

УДК 623.822(470)  
ББК 68.54  
К72

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

**Костриченко, Виталий Васильевич.**  
К72 Тяжелый авианесущий крейсер «Варяг». Первый китайский авианосец «Ляонин» / Виталий Костриченко, Анатолий Одайник. — Москва : Эксмо : Яуза, 2017. — 112 с. : ил. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-91197-4

Впервые! Сенсационная книга о тяжелом авианесущем крейсере СССР, ставшем первым китайским авианосцем. Вся правда о невероятной одиссее советского «Варяга», превратившегося в «Ляонин».

Этот тяжелый авианесущий крейсер был заложен под именем «Рига» на Черноморском судостроительном заводе через 20 минут после того, как спустили на воду однотипный «Леонид Брежнев» (ныне – «Адмирал Кузнецов»). Новый корабль должен был иметь на вооружении крылатые ракеты «Гранит» и ЗРК «Кинжал», а также авиагруппу из 60 самолетов и вертолетов.

В 1990 году «Ригу» переименовали в «Варяг», но после распада СССР недостроенный крейсер был законсервирован, а в 98-м Украина продала его китайской фирме всего за 20 миллионов долларов (дешевле, чем по цене металлолома). Официально сообщалось, что корабль переоборудуют в плавучий пятизвездочный отель, развлекательный центр и казино. Однако не зря Турция по приказу США полтора года отказывалась пропускать «Варяг» через Босфор — успешно осуществив сложнейшую операцию по буксировке корабля через три океана, китайцы достроили его уже как авианосец и в 2012 году ввели в строй под именем «Ляонин».

В этой книге вы впервые найдете исчерпывающую информацию о поразительной судьбе советского тяжелого авианесущего крейсера и его превращении в первый китайский авианосец. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

**УДК 623.822(470)  
ББК 68.54**

**ISBN 978-5-699-91197-4**

© Костриченко В.В., Одайник А.Н., 2017  
© ООО «Издательство «Яуза», 2017  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

**Костриченко Виталий Васильевич  
Одайник Анатолий Николаевич**

**ТЯЖЕЛЫЙ АВИАНЕСУЩИЙ КРЕЙСЕР «ВАРЯГ»  
ПЕРВЫЙ КИТАЙСКИЙ АВИАНОСЕЦ «ЛЯОНИН»**

Ответственный редактор *Л. Незвинская*  
Художественный редактор *П. Волков*  
Компьютерная верстка *А. Чаплыгин*  
Корректор *Е. Сырцова*

ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.  
Home page: [www.yauza.moscow](http://www.yauza.moscow)

Для корреспонденции:  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, корп. 3.  
Тел. +7(495) 411-68-86.  
E-mail: [editor@yauza.moscow](mailto:editor@yauza.moscow)

ООО «Издательство «Эксмо»  
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.  
Тел. 8 (495) 411-68-86.

Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)  
Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша  
арыз-талаптарды қабылдаушының  
екілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.  
Тел.: 8 (727) 2 51 59 89,90,91,92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)  
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.  
Сертификация туралы ақпарат сайтта: [www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ  
о техническом регулировании можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>

Өндірген мемлекет: Ресей  
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 22.11.2016.  
Формат 84x108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Печать офсетная. Усл. печ. л. 11,76 + вкл.  
Тираж экз. Заказ



ISBN 978-5-699-91197-4



9 785699 911974 >

В электронном виде книги издательства вы можете  
купить на [www.litres.ru](http://www.litres.ru)

**ЛитРес:**  
ОДИН КЛИК ДО КНИГ



Оптовая торговля книгами «Эксмо»:  
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.

E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми  
покупателями *обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»*

E-mail: [international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

*International Sales: International wholesale customers should contact  
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.*

[international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном  
оформлении, *обращаться по тел. +7 (495) 411-68-59, доб. 2261.*

E-mail: [ivanova.ey@eksmo.ru](mailto:ivanova.ey@eksmo.ru)

Оптовая торговля бумажно-беловыми  
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:  
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,  
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).  
e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

**В Санкт-Петербурге:** в магазине «Парк Культуры и Чтения БУКВОЕД», Невский пр-т, д.46.  
Тел.: +7(812)601-0-601, [www.bookvoed.ru](http://www.bookvoed.ru)

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

**В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.

**В Нижнем Новгороде:** Филиал ООО ТД «Эксмо» в г. Н. Новгороде, 603094, г. Нижний Новгород, ул.  
Карпинского, д. 29, бизнес-парк «Грин Плаза». Тел. (831) 216-15-91 (92, 93, 94).

**В Ростове-на-Дону:** Филиал ООО «Издательство «Эксмо»,  
344023, г. Ростов-на-Дону, ул. Страны Советов, 44 А. Тел.: (863) 303-62-10. E-mail: [info@md.eksmo.ru](mailto:info@md.eksmo.ru)

**В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 207-55-56.

**В Екатеринбурге:** Филиал ООО «Издательство «Эксмо» в г. Екатеринбурге,  
ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. +7 (343) 272-72-01/02/03/04/05/06/07/08.

**В Новосибирске:** ООО «РДЦ-Новосибирск», Комбинатский пер., д. 3.  
Тел. +7 (383) 289-91-42. E-mail: [eksmo-nsk@yandex.ru](mailto:eksmo-nsk@yandex.ru)

**В Киеве:** ООО «Форс Украина», 04073, Московский пр-т, д.9. Тел.: +38 (044) 290-99-44.  
E-mail: [sales@forsukraine.com](mailto:sales@forsukraine.com)

**В Казахстане:** ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а.  
Тел./факс (727) 251-59-90/91. [rdc-almaty@mail.ru](mailto:rdc-almaty@mail.ru)

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»  
**можно приобрести в магазинах «Новый книжный» и «Читай-город».**  
Телефон единой справочной: 8 (800) 444-8-444. Звонок по России бесплатный.

Интернет-магазин ООО «Издательство «Эксмо»

[www.fiction.eksmo.ru](http://www.fiction.eksmo.ru)

Розничная продажа книг с доставкой по всему миру.  
Тел.: +7 (495) 745-89-14. E-mail: [imarket@eksmo-sale.ru](mailto:imarket@eksmo-sale.ru)



# СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>ВСТУПЛЕНИЕ</b> .....	5
<b>КОРАБЛИ И СУДА С ИМЕНЕМ «ВАРЯГ»</b> .....	6
<b>ЧЕРНОМОРСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД — ОПЛОТ КРУПНОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ НА ЧЕРНОМ МОРЕ</b> .....	12
<b>КОМПЛЕКС «НИТКА»</b> .....	16
<b>СТРОИТЕЛЬСТВО ШЕСТОГО КОРПУСА ТАВКР ПРОЕКТА «11435» НА ЧЕРНОМОРСКОМ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ</b> .....	24
<b>РАССКАЗ ГЛАВНОГО СТРОИТЕЛЯ ТАВКР «ВАРЯГ» АЛЕКСЕЯ ИВАНОВИЧА СЕРЕДИНА</b> .....	34
<b>ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ ТАВКР «ВАРЯГ»</b> .....	41
<b>ПРОДАЖА ТАВКР «ВАРЯГ» В КИТАЙ</b> .....	64
<b>РАССКАЗ ГЛАВНОГО СТРОИТЕЛЯ АВИАНОСЦЕВ ИВАНА ИОСИФОВИЧА ВИННИКА</b> .....	66
<b>БУКСИРОВКА «ВАРЯГА»</b> .....	70
<b>«ВАРЯГ» В КИТАЕ</b> .....	79
<b>ОЦЕНКА ПРОЕКТА</b> .....	91
<b>СРАВНЕНИЕ ТАВКР ПРОЕКТА «11435» С АВИАНОСУЩИМИ КОРАБЛЯМИ ДРУГИХ СТРАН МИРА</b> .....	95
<b>КРАТКАЯ ИСТОРИЯ АТОМНОГО АВИАНОСЦА «УЛЬЯНОВСК»</b> .....	97
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ</b> .....	106
<b>БУГСКО-ДНЕПРОВСКО-ЛИМАНСКИЙ КАНАЛ</b> .....	106
<b>ПРОЛИВ БОСФОР</b> .....	108
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ И АББРЕВИАТУР</b> .....	109
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ</b> .....	110



## Вступление

В нашей стране название «Варяг» никого не оставляет равнодушным. Имя «Варяг» уже более сотни лет является символом мужества и героизма русских моряков. Это имя гордо несли на своем борту несколько кораблей отечественного флота. В их числе был и один из крупнейших кораблей отечественного ВМФ — тяжёлый авианесущий крейсер (ТАВКР) «Варяг». Распад Советского Союза стал поворотным моментом не только в судьбе народов бывшего СССР, но и в судьбе этого гигантского корабля — вершины кораблестроения для любой морской державы.

Как и однотипный тяжёлый авианесущий крейсер «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов», «Варяг» представлял собой колоссальную военную машину высотой в 27 этажей, на которых располагались 3857 помещений, в том числе 387 кают четырёх классов, 445 тамбуров, 370 вентиляторных помещений, 134 кубрика, 120 кладовых, 50 душевых и 6 столовых. На корабле только протяжённость сплошных коридоров достигала 6000 метров, а длина трубопроводов хозяйственного и производственного назначений превышала 12 000 километров. Около 138 000 километров электрокабелей, более 80 000 метров переходных путей, площадь полётной палубы в 14 700 квадратных метров — это гигантские характеристики гигантского боевого корабля. Если в каждом помещении авианосца пробыть всего лишь по одной минуте, то на осмотр «Варяга» понадобилось бы 25 суток!

Только на вынос мусора требовалось 25 минут. Считается, что по боевой мощи «Варяг» превысил бы однотипный «Адмирал Кузнецов» минимум на 20%!

К сожалению, судьба сложилась так, что в море «Варяг» вышел только на буксирах ранним утром 14 июня 2000 года, но лишь 1 ноября 2001 года — через 506 дней с момента выхода с Черноморского судостроительного завода — «Варяг» был пропущен турками через проливы. Только 3 марта 2002 года караван достиг китайского порта Далянь (бывший русский порт Дальний в период Русско-японской войны), побив по длительности все мировые рекорды буксировок.

Представляемая читателям монография не ставила своей целью дать исчерпывающую техническую информацию о недостроенном авианосце «Варяг». Здесь много всё ещё остаётся секретным и пока не подлежит опубликованию. Авторам хотелось довести до сведения читателей наиболее важные и интересные моменты биографии и технические характеристики так и не достроенного на родине авианосца, а главное — проиллюстрировать судьбу последнего «Варяга» максимально возможным количеством редких фотографий. Именно в фотографиях наиболее ярко отразилась трагическая судьба авианосца «Варяг». Большинство фотографий — из личного архива авторов, а часть сделана одним из авторов лично в моменты посещения николаевских верфей.

**На с. 4: все работы на «Варяге» давно прекращены, судьба недостроенного корабля не определена, 14 мая 1997 г.**

## Корабли и суда с именем «Варяг»

В отечественной истории гордое имя «Варяг» носило немало кораблей и судов. Видный историк В.И. Катаев посвятил исследованиям биографий кораблей и судов с именем «Варяг» прекрасную одноименную книгу. Из его материалов следует, что первым боевым кораблём с именем «Варяг» стал парусный тендер, приобретённый в 1847 году князем Б.Д. Голицыным сразу после победы, одержанной на гонках яхт в Плимуте. Своё имя тендер получил сразу после прихода в Санкт-Петербург, в память о скандинавских воинах, служивших в русских княжеских дружинах.

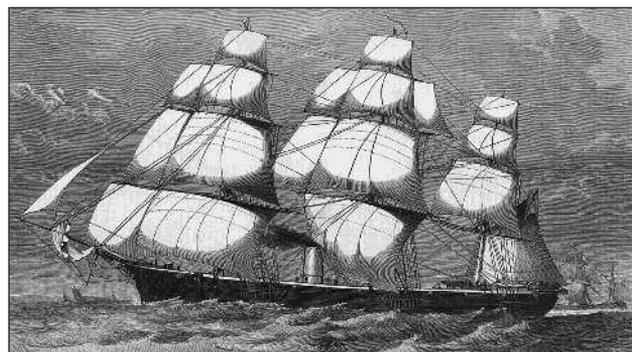
Тендер «Варяг» был построен в английском порту Плимут и имел водоизмещение 107 тонн, длину корпуса 22(28) м, ширину 3,5(5) м. Единственная мачта несла парусное вооружение из двух парусов (стаксель и грот). Тендер был вооружён двумя пушками малого калибра, а его экипаж составляли 25 военных моряков, хотя корабль и принадлежал частному лицу. Тендер «Варяг» ежегодно участвовал в гонках и почти всегда одерживал в них победы. В память о разобранной яхте-тендере в Петрограде позже был основан яхт-клуб, получивший имя «Варяг».

Более известным стал парусно-винтовой корвет «Варяг», построенный на частной верфи финского города Улеаборг (ныне — Уолу). Корпус корвета был заложен 6 декабря 1860 года, спущен на воду 1 июня 1862 года и укомплектован 9 мая 1863 года. Строителями корвета являлись корабельные инженеры Арцебулов и Торопов. Нормальное водоизмещение корвета составляло 2144 тонны, стандартное — 2156 тонн. Размеры корпуса: длина — 69,2 (75 — макс.) м, ширина — 12,06 м, осадка — 4,92 м (5,85 м при нормальном водоизмещении). В качестве двигателя использовалась паровая машина мощностью в 360 (900) л.с., демонтированная с парусно-парового фрегата «Полкан», затонувшего по ветхости корпуса в Кронштадте 11 сентября 1863 года. Корвет также имел деревянный корпус, а подводная часть покрывалась красно-медными листами. Корабль нёс полное парусное вооружение фрегата на трёх мачтах, но под паровой машиной мог развивать скорость полного хода в 11 узлов. Запас угля в 270 тонн обеспечивал дальность плавания не менее 2700 миль при 10 узлах. Первоначально корвет был вооружён одним 60-фунтовым бомбическим орудием на поворотной платформе и шестнадцатью 60-фунтовыми пушками в открытой бортовой батарее, а также двумя 87-мм нарезными пушками. Вооружение корвета постоянно совершенствовалось и изменялось. В 1873 году оно составило: одно 152-мм нарезное орудие, 8 87-мм, 10 9-фунтовых и 2 4-фунтовых орудия. При перевооружении в 1875 году корвет получил 5 152-мм и 4 87-мм нарезных орудия. Экипаж корвета составляли 10 офицеров, 23 унтер-офицера, 286 нижних чинов. В истории отечественного флота «Варяг» стал известен благодаря участию в Американской экспедиции 1863–1864 гг. Эскадрой русских кораблей командовал контр-адмирал С. Лесовский, и в её состав входили фрегаты «Александр Невский», «Ослябя», «Пересвет», корветы «Варяг» и «Витязь», клипер «Алмаз» и два вспомога-

тельных судна — «Артельщик» и «Красная Горка». Корветом «Варяг» командовал герой Севастопольской обороны капитан-лейтенант Роберт Александрович Лунд. Одновременно с т.н. «атлантической» эскадрой к берегам Америки отправилась и «дальневосточная» эскадра контр-адмирала А. Попова. Отправка эскадр осуществлялась тайно и предотвратила вмешательство Англии и Франции в польские события. Появление двух эскадр у берегов США оказало и сильную моральную поддержку правительству Авраама Линкольна в войне против рабовладельческого Юга. После 9-месячного пребывания эскадры в водах США корвет «Варяг» отделился от эскадры и ушёл в кругосветное плавание с заходом на Дальний Восток, где пробыл в плавании около года. Небезынтересно отметить, что на корвете проходили службу в разное время С.О. Макаров, академик А.Н. Крылов, а также — будущий командир легендарного крейсера «Варяг» В.Ф. Руднев. Летом 1870 года корвет «Варяг» совершил плавание к берегам Русского Севера под командованием капитан-лейтенанта О.К. Кремера. В разгар русско-турецкой войны 1877–1878 гг. с корабля был снят его паровой катер и отправлен на Дунай под командованием гардемарина Евгения Аренса. Ввиду ветхости корпуса корвет «Варяг» был исключён из списков флота 21.06 (03.07) 1886 года и вскоре разобран в Кронштадте на дрова.

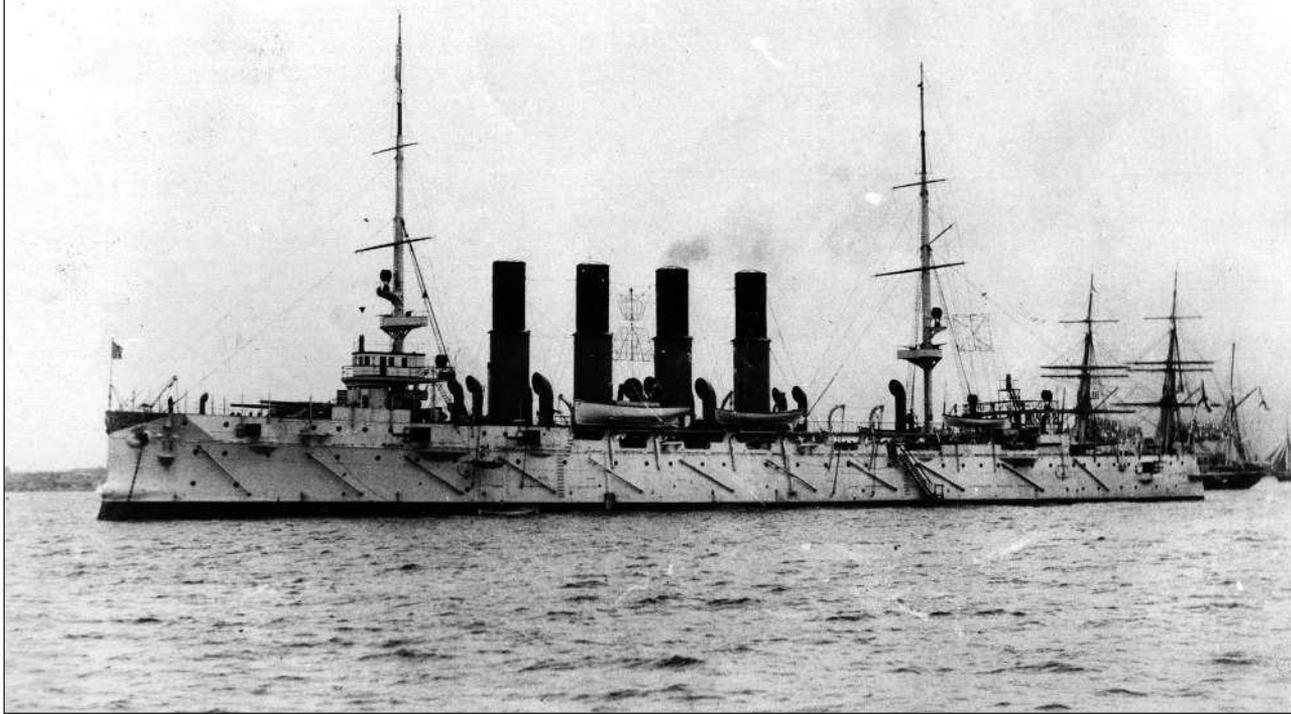
Паровой катер корвета, также получивший имя «Варяг», имел водоизмещение 6 тонн, длину корпуса — 8 м, ширину — 1,7 м, осадку — 0,6 м. Паровая машина мощностью в 5 л.с., работая на один двухлопастный винт, позволяла катеру развивать на Дунае скорость хода по течению в 6 узлов, а против течения — не более 2 узлов. С целью противопульной и противоосколочной защиты на катере разместили дополнительные мешки с углём, а на машину и котёл — металлический козырёк толщиной 1,5 мм. Вооружение катера составляли 2 шестовые мины и малокалиберная пушка, экипаж — 5–8 человек. Катер участвовал в боевых действиях на Дунае, а после окончания боевых действий был возвращён на корвет.

Наиболее знаменитым кораблём, носившим имя «Варяг», стал бронепалубный крейсер 1 ранга, построенный американской фирмой «Вильям Крамп и сыно-



Корвет «Варяг»

**Бронепалубный крейсер «Варяг», 1901 г.**



вья» в г. Филадельфия. Корабль был заложен 10 мая 1898 года. Спущен на воду 19 октября 1899 года и полностью укомплектован 2 января 1901 года. Крейсер имел нормальное водоизмещение 6465 тонн, стандартное — 6500 тонн, полное — 7030 тонн. Размеры корпуса по КВЛ: длина — 127,9 (129,6 — макс.) м, ширина — 15,83 м, осадка — 5,94 м. Две паровые машины имели фактическую мощность 20 000 л.с. и способны были обеспечить скорость полного хода более 23 узлов. Тридцать паровых котлов Никлосса оказались неудачными по конструкции, и крейсер не смог развить проектную скорость. Запасы угля в 770/1250 тонн позволяли крейсеру пройти 5731 милю 10-узловым ходом. Бронирование рубки достигало 152 мм, подачи снарядов — 38 мм, палуба (скосы): от 38 до 76 мм. Вооружение крейсера составляли 12 152/45 мм орудий с боекомплектом в 198 снарядов на одно орудие, 12 75/50-мм орудий с боекомплектом в 250 снарядов на орудие, 8 47/43-мм орудий с боекомплектом в 625 снарядов на ствол, 2 63/19-мм десантных пушки с боекомплектом 745 снарядов на ствол, 2 37/23-мм орудия с боекомплектом 1291 снарядов на ствол. Шесть 381-мм надводных торпедных аппаратов с боекомплектом 12 торпед и 4 укороченных торпеды, 6 254-мм метательных мин и 35 мин заграждения. Экипаж крейсера составляли: 21 офицер, 5 кондукторов, 55 унтер-офицеров, 482 матроса. К началу русско-японской войны крейсером командовал капитан 1 ранга Всеволод Фёдорович Руднев. Крейсер при-

нял неравный бой с японской эскадрой на рейде корейского порта Чемульпо 27 января 1904 года и был затоплен своей командой на месте якорной стоянки. В августе 1905 года поднят японцами и отремонтирован в порту Йокосука, а затем введен в состав японского флота в качестве учебного корабля «Соя». До 1916 года корабль служил в японском флоте, а затем был выкуплен российским правительством с целью укомплектования формирующейся флотилии Северного Ледовитого океана. По прибытии во Владивосток крейсер получил своё прежнее имя и команду, набранную из Гвардейского флотского экипажа. Крейсер нёс Георгиевский вымпел, но был в плохом техническом состоянии и нуждался в неотложном ремонте. Шестидюймовые орудия на баке и юте были переставлены в диаметральной плоскости, а на восьми орудиях установлены укороченные щиты для наводчиков. С корабля демонтировали четыре 76-мм орудия, передав их на линкор «Чесма». Позже ещё два таких же орудия передали на яхту «Горислава». После прихода на Север в порт Романов на Мурмане (впоследствии — Мурманск) корабль был отправлен в феврале 1917 года на ремонт в Англию. Перед уходом с «Варяга» демонтировали восемь шестидюймовых и все трёхдюймовые орудия, а также кормовой торпедный аппарат. В середине 1917 года крейсер был захвачен англичанами и некоторое время использовался в качестве угольщика. В 1920 году корабль был продан на слом частной фирме, и при буксировке



### **Один из крейсеров проекта 68-бис**

корпус «Варяга» сел на камни у побережья Шотландии. В 1925 году его основная часть корпуса была там же и разобрана германской фирмой.

Малоизвестной остаётся биография белогвардейского моторного бронекатера «Варяг», входившего в состав Средне-Днепровской флотилии, созданной приказом №1317 генерала А.И. Деникина 27 июня 1919 года. Построенный американской фирмой «Муллинс и К», катер имел водоизмещение 6,5 т. Длина корпуса катера составляла 9,21 м, ширина — 2,47 м, осадка — 0,61 (0,85) м. На крыше рубки располагалась башня с 37-мм орудием, а в корме — пулемёт системы «Максим». Башня имела бронирование толщиной 7 мм, а машинное отделение — 6 мм. Бензиновый двигатель Стерлинга мощностью 85 л.с. позволял катеру развивать скорость хода по течению в 14–16 км/час и против течения — 9–11 км/час. Дальность плавания по течению составляла 560 км, против течения — 350 км. Два офицера и пять матросов составляли экипаж белогвардейского бронекатера. Командиром катера был назначен подпоручик Дмитрий Концур. Боевая биография катера неизвестна, так как после разгрома армии Деникина перестала существовать и его флотилия, а катер оказался захваченным Красной Армией, и его дальнейшая судьба неизвестна.

К 50-летию подвига героического крейсера «Варяг» на торжественном вечере был зачитан Приказ Главкома ВМФ СССР Н.Г. Кузнецова о присвоении имени

«Варяг» новостроящемуся артиллерийскому крейсеру типа «Свердлов» (проект 68-бис-ЗИФ). Корабль строился на заводе имени А. Жданова (завод №189) в Ленинграде под стапельным номером 455. Закладка корпуса состоялась 5 февраля 1954 года, и в этот же день корабль был зачислен в списки ВМФ приказом МО СССР №10-МО. Спуск на воду состоялся 5 июня 1956 года, но с 1959 года строительство корабля было приостановлено, а через два года прекращено окончательно, в соответствии с постановлением ЦК КПСС и СМ СССР, при 43,1% готовности. В дальнейшем корпус несостоявшегося «Варяга» был разобран на металл. Крейсер должен был иметь стандартное водоизмещение 13 600 тонн, нормальное — 15 120 тонн, полное — 16 780 тонн. Размеры по КВЛ при нормальном водоизмещении: длина — 205 м, ширина — 21,2 м, осадка — 6,9 м. Два турбозубчатых агрегата типа ТВ-7 мощностью 110 000 л.с., 6 вертикальных водотрубных котлов типа КВ-68. Скорость полного хода проектная — 32 узла, запас топлива — 3800 тонн. Дальность плавания при 18 узлах — 8700 миль, при 20 узлах — 5000 миль, при 32 узлах — 2700 миль. Вооружение крейсера должны были составить 12 152/57-мм орудий в трёхорудийных башнях МК-5бис, 12 100/70-мм орудий в двухорудийных установках СМ-5-1бис, 24 57/67-мм орудий в счетверенных установках ЗИФ-68, 16 25-мм орудий в спаренных установках, 100 мин заграждения. Бро-



**Ракетный крейсер проекта 58 «Варяг», 9 сентября 1989 г.**

нирование рубки — 120 мм, башен ГК — 150 мм, борт по ватерлинии — 100–120 мм, палуба — 25–70 мм. Автономность по припасам — 30 суток, численность экипажа — 1224 человека.

Имя «Варяг» с 31 октября 1962 года получил ракетный корабль проекта 58, первоначально носивший имя «Сообразительный». Корабль был заложен 13 октября 1961 года на заводе имени А. Жданова в Ленинграде под заводским номером 783 и спущен на воду 7 апреля 1963 года. Новый гвардейский ракетный крейсер «Варяг» официально вступил в строй 10 января 1965 года (Приказ МО СССР №03 от 5 января 1965 г.). Главным конструктором проекта являлся В.А. Никитин, главным строителем крейсера — Б.М. Яковлев и главным технологом — Д.И. Мехелев.

Ракетный крейсер «Варяг» имел стандартное водоизмещение 4265 тонн, нормальное 4790 тонн, полное 5315 тонн. Размеры при нормальном водоизмещении по ватерлинии: 142,7/15,2/4,7 м. Механизмы: 2 вала, 2 ГТЗА (ВТ-12), 95000 л.с. — 34,5 узла, 4 котла высокого давления (КВН-95/64), один вспомогательный котёл. Дальность плавания: 1650 миль (34), 6000 миль (14,5). Броня: противоатомная защита. Вооружение: две счетверенных ПУ ПКР (типа П-35), 16 ракет (4К-44, позднее — «Прогресс»), пусковая установка СМ-70. Угол наведения 25 градусов. Максимальная дальность стрельбы 250 км. Станция управления 4Р-44 («Бином») с возможностью

одновременного сопровождения не более четырёх ракет. Одна спаренная ПУ ЗРК М-1 («Волна») с боекомплектом 16 зенитных ракет «В-600» (позднее — «В-601»), пусковая установка — ЗИФ-101. Дальность стрельбы ЗУР — 16 км, по высоте — 15 км. Станция управления 4Р-90 («Ятаган») с одновременным сопровождением двух целей. Две двухорудийных 76-мм артустановки АК-726 (ЗИФ-67) с боекомплектом 2400 снарядов, скорострельность 90 выстрелов в минуту. На обе башни имелась одна станция управления «Турель» (МР-105), резервная СУ в башнях типа «Призма». В носовой части корпуса размещены две 12-ствольных РБУ-6000 с боекомплектом в 96 РГБ-60 (противоторпедная и ПЛО защита). Система управления — «Буря». Побортно установлено два трёхтрубных 533-мм торпедных аппарата (ТТА-53-57бис) для самонаводящихся торпед ПЛО «СЭТ-53», система управления «Зуммер», сопряжённая с «Бурей» и РЛС МР-105. Радиотехническое вооружение ГРКР включало две двухкоординатные РЛС МР-300 («Ангара»), РЛС обнаружения надводных целей «Дон», система гос. опознавания «Никель-КМ» (запрос) — «Хром-КМ» (ответ), гидроакустическая станция «Геркулес-2м» (ГС-572) с выдвижной подкильной антенной. Обнаружение работы РЛС противника — станция радиотехнической разведки «Бизань-4Д», станции создания активных помех «Краб-11» и «Краб-12» (Ф-82-Т). Имелось шесть



**Ракетный крейсер проекта 1164 «Варяг»,  
7 мая 2010 г.**

комплектов КВ и СВ передатчиков, 12 приёмных и 6 приёмо-передающих радиостанций. При модернизационно-ремонтных работах на Дальзаводе в 1980 году крейсер получил две салютные пушки и четыре шестиствольных 30-мм артиллерийские АК-630 со станцией управления «Вымпел». Вместо РЛС «МР-300» были установлены РЛС «МР-310», а РЛС «Дон» заменена на РЛС «Дон-2». Установлены также новая система госопознавания «Пароль», станция активных помех МР-262 («Ограда») и комплекс «Шлюз». Экипаж 25 офицеров и 312 матросов.

После вступления в строй корабль встал 9 мая 1965 года в парадный строй на Неве, и с 20 августа 1965 года ГРКР «Варяг» был зачислен в 175-ю бригаду 9-й дивизии ПЛО КТОФ. В конце августа «Варяг» был включен в состав 75-й эскадры особого назначения и с 25 августа по 5 октября 1965 года совершил тяжёлый ледовый переход по Северному морскому пути. За 25 лет своей службы ГРКР «Варяг» прошёл 191 232 морские мили и 20 раз отмечался командованием как отличный корабль, а в 1982 году был объявлен лучшим кораблём Министерства обороны. Исключён из состава ВМФ в 1991 году после аварии турбин носового эшелона.

Следующим несостоявшимся «Варягом» стал гвардейский тяжёлый авианесущий крейсер, так и не достроенный в Николаеве из-за распада СССР.

Последним боевым кораблём, носящим имя «Варяг», стал ракетный крейсер проекта «1164» (шифр «Атлант»). До 21 декабря 1995 года этот корабль носил наименование «Червона Украина» и получил свое имя в память о погибшем в ходе Великой Отечественной войны черноморском крейсере. Крейсер перешёл на Дальний Восток с 28 сентября по 5 ноября 1990 года и вошёл в состав Тихоокеанского флота, а его «украинское» название потребовало переименования. Для нового названия крейсера было выбрано имя «Варяг», и корабль получил также Гвардейский Андреевский флаг. Крейсер из-за недостатка топлива в основном стоял у причала. В феврале 1997 года крейсер совершил поход в Южную Корею, в 1999 году — нанёс дружественный визит в КНР и в 2002 году — в Японию. После ремонта и частич-

ной модернизации ГРКР «Варяг» остается флагманом Тихоокеанского флота России.

Имя «Варяг» носило также не менее 18 гражданских судов различных типов и назначений в том числе — 8 буксиров.

Первым упомянутым «Варягом» стал колёсный буксирный пароход, построенный на заводе «Гакса» в г. Кундур в 1880 году. Пароход до революции принадлежал г. Кузнецову и плавал по Волге с регистрационным номером 78 (Нижний Новгород). Из технических характеристик парохода известны лишь его размеры: длина корпуса — 54,4 м, ширина — 5,4 м, осадка — 2,2 м. В годы Гражданской войны его следы теряются.

Второй колёсный буксирный пароход «Варяг» был построен в 1887 году в г. Муроме и принадлежал купцу Качкову (1912 г.), а с 1915 года — г. Коршикову. Под регистрационным номером 77 (МПС №1506) был приписан к Нижнему Новгороду. В 1896 и 1904 гг. прошёл частичную модернизацию хоз. способом. Буксир имел длину корпуса — 50,2 м, ширину — 6,1 м, осадку — 2,1 м. Паровая машина компаунд имела мощность 200 л.с. и паровой котёл завода Воленкова. Судьба буксира после революции неясна.

По Волге плавал и приписанный к Астраханскому порту (регистрационный №421, МПС №1036) винтовой буксирный пароход «Память «Варяга». Судно было построено американской фирмой «В. Крамп и сыновья» в Филадельфии ещё в 1883 году и получило наименование в память о корвете — участнике Американской экспедиции. Буксир имел паровую машину в 40 л.с., длину корпуса — 15,2 м, ширину — 3,1 м, осадку — 1,2 м. Судно принадлежало купцу Привалову (1915 г.), а позднее — Пугачёву. Дальнейшая судьба буксира неизвестна.

Более известен буксирный винтовой пароход «Варяг», построенный в 1889 году на Выборгском механическом заводе по частному заказу и имевшему портовый номер 343. Судно имело водоизмещение 38 тонн, длину корпуса — 22,2 м, ширину — 4,45 м, осадку — 2,4 м. Паровая машина в 202 л.с. позволяла буксиру развивать скорость в 14 узлов, а экипаж судна составлял 3–4 человека. В 1914 году буксир был мобилизован в Балтийский флот, определен в группу буксиров, обслуживающих новейшие дредноуты. Зимой 1917 года маленький «Варяг» участвовал в буксировке линкора «Полтава» и опрокинулся через левый борт. Экипаж буксира погиб.

Двухвальный буксирный пароход «Варяг» был построен на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде в 1904 году (регистрационный №697). Он принадлежал г. Курицыну (1915 г.) и плавал по Волге, базирясь на Рыбинск. Длина корпуса буксира составляла 21,35 м, ширина — 3,36 м, осадка — 1,53 м. Две паровые машины компаунд имели суммарную мощность в 150 л.с. Этому буксиру довелось участвовать и в Гражданской, и в Великой Отечественной войнах (Средневожское пароходство).

В 1905 году Сретенский завод построил колёсный пароход «Варяг», имевший заднерасположенное гребное колесо диаметром 5,1 м. Паровая машина в 25 л.с. позволяла судну развивать скорость хода в 15 узлов. Пароход имел длину 55 м, ширину — 10 м