**2 ГЛАВА. ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ. 50-78**

Наиболее важным (по сочетанию доступности и информативности) источником информации об исследовательских судах являются странички (сайты) Интернета. Следует заметить, что иногда странички исчезают без следа. Так недавно исчезла страничка сайта ЕСИМО с информацией о судах. Поэтому отметим лишь долгоживущие сайты по состоянию на 1.6.2012.

*Сайт морских судов*

[www.shipspotting.com/](http://www.shipspotting.com/)

В основном, содержит фотографии действующих судов. Приводимые характеристики исследовательских судов скудны и, часто, ошибочны.

*Раздел Морского Форума*

http://tsushima.su/forums/viewtopic.php?id=5911&p=1

Лучший (наиболее достоверный) сайт.

*Разделы "Авиабазы" про исследовательские суда*

<http://forums.airbase.ru/2007/06/t55857--korabli-kosmicheskogo-flota.html>

Хороший сайт со ссылками, фотографиями и обсуждением.

*Сайты про Космофлот*

http://www.toge.ru/

http://www.veteran60111.narod.ru/

<http://korabli.qdg.ru/forum/index.php?topic=174.0>

<http://ski-omer.ru/>

Информативные сайты. Есть даже воспоминания.

*Сайт Капустина*

//kapustin.boom.ru/rvessels

Страничка долгоживущая и информативная. Сведения взяты из источников ВНИИГМИ-МЦД. Потому и ошибки- те же, что были там и на сайте ЕСИМО о судах исчез примерно в мае 2015г).

*Сайт Морского Регистра РФ*

При повсеместном переходе публикаций от книжного формата к электронному, сайт является официальным источником. Но Архива Регистровых Книг нет. Современный (с 2014г) вариант странички представляется хуже предыдущего.

При отсутствии архивов бумажные публикации (например, по теме "научно-исследовательские суда") более надёжны, чем электронные. В нашей библиографии представлено более 150 публикаций. Не все из них содержат оригинальную (новую) информацию.

Публикации по теме можно разделить на несколько групп:

а) описывающие характеристики нис всей Страны;

б) публикации о научном флоте одного ведомства;

в) тоже о судостроительном заводе или о судах одного проекта;

г) публикации об исследовательских судах одной организации;

д) тоже об отдельных судах.

К первой группе относятся государственные Регистровые Книги, справочное пособие В.И.Грабовского (1966), монографии К.К.Дерюгина (1968) и ВНИИГМИ (Михайлов и др., 1998). Среди многочисленных статей можно выделить публикацию И.Д.Папанина- Е.М.Сузюмова (1971).

Публикаций о ведомственных судах много. Большинство информативных статей и книг посвящено судам Академии наук (Григорьев, 1976; Чибов, 1982; Бреховских, Кухоренко, 1986; Суйтс, 2004; Краснов, Балабин, 2005).

Публикации об исследовательских судах отдельных институтов появились лишь в последние годы (Тумаров, 2001; Заферман, Мухин, 2002; Поддубный, 2006; Кузнецов, Нейман, 2005; Борисов, Корнилов, Папченко, 2006). Много (и разной полноты) информации об исследовательских судах организаций представлено на сайтах основных институтов- судовладельцев (и операторов)- ПИНРО, АтлантНИРО, ИО РАН.

Состав и характеристики судов полярной гидрографии (Севморпути) относительно хорошо описаны не только в изданиях его лучшего времени (Полюшкин, 1937), но и в публикациях последних лет (Спирихин, 2003; Федотов, 2004).

О судах военной гидрографии информативные публикации появились только после раздела Страны. Но, в основном, не из книг и журнальных статей. Только, благодаря некоторым сайтам (например, http://russian-ships.info/vspomog/850.htm), можно узнать их характеристики и отделить от них суда лишь использовавшие флаг военной гидрографии.

Также только после раздела СССР появились статьи и книги, посвящённые судам обеспечения ракетных пусков (например, Безбородов, Жидкин, 2004).

Состав и характеристики судов рыбного ведомства достаточно хорошо были известны из книг и статей советского периода (Справочники судов ведомства 1960; 1972; 1990; 2008; Левашов, 2003). Нужно заметить, что в них отсутствуют лишь некоторые сведения (например, число лебёдок и время списания).

Про суда геологические и геофизические обобщающих публикаций нет до сих пор.

Скудна информация и о судах Гидрометслужбы- есть лишь несколько малоинформативных статей (Шишков,1972; Толстиков,1976; Попов,Терзиев, 1981). По ним не только нельзя узнать характеристики, но даже и число исследовательских судов ведомства.

Серийные суда, выпущенные разными судостроительными заводами, отражены в публикациях по-разному: хорошо- про финские, плохо- про немецкие и польские, но хуже всего- про советские.

Почти нет статей о серийных судах (кроме судов военной гидрографии).

В немногих публикациях, посвящённых судам отдельных проектов или

продукции отдельных заводов даются обычно неточные (обобщённые) сведения (История отечественного судостроения, 1995, 1996, 1996; Смирнов, 2007; Хууска, 1988; Ярославский судостроительный завод, 1998).

Многочисленны публикации о новых судах в журнале «Судостроение». Но книг, в которых были бы описаны технические характеристики судов и их история, немного. Наиболее часто писали о "Витязе" (Сысоев, 1959; Научно-исследовательское судно…, 1983; Витязь- флагман науки, 2000; Кузнецов О.А., Нейман В.Г., 2008). Удивительно, но о других знаменитых судах (о «Персее», «Россинанте», «Экваторе» и «Юлии Шокальском» ) известно мало. Например, в книгах, посвящённых "Персею" (Васнецов, 1975; 1978; Обручев, 1929) нет даже самой общей информации (размеров, водоизмещения, числа лебёдок, схемы судна) или качественной фотографии.

К опубликованным сведениям об исследовательских судах нужно относиться с осторожностью: они часто противоречивы. Из-за противоречий, которые мы не смогли устранить, в нашем Списке, кроме основных характеристик, приводятся и альтернативные.

Среди противоречивых сведений, как минимум, одно- ошибочное.

Ошибки в публикациях есть разной величины- от небольших неточностей в одном параметре до многочисленных и грубых в разных параметрах.

Выявлять такие ошибки призваны редакторы и рецензенты. Их работу (особенно, после раздела Страны) нельзя считать удовлетворительной. Рассмотрим ошибки в опубликованных (т.е. прошедших контроль редактированием и рецензированием) статьях и книгах. Это нужно для того, чтобы хоть немного ограничить распространение неверных сведений.

Рассмотрим ошибки в книгах и некоторых важных публикациях. Ошибки (весьма многочисленные) на сайтах здесь не анализируются из-за того, что сайты иногда исчезают без остатка. Так исчез раздел сайта ЕСИМО с информацией о действующих судах РФ.

**ПУБЛИКАЦИИ ОБ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ СУДАХ ВСЕХ ВЕДОМСТВ СТРАНЫ**

СТАТЬИ В ЭНЦИКЛОПЕДИЯХ

В больших энциклопедиях таких статей всего две (в БСЭ-1- 1933г- такой статьи нет). Первую (БСЭ-2, т.30, 1954г) заказали А.М.Муромцеву (ГОИН), вторую (БСЭ-3, т.25, 1976г)- Е.М.Сузюмову (ОМЭР АН СССР). Объём второй- в четыре раза больше за счёт большой таблицы с характеристиками судов.

*Таблица в статье «научно-исследовательские суда» из БСЭ-3*

Но без учёта таблицы объёмы статей близки. Такие- официальные, рассчитанные на долгую жизнь- издания должны во многом повторять друг друга. Но они повторились лишь в определениях и в описании нис "Витязь".

В БСЭ-2 (1954) упомянуты как океанографические суда 19 века "Восток" и "Мирный".

Конечно, это- неверно: не всякое экспедиционное судно нужно считать океанографическим. Так "Восток" при небольших размерах (40х10х4.8м) имел большой военный экипаж (117чел) и 28 пушек. Нигде (в книгах Ф.Ф.Беллинсгаузена и М.П.Лазарева) не приводится число измерений температуры воды или измерений течений- они были единичными.

Автор (А.М.Муромцев) пишет: *«Океанографические экспедиционные суда- шлюпы «Восток», «Мирный», корветы «Витязь» и «Челленджер»- были переоборудованы из военных судов».* «Челленджер», действительно, был переоборудован (из 17 орудий сняты 15, созданы 2 лаборатории), но "Восток" и «Мирный» не были переоборудованы, оставались военными (из 28 орудий не снято ни одного, не обустроено ни одной лаборатории). Военным оставался и макаровский "Витязь" (не было снято ни одно из 24 орудий и ни один из 3 торпедных аппаратов). Именно из-за переоборудования «Челленджер» нужно считать первым исследовательским судном, а «Восток», «Мирный» и «Витязь»- только экспедиционными кораблями.

Владивостокский "Россинантэ" (правильнее, по Регистровым Книгам 1932 и 1938гг,- "Россинанте") и мурманский "Книпович" (правильнее, "Николай Книпович") ошибочно названы *"специально построенными"* (для океанографических исследований), как "Персей". Это неверно потому, что "Николай Книпович" построен (в Норвегии) как зверобойное судно (так он и значится в Регистровых книгах 1936 и 1938гг), а "Россинанте"(построено в США)- как прогулочная яхта ("Принцилла Альден").

В статье совсем нет конкретной информации (например, числа исследовательских судов, или их характеристик).

Во второй статье (автор- Сузюмов Е.М.) такие характеристики есть. Но статья также полна ошибок, недопустимых для такого издания. В ней "Россинанте" и "Николай Книпович" не упомянуты совсем, а "Персей" назван *"первым экспедиционным* судном"*.* Но это не так- "Персей" можно назвать только *первым* *советским* *экспедиционным* судном. Первым в мире экспедиционным (точнее, научно-экспедиционным) было судно Кука "Индевор", а первыми в Стране экспедиционными судами были специально построенные (в 1764г для северной экспедиции) "Чичагов", "Бабаев" и "Панов". Первые российские океанографические (с регулярными измерениями параметров морской воды) суда- "Заря" и "Андрей Первозванный", (они почему-то совсем не упомянуты автором). Первое (1882г) иностранное океанографическое судно- американский "Альбатрос" ("Челленджер" после знаменитого рейса более учёными не использовался).

*"Количество лабораторий на нис... меняется от 2 до 100 и более".* Если так, то суда с 1 лабораторией (новороссийский «Академик Ширщов») нельзя считать научно-исследовательскими ?

Среди владельцев нис в тексте статьи указано Министерство рыбной ПРОМЫШЛЕННОСТИ, а в таблице- указано Министерство рыбного ХОЗЯЙСТВА. В Стране одновременно не было двух таких министерств (тому временному периоду соответствует второе наименование).

Утверждается, что "Персей" был построен в 1922г специально ("для изучения северных морей"). Но тут же это опровергается утверждением: *«до Великой Отечественной войны ВСЕ исследования проводились на временно приспособленных судах".*

Автор утверждает, что *"советский экспедиционный флот является крупнейшим в мире",* но ниже снова противоречит себе: *"наиболее многочисленный флот нис имеют США".* Для энциклопедической статьи такие противоположные утверждения недопустимы.

Автор уверяет, что "Космонавт Юрий Гагарин»- самое крупное судно в мире" (45тыс.тонн). Читатель должен догадаться, что имелись в виду только научные суда, так как даже не самые крупные танкера того времени имели водоизмещение в сотни тысяч тонн.

При ограниченном пространстве сведения в таблице и в тексте энциклопедической статьи дублируют друг друга. Колонка "мощность двигателя в квт" дублирует "мощность двигателя в л.с.", так как их связь линейна. Также дублируются ("А.И.Воейков» и «Ю.М.Шокальский») сведения об одинаковых судах (одного- 224М- проекта). Зато нет сведений о большой серии нис- типа "Агат"(18 судов, 266т, 1969-1978гг).

В колонке «Автономность, в милях» (отметим, что автономность обычно считается в сутках, а в милях считается дальность плавания) это значение для нис «Поиск» указано в сутках. Так как дальность плавания считается по экономической скорости и автономности, то автор сам мог бы их перемножить и тем самым соответствовать обозначениям.

Автор статьи не знает состава серий- в перечислении серийных судов вместо конкретных имён везде стоит "и др."

Сведения о половине судов в прилагаемой к статье таблице противоречат официальным Регистровым книгам и другим публикациям. Например, указанная в энциклопедической статье Е.М.Сузюмова длина нис "А.И.Воейков» 84м противоречит длине указанной в Регистровых книгах 1964, 1970, 1976гг (84.7м), а 82.2м нпс "Эврика»- 81.9м в РК-76.

«А.И.Воейков»- судно ГМС, а «Эврика»- ЗапРыбы. Но автор делает грубые ошибки в описании судов и своего ведомства. Приведённая в энциклопедической статье Е.М.Сузюмова длина нис "Академик Архангельский» (44.8м) существенно отличается от штатной- по Регистровым книгам (40.8м). Приведённая длина нис "Академик Курчатов»- 124.2м противоречит той, что приведена в Регистровых книгах (123.9м). Также неверна указанная длина нис «Заря»- 42.5м- в РК-76 она - 43.9м. Вместо регистрового года постройки (1956г) у "Петра Лебедева» указан 1960г (а это- год переоборудования судна).

Вместо регистровых 1472квт мощности у "Одиссея» в БСЭ-3 указано 1776квт, у "Академика А.Ковалевского»- 220квт и 266квт соответственно. Одинаковых значений мощности основного двигателя нис «Меркурий» в кВт и в л.с. (226квт и 226л.с.) быть не может.

Известные имена в названиях судов искажены: "ВалерЬян Урываев» вместо

"Валериан Урываев» и "ЭрнЕст Кренкель» вместо "Эрнст Кренкель».

28 человек (10 экипажа и 18 экспедиции) на 100-тонное судно (нис «Академик Вавилов»)- явное нарушение хорошей практики. Если предположить, что водоизмещение указано неверно (для 27-метрового сейнера более правдоподобно 160т), то и тогда указанное число людей представляется завышенным в два раза.

В отечественной Краткой Географической Энциклопедии (1960-1966) статьи про исследовательские суда почему-то нет. Зато в «Океанографической энциклопедии» (издана в США в 1966г, переведена на русский язык с комментариями и дополнениями советских редакторов в 1974г) есть статья «Океанографические суда». В оригинальной статье про советские суда не написано, конечно, ничего Но советские редакторы дополнили иностранную статью своим комментарием и описали достижения СССР.

В частности, утверждается: *«К важнейшим исследовательским рейсам следует отнести… плавание «Сибирякова» 1932г, впервые совершившего сквозное плавание от Мурманска до Владивостока за одну навигацию».* Это утверждение обманывает читателя: «Сибиряков» на буксире привели в Петропавловск-Камчатский, а далее также на буксире привели в ИОКОГАМУ, где пароход долго ремонтировался. А вовсе не «до Владивостока».

*«Среди лучших океанографических судов мира по справедливости могут быть названы … э/с «Юрий Гагарин» и многие другие».* Если «по справедливости», то не «Юрий Гагарин», а «Космонавт Юрий Гагарин» (самое большое судно космической связи). Правда, у КаспНИРХ было нпс именно с таким названием («Юрий Гагарин»), но тогда надо бы объяснить, почему маленькое (240т) судёнышко попало в «лучшие океанографические суда мира».

Другая статья («Океанографические съёмки», 1974) той же Океанографической энциклопедии содержит такие же неверные сведения о судах: *«В 1971 г в строй вошёл «Космонавт Юрий Гагарин», а вслед за ним- «Академик Сергей Королёв».* В действительности было всё наоборот. Вначале заработал АСК (флаг поднят 26.12.1970) и только потом (14.7.1971)- КЮГ.

В советском дополнении к таблице Г.Вюста (основных экспедиций) приводится только одна характеристика судна- водоизмещение. К сожалению, - с грубыми ошибками. Так, водоизмещение «Георгия Седова» оценено в 1538т (в действительности, в два раза больше, 3217т), «Оби»- в 1200т (в действительности- 12600т).

РЕГИСТРОВЫЕ КНИГИ

Здесь и далее использовано обозначение РК- Регистровая книга морских судов. Например, РК-95 - это Регистровая книга 1995г.

Регистровые Книги в нашей стране издавались нерегулярно- всего 17 раз за 80 лет (с 1924г по 2005г)- таблица 2-1.

Таблица 2-1. Регистровые книги 1932-2007 гг. Курсивом выделено редкое издание.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | РК | Название | Название | Вып. |
| 1 | *РК-32* | Регистр судов. | 1931-1932 | 1932 |
| 2 | *РК-36* | Регистр морских судов | 1935-1936 | 1936 |
| 3 | *РК-38* | Регистр морских судов | 1938-1939 | 1939 |
| 4 | *РК-48* | Регистр морских судов | 1948-1949 | 1949 |
| 5 | ***РК-56*** | ***Регистровая книга морских судов СССР*** | ***1956-1957*** | ***1958*** |
| 6 | РК-64 | Регистровая книга морских судов СССР | 1964-1965 | 1966 |
| 7 | РК-70 | Регистровая книга морских судов (А-О) | 1970 | 1972 |
| 8 | РК-70о | Регистровая книга морских судов (О-Я) | 1970 | 1972 |
| 9 | РК-76 | Регистровая книга морских судов СССР | 1976-1977 | 1976 |
| 10 | РК-78 | Регистровая книга морских судов СССР | 1978-1979 | 1978 |
| 11 | РК-80 | Регистровая книга морских судов СССР | 1980-1981 | 1981 |
| 12 | РК-82 | Регистровая книга морских судов | 1982 | 1984 |
| 13 | РК-85 | Регистровая книга морских судов. | 1985 | 1986 |
| 14 | РК-95 | Регистровая книга судов | 1995 | 1995 |
| 15 | РК-97 | Регистровая книга судов | 1997 | 1997 |
| 16 | РК-99 | Регистровая книга судов | 1999 | 1999 |
| 17 | РК-01 | Регистровая книга судов | 2001 | 2001 |
| 18 | РК-03 | Регистровая книга судов. | 2003 | 2003 |
| 19 | РК-05 | Регистровая книга судов | 2005 | 2005 |
| 20 | РК-07 | Регистровая книга судов | 2007 | 2007 |

Утверждают (Быков, 1983), что «Регистровые Книги издаются каждые 3-4 года», но, как видно из таблицы, интервал между изданиями составлял от 1 года до 16 лет. Необычны два выпуска (РК-76 и РК-78)- они выпущены на год вперёд. Остальные соответствуют прошедшему году (годам) или году издания (только с 1995г).

Самый большой перерыв был не из-за войны (между изданиями РК-38 и РК-48 прошло только 11 лет), а по другой причине. Повсеместно отсутствует опубликованная в 1958г Регистровая книга 1956-1957гг. Её нет в библиотеках, в архивах пароходств в отделениях Регистра. Если считать её отсутствующей, то интервал между последовательными изданиями Регистровой книги составляет 16 лет ! О том, что она существовала, есть только одно свидетельство- ссылка в книге С.А.Спирихина (2003)- рис.2-1.

*Рис.2-1. Ссылка на Регистровую книгу 1956-1957гг.*

Её нет нигде. Она отсутствует во всех библиотеках (включая Российскую государственную), в архивах всех пароходств и всех отделений Морского Регистра Страны. Скорее всего, книга, изданная в период больших перемен, была уничтожена. А С.А.Спирихин умер несколько лет назад и спросить уже не у кого…

Предыдущие (довоенные) Регистровые книги сохранились лишь в единичных экземплярах в Архиве Морского Регистра Страны.

Первая широко доступная Регистровая книга с исследовательскими/ экспедиционными судами- РК-64.

*Рис.2-2. Титульный лист Регистровой книг 1976-1977гг.*

Одна Регистровая книга (РК-82) долгое время (десять лет) имела гриф «для служебного пользования». А, начиная с 2005 года, Регистровые книги морских судов стали доступны по Интернету.

Характеристики исследовательских судов, представленные в РК (официальном издании), должны тщательно проверяться на месте- на судне и ошибок быть не должно. Однако, в опубликованных Регистровых Книгах есть ошибки и есть противоречия. Причём, ошибки отмечены по всем параметрам: подтипе, имени, проекту, году и месту постройки, длине и ширине судна, позывному, приписки, судовладельцу. Рассмотрим примеры.

Здесь использованы сокращения: пп- порт приписки; эс- экспедиционное, скс- судно обеспечения космической связи; нпс- научно-поисковое судно; гс- гидрографическое судно ВМФ, гсс- гидрографическое судно Гидрографического Предприятия ММФ.

ОШИБКИ В ПОДТИПЕ СУДНА

Одно и тоже судно ("Экватор" Госкомгидромета) названо гидрографическим, экспедиционным и исследовательским:

гидрографическое- в РК-64;

экспедиционное- в РК-76;

исследовательское- в РК-80.

ОШИБКИ В ГОДЕ ПОСТРОЙКИ

У научно-поискового судна "Андромеда" годом постройки указан 1957 (РК-76, РК-80) и 1972 (РК-82, РК-85).

У гидрографического судна Гидрографического Предприятия ММФ (гсс) "Валериан АЛЬБАНОВ" также оказалось два года постройки: 1972 (РК-76, РК-80) и 1977 (РК-82, РК-85).

Аналогичные противоречия можно заметить у гсс "Владимир СУХОЦКИЙ" (1971 в РК-76 и 1973 – в РК-80); у нис "Гидролог" (1965 в РК-82 и 1970 в РК-80 и РК-85); у судна космической связи "Невель" (1965 в РК-85, 1966 в РК-80 и 1967 в РК-82).

ОШИБКА В МЕСТЕ ПОСТРОЙКИ

В разных регистровых книгах указано разное место строительства нис "Академик А.КОВАЛЕВСКИЙ". Судно построено в СССР по записям в РК-76 и РК-82, но- в ГДР по записям в РК-80 и РК-85.

ОШИБКА В ДЛИНЕ СУДНА

Длина нис "Ага Нейматулла" равна 60.6м в РК-80, но- 62.6м в РК-82.

Длина нис "Бакуви"- 39.2м по РК-80, но 38.5м по РК-82.

Длина гсс "Дмитрий ЛАПТЕВ"- 68.2м по РК-80, но 66.8м по РК-82.

Длина нис "Имант СУДМАЛИС"- 44.4м (РК-76), 44.5м(РК-82) или 47.4м(РК-80).

ОШИБКА В ВЫСОТЕ БОРТА

Никто не следит за выбором главной палубы. Поэтому у нис ДВНИГМИ "Академик ШИРШОВ" и "Академик КОРОЛЁВ" высота борта записана 8.2м в РК-80, но 10.8м в РК-82. Аналогичное противоречие отмечено и для

нис ИО АН "Дмитрий МЕНДЕЛЕЕВ" (8.2м в РК-76 и 10.8м в РК-82).

ОШИБКА В ПОЗЫВНОМ

Позывной морского судна по идее не должен меняться, пока не меняется государство. Но исследовательские суда СССР в официальных изданиях показывают разные позывные:

нис "Геолог"- EVLO в PK-80 и UVLO- в РК-82;

нпс "Искатель"- UHYG в РК-76 и UEYL в РК-80.

нис "Феодосия" - UVJX в РК-76 и USQT в РК-80.

ПРОТИВОРЕЧИЯ В ПОРТЕ ПРИПИСКИ

нис "Академик СЕЛЬСКИЙ" приписано к Одессе по РК-70, а по РК-64 и РК-78 – к Евпатории.

ПРОТИВОРЕЧИЯ В СУДОВЛАДЕЛЬЦЕ

гсс "Валериан АЛЬБАНОВ" и гсс "Владимир СУХОЦКИЙ" отнесены к Гидрометслужбе (РК-76) и к ГП ММФ (РК-80).

Нис "Профессор Хромов" записан в РК-85 за АН СССР, что неверно, так как всегда принадлежал Гидрометслужбе (что можно проверить по рейсовым отчётам 1984-1986гг).

Нис "Гранат" в РК-80 записано, как принадлежащее ГП ММФ, а по РК-82- как принадлежащее Министерству Геологии.

СПРАВОЧНИК "ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ СУДА МИРА"(1966) И ЕГО ПРЕДШЕСТВЕННИК

Использованный в заголовке книги термин "экспедиционное судно" в 50-60-е годы 20 века обычно использовался вместо термина "научно-исследовательское судно", обычного в наши дни. Автор Справочника на обложке и на первой странице почему-то не обозначен, но его имя ясно из вступительной статьи: это- В.И.Грабовский.

Этот справочник (ЭСМ) мог бы считаться первой отечественной книгой о научно-исследовательских судах страны, хотя В.Н.Краснов и В.В.Балабин (2005, с.5) и через 40 лет уверяли читателя, что именно их книга «является самой первой» по этой теме .

Но у этого справочника всё же был предшественник- небольшая (80 стр.) книга В.А.Кушнарева (1960). У них много общего. В обоих справочниках приведены характеристики и фотографии исследовательских судов Страны и мира. Книга Кушнарёва выгодно отличается точными (а не приближёнными) значениями характеристик и схемами судов (дополнительно к фотографиям).

*Рис.2-3. Содержание книги В.А.Кушнарева.*

Иностранные суда и их характеристики ежегодно публиковались в соответствующих справочниках (Ллойд и Джейн), так что в этих справочниках они только дублируются. А вот характеристики (и даже имена) многих советских судов не публиковались нигде и никогда (а некоторые их характеристики неизвестны до сих пор). Было бы лучше, если бы авторы посвятили все 80 (и, соответственно, 400) страниц своих книг только отечественным судам. Тогда стали бы известны исследовательские суда СССР 50-х годов, на которых нет Регистровой книги. Так могло быть (судя по вступительной статье, В.И.Грабовский рассчитывал переиздать справочник), но второго издания так и не последовало.

В справочнике ЭСМ приведены названия, фотографии и характеристики 41 отечественного исследовательского судна (у В.А.Кушнарева- 14). В заголовке к таблице 4 Справочника сказано, что это «общее количество экспедиционных судов на 1.1.1966». То есть других экспедиционных судов у Страны как бы и не было. При этом у США отмечено 113 экспедиционных судов, у Японии-24, у Канады-17, у Англии- 16, у Франции- 7, у ФРГ- 8, у Норвегии- 9. Конечно, число отечественных экспедиционных судов занижено, сделано это намеренно и без объяснения.

В короткой вступительной статье справочника дано распределения судов по годам выпуска и водоизмещению (табл.2-1) и возрасту (табл.2-2).

Таблица 2-1. Распределение экспедиционных судов разных стран по градациям водоизмещения (ЭСМ, 1966). Ви- водоизмещение.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна/ви | <300 | 301-500 | 501-1т | 1т-5т | >5т | Всего |
| CCCР | 4 | 15 | 2 | 11 | 9 | 41 |
| США | 41 | 12 | 16 | 34 | 10 | 113 |
| Канада | 5 | 1 | 2 | 8 | 1 | 17 |
| Англия | 6 | 3 | 3 | 4 | 0 | 16 |
| Франция | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 7 |
| Япония | 10 | 4 | 5 | 5 | 0 | 24 |
| ФРГ | 2 | 2 | 3 | 1 | 0 | 8 |
| Норвегия | 6 | 1 | 1 | 1 | 0 | 9 |
| Всего | 76 | 40 | 34 | 65 | 20 | 235 |

Таблица 2-2. Распределение экспедиционных судов по возрасту.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна | <5 лет | 6-10 | 11-20 | 21-25 | >25 лет |
| CCCР | 11 | 11 | 15 | 2 | 2 |
| США | 22 | 10 | 27 | 36 | 18 |
| Канада | 0 | 1 | 6 | 10 | 0 |
| Англия | 3 | 2 | 6 | 1 | 4 |
| Франция | 2 | 1 | 3 | 1 | 0 |
| Япония | 6 | 7 | 5 | 3 | 3 |
| ФРГ | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 |
| Норвегия | 1 | 2 | 4 | 2 | 0 |
| Всего | 46 | 38 | 67 | 56 | 28 |

Из старых- возрастом более 20 лет- в справочнике упомянуты только 4 советских судна (среди них- два учебных парусника). А молодых- возрастом менее 5 лет- приведено намного больше (11). Из 41 судна треть имела водоизмещение 300-500т (и соответствующие удобства), что не мешало им производить качественные океанографические станции в большом количестве.

В характеристиках судов, приведённых в справочнике, ошибок немного. Обычно это- несоответствие приведённых обобщённых значений длины точным (приведённых в других источниках). Так, длина "Сергея Вавилова" и "Пётра Лебедева" определена в 94м (по РК она равна 92.4м); "Океанографа", "Восхода" и других логгеров- 38.5 (почти на метр меньше реальной), "Юрия Година"- 44.8м (против 42.8м в Регистровой Книге 1964г), "Академика Сергея Вавилова"- 38.7м (против 36.5 в РК-64), "Айтодора"- 67м (против регистровых 70.2м).

Указанное число экипажа "Невельского" (105чел) представляется чрезмерным (обычно приводят иное число- 65чел). Аналогично завышен экипаж "Ульяны Громовой" (75 человек против обычных 42).

2.1.4. ДЕРЮГИН К,К, «СОВЕТСКИЕ ОКЕАНОГРАФИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ»

Эта книга (Дерюгин, 1968) имеет самый большой тираж (10.000экз) из всех книг по теме. Но новой информации о судах она содержит немного, так как посвящена не исследовательским судам, а экспедициям на них (как и монография ВНИИГМИ 1997 года). Разделы монографии неоднородны по объёму: экспедициям в Атлантический и Северный ледовитый океаны уделено места в 4 раза больше, чем экспедициям в Индийском и Тихом океанах. Неоднородно и описание судов. Например, работам "Михаила Ломоносова" автор уделил 10 страниц, "Батайску"- пять, а большинство «рабочих» исследовательских судов удостоилось только упоминания имени. Часто - имени искажённого (например, нис "А.И.Воейков" названо "А.М.Воейковым", а "Невельской"- "Геннадием Невельским").

Первые размерения в книге относятся к шхуне "Заря". Указанная здесь длина судна (52.2м) намного отличается от приведённой в других местах (по РК-70- 43.9м, по РК-64- 39.4м, по РК-82- 37.5м). Откуда автор взял это значение- неясно (в книге почти нет ссылок).

Автор утверждает, что "до 1966 ИОАН принадлежало 4 экспедиционных судна: "Витязь", "Академик С.Вавилов", "Академик Ширшов", "Академик Обручев". А кому же тогда принадлежали "Академик Л.Орбели", "Геолог", "Морской геолог", "Профессор Добрынин", "Труженик" и «Форель»?

В списке судов погоды (пр.В88) упомянут "Горизонт", которого в действительности никогда не было (все 9 судов серии известны).

Но в этой книге впервые упоминаются многие ведомственные суда. Жаль только, что упоминания не сопровождается их характеристиками. Из-за этого трудно идентифицировать судно. Так, в числе судов ГМО ЧФ приведёна "Мгла". Неясно, отличается ли это судно от нис "Мгла" Северо-кавказского УГМС (Грабовский, 1966) и от нис АН УССР "Мгла" (РК-70) или это- одно и то же судно- никакой характеристики (даже водоизмещения) судна К.К.Дерюгин не даёт. При этом текст изобилует штампами и общими местами. По К.К.Дерюгину (1968) *"Круглогодичная исследовательская работа ведётся на малом экспедиционном судне "Юлий Шокальский".* Но другой источник (Краснов, Балабин, 2005) утверждает, что это судно уже *"в 1957 году было выведено из эксплуатации по техническому состоянию".*Если бы автор привёл конкретные характеристики судна, то можно было бы определить, идёт речь об одном судне или о двух разных.

Но зато, в отличие от «Экспедиционных судов мира», в книге перечислены экспедиционные суда Севморпути (ГП ММФ) и упомянут "Экватор". Правда, о том, что "Экватор"- это знаменитый "Метеор", в книге не говорится, но по приведённым характеристикам его можно отличить от других "Экваторов" (пассажирских и учебных).

2.1.5. ПАПАНИН И.Д., СУЗЮМОВ Е.М. «РАЗВИТИЕ ЭКСПЕДИЦИОННОГО ФЛОТА» (1971)

Это не книга, а статья. В ней среди немногих судов, работавших на МГГ-МГС, упомянуты "Экватор" и "Мгла". Эти имена знамениты ("Экватор"- бывшее немецкое исследовательское судно "Метеор", а "Мгла"- первое отечественное (до «Персея») исследовательское судно "Андрей Первозванный"). Но оба судна здесь названы большим и малым рыболовными траулерами. Получается, что это вовсе не те, знаменитые, суда, а суда, которых никто в океанографии не вспоминал ранее и не вспомнил позднее ?!

Второе- авторы утверждают, что "Пассат", "Муссон", "Порыв", "Шквал","Вихрь" составили серию из 10 "кораблей погоды". Но этих "кораблей погоды" (серия В-88, 1968- 1971гг) было не десять, а девять ! Кроме перечисленных, направленных в ОдоГОИН, были (в ДВНИГМИ) ещё "Волна, "Океан, "Прибой и "Прилив». Почему не было построено десятое судно, осталось неясным (вероятно, на девятом судне кончились деньги).

2.1.6.МИХАЙЛОВ Н.Н. И ДР. «МОРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ РОССИИ»

Труд коллектива авторов из ВНИИГМИ (Михайлов Н.Н., Вязилов Е.Д., Ламанов В.И., Студенов Н.С., 1998) был опубликован три раза. Кроме книги, изданной в 1998г, издание повторилось в виде американского отчёта (NOAA Atlas NESDIS 56, 2002) при том же содержании. Правда были и небольшие изменения: добавился ещё один соавтор- директор ВНИИГМИ М.З. Шаймарданов, а В.И.Ламанов стал В.И.Ломоновым. Эта же книга некоторое время была выставлена и на сайте ЕСИМО.

Авторы этой книги утверждали, что ими "сделана *первая* попытка обобщить большинство имеющихся разрозненных сведений о российских экспедиционных исследованиях океанов и морей" (с.5). Тем самым авторы игнорируют книгу М.М.Дерюгина (тираж которой- 10 000экз.).

Судя по названию, любые суда, на которых проводились измерения, названы экспедиционными. Поэтому в их число попали боевые корабли, подводные лодки, ледоколы, лесовозы и рыбацкие суда.

Ведомственная принадлежность судов определена по организации, приславшей данные. Так, к ДВНИГМИ оказались приписаны сухогруз "Капитан Поспелов" и подводная лодка "Щ-111". Всего ДВНИГМИ здесь приписано 28 судов, а Приморскому УГМС (которому принадлежали ВСЕ суда до 1982г)- почему-то только 9. ТИНРО здесь приписано 88 разных судов, а ТУРНИФу- только 4. В действительности ВСЕ суда принадлежали Дальрыбе (что и отражено в публикациях разных лет), а ТИНРО и ТУРНИФ были только операторами. Все суда, находившиеся в оперативном управлении в ТИНРО, были переданы в оперативное управление ТУРНИФ в начале 1960-х и только после перестройки часть из них вернулась в ТИНРО.

Так что штучное количество исследовательских судов в ТУРНИФ и Приморском УГМС- ошибки. Аналогично- с исследовательскими судами ПИНРО: все они в своё время (в 1958г) были переданы Севрыбпромразведке.

*Рис.2-4. Исследовательские суда ДВНИГМИ по книге ВНИИГМИ-МЦД.*

*Приведённое название ДВНИГМИ- ошибочно.*

Из характеристик нис в этой книге приведены только имя, судовладелец/

оператор и, иногда, позывной сигнал. Ошибки в книге есть в названии судов, их подтипе, позывном, годам работы. А на сайте ЕСИМО, созданном, в этом ведомстве, как разные были определены организации с полным и сокращённым именем (ТУРНИФ и Тихоокеанское управление рыбопромысловой разведки...).

ОШИБКА В ИМЕНИ СУДНА

"*Академик Ковалевский*" вместо "Академик А.Ковалевский" (с.138),

"*Академик А.Виноградов*" вместо "Академик Александр Виноградов",

"*Академик А.Несмеянов*" вместо "Академик Александр Несмеянов";

«*Академик М.Лаврентьев*» вместо «Академик М.А.Лаврентьев» (с.148).

"*Левберг*" вместо "Лев Берг" (с.133).

"*Витязь-11*" и "*Витязь-111*" вместо "Витязя".

А также неверные "*Данилевский*"(с.43), "*М.Ломоносов*"(с.47) и т.п.

По сведениям авторов "*Прибой*» (ДВНИГМИ) поставлял данные с 1959 по 1989. Но в такие годы данные получены 2 разными судами, носившими одно имя (первое начало работу в 1959г, а второе- в 1969г).

В подписи к фотографии в американском атласе маленький (105т) китайский трамвай «Прилив» (поступил в ПУГМС в 1959г) перепутан с большим (4145т) польским судном (поступило в ПУГМС в 1969г).

По сведениям авторов данные "*Океан*" (ДВНИГМИ) поставлял во ВНИИГМИ за период 1957- 1988гг. Но это также 2 разных судна (первое начало работу в 1957г, а второе- в 1969г).

ОШИБКА В ПОЗЫВНЫХ

«Аю-Даг» по утверждению коллектива авторов из ВНИИГМИ (с.133) имел позывной ЕNСQ, но по Регистровой книге (РК-82)-UQLZ.

«Михаил Сомов» имел позывной не UPWW(с.129), а URWW (РК-82);

«Профессор Визе»- не UPUJ(с.129), а UPUI (РК-82);

«Сергей Вавилов»- не VNOV(с.130), а UNOU (РК-82);

«Яков Гаккель»- не UZMU(с.140), а UVMM (РК-82).

И только в одном случае кажется, что позывной (нис «Уран»), цитированный (с.143) авторами ВНИИГМИ (*UYOI*) более обоснован, чем приведённый в РК-82 (*EOJY*)- позывные судов СССР, вряд-ли, начинались с «Е».

ОШИБКА В ПОДТИПЕ

с.42- "*Вайгач"- Научно-исследовательское* судно ? Но в это время уже был

официальный тип гидрографических судов, к которому и относился "Вайгач".

с.134- "*Челюскин"- «ледокольный пароход*»? скорее, это-судно снабжения (нэс) и ледокольным там был только капитан. Неверно обозначена и организация, к которой принадлежало судно- Главное управление навигации и океанографии Минобороны России. И министерства обороны у России не было до 1991 года и ГУНИО образовали только в 1972 году и принадлежал «Челюскин» владивостокскому отделению Севморпути.

с.147- "*Милоградово", "Млечный путь", "Мыс Юноны*" обозначены как *научно- поисковые суда* Но по всем регистровым книгам это- морозильные траулеры.

ОШИБКА В НАЗВАНИИ ОРГАНИЗАЦИИ

с.43. К названию ТИРХа и Дальгеофизина добавлено "*научно-исследовательский*", которых тогда (1933г) не было.

с.55 ДВНИГМИ назван (с.55) "...*институтом гидрометеорологической информации*" (правильно: ...гидрометеорологический институт). Крупный институт своего ведомства надо бы знать.

с.131. "*научный институт морской геологии*" (с.131) вместо Южморгео (производственное объединение, затем- научно-производственное объединение).

с.148. ТОИ назван "*Тихоокеанским Океанографическим институтом*" (правильно- океанологический).

СТРЮК В. «ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ФЛОТА» (2004)

Эта статья, опубликованная в сборнике трудов конференции по истории океанографии 2004г- первое информативное описание развития научного флота (особенно до 1941г). Но несколько ошибок есть и в этой небольшой статье. *"В 1960г начал функционировать плавучий измерительный комплекс в составе трёх судов- "Краснодар, "Ильичёвск и "Долинск".* Не "Ильичёвск, а "Ворошилов"- переименование произошло годом позже.

*"Отметим головные суда серий (океанографических исследовательских судов): "Невельской, "Владимир Каврайский, "Полюс, "Николай Зубов, "Академик Крылов".*

Отметили: "Невельской» и "Владимир Каврайский»- суда несерийные (единичные). А вот суда 976 проекта (головной- "Абхазия») и 650 проекта (головной среди гидрографических судов серии, вероятно, "Айтодор") – суда серийные. Но они почему-то не упомянуты.

**ПУБЛИКАЦИИ О СУДАХ ВЕДОМСТВ И ОРГАНИЗАЦИЙ**

О СУДАХ АКАДЕМИИ НАУК

В одной из первых статей о судах АН (Чибов, 1982) информации немного- дано только количество судов ведомства. Но почему-то неконкретно: "в 1982г в Академии наук было более 100 нис, из которых 11%- неограниченного района плавания, 27%- ограниченного района плавания, а 62%- прибрежные, речные и озёрные". Значит, морских судов в Академии наук было не менее 38.

Что понимал автор под "судами неограниченного района плавания " можно предположить из деления судов в другой работе (Краснов, Балабин, 2005)- это могут быть суда водоизмещением и более 500т и более 1000т. А что такое "более 100 нис" ? Это может быть и 101 и 150...

По нашим сведениям число морских судов АН в то время превышало 70 (а не 38), а число океанских (водоизмещением более 1000т) судов составляло 33 (включая суда космической связи). Отметим неверное утверждение автора: «Суда для исследований атмосферы и космоса появились в 1967» (тогда кто же обеспечивал полёт Гагарина в 1961 году ?). Конкретной информации в статье мало. Нет даже списков судов и их характеристик.

В статье (Бреховских, Кухоренко, 1986) на восьми страницах дано меньше новой информации, чем А.И.Чибов ранее (1982) дал на двух.

Лишь в относительно недавней статье (Суйтс, 2004) впервые опубликован хронологический список (из 23) поступления новых судов Российской Академии Наук. Ниже курсивом выделены 15 судов неограниченного района плавания по состоянию на 1994г.

Таблица. Поступление судов в АН СССР в 1949-1989гг (Суйтс, 2004).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | год | Страна | Имя |
| 1 | 1949 | Германия | *Витязь* |
| 2 | 1952 | Финляндия | *Заря* |
| 3 | 1957 | ГДР | *Михаил Ломоносов* |
| 4 | 1966 | ГДР | *Академик Курчатов* |
| 5 | 1968 | ГДР | *Дмитрий Менделеев* |
| 6 | 1968 | ГДР | *Академик Вернадский* |
| 7 | 1975 | СССР | *Морской геофизик* |
| 8 | 1976 | СССР | Вулканолог |
| 9 | 1976 | Финляндия | Профессор Богоров |
| 10 | 1978 | СССР | Дальние Зеленцы |
| 11 | 1979 | Финляндия | Профессор Штокман |
| 12 | 1980 | Финляндия | Академик Мстислав Келдыш |
| 13 | 1981 | ПНР | Витязь |
| 14 | 1981 | *СССР* | Рифт |
| 15 | 1981 | СССР | Помор |
| 16 | 1982 | ПНР | Академик Александр Несмеянов |
| 17 | 1983 | ПНР | Академик Александр Виноградов |
| 18 | 1984 | Финляндия | *Арнольд Веймер* |
| 19 | 1984 | Финляндия | Академик М.А.Лаврентьев |
| 20 | 1984 | Финляндия | Академик Борис Петров |
| 21 | 1984 | Финляндия | Академик Николай Страхов |
| 22 | 1985 | Финляндия | Академик Опарин |
| 23 | 1988 | Финляндия | Академик Сергей Вавилов |
| 24 | 1988 | СССР | Профессор Гагаринский |
| 25 | 1989 | Финляндия | Академик Иоффе |

Этот список далёк от полноты. В нем отсутствуют нис «Профессор Богоров», а также переоборудованные суда (например, "Академик Л.Орбели»), суда водоизмещением 250-500т (например, "Берилл» и "Борей») и суда АКИН («Сергей Вавилов», «Пётр Лебедев», "Академик Борис Константинов» и "Академик Пётр Лебедев»).

В последнем (по времени) и лучшем (по полноте описания) издании (Краснов, Балабин, 2005) есть информация о 65 судах Академии наук, приведены их фотографии и основные характеристики. Но и эта публикация полна неточностей и ошибок.

Авторы необоснованно относят три однотипных судна к разным подтипам:

"Академик Вернадский" назван "океанским экспедиционным судном"(с.97),

"Академик Курчатов"- "универсальным исследовательским судном"(с.104),

"Дмитрий Менделеев"- "научно-исследовательским судном"(с.158).

Вряд ли обоснованно предложение (с.67) новых подтипов исследовательских судов: "заграничного плавания", "электроразведочных", "гидролого-гидрохимических".

Авторы забыли упомянуть многие научно-исследовательские суда, среди которых большинство- водоизмещением в 200-300т: "А.В.Топачевский",

"Атна", "Аметист", "Бакуви", "Базальт", "Берилл", "Борей", "Бриг", "Валдай",

"Вектор", "Внимательный","Гидробиолог","Гидронавт","Зея", "Кибернетика",

"Новодвинск", "Форель". Некоторые забытые нис были побольше: "Алеут"(783т), "Гидрооптик"(1149т), "Наука"(3050т).

Вместо них авторы описали исторические экспедиционные суда (от безымянной охотской ладьи до парусников кругосветных плаваний) и около двух десятков судов других ведомств ("Академик Фёдоров", "Андрей Первозванный", "Батайск", "Вайгач", "Валериан Урываев", "Ермак", "Лена", "Мурман", "Обь", "Отто Шмидт", "Персей", "Россинанте", "Садко", "Седов", "Сибиряков", "Таймыр", "Тамань", "Урал", "Челюскин", "Экватор".

Значительную часть текста занимают фамилии начальников *("в разное время начальниками и научными руководителями экспедиций были...")* и программ, по которым работали суда. Вероятно потому, что эту информацию было найти проще, чем характеристики судов.

Непонятен выбор фотографий (35 на 65 судов): их нет на многие действующие суда. Текст пересыщен информационным шумом и канцеляризмами *("работая в этом направлении, советским специалистам удалось собрать и систематизировать большой материал"; "зоопланктон,который является пищей для рыб в Норвежском и Баренцевом*

*морях",…).*

Для академического издания (с двумя рецензентами и особым редактором) в книге слишком много ошибок. Рецензентами были: доктор политических наук Б.Н.Макеев и профессор А.В.Постников, а редактором- академик А.А.Саркисов.

Есть смысл рассмотреть ошибки подробно, так как многие из них повторяются в других публикациях. Например, авторы необоснованно причисляют (с.9) "Персей" к АН СССР: *"В 20-30-х годах "Персей" являлся единственным нис в составе экспедиционного флота АН СССР".* В действительности судно принадлежало Плавморнину (в 1929г он был

переименован в ГОИН-1, а в 1934- во ВНИРО), который относился к Наркомпросу, Наркомторгу, Наркомснабу, Наркомпищепрому, но никогда- к Академии наук.

Авторы не знают (систематически искажают) имена институтов. *"Изучением дальневосточных морей занимались учёные Тихоокеанского научно-исследовательского института рыбного хозяйства" и Дальневосточного научно-исследовательского геофизического института"* (с.58). Институты назывались (что видно на титульных листах их журналов) проще: Тихоокеанский институт рыбного хозяйства (ТИРХ) и Дальневосточный геофизический институт (Дальгеофизин).

А вот, что написано про начало 50-х годов: *"К Дальневосточному отделению АН СССР отнесены Сахалинский комплексный НИИ, Тихоокеанский океанографический институт и Институт вулканологии"* (с.60) По академическому справочнику легко проверить, что ТОИ- Тихоокеанский ОКЕАНОЛОГИЧЕСКИЙ институт (сейчас нужно добавлять «имени В.И.Ильичёва»). Это неверное именование повторено на с.169 и с.237.

Не отстал от авторов книги и автор послесловия Г.В.Смирнов, назвавший

ГОИН (государственный океанографический институт) "океанологическим".

Авторы вольно обращаются и с датами*. "Дальневосточному филиалу АН СССР, безусловно, принадлежал ряд нис"* (в 1963г)- с.64. Дальневосточный филиал существовал во Владивостоке в 1932-1941 и в 1949-1956гг. В рассматриваемый период владивостокские организации входили в состав Сибирского отделения (1957-1973) АН СССР. Но морских судов у Дальневосточного филиала и у Сибирского Отделения не было. Безусловно. Судно АН СССР "Витязь" базировалось (с 1949г) во Владивостоке, но оператором судна был Институт океанологии, а не Дальневосточный филиал АН СССР, комплектовалось и управлялось судно из Москвы. Первое собственное судно ("Первенец") появилось в Тихоокеанском отделении ИО АН СССР лишь в 1967г (а ТОИ появился в составе Дальневосточного научного центра лишь в 1973г).

*"Академик М.А.Лаврентьев" принадлежит ДВНЦ"* (с.112). Это неверно: ДВНЦ закончился за 9 лет до издания книги.

*"Построенный в 1967г в Финляндии "Вулканолог" был передан Институту вулканологии Дальневосточного научного центра"* (с.154). Здесь в одной фразе- сразу три ошибки. Во-первых, судно построено не в 1967, а в 1976; во-вторых, не в Финляндии, а в СССР (в Хабаровске); в-третьих, ДВНЦ в 1967г ещё не было (было Сибирское отделение АН СССР).

*«Экспедиция на "Заре" отправилась в путь 21 июня 1910г и в августе 1901*

*смогла выйти на чистую воду"* (с.47). Такое путешествие во времени (как и

пропуск многочисленных ошибок)- вина не авторов, а рецензентов и редактора.

*"Академик А.Ковалевский". Длина- 34м. Построено как траулер в Германии в 1954г. Порт приписки- Евпатория*"(с.87). Здесь также неверна не только дата. Траулер построен в 1949г., а в 1954 судно было ПЕРЕСТРОЕНО, но уже в Севастополе, на СРЗ-13. По всем Регистровым книгам длина судна - не 34, а 38.5м; порт приписки- не Евпатория, а Севастополь (судно принадлежало Севастопольской биостанции (затем-ИнБЮМ).

*"Заря. построено в 1953 году"(*с.167). Неверно: судно построено в 1952г.

*Стр.169. "Парусно-паровое судно при постройке в 1899г было названо...".*

Неверно: судно построено не в 1899, а в 1873г. В 1899 оно было только

перестроено- из зверобойного в научное.

Про "Невель"(с.194): "Построено в 1965г". Указанный год ввода судна в

эксплуатацию противоречит РК-76, РК-82 и логике: если бы "Невель" был на два года моложе "Кегострова"(1967), то "Кегостров" не называли бы головным (с.171). Правильный год постройки -1967.

*"Космонавт Владимир КОМАРОВ"...продолжает служить науке в качестве экологического центра и музея*" (с.173). Хотелось бы... Но это не так: КВК порезан в Аланге ещё в 1994 году (за 10 лет до публикации книги).

Утверждение: *"за 1946-1955 не было построено ни одного нис"* (с.61) неверно. Кроме новых небольших судов ("Академик Обручев", "Академик Опарин", "Академик Ширшов", "Труженик, "Форель", "Юлий Шокальский", "Академик Зернов", "капитан Чумаков", "Геолог", "Зея") для институтов АН СССР были построены/перестроены "Академик С.Вавилов" (450т, для ЧЭНИС ИОАН), "Академик А.Ковалевский" (455т, для ИнБЮМ), "Мгла" (460т, для АН УССР), "Заря" (605т, для ИЗМИРАН).

Авторам неизвестны 12 новых нис-зверобоев из Финляндии (880т, для СМП), 7 гидрографических исследовательских судов из Венгрии (пр.650, 1980т), около десятка исследовательских логгеров из ГДР и столько же- из Киева (пр.391а, пр.В53).

Авторы не знают (систематически искажают) имена судов. "Таймань" (с.258) вместо "Тамань" (с.8,34). "Россиянин"(с.58) и "Россиант"(с.258) вместо "Россинанте". "Академик Сергей Королёв" (вместо "Академик Королёв- с.63), "Академик Вавилов" (вместо "Академик С.Вавилов"- с.63). "Аюдаг" (вместо "Аю-даг"- с.66). "Витязь-2" (вместо "Витязь"- с.94,150,153).

"Глеб Верещагин (вместо "Г.Ю.Верещагин"- с.232,257).

"Академик Ковалевский (вместо "Академик А.Ковалевский"-с.88.

"Н.Книпович" вместо "Николай Книпович" (с.58).

"Валерий Урываев" вместо "Валериан Урываев"(с.256).

На стр.8. величина водоизмещения "Андрея Первозванного" (410т) вступает в противоречие с приведённой на стр.45 (336т). Надо бы выбрать одно.

На стр.10 утверждается, что «нис «Витязь» вступил в строй Академии наук в 1949г», а на стр.61 дата пересмотрена: «нис «Витязь вошёл в состав академического флота в 1948 г». Похоже, что книгу действительно писали два человека.

На стр.66 *"По этому проекту ("Валериана Урываева") построены "Профессор Богоров", "Профессор Штокман", "Профессор Колесников", "Профессор Водяницкий".*

Что-то тут не так: длина "Валериана Урываева"-около 55м, а "Профессора Богорова"- около 70м. У "Валериана Урываева" машина мощностью 1000лс, а у "Профессора Богорова"- 2200лс. Состав экспедиции у "Валериана Урываева"- около 40 человек, а у "Профессора Богорова"- около 60. Поэтому легче поверить, что проекты судов - различны: у "Валериана Урываева"- пр.1532, а у "Профессора Богорова"(и у других)- пр.430. А вот о существовании «Профессора Колесникова», однотипного «Профессору Богорову» мы слышим впервые. Но «Профессор Колесников» (до 1982г- «Айтодор») был в севастопольском МГИ. Он известен тем, что был брошен командой, когда перевозил нелегальных мигрантов (в Бриндизи). Но это- иное судно- построено не в Финляндии, а в Болгарии. Так что это- не ошибка, а фэйк.

с.68. «*к 1991 весь научно-исследовательский флот СССР состоял из 293 судов, в том числе 25- водоизмещением более 1000т*». НЕВЕРНО. Судов водоизмещением более 1000т было около 70.

с.104. «*Академик КУРЧАТОВ. длина, ширина, осадка: 122х17.8х5.8м. высота борта:11.4м.* В Регистровых Книгах приведены другие измерения: 123.9х17.1х6.1м. ВБ8.2м.

с.110. *«Академик Л.Орбели»*. *мощность двигателя- 1х221лс.* Это- неверно. 221квт, а не 221лс. И вместо нормальной ширины судна- 7.4м- редакторы пропустили ненормальную- 74 метра.

с.137. *"Арнольд ВЕЙМЕР".* Указан один дизель, а их в этой серии- два. Указанная мощность (3500лс) отличается от однотипных (3100лс).

с.140. "*Боровичи». длина-113м».* НЕВЕРНО: по РК-80 длина -121.9м.

с.154. *"Вулканолог». Длина- 54.2м*». НЕВЕРНО. Длина- 55.6м.

с.158. "*Дмитрий Менделеев». 122х17.8х3.8м».* По РК-82 длина-124м, а ширина- 17.1м.

с.167. "*Заря». длина-37.5м».* ОШИБКА: длина шхуны (43.9м) многократно описана.

с.171. "*Кегостров». осадка- 6.8м».* ОШИБКА: обычная осадка- 4.7м.

с.176. *"Космонавт Владислав ВОЛКОВ». "спроектировано и построено в Ленинграде, в 1977 году.... длина-121.9м».* НЕВЕРНО: судно построено в 1964 в Выборге (как "Енисейлес), а в 1977 только перестроено. И длина судна (по официальным изданиям)- 123.1м.

с.179 *"Космонавт Юрий ГАГАРИН». осадка-8.5м».* ОШИБКА: осадка во всех Регистровых Книгах- 10м.

с.191. "Морской геофизик». *Построено в 1976 г. длина 54м. 24+16э. 5лаб*.»

ОШИБКИ. Надо писать: 1975г, 54.8м, 25+10э. И число лабораторий– три, а не пять.

с.194. "Невель". *"Построено в 1965г. водоизмещение- 9280т. осадка-6.77м».*

ТРИ ОШИБКИ: правильные значения- иные: год-1967, водоизмещение- 6320т, осадка- 4.7м. Четыре однотипных (пр.1918) судна ("Кегостров", "Боровичи", "Моржовец" и "Невель" имели близкие размеры (длина- 121.9м, ширина- 16.7м). Осадку обычно указывали- 4.7м и лишь в 1 случае из 16 (и только однажды- в РК-76 для "Невеля") приведено значение в 6.8м. Так что осадка в 4.7м более характерна. Указанное водоизмещение "Невеля" существенно (на 3000т) отличается от обычно приводимого, как для этого, так и для однотипных: "Кегостров"- 6100т (с.172), "Боровичи"-6100т (с.141).

с.204. *"Пётр Лебедев". длина 94м».* ОШИБКА: длина судна по всем Регистровым книгам (с 1970г по 1985г)- 92.4м.

с.216. *"Профессор Гагаринский». Построено в 1988г. длина 54.7м. ширина-9.3м. имеет 9 лабораторий».* Снова- несколько ошибок. Правильные сведения: год- 1987, длина- 55.8м, ширина- 9.5м. И девять лабораторий для 1100- тонного "профессора Гагаринского"- многовато. У судов этого проекта их обычно только три.

с.216. *"Профессор Добрынин».* Указанная длина (38.5м) для 100- тонного судна представляется завышенной метров на 13.

с.225. *"Сергей Вавилов». длина 94м».* Эта длина отмечена в справочнике 1966г ("Экспедиционные суда мира". Но по всем Регистровым Книгам длина судна- иная: 92.4м.

*"Судно- напарник "Пётр Лебедев" построено заводом им.А.А.Жданова в 1960г".* И это неверно: судно построено заводом "Вяртсиля-юхтюмя" (г.Турку) в 1956г.

с.228. *"Степан Малыгин" принадлежит СахКНИИ*". Но по РК-1976-77, РК-1980, РК-1982 оно принадлежности (к Гидрографическому предприятию ММФ) не меняло (хотя, возможно, побывало в аренде). После перестройки это гидрографическое судно стало принадлежать Кемеровуглю.

О СУДАХ МИНИСТЕРСТВА РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА

МРХ- единственное ведомство СССР, которое издавало справочники по своим судам. Например, издания «Флот рыбной промышленности. Справочник типовых судов» открыто публиковали их списки и технические характеристики. Поэтому ошибок в характеристиках их судов относительно немного. Основная проблема- в подсчёте исследовательских судов. И причина этого- частая переклассификация судов (в исследовательские и обратно).

Среди литературе по теме заметно выделяются три книги одного автора

(Левашов 2003. Левашов 2010. Левашов 2008). Однако, они описывают исследовательские суда лишь последних лет.

Книга об исследовательских судах ПИНРО (Заферман, Мухин, 2002) содержит названия более 30 судов, много иллюстраций, но новой информации нет совсем. Нет даже основных характеристик судов. Фотографии (почти все- удачные) представлены на бумаге для этого малопригодной. Очень мало дат. Почти нет дат списания и сведений о судьбе судов. Нет даже списка литературы. Но другие организации бывшего МРХ (АтлантиНРО, ТИНРО, АзЧерНИРО, КаспНИРХ) вообще ничего не опубликовали по этой теме.

О СУДАХ ПОЛЯРНОЙ ГИДРОГРАФИИ

Фотографии судов ледовых патрулей представлены в недавней статье (Дмитриев, Горбунов, 2013). Но характеристик судов там нет. Хорошее описание (фотографии и основные характеристики) исследовательских судов Севморпути (ГП ММФ) оставил С.А.Спирихин (2003). Текстовая часть издания скудна. Основное место книги занимают фотографии, так что это скорее- альбом. Издание сопровождается списком литературы, среди которой- редкая Регистровая книга 1956-1957гг. К сожалению, автор умер и в заводском музее, где работал автор, этой книги не оказалось.

Большая часть (280 страниц из 300) альбома посвящена судам Северного морского пароходства (среди которых исследовательских нет) и лишь 20 страниц относятся к судам Полярной гидрографии (Севморпути, Гидрографического предприятия Министерства морского флота). На 20 страницах приведены фотографии и основные характеристики 38 судов (см.Приложение). Среди них- парусные довоенные суда, деревянные репарационные суда, трофейные немецкие пароходы и две серии специальных судов, построенных в Финляндии в 1970-е годы.

Приведённый состав северных гидрографических судов неполон- отсутствуют сведения о более, чем 20 судах. Возможно, автор альбома не описал их потому, что не имел их фотографий или сведений о них. Но тем самым создал неверное представление о составе этого флота. Из довоенных ботов забыт «Полярник». Из финских репарационных забыты «Лаг», «Лот», «Ломоносов», «Норд», «Хронометр». Из гидрографических судов финской постройки 1958 года (типа «Меридиан») забыты «Створ» и «Шквал».

Показаны (Приложение) только 6 из 15 поставленных в северную гидрографию судов 430 проекта. Среди неупомянутых- «Владимир Сухоцкий», «Дмитрий Лаптев»,«Дмитрий Овцын»,«Дмитрий Стерлегов», «Степан Малыгин», «Эдуард Толль», «Николай Евгенов»,«Фёдор Матисен»,«Георгий Максимов». Забытыми оказались и три судна типа «Алексей Марышев» (кроме головного- «Григорий Михеев» и «Пётр Котцов»), гидрографические ледоколы «Георгий Седов» (1909г и 1967г).

К сожалению, и в этих небольших текстах есть ошибки. Указанная в описании длина судов «Горизонт», «Зенит», «Секстан», «Торос», «Николай Коломейцев», «Иван Киреев, «Павел Башмаков», «Яков Смирницкий» не совпадает с регистровой.

Так, указанная длина «Горизонта»- 39.5м на метр меньше реальной. А указанное водоизмещение повсеместно занижено. Иногда занижение- неправдоподобно. В регистровых книгах СССР водоизмещение не указывалось, поэтому в разных источниках оно отличается и небольшие ошибки в его величине нередки. Для грубой оценки этой величины всегда можно использовать публиковавшуюся в РК характеристику «валовая вместимость»- она всегда меньше водоизмещения. Указанное в атласе (207т) водоизмещение «Горизонта» не может быть меньше его валовой вместимости (РК-64: 351т). Поэтому трёхкратное занижение водоизмещения судна очевидно.

Аналогично занижено водоизмещение десяти «деревянных гидрографических судов- теплоходов» типа «Меридиан». Указанные 258т- почти вдвое меньше известной валовой вместимости этих судов (РК-64: 420т). Поэтому их водоизмещение должно быть около 700-800т. Другой источник (Померанец, 1961) даёт 810т.

Водоизмещение судов 430 проекта (типа «Валериан Альбанов») указано (с.300) в 630т. Но их валовая вместимость (РК-76) равна 1200т. Так что их реальное водоизмещение (1616т, 1641т) должно быть, как минимум, вдвое выше. Обычно её определяют в 1616 и 1641т.

ПРИЛОЖЕНИЕ П2-1. Характеристики гидрографических судов СМП- ГП ММФ (Спирихин, 2003). Ак- академик. Визм- водоизмещение (в тоннах).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Визм | Имя | Размерения, м | М, лс | Примечание |
| 1929 | 106 | Мурманец | 30.2х 7.2х3.6 | 160 | Списано-1953 |
| 1930 | 106 | Нерпа | 30.6х7.0х3.6 | 200 | Списано-1958 |
| 1931 | 110 | Темп | 31.0х7.0х3.0 | 200 | Списано-1958 |
| 1934 | 78 | Шторм | 28.1х7.0х2.7 | 150 | Списано-1957 |
| 1936 | 100 | Торос | 31.8х 7.1х3.8 | 200 | Погибло-1940 |
| 1936 | 75 | Вихрь | 28.2х 7.0х2.8 | 150 | Списано-1946 |
| 1936 | 115 | Папанин | 34.1х 7.0х3.8 | 200 | Списано-1947 |
| 1937 | 60 | Песец | 22.0х 6.0х3.0 | 150 | В ВМФ-1942 |
| 1938 | 115 | Норд | 34.1х 7.0х3.8 | 200 | Погибло-1944 |
| 1939 | 115 | Ак Шокальский | 34.1х 7.0х3.8 | 240 | Погибло-1943 |
| 1941 | 100 | Якутия | 28.6х 8.3х2.8 | 150 | Погибло-1952 |
| 1945 | 170 | Айсберг | 34.1х7.0х4.2 | 300 | Погибло-1952 |
| 1921- | 1605 | Могилёв | 71.2х10.2х4.6 | 800 | Списано-1968 |
| 1924- | 1650 | Моздок | 73.1х10.2х4.4 | 600 | Списано-1960 |
| 1935- | 1210 | Яна | 67.5х 9.8х4.1 | 750 | Списано-1970 |
| 1924- | 1550 | Верещагин | 70.1х10.6х4.6 | 800 | Списано-1955 |
| 1937- | 1300 | Донец | 68.7х 9.9х4.5 | 600 | Списано-1960 |
| 1951 | 150 | Зенит | 39.2х 7.0х2.9 | 300 | Списано-1987 |
| 1951 | 150 | Торос | 38.0х 7.3х2.7 | 300 | В ММФ-1953 |
| 1955 | 207 | Моряна | 39.5х 9.3х4.1 | 300 | Списано-1973 |
| 1956 | 207 | Секстан | 39.5х 9.3х4.1 | 300 | Списано-1972 |
| 1956 | 207 | Горизонт | 39.5х 9.3х4.1 | 300 | Списано-1976 |
| 1958 | 258 | Меридиан | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1977 |
| 1958 | 258 | Айсберг | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1974 |
| 1958 | 258 | Маяк | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1981 |
| 1958 | 258 | Иней | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Погибло-1968 |
| 1958 | 258 | Прибой | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1972 |
| 1958 | 258 | Азимут | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1975 |
| 1958 | 258 | Волна | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1975 |
| 1958 | 258 | Шторм | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1974 |
| 1958 | 258 | Фарватер | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1974 |
| 1958 | 258 | Вихрь | 40.8х9.3х4.2 | 400 | Списано-1970 |
| 1972 | 630 | Валериан Альбанов | 68.2х11.9х4.1 | 2000 | Списано-1999 |
| 1972 | 630 | Николай Коломейцев | 68.2х11.9х4.1 | 2000 | Списано-2000 |
| 1974 | 630 | Сергей Кравков | 68.2х11.9х4.1 | 2000 |  |
| 1977 | 630 | Иван Киреев | 68.2х11.9х4.1 | 2000 |  |
| 1977 | 630 | Павел Башмаков | 68.2х11.9х4.1 | 2000 |  |
| 1977 | 630 | Яков Смирницкий | 68.2х11.9х4.1 | 2000 |  |

О СУДАХ ААНИИ

Книга трёх авторов (Борисов, Корнилов, Папченко. 2006) содержит всю информацию о флоте и судах ААНИИ: описаны организация работы, состав флота, характеристики судов и персоналии. Книга содержит много оригинальной информации, написана хорошим языком и хорошо оформлена. . Список литературы содержит почти 60 названий источников.

Нужно заметить, что историю исследовательского флота ААНИИ авторы начали солидно, от царицы Хатшепсут и Генриха-Мореплавателя. Однако, про первую русскую книгу по океанографии (Шпиндлер, 1914) они забыли.

И за ААНИИ они числят только 7 крупнотоннажных судов, начиная с 1968г. Создаётся впечатление, что до 1968г ежегодных экспедиций ААНИИ в Арктику не было и даже «Эльдинга» не было.

Горькие мысли авторов о судьбе научного флота понятны и близки.

Но поспешность (уже в 1993-1994) с переклассифицированием исследовательских судов ААНИИ в пассажирские авторы не объяснили.

Неясной осталась и причина дарения «Рудольфа Самойловича» Литве перед её отделением (1989).

Текст книги отредактирован весьма поверхностно, из-за чего остались грубые ошибки авторов .

Стр.20. "*в 1946г создаётся ... ИОАН с 2 филиалами во Владивостоке и Калининграде*".

Неверно. Отделение в Калининграде создано только через 15 лет- в декабре 1961, а во Владивостоке- через 16, в 1962.

стр.21. "*вклад в исследование морей внесли работы советских учёных на... бмрт- «Ю.М.Шокальском», «А.М.Воейкове».*

Никогда с года постройки «Ю.М.Шокальский» и А.И.Воейков» не были траулерами. Они лишь были построены в корпусах траулеров. А отчество А.И.Воейкова и авторам надо знать.

Стр.21. *«...на транспортных судах- «Экваторе», «Витязе», «Невеле».*

Неверно. «Экватор»- знаменитое немецкое гидрографическое судно «Метеор»- в войну был тральщиком, а не транспортом, «Витязь»- специально перестроенное немецкое судно «Марс». «Невель»- судно, специально построенное как судно космической связи, транспортом не было никогда.

Стр.22. Искажённые имена известных крупнотоннажных судов пропустить невозможно:

*«Георгий Михеев»* вместо «Григорий Михеев»;

*«Академик Андреев»* вместо «Академик Николай Андреев»;

*«Академик Константинов»* вместо «Академик Борис Константинов»;

*«Академик Лаврентьев»* вместо « Академик М.А.Лаврентьев».

Русского гидрографа звали Матисен, а не Матиссен (с.43).

Очевидны грубые ошибки в годах поступления исследовательских судов в Академию наук (стр.22):

«Профессор Штокман» построен не в 1974 году, а в 1979 (в 1974 году его ещё не заложили);

«Академик М.А.Лаврентьев» построен не в 1980г, а в1984; «Академик Николай Андреев»- не в 1983г, а в 1985 (окончательно оборудован- в 1989); «Академик Борис Константинов»- не в 1984г, а в 1988.

Авторы написали (стр.22): *«Строятся* *…«Дмитрий Наливкин»(*1985), «Профессор Гамбурцев»(1986)…». Имена неверны: не «Дмитрий Наливкин», а «Геолог Дмитрий Наливкин» не «Профессор Гамбурцев», а «Академик Гамбурцев», Неверное название потом повторяется на стр.80.

Неверны и даты. Первое судно построено в 1988г, второе- в 1983.

«Пётр Пахтусов» построен не в 1968, а в 1966 году.

«Пётр Котцов» построен не в 1990 году, а в 1993.

Стр.32. *«В Польской народной республике для ГУГМС было построено 8 научно-исследовательских судов погоды». Неверно.* Построено было не 8, а 9- авторы забыли нисп «Вихрь» (потом переименованный в «Эрнст Кренкель»).

Стр.48 Экипаж «Профессора Визе составлял 80 человек, а экспедиция- насчитывала только 54 человека ?!. Недопустимый недобор по сравнению с однотипными судами – более, чем на 20 человек- никак не объясняется.

стр.80.

*«В 1970-1974гг построено 10 гидрографических судов типа «Дмитрий Овцын» водоизмещением около 1500т».* Это верно лишь частично. Создаётся впечатление того, что финны с 1970г построили лишь 10 судов для гидрографического предприятия ММФ. В действительности по тому же проекту финны построили ещё 5 судов в 1976-1977гг (суда типа «Фёдор Матисен»), о чём авторы не сказали. Так что всего было поставлено 15 однотипных гидрографических судов. А в 1990-1991гг к ним добавились ещё 3 типа «Алексей Марышев».

*«В 1974-1979 построена серия из 9 нис для Академии наук СССР типа «Профессор Богоров» примерно такого же водоизмещения».* Авторы вводят читателя в заблуждение. Судов типа «Профессор Богоров» было не 9, а 4 («Профессор Богоров», «Профессор Водяницкий», «Профессор Куренцов», «Профессор Штокман»). Одно из них («Профессор Куренцов») не имело отношения к Академии наук.

*«В 1981-1985гг построена серия нис для Госкомгидромета СССР («Академик Шулейкин», «Профессор Молчанов», «Профессор Хромов», «Профессор Мультановский»).* Авторы забыли пятое судно- «Академик Шокальский».

Стр.86 и 88.

*Нис «Рудольф Самойлович» построено в декабре 1977г.*

*«Летом 1997г судно…достраивалось на владивостокском Дальзаводе».*

*Перегонный рейс (в Ленинград) состоялся в период 26 января-15 апреля 1978г.»* 1997г- понятно, опечатка. Но получается, что летом судно никак не могло быть во Владивостоке ! Когда же судно достраивалось на Дальзаводе ?

Стр.101. «*В операции 1985г по спасению «Михаила Сомова» принимал участие «Академик Королёв».* Там работал «Академик Ширшов» (35 рейс).

Основные сведения о нис ААНИИ мы свели в таблицу.

ПРИЛОЖЕНИЕ П2-2. Таблица. Основные характеристики судов ААНИИ.

М-мощность.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **В-изм,т** | **Судно** | **Размерения** | **М,л.с.** | **Примечание** |
| 1966 | 6934 | Профессор Визе | 124х17х6.1 | 8000 | 1993-пасс.1999-списан. |
| 1968 | - | Профессор Зубов | - | - | 1993-пасс.1998-списан |
| 1982 | 2141 | Акад\_Шулейкин | 71.6х12.8х5 | 3120 | 1994-пасс. |
| 1983- | 2141 | ПрМультановский | 71.6х12.8х5 | - | 1994-пасс.. |
| 1977 | 1132 | Руд\_Самойлович | 54.8х9.5х4.2 | 1000 | 1989-подарен Литве |
| 1975 | 11715 | Михаил Сомов | 133.1х18.8х9 | 10000 | 1999-СевУГМС |
| 1987 | 16200 | АкадемикФёдоров | 141.2х23.5х8.5 | 22500 |  |

О СУДАХ ИОАН

Об этих судах имеется опубликована прекрасно изданная книга Кузнецова О.А. и Неймана В.Г. (2005). Это- единственное издание, в котором отражено переименование тралботов (удачный проект).