

Я, Реготун Юрий Алексеевич, в 1974 году поступил и в 1979 году закончил паросиловой факультет Ленинградского высшего военно-морского инженерного училища имени В.И.Ленина в г.Пушкине Ленинградской области по специальности паросиловые энергетические установки. Член КПСС с апреля 1979 года.

С августа 1979 года - командир машинно-котельной группы, с декабря 1982 года - командир электромеханической боевой части войсковой части 22905 (СКР "Архангельский комсомолец") Краснознаменного Северного Флота в г.Северодвинске Архангельской области.

С мая 1986 года - заместитель главного инженера 176 судоремонтного завода ВМФ в г.Архангельске. В 1988 году поступил и в 1990 году закончил кораблестроительный факультет Военно-Морской академии имени Маршала Советского Союза Гречко А.А.по специальности: инженерная, энергетические системы кораблей в г.Ленинграде.

С августа 1990 года - начальник производственного отдела(строителей кораблей) - главный строитель(кораблей), с апреля 1994 года - начальник производственно-диспетчерского отдела - начальник производства 176 СРЗ ВМФ в г.Архангельске.

С мая 1996 года - заместитель командира войсковой части 63971 по производству в п.Дунай-1 Приморского края. Это 30 СРЗ МО РФ.

С марта 2000 года – служба в центральном аппарате Министерства обороны Российской Федерации в должности старшего офицера отдела ремонта (Управление эксплуатации и ремонта вооружения и военной техники Вооруженных Сил Российской Федерации, 17 Управление МО Управления начальника вооружения Вооруженных Сил Российской Федерации). Занимался ремонтными предприятиями Министерства обороны Российской Федерации. Уволился в запас в июле 2008 года. Общая выслуга: 34 года календарных, льготных – 38 лет.

Что касается сторожевого корабля "Норка", то помнится следующее. Во время моей службы СКР "Норка" был самым старым кораблем нашего 41 дивизиона сначала сторожевых, затем противолодочных кораблей. В 1980-

1981 г.г. корабль стоял в ремонте на судоремонтном заводе "Звездочка", где подвергся серьезному ремонту и модернизации. На мой взгляд, значительный вклад в это внес командир БЧ-5 капитан-лейтенант Ситаев Михаил Николаевич и, наверное, капитан-лейтенант Можелев Николай Иванович (который был в этой должности командира БЧ-5 до Ситаева, но я не помню время его ухода с корабля). До постановки в ремонт считалось, что корпус корабля изношен и даже было введено ограничение по мореходности при выходе корабля в море. Ремонт полностью изменил ситуацию, поскольку дефектация и ремонт корпуса корабля показали его приличное состояние. Подход "Звездочки" к ремонту атомных подводных лодок позволил применить на практике высокие требования и качество к ремонту главных и вспомогательных механизмов корабля, его трубопроводов и систем. Была проведена модернизация:

в районе камбуза на месте бывшей выгородки самовара по правому борту был установлен второй испаритель котельной воды, что в значительной степени решило проблему пополнения запасов воды на корабле;

во всех жилых помещениях установлены лодочные УВО (универсальные воздухоохладители), которые, будучи подключенными к системе парового отопления корабля, позволили создать нормальные условия жизнедеятельности всего экипажа. Этот опыт мы переняли, в частности установили УВО на "Комсомольце" в жилых помещениях, а также в КО и МО;

были установлены системы контроля температуры работы главных котлов КВГ 57/28, ГТЗА ТВ-9 и валопроводов;

установлены солемеры для измерения солености питательной воды;

установлены новые регуляторы уровня конденсата в главных холодильниках ГТЗА ТВ-9 взамен РУК-1.

Были и другие технические "приколы", но я описал основные, что запомнил.

После выхода из этого ремонта корабль проходил без серьезных ремонтов до очередного ремонта в 1986-1987 г.г. на 176 СРЗ (тогда еще завод

ВМФ, а потом Минобороны России), который был последним его ремонтом перед выводом из боевого состава ВМФ СССР. Этим последним ремонтом "Норки" со стороны завода занимался я. Строителем заказа был назначен строитель военных кораблей Грищенко Александр Михайлович, который и обеспечил организацию ремонта.

Из времени пребывания на "Норке" мне запомнились два момента:

1) при выходе в море треснула магистраль подвода насыщенного пара ко второму "лодочному" испарителю. Труба была изготовлена из нержавеющей стали и подручными средствами, т.е. обычными электродами и усилиями умельцев БЧ-5, мы не смогли ее заварить. В итоге вместо дополнительных двух тонн конденсата в час мы имели серьезную потерю питательной воды из цикла "пар-конденсат". В результате испаритель остановили и далее продолжали варить воду ИКВ в отсеке вспомогательных механизмов. Восполнение запасов воды нам далось с трудом, поскольку ходовая вахта БЧ-5 привыкла к тому, что питательная вода поступала в более, чем достаточном количестве. При возвращении в базу дефект был устранен при помощи плавмастерской. После возвращения из отпуска Миша Ситаев получил исправную материальную часть и все надо мной подшучивал. Мол, как ты умудрился иметь проблемы с водой, имея два испарителя...

2) ночью, после развода ходовой вахты, я лег почивать в каюте №1. Через некоторое время меня разбудил рассыльный: "Товарищ старший лейтенант! Корабль стоит...!" Смотрю на манометры давления в главных котлах – норма, смотрю на тахометры оборотов линий валов – средний ход. Все эти приборы были установлены на кормовой переборке каюты и в лежащем положении хорошо видны. Я очень удивился, привел организм в вертикальное положение и вышел на шкафут. Точно, стоим, хотя машины работают "Средний вперед". Поднялся на ходовой мостик и увидел веселую картину. Корабль уперся форштевнем в здоровенную льдину и стоит..., добросовестно работая гребными винтами. Конечно, положение было исправлено путем изменения курса. А героем этой вахты стал вахтенный офицер, кто это был, не помню. Ему вздумалось плюнуть за борт, что он и сделал. Однако его мощный плевок не улетел в сторону кормы, как обычно, а исчез по траектории, перпендикулярной диаметральной плоскости корабля. Этот факт весьма

заинтересовал вахтенного офицера, что и послужило причиной к восстановлению движения корабля заданным курсом!