

## О РАЗВИТИИ СУДОВ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА (К 100-летию Аварийно-спасательной службы ВМФ)

5 января 2021 г. исполняется 100 лет Аварийно-спасательной службе (АСС) ВМФ. Эта дата определена приказом министра обороны СССР № 145 от 15.06.1961 г., ованного на декрете Совета Народных Комиссаров (СНК) от 05.01.1921 г. «О сосредоточении всех работ по судоподъему в Наркомате по морским делам и зачислении личного состава, занятого судоподъемными работами, в состав военнослужащих». Ключевую роль в становлении и развитии АСС ВМФ сыграла созданная 17 декабря 1923 г. Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН).

18 января 1931 г. на ЭПРОН, наряду с производством судоподъемных работ, возлагается выполнение аварийно-спасательных работ. Она становится единой государственной военизированной АСС страны, организационно входившей в состав Народного комиссариата водного транспорта, но при выполнении аварийно-спасательных работ (АСР) по заданиям ВМФ в оперативном отношении подчинялась наркомату по военным и морским делам.

22 июня 1941 г. в первый день Великой Отечественной войны приказом народного комиссара (НК) ВМФ СССР и НК Морского флота (МФ) СССР № 0525/22с ЭПРОН был полностью передан в состав ВМФ. Через год 2 июня приказом НК ВМФ № 0469 ЭПРОН переименовали в Аварийно-спасательную и судоподъ-

емную службу (АССС) ВМФ, а 3 января 1944 г. в Аварийно-спасательную службу (АСС) ВМФ [1].

Основу АСС ВМФ всегда составляли, составляют и будут составлять суда поисково-спасательного назначения. Поэтому особенности, тенденции и проблемные вопросы их развития необходимо знать и учитывать как при формировании сил и средств поисково-спасательного обеспечения (ПСО) ВМФ, так и при совершенствовании судового состава федеральной системы поиска и спасения на море.

К концу XIX столетия в России были созданы первые организационно-штатные структуры для постоянного выполнения аварийно-спасательных работ. Среди них водолазные и спасательные партии портов, Кронштадтская водолазная школа, Российское общество спасения на водах и многие другие.

14 июля 1915 г. в состав Балтийского флота вошло построенное на Путиловском заводе в Петрограде спасательное судно (СС) катамаранного типа «Волхов» (с 31 декабря 1922 г. «Коммуна») для подъема с глубин до 60 м подводных лодок (ПЛ) водоизмещением до 1000 т [2].

В начале 1920 г. на Балтийском и Белом морях для оказания помощи терпящим бедствие судам и подъема затонувших судов, а также выполнения всех водолазных работ были сформированы водолазно-спа-

сательные партии (ВСП). Их штат комплектовался военными моряками или вольнонаемными, которые зачислялись на военную службу.

В развитии судов поисково-спасательного назначения АСС ВМФ можно выделить несколько временных этапов. **Особенностью первого этапа** (с начала 20-х годов до 22 июня 1941 г.) стали приоритетные для того времени задачи подъема судов на основании декрета СНК от 29.10.1921 г. «О передаче подъема судов из ведения Народного комиссариата по морским делам в ведение Народного комиссариата путей сообщения (НКПС)». В Наркомате по морским делам оставались СС «Волхов», буксирный пароход «Эльбрус», несколько плавсредств для обеспечения водолазных станций. В таблице 1 приведены некоторые характеристики СС этого периода.

К 1926 г. в состав ЭПРОН на Черном море входили СС «Красный кубанец», переоборудованное из канонерской лодки «Кубанец», СС «Кабардинец», 3 буксирных катера, 4 моторных катера, 2 моторных водолазных баркаса, 10 гребных водолазных баркасов, 6 барж [1].

На Балтике в 1930 г. бывшее учебное судно «Воин» было переоборудовано под плавбазу «Трефовлев». На ней были установлены мощный стационарный водоотливной насос и крамбол для затопления понтонов, что позволило использо-

Таблица 1

Технические характеристики некоторых спасательных судов, входивших в состав ЭПРОН с 1921 по 1941 год

Данные по спасательным судам	«Волхов» («Коммуна»)	«Память Руслана»	«Красный кубанец»	«Кабардинец»	«Колывань»	«Меркурий»	«Сигнал»	«Нептун», «Сатурн»	«Юпитер»	«Шлем», «Водолаз», «Сталинец»
Место базирования	БФ	СФ	ЧФ	ЧФ	БФ	ЧФ	БФ	БФ	ЧФ	КФл
Год и место постройки	1915 Петроград	1920 Нидерланды	1888 Севастополь	1887 •	1911 Норвегия	1921 Бельгия	1939 Нидерланды	1939 Ленинград	1940 Севастополь	1938 Ленинград
Водоизмещение, норм. т	2480	392	1280	214	1000	710	1378	1276	630	465
Длина, м	96,0	44,15	67,2	•	•	43,76	•	60	39,0	40,8
Ширина, м	18,6	7,60	12,2	•	•	8,77	•	9,5	8,2	7,6
Осадка, ср., м	3,66	4,30	3,7	•	•	4,1	•	5,3	3,5	2,6
Скорость, уз	10,0	•	13,0	6,0	8,0	9,0	12,3	13,8	•	11,0
Мощность главных двигателей, л.с.	2400,0	750	1819	•	700	790	1300	1876	750	400



Спасательное судно «Коммуна» до настоящего времени несет службу на Черном море

вать плавбазу в спасательных и судоподъемных работах. Кроме того, из других ведомств ЭПРОН были пе-



Спасательное судно «Красный кубанец» обеспечивало работы по подъему эскадренного миноносца «Калиакрия». Новороссийск. 1925 г.

реданы: на Северном флоте спасательный буксир «Память Руслана», на Тихом океане СС «Находка» и «Тельман», плавбаза «Кречет», спасательный буксир «СС-16» и два рейдовых водолазных бота.

К 1932 г. судовой состав ЭПРОН увеличился до 30 паровых и моторных плавединиц, 14 барж, 35 самоходных и несамоходных водолазных ботов и баркасов. Однако для выполнения всех возложенных на ЭПРОН функций, в первую очередь связанных с АСР, этого было недостаточно.

Поэтому в постановлении СТО СССР от 26.09.1932 г. было предусмотрено укрепление материально-технической базы и судового состава ЭПРОН. В нем, в частности, указывалось:

«...обязать Союзверфь к 01.10.1933 г. закончить рабочие чертежи и построить к 01.07.1934 г. четыре спасательных морских судна в порядке постройки военных судов; — отпустить ЭПРОНу в 1933 и 1934 гг. на постройку специальных судов 10 млн. руб.» [1].

С целью повышения эффективности спасения подводников из затонувшей ПЛ в 1938 г. вновь стал рассматриваться вопрос о создании специальной спасательной подводной лодки (СПЛ) путем переоборудования одной из ПЛ типа «Барс». За основу было взято первоначальное ТТЗ, разработанное в 1931 г. Предполагалось, что СПЛ будет иметь рабочую глубину 90 м, дальность плавания — 2000 миль, автономность — 14 сут, непрерывное время пребывания под водой при выполнении спасательных работ — до 4 сут, экипаж — 40 чел. Предусматривалось иметь на ПЛ два устройства для выхода водолазов в носу и одно в корме, а также специальный инструмент и светильники для работы водолазов на глубине до 60 м, но этот проект не был реализован.



В 1930 г. бывшее учебное судно «Воин» было переоборудовано под плавбазу «Трефолев»

В июле 1934 г. было принято постановление СНК СССР о приобретении в 1934—1935 гг. для ЭПРОН за границей двух СС. В 1935 г. в Бельгии для Черноморской экспедиции был приобретен построенный в 1921 г. спасательный буксир Э-1, переименованный позже в «Меркурий». На судне были установлены водолазный комплекс, рекомпрессионная камера, водоотливной насос подачи 900 м<sup>3</sup>/ч.

На основе опыта аварийно-спасательных и судоподъемных работ на различных морских бассейнах Главное управление ЭПРОНа выработало основные требования к проектированию универсального СС для плавания во всех районах Мирового океана. Такой проект был разработан, и в 1940 г. ЭПРОН получил два головных СС — «Нептун» и «Сатурн», построенных заводом № 194 в Ленинграде. Они были оборудованы водолазными комплексами, обеспечивавшими погружение до 60 м, барокамерами, водоотливными средствами (подачей до 1000 м<sup>3</sup>/ч.) В носовой части судов располагался кранбол грузоподъемностью 50 т. Дальность плавания позволяла использовать их во всех районах Балтийского и Северного морей.

В 1938 г. ЭПРОН получил три новых буксира, построенных в Ленинграде на «Петрозаводе». Один из них — «Шлем», был передан Каспийской экспедиции, а два — «Водолаз» и «Сталинец», остались на Балтике.

В 1939 г. было получено построенное в Голландии по заказу ЭПРОН спасательное судно «Сигнал». В том же году по заказу ЭПРОН предприятия судостроительной промышленности стали строить морские, рейдовые и речные водолазные боты и быстроходные катера. Небольшие боты водоизмещением до 13 т строили также мастерские ЭПРОН.

Таблица 2

Оказание помощи аварийным кораблям и судам в годы войны						
Флот	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
КБФ	24	126	47	39	61	297
	71214	70682	43770	52130	115646	353442
ЧФ	40	91	163	121	27	442
	75502	207061	80865	24275	54467	442170
СФ	29	61	68	60	57	275
	32910	146806	153064	66210	117368	516358
КВФ	18	29	55	49	51	202
	16643	17670	51981	28250	68677	183221
ВВФ	—	34	12	—	—	46
	—	17918	5972	—	—	23890
ДувФ и ДВФ	—	—	—	—	20	20
	—	—	—	—	8580	8580
ТОФ и АКФ	9	27	24	56	107	223
	28118	28445	108285	128377	166449	459674
Итого	120	368	369	325	323	1505
	224387	488582	443937	299242	531187	1987335

Примечание: В числителе количество кораблей и судов, в знаменателе их суммарное водоизмещение. В 50,4% случаев помощь состояла в снятии кораблей и судов с мели.

КБФ — Краснознаменный Балтийский флот; ЧФ — Черноморский флот; СФ — Северный флот; КВФ — Каспийская военная флотилия; ВВФ — Волжская военная флотилия; ДувФ — Дунайская военная флотилия; ДВФ — Днепровская военная флотилия; ТОФ — Тихоокеанский флот; АКФ — Амурская Краснознаменная флотилия

Черноморской экспедиции в 1940 г. был передан построенный на Севастопольском морском заводе буксир «Юпитер». На нем были установлены водолазный компрессор, рекомпрессионная барокамера, водоотливной насос подачи 1500 м<sup>3</sup>/ч.

Пополнение судового состава шло также и за счет переоборудования поднимаемых ЭПРОН судов. Так, под спасательное судно был переоборудован пароход «Кольвань». В 1936 г. он был поднят Балтийской экспедицией, и после ремонта в 1939 г. суд-

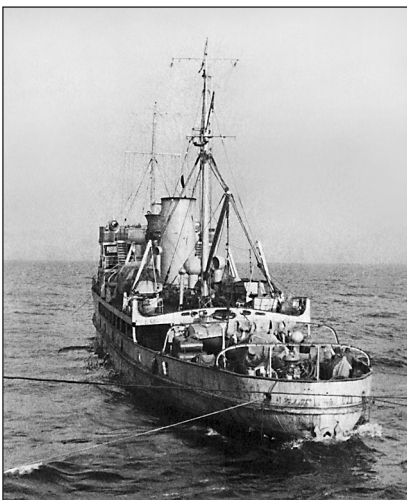
но вошло в строй. По своему специальному оборудованию в то время это было современное СС. На нем имелась шахта под днищем для спусков водолазов при волнении моря, компрессоры, рекомпрессионная камера, устройство для подводной сварки и резки, небольшой водолазный бот, современные средства связи, новейшие навигационные средства и т. д.

Достаточно сказать, что за период 1923—1938 гг. в результате деятельности ЭПРОН спасено 188 кораблей и судов общим водоизме-

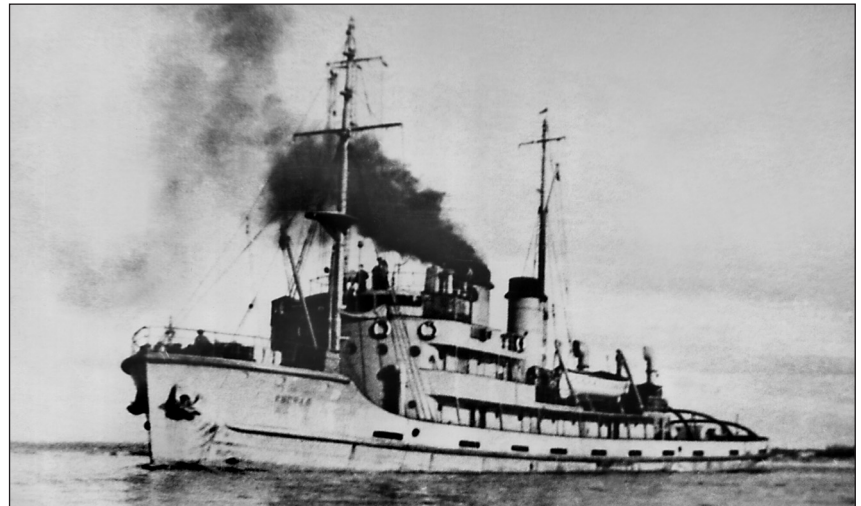
щением 420 тыс. т, из них 33 иностранных судна, причем 8 иностранных судов общим водоизмещением 41 тыс. т остались в пользу СССР, а за спасение остальных судов получено валюты более 80 тыс. англ. фунтов стерлингов. Поднято с различных глубин морей, озер и рек 299 судов общим водоизмещением 157 тыс. т и 5 орудийных башен массой по 4 тыс. т каждая с затопленных в годы Первой мировой и Гражданской войн черноморских линкоров «Императрица Мария» и «Свободная Россия». К началу Великой Отечественной войны в состав ЭПРОН входили 30 СС и спасательных буксиров и 38 водолазных катеров, в том числе 7 современных специальной постройки.

**Особенностью второго этапа** (с 22 июня 1941 г. до середины 50-х гг.) — развития судов АСС ВМФ стало их неравномерное распределение по флотам, которое не учитывало интенсивность ведения боевых действий на морских театрах. Тем не менее, в годы войны на всех флотах и флотилиях ВМФ был выполнен большой объем аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ. Была оказана различного вида помощь (снятие с мели, поддержание на плаву, тушение пожаров и др.) более чем 1500 аварийным судам и кораблям (таблица 2), что стало весомым вкладом в поддержание боеспособности кораблей флота и в обеспечение работы морского транспорта [2].

Подъем и восстановление затопленных судов морского и речного флота, разделка поднятых судов,



В 1940 г. в состав АСС КБФ вошли СС «Нептун» и «Сатурн»



Построенное в Голландии по заказу ЭПРОН спасательное судно «Сигнал». 1939 г.



Бывший немецкий тральщик серии М, переоборудованный под спасательное судно с ГВК

не подлежащих ремонту, на металлом, а также восстановление гидротехнических сооружений портов были определены как общегосударственные задачи. Начиная с февраля 1944 г., задания по этим работам вносились в народнохозяйственный план страны и утверждались ГКО СССР.

Учитывая срочную необходимость восстановления ВМФ и значительно выросший объём подводно-технических работ по восстановлению портов и расчистке акваторий, ГКО СССР 28 октября 1944 г. принимает Постановление № 6808 «О подъеме и восстановлении военных кораблей и мероприятиях по улучшению судоподъемной организации Наркомвоенморфлота». Количество кораблей и судов, поднятых АСС ВМФ за годы войны, и их суммарный тоннаж приведены в табл. 3 [2].

В первые два года войны остро ощущалось недостаточное количество СС и буксиров (из-за их потерь в ходе боевых действий). Восполнение СС осуществлялось в основном за счет передачи судов из гражданских ведомств и их переоборудования в спасательные буксиры, плавбазы и водолазные боты, а с 1944 г. за счёт восстановления и переоборудования судов, поднятых в освобожденных от врага портах, а также за счет использования трофейных судов. В результате принятых мер по усилению судового состава к концу войны количество СС и спасательных буксиров в АСС увеличилось с 30 до 44, морских водолазных ботов — с 11 до 28, рейдовых и реч-

ных водолазных катеров — с 33 до 133, плавучих баз — с 4 до 14 и плавкранов — с 4 до 11.

В первое послевоенное десятилетие АСС ВМФ выполнила большое количество судоподъемных работ, а также подводно-технических работ, связанных с восстановлением разрушенных портовых сооружений и других народнохозяйственных объектов. С мая 1945 г. по декабрь 1955 г. было поднято 2700

кораблей и судов, суммарный тоннаж которых составил 1 953 880 т.

АСС ВМФ располагала значительным числом плавсредств (табл. 4), но в техническом оснащении судов за первое послевоенное десятилетие существенных изменений не произошло. В большинстве подразделений АСС несколько увеличилось число рейдовых водолазных ботов, которые регулярно поступали от промышленности. Однако число спасательных судов и морских спасательных буксиров после списания части из них в первые послевоенные годы практически было таким же, как и к началу войны при переходе ЭПРОН в состав ВМФ. Из-за недостатка средств строительство новых судов (за исключением катеров) не велось, и первое послевоенное поколение судов АСО создавалось за счет переоборудования и дооборудования других кораблей и судов ВМФ.

Для продолжения работ по развитию технологий глубоководных водолазных погружений в 1946—1956 гг. было проведено дооборудование плавбазы ПЛ «Алтай»,

Таблица 3

Количество кораблей и судов, поднятых АСС ВМФ за годы войны, и их суммарный тоннаж

Флот (флотилия)	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
КБФ	18 10 471	147 79258	123 33585	272 122539	53 8076	613 253929
ЧФ	11 2185	20 33690	89 19450	393 135778	100 36432	613 227535
СФ	1 250	29 10747	39 25771	73 39420	31 9225	173 85413
КВФ	1 120	64 32000	55 94000	5 15750	17 1240	168 143110
ВВФ	—	5 180	5 200	—	—	10 380
ДВФ	—	—	—	—	3 150	3 150
ТОФ	—	17 1778	16 2710	26 1716	16 1333	75 7537
АКФ	—	6 551	8 1252	5 2567	17 4820	36 9190
Итого	31 13026	288 158204	335 176968	808 317770	229 61276	1691 272244

Примечание: В числителе — количество кораблей и судов, в знаменателе — их суммарное водоизмещение.

КБФ — Краснознаменный Балтийский флот; ЧФ — Черноморский флот; СФ — Северный флот; КВФ — Каспийская военная флотилия; ВВФ — Волжская военная флотилия; ДВФ — Днепровская военная флотилия; ТОФ — Тихоокеанский флот; АКФ — Амурская Краснознаменная флотилия

гидрографического судна «Зюйд», отечественных (тральщики пр. 254) и трофейных (немецкие тральщики серии М, американские тральщики серии АМ, немецкий спасательный корабль гидросамолётов) для обеспечения проведения глубоководных водолазных спусков. Таким образом, судовой состав подразделений АСС флотов был пополнен десятью спасательными судами: «Хибины» (СФ), типа «Арагац» (ЧФ и ККФЛ), типа «Конгур» (КБФ и СФ), типа «Сатурн» (на бывшей японской базе ПЛ), «СС-1» и «СС-11» (СФ), «СС-13» и «СС-15» (на базе тральщика пр. 254), СС-44 (на базе транспорта «Тамань»), СС «Бештау» и «Лайла» (на базе немецких тральщиков серии М-35). Эти СС имели спасательный и водолазный колоколы (ВК), кормовое СПУ, поточно-декомпрессионные и лечеб-

Количество судов АСС ВМФ 1946—1950 (по состоянию на 1 января)

Тип (подкласс) судов	1946 г.	1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.
Спасательные корабли (суда)	4	3	4	26	29
Морские спасательные буксиры		21	20		
Рейдовые спасательные буксиры	35	29	29	27	25
Судоподъемные плавбазы и суда					6
Морские водолазные боты	28	26	22	24	26
Рейдовые водолазные боты	94	96	108	111	114
Речные водолазные боты	23	24	22	20	19
Быстроходные спасательные катера	18	19	19	12	6
Плавучие краны	6	8	8	4	1
Опытные суда и корабли		1	1	1	2
Поисковые корабли		6	6	5	4
Плавучие казармы					2
Всего	208	233	239	230	234



Противопожарный катер пр. 364

ные рекомпрессионные барокамеры, гелиево-кислородную систему для водолазного снаряжения ГКС-3М, объединённых понятием «глубоководный водолазный комплекс» (ГВК), а также химлабораторию для анализа газовых смесей и другое оборудование. В 1947—1949 гг. на СС «Алтай» была проведена серия водолазных спусков на глубины до 200 м. С борта СС подводных лодок «Зангезур» (немецкий тральщик серии М, переоборудованный под СС) на Каспийском море в июне—декабре 1956 г. были последовательно проведены в морских условиях водолазные спуски на глубины до 305 м.

В 1949—1950 гг. были переоборудованы в спасательные буксиры, бывшие американские морские буксиры, получившие наименования «Водолаз», «Золотой Рог»,

«Карабах», трофейные немецкие буксиры — «Вайгач», «Руслан». Водолазное оборудование и снаряжение, установленное на этих судах,

практически обеспечило выполнение подводных работ на глубинах до 25 м. В комплексе с другими спасательными средствами и имевшимися на них мощными для того времени буксирными лебедками такое оборудование способствовало выполнению задачи оказания помощи аварийному кораблю (ПЛ в надводном положении). Пополнение судового состава частей и подразделений АСС ВМФ спасательными буксирами осуществлялось также и за счет дооборудования отечественных морских буксиров пр. 730 и 202. Для оказания помощи аварийным кораблям за пределами прибрежных зон флотов в спасательно-дезактивационные суда были переоборудованы четыре эсминца (пр. 7 и 7 у). В первую послевоенную программу кораблестроения было вклю-



Морской водолазный бот пр. 522

Таблица 5

Характеристики спасательных судов, построенных в 1945–1955 гг.

№	Наименование класса и подкласса судов	Проекты судов	Кол-во судов	Годы поступления судов в состав ВМФ	Водоизмещение, полн. т	Мощность ЭУ, л.с	Скорость, п.х., уз	Основное оборудование
1	Морской буксир	730	58	1951–1958	363,0	500	10	•
2	Морской буксир	202	10	1952–1958	627,0	2х600	12,4	Буксирная лебедка, тяговое усилие 12 т
3	Рейдовый водолазный бот «Эпрон»	—	•	1946–1950	18,0	•	8,0	Барокамера РКУ, 3 БВС, воздушные компрессоры
4	Рейдовый водолазный катер	376рв	121	1950–1965	38,0	150	10,5	РКУ, 3 БВС, воздушные компрессоры ВК-25Д1, буксирный гак, тяговое усилие 1,0 т
5	Морской водолазный бот	522	66	1951–1963	119,0	450	10,0	РКУ, ВК-25Д1, 3 БВС, буксирный гак, тяговое усилие 3,0 т
6	Морской водолазный бот «Эпрон»	—	•	1946–1950	88,0	•	10,0	Барокамера РКУ, 3-х БВС, воздушные компрессоры
7	Противопожарный катер	364	84	1951–1963	179,0	2500	16,0	Лафетные стволы: (количество/производительность, м <sup>3</sup> /ч)- 4/200 4хГСП-600, запас ПО-1,75м <sup>3</sup> , запас хладагона 114В2-360кг, водоотливные средства 8х250 м <sup>3</sup> /ч

Примечания: 3 БВС—3-болтовое водолазное снаряжение; РКУ — рекомпрессионная камера универсальная; ВК — водолазный компрессор; ПО — пенообразователь; ГСП — генератор пены

чено только строительство водолазных ботов и противопожарных катеров.

Пополнение подразделений АСС водолазными ботами и противопожарными катерами осуществлялось за счет строительства новых проектов: рейдового водолазного бота пр. 376 рв (головной образец поступил в 1950 г.), морского водолазного бота пр. 522 и противопожарного катера пр. 364 (головные образцы поступили в 1951 г.) (таблица 5).

Первое послевоенное поколение судов АСС, сложившееся к середине 50-х годов, позволяло в основном решать задачи обеспечения боевых сил флота. Но это было справедливо только для работ в прибрежной и ближней морских зонах. Для обеспечения боевых кораблей в дальней морской зоне требовались СС нового поколения. Поэтому в 1952 г. нача-

то проектирование спасательного судна проекта 527.

Распоряжение Совмина СССР от 06.01.55 г. за № 74 ускорило обновление и совершенствование судового состава АСС ВМФ.

**Особенностью третьего этапа** развития судов АСС ВМФ (с середины 50-х годов до конца 80-х годов) стало приведение сил и средств АСС в соответствие с новыми задачами ВМФ, создание СС нового поколения и переориентирование деятельности АСС на задачи ВМФ. Следствием этого стало Постановление Совмина СССР от 17 марта 1956 г. № 362—233, согласно которому с АСС ВМФ сняли задачу по проведению судоподъемных и подводно-технических работ для нужд гражданских министерств и ведомств с передачей части СС и технических средств в созданную спасательную

службу Министерства морского флота (три судоподъемные базы, спасательный буксир, четыре рейдовых буксира, пять морских и семь рейдовых водолазных ботов и др.).

В декабре 1959 г. Минсудпромом было сдано головное многоцелевое спасательное судно пр. 527 — «СС-26», которое вошло в состав Черноморского флота.

Было также начато и строительство спасательных судов пр. 532, предназначенных главным образом для оказания помощи личному составу аварийных подводных лодок. В 1964 г. было принято решение о модернизации части спасательных судов пр. 527 и 532.

В 1959—1965 г. в состав ВМФ поступило девять спасательных судов пр. 527 и пр. 527 м, а в 1958—1965 гг. — 13 спасательных судов пр. 532 и 532 А (на базе корпуса морского траулщика пр. 264 А).

**Литература**

1. Чикер Н. П. Служба особого назначения. М.: изд. ДОСААФ, 1975.
2. Спасатели Военно-Морского Флота. М.: Воениздат, 1996.
3. Илюхин В. Н. Этапы развития спасательного, водолазного и судоподъемного дела в ВМФ России//Подводные технологии и средства освоения Мирового океана. М.: Издательский дом «Оружие и технологии», 2011.

**В. Н. Илюхин — руководитель секции «Поисково-спасательная техника и технологии» НТО судостроителей им. акад. А.Н. Крылова, докт. техн. наук**



Спасательное судно пр. 527 м