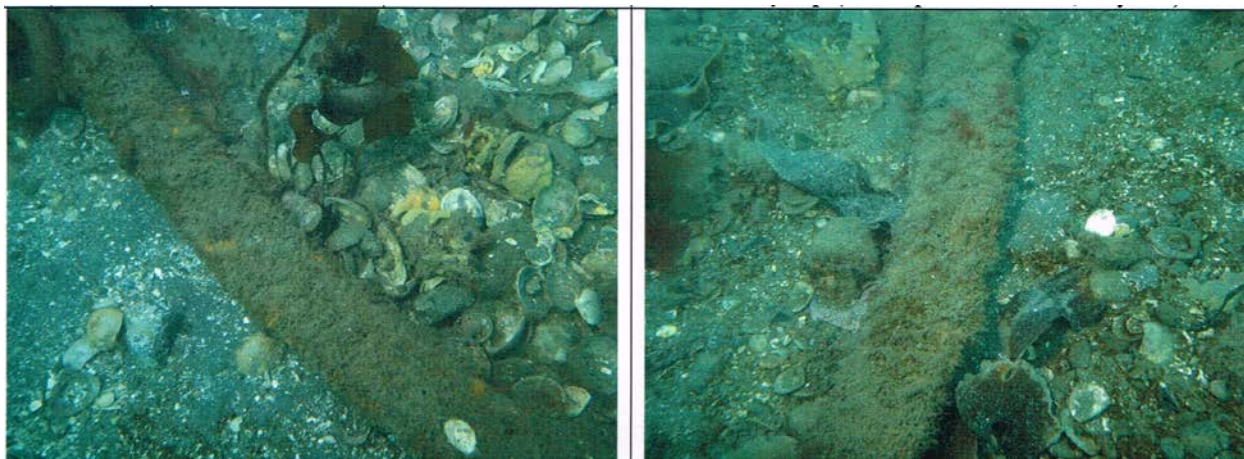


Рисунок 50. Фотографии территории аномалии №4.

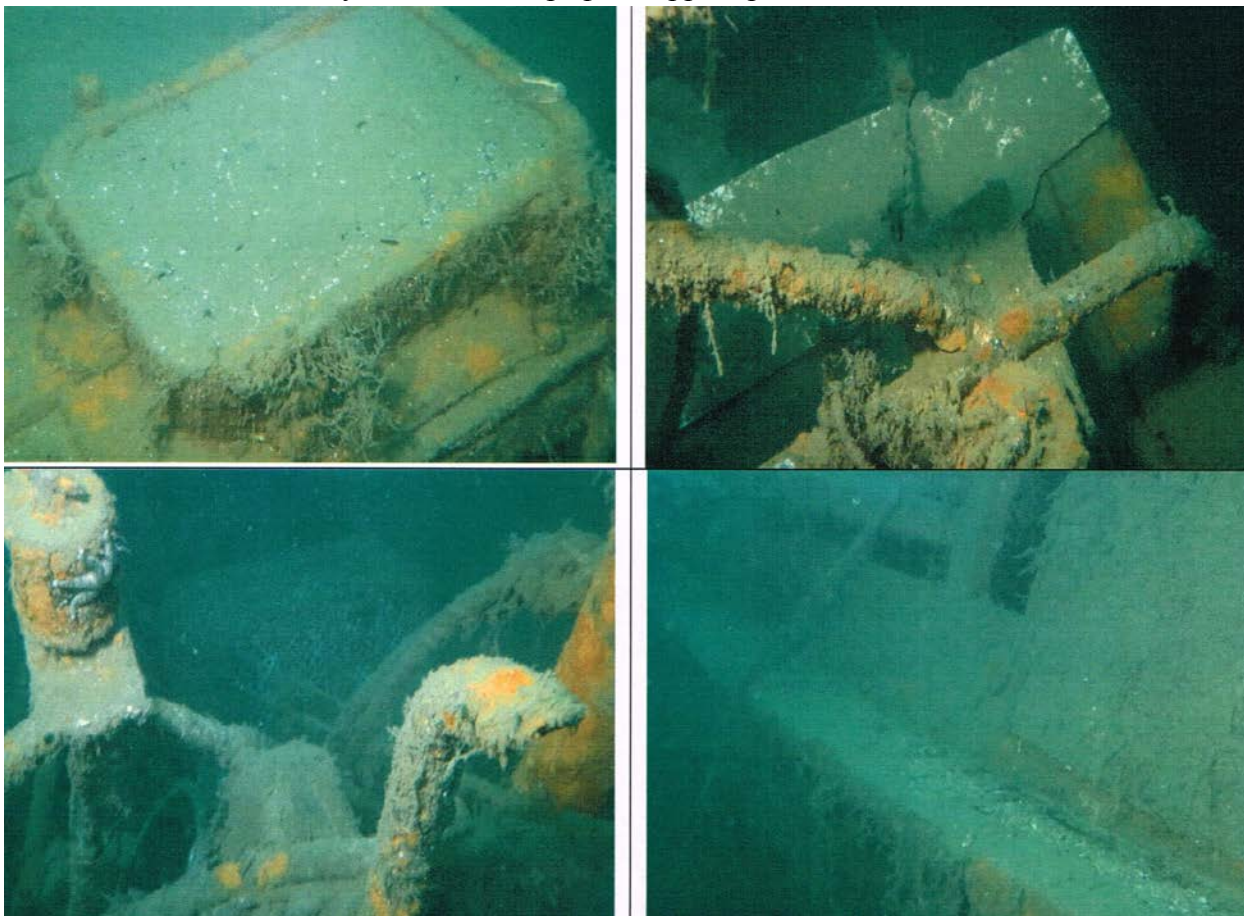


Рисунок 51. Фотографии территории аномалии №5.



Рисунок 52. Фотографии территории аномалии №6.



Рисунок 53. Фотографии территории аномалии №7.



Рисунок 54. Фотографии территории аномалии №8.



Рисунок 55. Фотографии территории аномалии №9.



Рисунок 56. Фотографии территории аномалии №10.

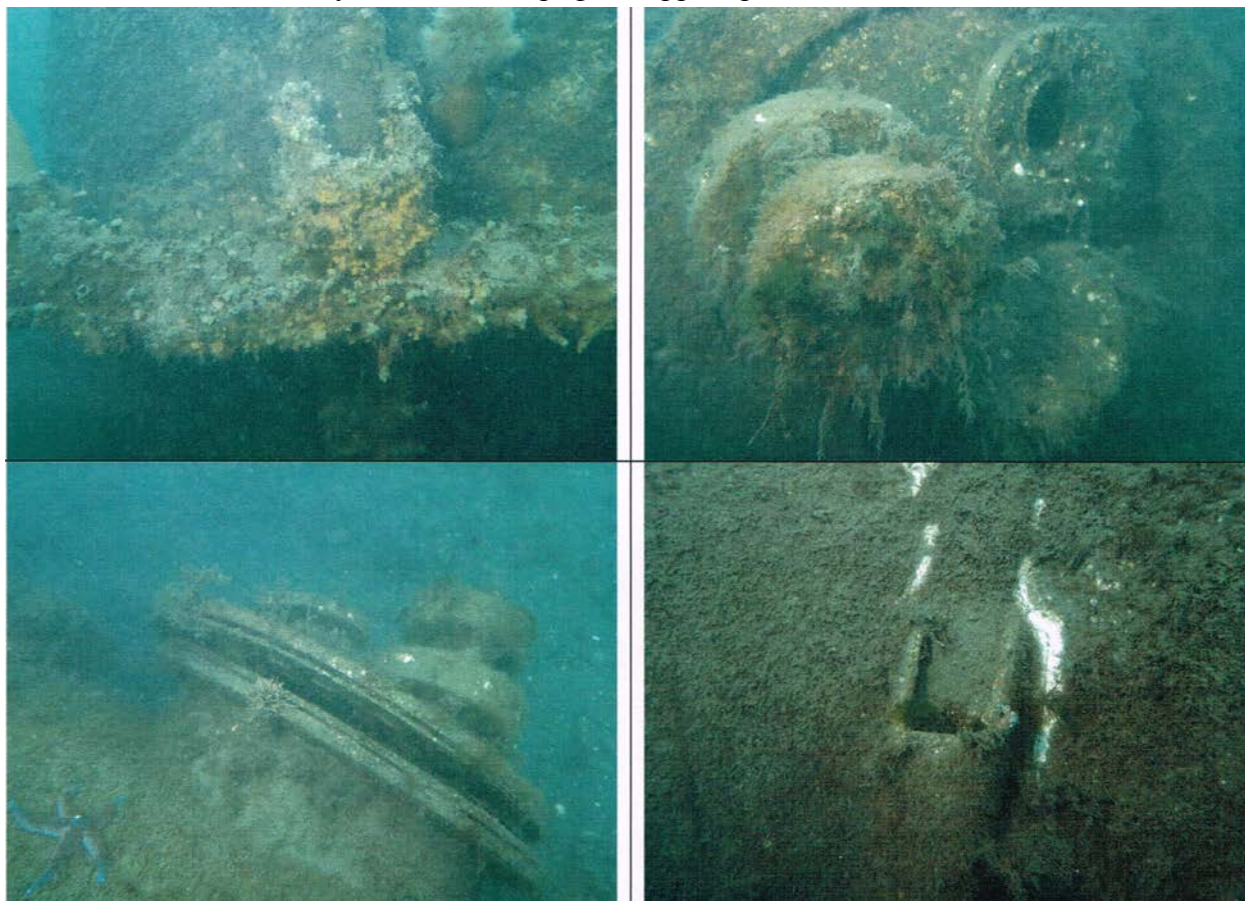


Рисунок 57. Фотографии территории аномалии №11.



Рисунок 58. Фотографии территории аномалии №12.

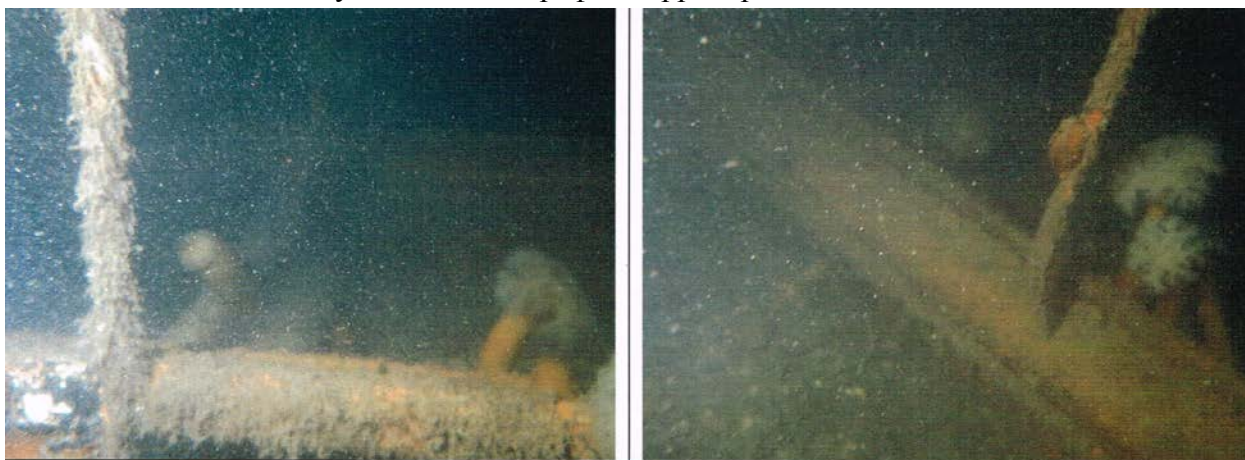


Рисунок 59. Фотографии территории аномалии №13.



Рисунок 43. Фотографии территории аномалии №14.

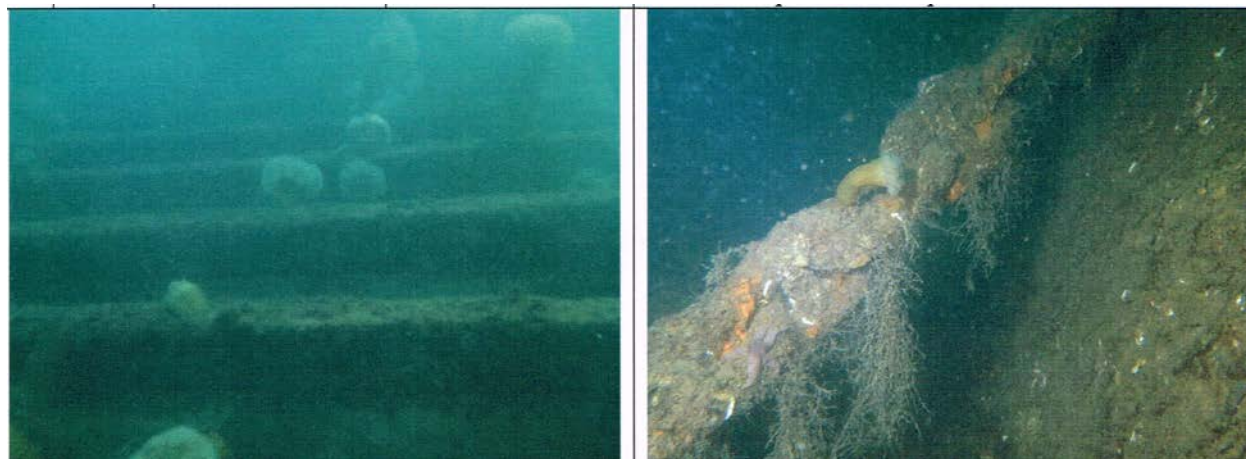


Рисунок 60. Фотографии территории аномалии №15.

## Текстовое приложение 1

№ 57-02/19  
18 февраля 2019 года

О предоставлении информации



ЭкоСкай

А.В. Соколову  
Эксперты государственной историко-культурной экспертизы

Уважаемый Александр Владимирович!

Сообщаем Вам, что предоставить выписки из ЕГРН и кадастровые номера земельных участков акватории Бечевинской бухты, где планируются хозяйственные работы по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае», не представляется возможным.

Согласно ст. 102 Земельного кодекса Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ к землям водного фонда относятся земли: 1) покрытые поверхностными водами, сосредоточенными в водных объектах; 2) занятые гидротехническими и иными сооружениями, расположенными на водных объектах. На землях, покрытых поверхностными водами, не осуществляется образование земельных участков.

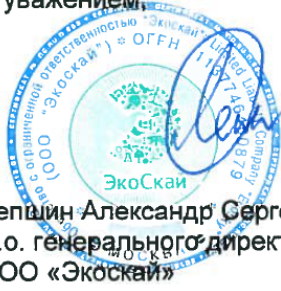
Границы проведения хозяйственных работ в акватории Бечевинской бухты, где планируются хозяйственные работы по объекту «Морской Перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае», представлены в таблице.

№	Наименование	Координаты WGS 1984		
		широта	долгота	
1	рейдовый причал ПХГ №1	1	53.297	159.811
		2	53.2668	159.816
		3	53.2641	159.81
		4	53.2667	159.806
2	рейдовый причал ПХГ №2	1	53.2635	159.8
		2	53.2609	159.805
		3	53.2582	159.8
		4	53.2606	159.796
3	рейдовая стоянка №1	1	53.2534	159.781
		2	53.2494	159.786
		3	53.2526	159.793
		4	53.2566	159.787
4	рейдовая стоянка №2	1	53.242	159.779
		2	53.2465	159.781
		3	53.248	159.773
		4	53.2432	159.77
5	вспомогательный причал	1	53.2658	159.776
		2	53.2659	159.778
		3	53.2633	159.779
		4	53.2661	159.777



№	Наименование	Координаты WGS 1984		
			широта	долгота
6	светящийся знак ожидания западный	1	53.2443	159.763
7	светящийся знак ожидания восточный	1	53.2415	159.767
8	подходный канал	1	53.2488	159.769
		2	53.1979	159.715
		3	53.2	159.713
		4	53.2437	159.769
9	место разворота №1 (диаметр 585 метров)	1	53.2509	159.78
10	место разворота №2 (диаметр 585 метров)	1	53.2568	159.795

С уважением,



Лепшин Александр Сергеевич  
И.о. генерального директора  
ООО «Экоскай»

Михайлова В.В.  
+7 (499) 500-70-70  
info@ecosky.org





Текстовое приложение 2



**СЛУЖБА  
ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ  
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ  
КАМЧАТСКОГО КРАЯ**  
(Служба ООКН Камчатского края)

Почтовый адрес:  
ул. Владивостокская, 2/1, г. Петропавловск-Камчатский, 683017  
Местонахождение:  
ул. Владивостокская, 2/1, г. Петропавловск-Камчатский  
Тел./факс: 8 (415 2) 27-26-17  
эл. почта: [slokn@kamgov.ru](mailto:slokn@kamgov.ru)

На № 16-11-2018 от 8.11.2018  
№ 80701-22/2018

Генеральному директору  
ЗАО «СЕВЗАПГИДРОПРОЕКТ»

Ю.В. БУНЧУК

Петроградская наб., д.34, лит. Г,  
г. Санкт-Петербург,  
197101

Уважаемая Юлия Владимировна!

Служба охраны объектов культурного наследия Камчатского края (далее – Служба) на Ваш запрос о предоставлении информации о наличии (отсутствии) объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории в пределах объекта: «Морской перегрузочный комплекс СПГ в Камчатском крае» (бухта Бечевинская) сообщает об отсутствии объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и выявленных объектов культурного наследия на указанной территории.

Испрашиваемый земельный участок расположен вне зон охраны объектов культурного наследия.

Информируем Вас, что в соответствии со статьей 36 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» земляные, строительные, хозяйственные и иные работы должны быть немедленно приостановлены исполнителем работ в случае обнаружения объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия. Исполнитель работ в течение трех рабочих дней со дня их обнаружения обязан направить заявление в письменной форме об указанных объектах в Службу.

Руководитель Службы

*с уважением,*

Л.Д. Крапивина

Текстовое приложение 3



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

ШТАБ  
ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА

11 10/21/2018 118

Генеральному директору  
ЗАО «НПП Севзапгидропроект»  
Банчук Ю.В.

Уважаемая Юлия Владимировна!

На Ваш запрос (исх. №118 от 25.09.2018г.), о наличии (отсутствии) в бухте Бечевинская (Камчатский край) опасностей техногенного происхождения сообщая, что штаб Тихоокеанского флота такими данными не располагает.

В связи с тем, что профильные управления Тихоокеанского флота не располагают информацией о возможных причинах ограничения работ в запрашиваемом районе, командование Тихоокеанского флота в данном случае рекомендует считать, что:

опасность техногенного происхождения существует, пока не доказано обратное;

существует необходимость проведения специального обследования для обеспечения безопасности строительства «Морского перегрузочного комплекса СПГ в Камчатском крае» от опасностей техногенного происхождения.

Предлагаю: в целях обеспечения безопасности, дальнейшие морские инженерные изыскания проводить в соответствии с требованиями Директивы Командующего Тихоокеанским флотом от 02 марта 2017 года № Д-1 «Об организации безопасности при осуществлении хозяйственной деятельности в зоне ответственности Тихоокеанского флота от опасностей техногенного происхождения».

Копию Директивы Командующего Тихоокеанским флотом № Д-1 отправляю в Ваш адрес.

С уважением,

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА  
контр-адмирал

С.Рекиш

«10» октября 2018 года

## Текстовое приложение 4

**Отчёт о плавании квартирмейстера Г. Пушкарёва на боте «Св. Гавриил» к Алеутским островам и Аляске в 1760—1762 гг.**

*1762 г. октября 13.— Из экстракта Большерецкой канцелярии о плавании квартирмейстера Г. Пушкарёва на боте «Св. Гавриил» к Алеутским островам и Аляске в 1760—1762 гг.*

«Прошлого 1762-го года октября 13-го дня в Камчацкую Большеретскую канцелярию поданным репортом команды Охоцкого порта квартирмейстер Гаврило Пушкарев объявил:

В прошлом де 1759-м году сентября 6 дня в силе данной ему от Управления охоцких морских дел инструкции на судне бывшего иркуцкого купца Бечевина «Св. Гавриле» боте со определенными при нем от оных морских дел квартирмейстерами Андреем Ждановым, Яковом Шарыповым, Прокопьем Лобашковым и реченного Бечевина прикащиками Никифором Голодовым, Афонасьем Осколковым и с работными российских разных городов промышленными сорокью, камчадалами дватцатью, а всего с шестидесять человеками следовал в поиск островов и промыслу зверей из Большерецкого устья 31-го июля 1760-го года и плыл мимо Курильских островов вторым проливом, и прибыл тем судном наперед обысканные промышленниками острова по званию Алеуцкие 24-го числа августа, где по пристании на якорь завидели суда, имеющиеся тамо за промыслами зверей: вышедшее в 762-м году в Охоцк кампании купцов шуйскаго Стефана Постникова, иркуцкого Никифора Трапезникова, московского первой гильдии Ивана Рыбинского, прикащика Андрея Серебренникова. С коего острова по совету бывших на оном судне вышеписанных прикащиков Голодова с товарищи имели паки следование морем ко обыску других островов во открытое море к северным странам Чюкоцкому мысу, возле островов, склоняющихся куршем к 50.

И по прибеге сентября 25-го к острову, называемому Атху, на коем пристали для зимовки и промыслу зверей. И состоящее тамо за промыслом зверей туда прибывшее судно компании тульского купца Семена Красильникова от осады находящихся и живущих на том острову народов учинили свободными, и всегда имели крепчайшей денной, а ношными временами и неусыпной караул. И с коего судна, сообщась, в их компанию 11 человек, а с их судна компании ко оному Красильникову перешло 22 человека да вышепрописанной прикащик Осколков, с коих и имел при зимовке промысел разного звания морских и земных зверей, коих и упромышлено бобров, маток и кошлоков числом 800, а каких по званию порознь по неразбору показать не может, медветков 110, хвостов бобровых и разных зверей 380, лоскутьев бобровых без щета, выдр 11, лисиц чернобурых, красных и сиводушек 408, кости моржовой 12 пуд. И по окончании всего промысла оные звери как тогда, и ныне состоят под смотрением компанейщика, перешедшаго в их компанию ис компании купца Красильникова, суздальца Василья Горелина за печатями...<sup>32</sup>.

А те народы на острову, где имели они зимовку, имеют платье ношебное из птичьих кож, шитые в подобие шуб, а более того никакой носки платия не имеют, ростом весьма матерья, вокруг губ вставляють в вырезанные дыры костяные зубья и протчие кости и истачивают из носов кровь на ладони и сосут, и убивают детей своих для кровотия<sup>33</sup>. Жилища их, зделанные в подобие здешних камчатских земляных юрт, со отлазами в юрте земляными (яко б как мышьями норами). Когда на них бывает от их братьей наступление ко убитию влезанием в юрту сверху, тогда теми пролазами имеют убеги и спасаются, и с наружности друг на друга воюют и между собою запасенной корм отбирают, а начальников над собою не имеют.

Оружие имеют луки со стрелами и спицы деревянные длиною в сажень и более, а на концах укрепленные костяные спицы, и те спицы бросают руками и

<sup>32</sup> Опуцен текст о взаимоотношениях команды с населением острова Атха.

<sup>33</sup> Так в документе.

так медко бьют, что и дватцать сажень птицу и зверя всякого зашибают. На оном острове имеются алени полевые, медведи, волки, собаки, у коих уши весьма велики, яко у меделянских, и весьма борзы, а лисиц красных, черных и чернубурых так довольно, что десятками и по два бегают. Лес имеется всякой наносной и земных овощей сарана и протчия питательныя человеком в еству разные сладимые травы и ягоды разные, а коренья весьма горчайшия, птиц разных земных налетных и морских довольно, каковые и в здешнем море видимые бывают.

А на том острове куриэзных вещей никаких не обыскано, где чрез зимовку, по недаче более тамошними народами промысла и за опасностию от них отправились они со онога Атхи острова на второй по званию Аирзку<sup>34</sup> мая 26-числа, а купца Красильникова судно еще осталось на оном же острове и зимовке со определенным на оное судно за квартирмейстера Якова Шарапова, где ими по пристани взято им, Пушкаревым, по согласию ис тамошних народов по указанию для приставания судном к пристойным на островах губам два человека, на котором был намерен еще для ловли зверей паки прозимовать (где до того и имели ж промысел компании бывшего московского купца Ивана Никифорова), токмо за весьма противными и сильнейшими ветрами в море и принесло 23-го числа к земле одними снастьми к неизвестному месту, токмо к матерой земли Камчатки. Причем выпущен был с людьми в шести человеках елбот для воды и во особливо имеющих при судне двух байдарках кожаных взятые два человека ис чюкоч токмо. И едва мог выпущенной елбот чрез лавирование против того сильнейшаго ветра приблизитьца к судну и схвататься от судна за отданной к елботу канат, а два человека в байдарках на берегу ль или уже для взъехания к судну от берега в море остались, о том за тою весьма ветренною погодою и за оторванием с того места судна с якоря и дрейфом паки склонением вдоль по земле к Большерецку им неизвестно. Коим ветром и принесло одними снастьми, не имея ни одного при судне паруса, кои сильными ветрами изорвало до основания, в Авачинскую сторону от гавани верстах в семидесяти в губу Налачеву, куда он, Пушкарев, и принужден уже

<sup>34</sup> Так в документе, правильно: Аляска.

был пуститься, где и остановился без повреждения судна сентября 25-го дня. Откуда сюда, в Большерецк, отправился с тремя человеки: посадским Михайлом Авдеевым, крестьянами: Васильем Бубновым, Васильем Гольшевым и прибыли октября 9-го числа. А взятой ими впредь следования для толмачества с Алеуцких островов из компании купца Серебеникова у передовщика Башмакова один человек оставлен при судне.

А о сыску островов числом восьмидесяти семи и на них какие признания и видимые примечания, при том как окружностию островов от острова состоят и склонение имеют с каким градусам под ветрами и о прочем произхождение сочинен журнал, которой и оставлен при остановившемся судне, о коем имеет особо объявить по команде Охоцких морских портовых дел в кантору при репорте»<sup>35</sup>.

*Оригинал находится в Архиве внешней политики России, ф. РАК, д. 8, л.141—143.*

*Текст опубликован в сборнике документов Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана во второй половине XVIII в.: Сб. документов. - М., 1989. Стр. 65-67.*

<sup>35</sup> Подпись отсутствует.

## Текстовое приложение 5

## Гидрографическое описание Бечевинской бухты.

(Лоция Северо-западной части восточного океана. Ч 4-я. - СПб., 1909. С.52-54).

**Мысь Налачевъ.** По восточную сторону рѣки Балахтырка есть небольшой высоковатый мысь, а далѣе, до мыса *Налачевъ*, на всемъ протяженіи въ 24 мили, идетъ на NO, нѣсколько изгибаясь къ N-ду, низкій, ровный берегъ, постепенно поднимающійся со всѣхъ сторонъ къ вершинѣ Козельской сопки. Мысь Налачевъ представляетъ изъ себя крутую гору съ кругловатой вершиной, довольно остро выдающуюся къ S-ду; отъ сосѣднихъ береговъ гора эта отличается, кромѣ высоты своей, чернымъ цвѣтомъ, а смотря отъ SW-та кажется островомъ.

**Отъ мыса Налачевъ до мыса Шипунскаго.** Отъ мыса Налачевъ къ O-ту низменное и песчаное побережье возвышается до кряжа не слишкомъ высокихъ, но острыхъ и крутыхъ горъ, простирающихся отъ Шипунскаго мыса къ Жупановой сопкѣ; это побережье, направляясь отъ мыса Налачевъ на NO и поворачивая чрезъ 11 миль къ SO-ту, образуетъ Шипунскій полуостровъ. Море вдалось въ берегъ въ этомъ мѣстѣ какъ-бы тупымъ угломъ, въ вершину котораго впадаетъ рѣка *Вахиль*. Почти весь уголъ до параллели бухты Бечевинской усеянъ рифами и камнями, а почти по срединѣ между мысомъ Налачевъ и рѣкою Вахиль, въ  $\frac{1}{2}$  мили отъ берега, расположенъ на береговомъ рифѣ низменный и узкій *островъ Крашенинникова*, длиною немного болѣе мили.

**Бухта Бечевинская(\*)**. На южномъ берегу полуострова Шипунскаго, почти по срединѣ между мысомъ того же имени и рѣкою Вахиль, вдается въ берегъ по R-бу NO на  $5\frac{1}{2}$  миль *бухта Бечевинская* съ ровной почти шириной отъ  $\frac{3}{4}$  до  $1\frac{1}{4}$  мили. Бухта эта, выдавшись двумя косами, дѣлится пополамъ, при чемъ наружная часть бухты занимаетъ по длинѣ до  $2\frac{1}{4}$  миль, а внутренняя, длиною около  $3\frac{1}{4}$  мили, образуетъ неглубокій бассейнъ въ видѣ озера; ширина входа въ этотъ бассейнъ между косами, по заявленію однихъ, около кабельтова, а, по заявленію другихъ, около 2 кабельтовыхъ, съ фарватеромъ около

(\*) Смотри планъ бухты № 568 и карту № 580.

15 саж. шириной, при 8 футахъ глубины въ малую воду, при чемъ наибольшая глубина въ этомъ проходѣ находится ближе къ южной косѣ.

Восточный мысъ входа въ наружную часть бухты имѣетъ выдающуюся къ WNW-ту гряду камней, которая вмѣстѣ съ такой же грядой, выдающейся отъ западнаго входнаго мыса, называемаго мысъ *Ловуикскъ*, суживаетъ входъ съ моря въ бухту до 3 кабельтовыхъ — по заявленію однихъ и до  $5\frac{1}{2}$  кабельтовыхъ — по заявленію другихъ. Глубина въ наружной части бухты, отъ 10 саж. во входѣ, уменьшается до 2 саж. и менѣе предъ входомъ во внутреннюю ея часть; грунтъ песокъ и камни. Бухта окружена остроконечными горами отъ 500 до 2.000 футъ вышины, при чемъ горы сѣвернаго берега бухты наиболѣе крутыя. Съ горъ выпадаетъ въ бухту нѣсколько рѣчекъ, глубина въ которыхъ въ полную воду доходитъ до 15 футъ. Гряда камней отъ О-го входнаго мыса выступаетъ почти до половины входа въ бухту, а гряда отъ W-го мыса тянется не далеко отъ берега, имѣя южное направленіе; на грядкахъ этихъ даже въ небольшую зыбъ уже ходитъ бурунь. Въ бухтѣ много выкідного лѣса и есть прѣсная вода, и особенно указываютъ для этого на прекрасный горный потокъ въ NO-мъ концѣ бухты, удобный для пріема воды, и тутъ же можно нарубить дровъ изъ мелкаго березника.

Внутри бухты скрытыхъ опасностей не оказалось, кромѣ нѣсколькихъ подводныхъ подъ берегами. Также не было замѣчено въ бухтѣ особо сильнаго теченія, кромѣ пролива между двумя внутренними косами; въ этомъ проливѣ теченіе довольно быстрое, а косы на обѣихъ сторонахъ его окаймлены низкими песчаными холмами, покрытыми травой. Высота прилива въ бухтѣ замѣчена до 7 футъ.

Около О-го входнаго мыса, между нимъ и отдѣльнымъ каменнымъ мелководіемъ съ глубиною 5 саж., глубина моря 7 саж., а къ W-ту отъ этого же мыса измѣрены глубины: 9 саж. въ  $\frac{1}{2}$  мили и 14 саж. въ  $1\frac{1}{4}$  мили. Затѣмъ, сѣвернѣе бухты расположено

М. Шипунскій.  
На ONO/10 въ 12 мил.



Берегъ къ W-ту отъ м. Шипунскаго.

Бухта Беденнстан.  
На NO въ 8 мил.





Шипунскій мысъ на WSW въ 8—10 мил.

нѣсколько камней, видныхъ сверхъ воды, съ отмелими около нихъ; поэтому, при входѣ въ бухту въ туманную погоду, нужно избѣгать этой части берега; что же касается берега Шипунскаго полуострова южнѣе бухты, то у него въ разстояніи  $\frac{2}{3}$  и 1 мили глубины моря были измѣрены 18-20 саж., при грунтѣ мелкій песокъ.

Въ бухтѣ Бечевинской стоянка безопасна при всѣхъ вѣтрахъ, но за исключеніемъ дующихъ изъ SW-й четверти, а во внутреннюю часть бухты даже волненіе съ моря не доходить. Въ окрестностяхъ бухты можно охотиться за каменными баранами.

Вслѣдствіе гористаго характера окрестностей Бечевинской бухты, входъ въ нее, подходи въ ней отъ SO-га, усматривается въ видѣ щели въ горахъ.

По осмотру берега къ югу отъ Бечевинской бухты и вокругъ Шипунскаго мыса до Моржовой бухты, несмотря на крутизну прибрежья, много обнаружено прикрытій и бухточекъ для шлюпокъ, и въ числѣ ихъ указывается бухта Тихая, между Бечевинской бухтой и Шипунскимъ мысомъ, закрытая отъ всѣхъ вѣтровъ рифами и представляющая удобства для причала; прѣсная вода и выкидной лѣсъ въ ней имѣются.

**Мысъ Шипунскій.** Полуостровъ Шипунскій къ югу оканчивается мысомъ того же имени, который на значительное разстояніе (на 3 мили) представляетъ плоскую равнину около 200 футъ высоты, круто обрывающуюся къ морю утесами и окаймленную съ сѣвера горами. Отъ SW-га и NO-га мысъ имѣетъ одинаковый видъ ровнаго выдавагося мыса, а отъ SO-га ровный его берегъ совершенно сливается съ горами. Отъ южной оконечности мыса выдаются къ S-ду кекурья весьма характернаго вида, а съ SO стороны къ нему примыкають другія скалы; какъ тѣ, такъ и другія усматриваются за 10-12 миль въ ясную погоду и могутъ служить хорошою примѣтой для отличія этого мыса и плаванія около него.

**Текстовое приложение 6**

**Тактико-технические характеристики подводной лодки проекта 613**

Водоизмещение нормальное, м <sup>3</sup>	1050
Длина наибольшая, м	76
Ширина наибольшая, м	6,3
Осадка средняя, м	4,55
Запас плавучести, % от нормального водоизмещения	27,6
Глубина погружения предельная, м	200
Глубина погружения рабочая, м	170
Начальная метацентрическая высота в надводном положении, м	0,40
Начальная метацентрическая высота в подводном положении, м	0,23
Команда, чел.	52
Водоизмещение нормальное, м <sup>3</sup>	0,23
Длина наибольшая, м	52
Автономность, сут.	30
Время непрерывного пребывания под водой при использовании всех средств регенерации, ч	200
Наибольшая надводная скорость при полном запасе топлива (ок. 115 т) уз. Дальность плавания экономической надводной скоростью 10 узлов, при полном запасе топлива, мили	18,25
Наибольшая подводная скорость, уз.	13,1
Дальность плавания, мили	13,35
Дальность плавания экономической подводной скоростью 1,97 узла, мили	353
<b>Вооружение</b>	
Носовые торпедные аппараты для торпед калибра 533 мм, шт.	4
Кормовые торпедные аппараты для торпед калибра 533 мм, шт.	2
Запасные торпеды к носовым торпедным аппаратам, шт.	6
Общее количество торпед, шт.	12
Глубина стрельбы, м	до 30
Обеспечена возможность постановки мин типа АМД-1000 из торпедных аппаратов взамен торпед.	
Общее количество мин, шт.	22
Автоматическая спаренная зенитная артиллерийская установка калибра 57 ВАМ СМ-24-ЗИФ, компл.	1
<u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> По решению правительства, начиная с 1956 года артиллерийское вооружение стало сниматься с подводных лодок	1

<b>Средства навигации, наблюдения и связи</b>	
Гирокомпас “Курс-3”, компл.	1
Лаг “ГОМ-Ш” (упрощенный), компл.	1
Эхолот НЭЛ-3, компл.	1
Радиопеленгатор РПН-47-03 с совмещенной рамкой, компл.	1
Радиолокационная станция обнаружения надводных целей “Флаг”, компл.	1
Радиолокационная станция “Накат” обнаружения и опознавания работающих радиолокаторов противника, компл.	1
Гирокомпас “Курс-3”, компл.	1
Лаг “ГОМ-Ш” (упрощенный), компл.	1
Эхолот НЭЛ-3, компл.	1
Радиопеленгатор РПН-47-03 с совмещенной рамкой, компл.	1
Радиолокационная станция обнаружения надводных целей “Флаг”, компл.	1
Радиолокационная станция “Накат” обнаружения и опознавания работающих радиолокаторов противника, компл.	1
Лаг “ГОМ-Ш” (упрощенный), компл.	1
ПРИМЕЧАНИЕ: Станция “Накат” на большей части ПЛ устанавливалась не в процессе постройки, а значительно позже, т.к. к времени сдачи лодок ВМФ она ещё не была готова.	
Ответчик радиолокационной станции опознавания “Факел-МО-1”, компл.	1
Гидролокационная станция “Тамир-5Л”, компл.	1
Шумопеленгаторная станция “Феникс”, компл.	1
Коротковолновый передатчик “Бриз-ИП-2”, компл.	1
Коротковолновый передатчик “Дельфин”, компл.	1
Ультракотковолновый приемо-передатчик “Рейд-И”, компл.	1
Коротковолновый приемник “Пурга-45”, компл.	1
Коротковолновый приемник Р-670, компл.	1
Длинноволновый приемник Р-672, компл.	1
Радиотрансляционная установка МКТУ-Ш, компл.	1
Перископ атаки ПА-7,5М, компл.	1
Перископ зенитный ПЗ-9М, компл.	1
<b>Энергетическая установка</b>	
Двигатель 37Д, мощностью 2000 л.с., шт.	2

Гребной электродвигатель ПГ-101 мощностью 1350 л.с., шт.	2
Электродвигатель экономического хода ПГ-103, мощностью 50 л.с.,шт.	2
Аккумуляторная батарея 46 СУ по 112 элементов в группе, число групп	2

## **Графические приложения**

Графическое приложение 1. Топографический план акватории на 43 листах.

Графическое приложение 2. Гидролокационное изображение дна на 12 листах.

Графическое приложение 3. Карта аномального магнитного поля дна на 12 листах.