

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК

2.2005

ISSN 0134-9236

Издается с марта 1848 г.

День защитника Отечества

Фото Ю.Пахомова
и В.Сульженко





МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Февраль 2005 г.

2(1899)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В.В. Остапенко

(главный редактор)

В.В. Авдошин

В.А. Андреев

О.В. Бурцев

В.В. Воробьев

А.И. Востриков

Д.А. Дмитриев

А.Г. Долбня

Ю.В. Ефимов

А.Н. Заставский

В.М. Иванов

С.В. Козлов

К.С. Колотыгин

В.Г. Кондаков

А.В. Крипак

М.С. Монаков

Н.И. Новиков

Г.И. Полюхович

В.Ф. Попов

И.П. Русанов

Л.Г. Сидоренко

И.Б. Сидоров

А.А. Смоляков

Ф.С. Смуглин

Е.В. Тихомиров

И.И. Тынянкин

И.Т. Шевченко

С.В. Шевченко

В.В. Шигин

Учредитель –
Министерство обороны
Российской Федерации

Редакция рукописи не
рецензирует и не
возвращает. Ответствен-
ность за достоверность
изложенных фактов и
правильность цитат несут
авторы статей. При
перепечатке ссылка на
журнал обязательна.

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2
Для переписки:
105175, Москва, К-175,
«Морской сборник»
E-mail:
morskoy-sbomik@mtu-net.ru
Телефон: 263-33-24
Свидетельство о регистрации
№01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор
Подписано к печати
Формат бумаги 70х108^{1/8}
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4 печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 11.
Тираж 9460 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная.

Отпечатано в ФГУП
издательства и типографии
«Красная Звезда»:
123007, Москва,
Хорошевское шоссе, 38

«Морской сборник», 2005

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

В. Остапенко. Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков 2

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Д. Штефанов. Удачно-неудачный опыт 13

А. Шеметов. Некоторые подходы к обеспечению безопасности
подводной навигации 18

П. Коптяев. Поход в Саргассово море 25

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

В. Шигин. Атлантика. Путевой дневник (окончание) 28

С. Петрович. Визитная карточка флота 40

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

В. Седин, И. Татаринцев. Офицерский вопрос - самый важный,
самый неотложный 48

В. Муша. Профессиональное становление специалиста
радиоэлектронного профиля ВМФ 56

ВООРУЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

В. Горелов. Поющие фрегаты 60

В. Дегтярев. Система информационной поддержки ГКП в борьбе за
живучесть 66

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

А. Смоловский. Факторы нестабильности и рисков в операционной
зоне Тихоокеанского командования ВС США 70

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

В. Купреенко. Участие советских моряков в ликвидации
последствий тропического циклона на острове Маврикий 78

М. Партала. Позиции дозорных судов выясняются 80

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

С. Ковалев. Что искал адмирал Бэрд 84

В. Глушенко. Коварный Херсонес 92

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

О военно-морском инженерном образовании 95

Летопись отечественного судостроения 95

На первой странице обложки: В походе. Фото Ю. Пахомова

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков (1910-1988)

26 февраля этого года исполнилось бы 95 лет видному советскому военачальнику Адмиралу Флота Советского Союза Сергею Георгиевичу Горшкову. Свою офицерскую службу С.Г.Горшков начал в 1931 г. после окончания Военно-морского училища имени М.В.Фрунзе, став штурманом эскадренного миноносца «Фрунзе» Черноморского флота. В марте следующего года его направляют на Тихий океан и назначают штурманом минного заградителя «Томск». Через два года С.Г.Горшков – флагманский штурман бригады заграждения и траления. В ноябре 1934 г. Сергей Георгиевич стал командовать сторожевым кораблем «Бурун», получив персональное воинское звание капитан-лейтенант. С декабря 1936 г. по июль 1937 г. он слушатель курсов командиров миноносцев при СККС ВМС. После их окончания короткое время командовал на ТОФе эсминцем «Разящий», а в октябре 1937 г. был назначен начальником штаба бригады эсминцев. С мая 1938 г. Сергей Георгиевич возглавил эту бригаду. «В ноябре 1938 г., – писал С.Г.Горшков в своей автобиографии, – при переводе кораблей из Комсомольска-на-Амуре во Владивосток во время шторма погиб эсминец «Решительный». Переводом командовал я. За гибель миноносца в феврале 1939 г. был снят с должности. До получения нового назначения организовал во Владивостоке курсы командиров миноносцев, где читал лекции по тактике и торпедной стрельбе». От суда С.Г.Горшкова спасла принципиальная поддержка командующего ТОФ Н.Г.Кузнецова, внимательно разобравшегося в «деле» Сергея Георгиевича. В июле 1939 г. С.Г.Горшкова перевели на Черноморский флот. Здесь он исполнял обязанности командира бригады миноносцев, а в декабре его утвердили в этой должности. В том же году он получил звание капитана 2 ранга.

Великую Отечественную войну капитан 1 ранга С.Г.Горшков (после окончания курсов усовершенствования высшего начсостава при ВМА) встретил командиром бригады крейсеров ЧФ. В сентябре 1941 г. он руководил высадкой первого на Черном море десанта, способствовавшего успешному контрудару войск Одесского оборонительного района. 16 сентября Сергею Георгиевичу присвоили звание контр-адмирала, назначив в октябре командующим Азовской военной флотилией. В декабре в ходе Керченско-Феодосийской операции С.Г.Горшков силами флотилии



Адмирал Флота
Советского Союза С.Г.Горшков



С.Г.Горшков с моряками

в штормовых условиях организовал высадку на Керченский полуостров шеститысячного десанта с военной техникой, сорвавшего вторжение противника на Тамань. Сергей Георгиевич принимал активное участие в обороне Таманского полуострова, защите Новороссийска, освобождении Крыма и городов Приазовья. В апреле 1944 г. С.Г.Горшков возглавил Дунайскую военную флотилию. Действия ее соединений и частей

во время освобождения Румынии, Болгарии, Югославии получили высокую оценку Верховного Главнокомандующего. С октября 1944 г. С.Г.Горшков – командующий эскадрой кораблей ЧФ, 25 декабря он удостоился звания вице-адмирала.

В послевоенное время Сергей Георгиевич ввел в эскадре систему сбор-походов, сдачу экзаменов на допуск к самостоятельному управлению кораблем, боевой частью, заведованием. С ноября 1948 г. С.Г.Горшков – начальник штаба, а с августа 1951 г. – командующий Черноморским флотом. «Период моего командования флотом, – вспоминал он позднее, – совпал по времени с началом активной внешнеполитической деятельности нашего государства. К этой работе привлекались и военные... В общем, послевоенные годы, прошедшие в Севастополе, – это одни из самых счастливых и плодотворных в моей жизни». 3 августа 1953 г. ему присвоили звание адмирала.

Вскоре для С.Г.Горшкова начался самый ответственный и важный период службы и деятельности. Вначале его назначили первым заместителем Главкома ВМФ, а 5 января 1956 г. – Главкомом ВМФ и первым заместителем Министра обороны СССР. Без малого 30 лет пробыл С.Г.Горшков на этом высоком и ответственном посту. Сергей Георгиевич участвовал в создании мощного океанского ракетно-ядерного флота нашей страны. Главком настойчиво добивался сбалансирования его сил, всестороннего учета опыта минувшей войны и послевоенных конфликтов, строгой привязки современного уровня науки и техники к задачам ВМФ. Заслугой С.Г.Горшкова являются оснащение кораблей и самолетов ВМФ крылатыми ракетами, создание, освоение и развитие атомного подводного флота, авианесущих и ракетных кораблей, ракетноносной авиации.

22 апреля 1962 г. Сергею Георгиевичу присвоили звание адмирала флота, а 28 октября 1967 г. – Адмирала Флота Советского Союза. Учитывая заслуги С.Г.Горшкова в годы Великой Отечественной войны, 7 мая 1965 г. ему присвоили звание Героя Советского Союза. За большой вклад в повышение боевой готовности ВМФ, оснащение современными кораблями, умелое руководство силами флота в различных районах Мирового океана 21 декабря 1982 г. Сергея Георгиевича наградили второй «Золотой Звездой» Героя Советского Союза. За научный труд «Атлас океанов» ему присудили Государственную премию, а в феврале 1985 г. за освоение новой техники Ленинскую премию. До конца своих дней Сергей Георгиевич Горшков оставался горячим патриотом, мудрым и опытным военачальником, бескомпромиссным моряком.

Капитан 1 ранга В.ОСТАПЕНКО

НАЗНАЧЕНИЯ

Вице-адмирал БУРЦЕВ О.В.	– первым заместителем начальника Главного штаба ВМФ.
Контр-адмирал ВАСЮКОВ В.Л.	– начальником 24 ЦНИИ МО РФ.
Капитан 1 ранга ГАРАМОВ О.Ю.	– командиром 30 дивизии НК ЧФ.
Полковник ФЕСУН А.Я.	– начальником медицинской службы ВМФ.

**Указ Президента РФ № 1585 от 24 декабря 2004г.,
Приказ МО РФ №1090 от 27 декабря 2004г.**

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Решением военного совета СФ лучшим командиром Северного флота 2004 г. объявлен командир гвардейской атомной подводной лодки «Гепард» гвардии капитан 1 ранга К.Кабанцов, а экипаж ПЛ – лучшим на флоте.

За 2003 и 2004 гг. гвардейцы-подводники с отличными оценками выполнили две ракетные и две торпедные стрельбы, при этом три боевые части корабля – штурманская боевая часть (командир гвардии капитан-лейтенант М.Старцев), минно-торпедная боевая часть (командир гвардии старший лейтенант А.Пашевкин), электромеханическая боевая часть (командир гвардии капитан 2 ранга К.Кунихин) - признаны отличными.

Переходящий приз ВМФ РФ за ракетную стрельбу завоевал экипаж атомного подводного крейсера «Смоленск», которым командует капитан 1 ранга А.Милованов. Почетный приз стал заслуженной наградой за ежедневную напряженную боевую работу «смоленцев» в морских походах и во время постоянных тренировок на тренажерах.

Успех стрельбы был достигнут благодаря слаженной работе всего экипажа «Смоленска», и в первую очередь офицеров ракетной боевой части подводного крейсера капитана 2 ранга В.Тяжкова, капитан-лейтенантов И.Борисенко и А.Ефанова.

В мурманской гостинице «Арктика» для военнослужащих Мурманской области состоялся традиционный Рождественский лейтенантский бал.

На бал вместе с женами были приглашены командиры лучших объединений и соединений Северного флота, командиры североморских кораблей и частей, завоевавшие Почетный кубок губернатора Мурманской области: капитаны 1 ранга К.Кабанцов (АПЛ «Гепард»), С.Жуга (РКР «Маршал Устинов»), А.Кравчук (ТТБ МТУ СФ), подполковники В.Вихирев и С.Денисов (ВВС СФ), а также лучшие офицеры соединений Северного флота старший лейтенант Е.Алексеев (БДК «Георгий Победоносец»), лейтенант Г.Вавицин (ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»), старший лейтенант Е.Вильчевский (БПК «Североморск»), капитан-лейтенант А.Горшков (ТАПРКР «Архангельск»), лейтенант К.Дубовой (АПЛ «Тамбов»), лейтенант Д.Дудка (МПК «Юнга»), капитан-лейтенант А.Кукарекин (МРК «Айсберг»), старший лейтенант Р.Павлов (ТАРКР «Петр Великий»), капитан-лейтенант Д.Сокуренок (АПЛ «Обнинск»), капитан Е.Баглай, старший лейтенант А.Масленников, лейтенант А.Перфильев (ВВС СФ).

С поздравлениями перед собравшимися выступили губернатор Мурманской области Ю.Евдокимов, начальник штаба Северного флота вице-адмирал С.Симоненко, председатель Мурманской областной думы П.Сажинов и другие официальные лица.

Исполнилось 20 лет подводной лодке Северного флота «Вологда» (командир – капитан 2 ранга С.Кузнецов), которая все эти годы неизменно базируется в Полярном.

Благодаря тесному взаимодействию с правительством Вологодской области и Вологодским Морским собранием и постоянной поддержке шефов экипаж «Вологды» выходил в море даже в самые сложные времена для российского флота, а родители призывников-вологжан без страха провожают своих детей для службы на именном корабле.

За прошедшие годы вологодский экипаж успешно выполнил несколько боевых служб, обеспечил длительную боевую подготовку подводников Балтийского флота и достойно представил Андреевский флаг в военно-морской базе Фаслейн (Великобритания).

В праздничный день командир соединения, куда входит ПЛ «Вологда», капитан 1 ранга О.Голубев дал высокую оценку боевой работе подводников: капитана 3 ранга Р.Фомичева, старшего лейтенанта А.Ускова и мичмана В.Матвеева.

Исполнилось 15 лет экипажу подводного атомохода, которым сегодня командует капитан 1 ранга С.Кавлис.

На боевом счету экипажа несколько боевых служб в океане, участие в испытаниях новых образцов оружия и боевой техники. В 1994 г. экипаж по результатам длительного слежения за подводной лодкой завоевал приз Главнокомандующего ВМФ России. В июле 2003 г. подводники экипажа проявили высокое воинское мастерство в ходе первых в истории российско-французских совместных военно-морских маневров.

Среди лучших командование корабля отмечает капитанов 3 ранга П.Булгакова и С.Куценко, а также капитан-лейтенантов В.Попова и А.Ткачука.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

В ходе праздничных мероприятий, посвященных столетнему юбилею тихоокеанского подплава, проводившихся под патронажем Владивостокского клуба моряков-подводников, которым руководит вице-адмирал запаса Б.Приходько, и с участием командования ТОФ, ветераны подводники возложили цветы на могилу члена первого экипажа подводной лодки "Дельфин" М.Сюткина, к мемориалу ПЛ С-187, потерпевшей крушение в результате столкновения с гражданским судном, к мемориалу С-56, у которого прошел короткий праздничный митинг.

Среди участников праздничных мероприятий были адмирал запаса Г.Хватов, прошедший путь от командира группы ПЛ до командующего Тихоокеанским флотом, вице-адмирал запаса А.Конев, начальник штаба ТОФ вице-адмирал К.Сиденко, его заместитель контр-адмирал А.Войтович, заместитель командующего ТОФ по воспитательной работе – начальник управления воспитательной работы ТОФ контр-адмирал С.Беленов, офицеры управлений штаба ТОФ капитан 1 ранга В.Смоляков, капитан 2 ранга Ч.Петрович и многие другие, чей жизненный путь тесно связан со службой в подплаве.

Во Владивостокском Морском собрании, прошла отчетно-выборная ассамблея. Предварительно на собрании старшин подразделений была обсуждена повестка дня ассамблеи, а также проект итогового постановления.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Выступая с отчетом о работе ВМС, его председатель вице-адмирал запаса Б.Приходько высоко оценил роль членов собрания в работе по военно-патриотическому воспитанию молодежи, в решении социальных вопросов ветеранов морской службы.

Среди выступивших на ассамблее командующий ТОФ адмирал В. Федоров, заместитель командующего ТОФ по воспитательной работе контр-адмирал С.Беленов, председатель "Клуба выпускников" ТЦПВ капитан 1 ранга Н. Марфенко, старшины ВМС: президент ООО "Адис" А.Скляр, председатель "Совета офицеров" контр-адмирал запаса Н.Кочергин, директор судоходной компании "Дельта" Э.Тодоров и другие.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

Главную военно-морскую базу Балтийского флота порт Балтийск посетил с неофициальным визитом отряд кораблей ВМС Швеции в составе ракетных катеров «Юстад», «Норрчёпинг» и патрульного катера «Спейарен». Старший морской начальник на борту флагманского корабля – командир 3-й бригады подводных кораблей ВМС Швеции капитан 1 ранга Андерс Гренстад.

Сотрудничество между БФ и ВМС Швеции динамично развивается, что способствует укреплению атмосферы доверия и поддержанию стабильности в регионе Балтийского моря. Только за последние 10 лет корабли БФ и флотские делегации 9 раз посещали Швецию, 21 раз балтийцы принимали северных соседей у себя дома. Также проведены две совместные российско-шведские акции по увековечению памяти советских подлодок С-7 и С-8, погибших в начале Великой Отечественной войны.

В августе 2004 г. состоялся официальный визит отряда кораблей БФ под флагом командующего Балтийским флотом адмирала В.Валуева на празднование 100-летия подводных сил Швеции. Примечательно, что тогда российская подлодка в составе отряда кораблей БФ совершила впервые за постсоветское время заход в столицу этого государства – город и порт Стокгольм. Здесь состоялись встречи командующего БФ с королем Швеции, послом Российской Федерации, министром обороны Швеции, генеральным инспектором ВМС и другими должностными лицами.

В один из четырех дней пребывания шведского отряда кораблей в Балтийске на флагмане гостей побывал командующий БФ адмирал В. Валуев. Стороны обсудили вопросы дальнейшего сотрудничества. По окончании встречи адмирал В. Валуев сообщил, что на 2005-2006 гг. запланированы совместные учения минно-тральных сил, учение по оказанию помощи терпящей бедствие подводной лодке, визит на БФ командующего ВМС Швеции.

Инициатива командования БФ о сохранении в структуре флота детских дошкольных образовательных учреждений (ДОУ) нашла поддержку и понимание у руководства военного ведомства. Финансирование детских дошкольных учреждений на 2005 г. сохранено в полном объеме. Таким образом, длительные дискуссии представителей областных и муниципальных властей с командованием Балтийского флота по проблеме передачи дошкольных учреждений, находящихся на балансе БФ, в собственность муниципальных образований Калининградской области получили логическое завершение.

Командование флота выступает за разумное и рациональное использование находящихся в федеральной собственности объектов социальной инфраструктуры Вооруженных Сил РФ. Опыт передачи ДОУ других силовых ведомств показывает, что после смены собственников некоторые детсады меняют свой первоначальный профиль, превращаясь в офисы всевозможных компаний, а другие ДОУ становятся недоступными для детей военных и других силовых ведомств.

На Балтийский флот в рамках реализации договора о шефстве и сотрудничестве Балтийского флота и города Москвы, подписанного в этом году командующим БФ адмиралом В.Валуевым и мэром столицы Ю.Лужковым, с однодневным визитом прибыла шефская делегация правительства Москвы, возглавляемая членом Совета Федерации Федерального Собрания О.Толкачевым.

В Военной гавани для встречи выстроились экипажи боевых кораблей. Москвичи вручили лучшим военнослужащим и воинским коллективам, добившимся успехов по итогам боевой подготовки, ценные подарки – телевизоры, видеоплееры, микроволновые печи. Затем моряки показали гостям корабли, провели обзорную экскурсию по гавани. Представители столицы побывали также в музее флота, Свято-Георгиевском морском соборе. После обеда артисты московской эстрады дали для своих подшефных концерт.

Крепнущие шефские связи между Балтийским флотом и Правительством Москвы получили и еще одно подтверждение. В декабре бригада ведущих специалистов Российской детской клинической больницы при содействии управления здравоохранения администрации Калининградской области провела выездной консультационный прием больных детей военнослужащих в гарнизонах флота. 38 маленьких пациентов со сложными диагнозами (в частности, врожденные пороки сердца) получили высокоспециализированную помощь московских докторов. А при необходимости прямо на месте решался вопрос о госпитализации больных в ведущие столичные клиники.

В связи с заявлением Энергосбыта ОАО «Янтарьэнерго» о намерении ограничить подачу электроэнергии ряду объектов БФ из-за неоплаченной задолженности командование БФ вынуждено было напомнить, что в соответствии с Указом Президента РФ от 1995 г. № 1173 «ограничение или прекращение отпуска топливно-энергетических ресурсов воинским частям, учреждениям, предприятиям и организациям федеральных органов исполнительной власти, в которых предусмотрена военная служба, считаются действиями, нарушающими безопасность государства».

Балтийский флот является государственной структурой и финансируется в пределах средств, предусмотренных бюджетом страны. Однако, к сожалению, по целому ряду статей, а не только за потребляемую электроэнергию, это происходит далеко не в полном объеме. В частности, из-за роста цен на энергоносители и товары повседневного спроса реальная финансовая обеспеченность флота по целому ряду статей не превышает 80 процентов от запланированного. И это в условиях, когда воинские части и другие бюджетные потребителями Балтийского флота и так работают в режиме экономии потребляемой электроэнергии.

Вместе с тем проблемы погашения задолженности военных перед ОАО «Янтарьэнерго» вполне разрешимы. К такому выводу в ходе личной встречи пришли командующий Балтийским флотом адмирал В. Валуев и генеральный директор предприятия О.Гладков. По его указанию объекты БФ, отключенные от энергоснабжения, вновь ожили.

Вместе с тем, по словам командующего, более жесткий подход будет проявлен в отношении платных потребителей электроэнергии – заводов, промышленных предприятий, организаций и учреждений как центрального, так и флотского подчинения. Многие из них, успешно работая на внутреннем и внешнем рынках, вырученную прибыль вкладывают не в оплату оказанных энергетиками услуг, а на выплату премий и повышение окладов своим руководителям. Более того, некоторые такие руководители не только не платят сами, но и не требуют этого от гражданских коммерческих фирм, арендующих на их территории помещения. Всем им в самой категоричной форме будет предложено погасить долги.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

«Нынешняя ситуация с финансированием энергопотребления федеральным центром нас абсолютно не устраивает, – отметил главный энергетик области. – Но на боеготовности флота это ни в коей мере не должно отражаться. Ни одна воинская часть, а тем более подразделения, несущие боевое дежурство, отключаться не будут», – заверил он. Погашения долгов бюджетными структурами флота «Янтарьэнерго» будет добиваться через Арбитражный суд в установленном законом порядке.

На встрече было достигнуто понимание того, что большую требовательность в вопросах оплаты использованной электроэнергии необходимо предъявлять и к жильцам военных общежитий и военных городков.

На ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» в Калининграде состоялась закладка нового большого десантного корабля для Военно-Морского Флота России. На митинге выступили губернатор Калининградской области В.Егоров, командующий Балтийским флотом адмирал В.Валуев, генеральный директор Невского проектно-конструкторского бюро А.Виглин (он же является и генеральным конструктором проекта).

Генеральный директор ОАО «ПСЗ «Янтарь» Н.Волов отметил, что тендер на строительство БДК, состоявшийся в 2004 г., завод выиграл при активной поддержке администрации Калининградской области и основного заказчика – Военно-Морского Флота.

Губернатор В.Егоров уверен, что этот заказ позволит улучшить положение завода, сохранить многотысячный коллектив, а значит и сам завод, являющийся важной экономической составляющей региона.

Потребовались дополнительные усилия, чтобы не просто выиграть тендер, но и получить финансирование под два корабля (на заводе также заложен СКР «Ярослав Мудрый», строительство которого последние годы было приостановлено).

БДК «Иван Грен» – это современный корабль, отвечающий существующим требованиям. Проект учитывает все новые требования для кораблей ВМФ этого класса, отмечают специалисты.

В Калининградском Доме офицеров флота под руководством заместителя командующего Балтийским флотом по воспитательной работе – начальника управления воспитательной работы БФ контр-адмирала В.Масягина прошло очередное заседание рабочей группы по выпуску военно-исторического альманаха «Балтийский флот: история, традиции, современность». Выпустить альманах планируется в 2005 г., приурочив его к 60-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Новое издание продолжит традиции «Очерков из истории Балтийского флота», вышедших в период с 1996 по 2003 г. в шести томах.

29 декабря отметила 78-ю годовщину гвардейская мотострелковая Пролетарская Московско-Минская ордена Ленина, дважды Краснознаменная, орденов Суворова и Кутузова бригада – правопреемница одноименной дивизии.

Все эти годы прославленная гвардейская дивизия находилась в рядах лучших соединений Вооруженных Сил. Наследники ее славы сегодня продолжают лучшие традиции. В ходе текущего периода обучения гвардейцы занимаются плановой боевой подготовкой под девизом «60-летию Победы – достойную встречу». Во время последней инспекции Министерства обороны РФ мотострелковое соединение подверглось серьезной проверке. Экзамен по строевой подготовке держали все части и подразделения постоянной боевой готовности. Тщательно проверялась индивидуальная подготовка солдат, сержантов, прапорщиков и офицеров по всем предметам воинского обучения. Были про-

ведены ротные и батальонные тактические учения с боевой стрельбой. По всем проверяемым дисциплинам соединение получило положительные оценки.

В августе прошлого года личный состав бригады принимал участие в сборно-походе флота. Тогда мотострелковые подразделения, усиленные танковыми подразделениями, при поддержке зенитных средств организовали противодесантную оборону морского побережья.

По итогам учебного года лучших показателей добились гвардейцы мотострелковой роты, которой командует гвардии капитан В.Бачанов. Артиллеристы гвардии подполковника С.Жило на стрельбах штатным снарядом заняли первое место среди артдивизионов береговых войск флота. Второй год подряд зенитно-ракетный дивизион, которым командует подполковник А.Ульяницкий, занимает в бригаде первое место по огневой подготовке. На последних занятиях с боевой стрельбой зенитчики поразили все цели и получили отличную оценку. А командир взвода гвардии старший лейтенант Д.Кнышов на Всеармейских соревнованиях офицеров подразделений ПВО занял первое место и был награжден грамотой Министра обороны РФ. В этом есть и заслуга начальника ПВО соединения подполковника М.Кормилицына. Среди отдельных рот лидирует инженерно-саперное подразделение капитана В.Карпенко. Более восьмидесяти процентов всех найденных на территории региона взрывоопасных предметов обезврежено его подчиненными.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

В Севастополь из дальнего похода вернулись сторожевые корабли «Сметливый» и «Пылливый» капитанов 2 ранга К.Алексеева и С.Тронева. В течение полутора месяцев отряд боевых кораблей под командованием капитана 1 ранга А.Подложного, во взаимодействии с греческим фрегатом и американским эсминцем выполнял задачи боевого патрулирования в восточной части Средиземного моря. Выступая на митинге, посвященном торжественной встрече кораблей, командующий Черноморским флотом РФ адмирал В.Масорин поздравил черноморцев с благополучным возвращением домой и поблагодарил за проявленную волю, высокое ратное мастерство, сплоченность в ходе решения задач дальнего похода. Адмирал В.Масорин отметил, что политико-дипломатическая миссия выполнена черноморцами успешно и по итогам совместного патрулирования на международном уровне принято соответствующее решение, подписан документ о дальнейшем сотрудничестве.

Органам боевой подготовки Черноморского флота исполнилось 70 лет. На сегодняшний день управление боевой подготовки ЧФ является одним из ведущих на флоте.

История управления боевой подготовки Черноморского флота берет начало с основания 13 января 1935 г. в составе штаба флота 3-го отдела, главной задачей которого стала организация и проведение на флоте боевой подготовки. В 1988 г. отдел боевой подготовки флота был преобразован в управление. В последующие годы в состав управления вошли учебная и спортивная сеть флота, созданы отдел по подготовке младших специалистов и отделение специальной и общей подготовки.

30 лет исполнилось со дня подъема Военно-морского флага на большом противолодочном корабле «Керчь», капитана 1 ранга О.Игнасюка. За время нахождения в составе сил постоянной готовности кораблем пройдено более 180 тыс. миль, успешно выполнены задачи 11 боевых служб, на высоком уровне проведены официальные визиты в Турцию, Болгарию, Францию, Сирию и другие зарубежные государства. Серьезным испытанием для корабля стали даль-

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ние походы и участие в крупномасштабных учениях «Щит – 82», «Союз – 84». За успешное выполнение задач боевой службы экипаж награжден Вымпелом министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть». Высокие показатели личного состава в боевой учебе неоднократно отмечались призами ВМФ по различным видам подготовки. Для многих поколений военных моряков корабль стал родным домом, настоящей школой жизни, боевой выучки и воинского мастерства. В разное время кораблем командовали вице-адмиралы Е.Орлов, С.Авраменко, контр-адмирал А.Ковшарь, капитаны 1 ранга Е.Крылов, В.Зубков, С.Зинченко и другие известные на флоте офицеры. За самоотверженный и ратный труд в мирное время многие военнослужащие награждены орденами и медалями, Юбиляров поздравил командующий ЧФ адмирал В.Масорин. Он высоко оценил вклад «керченцев» в историю флота. Вскоре кораблю предстоит ремонт в Новороссийске, после которого «Керчь» вновь вернется к родным причалам и войдет в состав сил постоянной готовности. На 30-летие корабля собралось много друзей. Из Волгоградской области приехали представители шефов. Творческие коллективы ЧФ поздравили «керченцев» с юбилеем.

Согласно директиве Министра обороны РФ отдельная штурмовая морская авиационная эскадрилья (бывший Севастопольский Краснознаменный, ордена Кутузова III степени истребительный авиационный полк) преобразована в отдельный морской штурмовой авиационный полк. По этому случаю в гарнизоне Гвардейское состоялось торжественное построение, на которое прибыл начальник ВВС ЧФ генерал-майор авиации А.Быков. Он поздравил личный состав с возрождением полка, пожелал авиаторам дальнейших успехов в боевой учебе, выразил уверенность в том, что штурмовики будут и впредь держать на высоком уровне боевую готовность полка. Начальник ВВС ЧФ вручил заместителю командира полка майору Г.Загонову, старшему штурману майору О.Фомину, заместителю командира по ИАС майору С.Ретюнскому погоны подполковников. Всего очередные воинские звания были присвоены семнадцати авиаторам. Личный состав ОМШАП получил поздравления по случаю реорганизации части из Центра подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина, с которым авиаторы на протяжении многих лет поддерживают тесные связи.

80 лет исполнилось со дня образования 44-го спортивного клуба Черноморского флота, которым руководит заслуженный работник физической культуры РФ, мастер спорта полковник В.Веселкин. За прошедшие годы личным составом клуба проделана огромная работа по организации и обеспечению активной деятельности спортивных секций, проведению массовых спортивных мероприятий на флоте, приобщению к спорту личного состава, членов семей военнослужащих и гражданского населения Севастополя, пропаганде спортивного образа жизни. С первых дней Великой Отечественной войны флотские спортсмены встали в боевой строй защитников Родины. За мужество и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, 16 спортсменов удостоились звания Героя Советского Союза, многие награждены орденами и медалями. Спортивный клуб всегда являлся центром высшего спортивного мастерства, занимая одно из ведущих мест в ВМФ и Вооруженных Силах Российской Федерации. Здесь подготовлено более 1500 мастеров спорта. Черноморцы становились призерами Олимпийских игр, победителями чемпионатов мира и Европы. Современное поколение флотских спортсменов достойно продолжает легендарные традиции своих предшественников. Гордостью спортивного клуба являются его воспитанники – чемпионы мира А.Краснопахтов, И.Сапрыкин, Р.Борискин, чемпионы Европы М.Нагорная, С.Бугаева, чемпионы России В.Тарнавский, Ф.Богнетов и многие другие. Постоянно совершенствуется спортивно-тренировочная база. Свидетельство тому – обновленный после ка-

питательного ремонта плавательный бассейн и спортивный комплекс, включающий футбольное поле, спортзал и другую инфраструктуру. По случаю знаменательной даты в бассейне 44-го СК ЧФ прошел водно-спортивный праздник, а в Матросском клубе Черноморского флота состоялось торжественное собрание.

На ринге 44-го спортивного клуба Черноморского флота прошел традиционный турнир по боксу памяти заслуженного тренера Украины А.Макеева. В соревнованиях приняли участие 68 боксеров из девяти городов Крыма и семь команд Черноморского флота. Победителями в своих весовых категориях стали черноморцы кандидат в мастера спорта матрос О.Васильев (54 кг), мастера спорта матросы Д.Тюкавин (60 кг), А.Усынин (69 кг), А. Мифтахов (81 кг), сержант В.Новиков (91 кг), кандидат в мастера спорта старший матрос А.Калита (75 кг). Одновременно флотские боксеры приняли участие в первенстве Севастопольского гарнизона. В общем зачете победила команда «Ураган» (соединение ОВР), где капитаном А.Гутуев. Вторыми стали морские пехотинцы из команды «Горизонт», третьими – моряки-катерники («Вихрь»).

В Севастополе в рамках мероприятий, посвященных 150-летию Крымской войны, по инициативе командования Черноморского Флота состоялось открытие мемориальной доски классику мировой литературы, выдающемуся русскому писателю Л.Н.Толстому.

Память об авторе «Севастопольских рассказов» увековечена на здании Технического управления ЧФ на площади адмирала П. С. Нахимова. Здесь, в бывшей гостинице «Кист» в 1901 г. останавливался Лев Толстой – участник Крымской войны и Первой обороны Севастополя. Автор мемориальной доски, известный севастопольский скульптор, народный художник Украины Станислав Чиж, который на протяжении многих лет активно сотрудничает с Черноморским флотом.

В церемонии приняли участие военнослужащие Черноморского флота, представители городской государственной администрации, городского совета, Военно-Морских Сил Украины, центральной городской библиотеки им. Л.Н.Толстого, Музея героической обороны и освобождения Севастополя, общественных и ветеранских организаций города.

КАСПИЙСКАЯ ФЛОТИЛИЯ

Во второй половине 2004 г. на Каспийской флотилии работала группа офицеров Военно-Морских Сил Республики Казахстан под руководством Командующего Западным округом Казахстана контр-адмирала Р.Камратова. 7 мая 2003 г. Президентом Казахстана подписан договор о создании национальных Военно-Морских Сил. В соответствии с межправительственным соглашением России и Казахстана Каспийская флотилия передает в состав ВМС Казахстана два боевых корабля. В ходе проведенной работы был согласован объем работ по приведению передаваемых кораблей в экспортный вариант и намечены предварительные сроки передачи кораблей. Также контр-адмирал Р.Камратов высказал предложение о дальнейшей подготовке и обучении экипажей кораблей ВМС Казахстана на базе Каспийской флотилии.

По сложившейся традиции начало нового учебного года на Каспийской флотилии начинается с проведения митинга в частях и подразделениях, на котором подводятся итоги прошедшего года и ставятся задачи на предстоящий год. Не стал исключением и этот год. На митинге личного состава соединения охраны водного района командующий Каспийской флотилии вице-адмирал Ю.Старцев поблагодарил моряков за успехи в боевой подготовке и поставил задачи по

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

дальнейшему совершенствованию боевой выучки экипажей кораблей в 2004-2005 гг.

Организационный период всегда был первым мероприятием боевой подготовки нового учебного года. Наиболее организованно он прошел в соединениях под командованием гвардии полковника Г.Семенова и капитана 2 ранга А.Бокоева.

Свой 30-летний юбилей со дня образования отметил отдельный ракетный дивизион Каспийской флотилии. Созданный в 1974 г., дивизион в свое время стал базовым элементом в процессе испытаний образцов ракетного оружия. Можно смело сказать, что все современные образцы ракетного вооружения в свое время прошли испытания именно на базе дивизиона.

На торжественном собрании было сказано много слов благодарности командованием флотилии ветеранам части подполковнику запаса Сергею Татаркину, обустроившему дивизион на астраханской земле после развала Советского Союза, подполковнику Е.Кибакину, руководившего дивизионом во время вывода из Туркмении.

География военно-шефских связей Каспийской флотилии весьма обширна. В составе флотилии есть именные подшефные корабли Ступинского района Московской области, города Озеры Московской области, города Боровск Калужской области, города Волгограда и города Волжского, в скором времени появится подшефный корабль Буденовского района Ставропольского края. Шефские связи помогают морякам-каспийцам не только обустроить свой быт, но и совершенствовать боевую выучку. Молодое пополнение, прибывающее для службы на Каспийскую флотилию из шефских районов, отличается высоким уровнем подготовки к военной службе, а моряки-каспийцы оказывают помощь шефам в проведении военно-патриотической работы и в воспитании молодежи.

В соответствии с приказом Главнокомандующего ВМФ ракетному катеру соединения охраны водного района Каспийской флотилии присвоено имя «Карачаево-Черкессия». На тожественных мероприятиях, посвященных этому событию, присутствовал военный комиссар Карачаево-Черкесской республики полковник А.Майстренко.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ БАЗА

Решением Министра обороны Российской Федерации администрации Санкт-Петербурга передан архитектурно-исторический ансамбль на острове Новая Голландия. До недавнего времени здесь находилась одна из тыловых частей и швейные мастерские Балтийского флота.

В связи с празднованием 60-летия Победы в Великой Отечественной войне авиапредприятие «Пулково» с 1 января по 31 мая 2005 г. осуществляет программу льготных перевозок. Бесплатный авиабилет представляется ветеранам Великой Отечественной войны один раз – либо в один конец, либо туда и обратно в экономическом классе, а Герои Советского Союза и кавалеры ордена Славы имеют право на бесплатный полет в бизнес-классе.

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

УДАЧНО-НЕУДАЧНЫЙ ОПЫТ

Прошло почти 20 лет с момента опубликования в журнале «Морской сборник» моей статьи «Кораблевождение – единый процесс», затрагивающей проблемы корабельной организации и места штурманской службы в ней. Помнится, эта статья вызвала довольно продолжительную дискуссию и в общем-то ни к чему в Военно-Морском Флоте не привела. Однако нынешний разговор на страницах уважаемого журнала заставил снова взяться за перо и поделиться с читателями опытом создания новой организации кораблевождения как в Военно-Морском Флоте, так и в Морской охране Федеральной пограничной службы Российской Федерации.

Чтобы не утомлять читателя пересказом упомянутой статьи, скажу, что в ней была сделана попытка ответить на два вопроса: во-первых – что такое кораблевождение, а во-вторых – в чем его единство, упомянутое в правилах организации штурманской службы на кораблях Военно-Морского Флота?

Ответы по смыслу были следующие: кораблевождение – это единый процесс вождения корабля, а не только наука, как трактуют большинство научных и учебных трудов;

единство процесса кораблевождения заключается в неразрывном, непрерывном и согласованном решении трех групп задач: управления маневрами корабля, навигационных и тактических задач кораблевождения.

Причем процесс кораблевождения – это объективная реальность, не зависящая от наших желаний, от размеров, типа, класса, проекта и т.д. корабля. Эффективное решение задач кораблевождения, в том числе и при применении оружия, зависит только от того, насколько организация кораблевождения данного корабля соответствует объек-

тивной реальности. Кроме того, организация кораблевождения неразрывно связана с организацией безопасности мореплавания, по крайней мере в предупреждении тех происшествий, которые в мировой классификации относятся к навигационным, а в классификации ВМФ – к связанным с управлением маневрами корабля и силами и навигационным.

Решение задач кораблевождения предлагалось осуществлять корабельными боевыми расчетами без существенного изменения организационно-штатной структуры ВМФ.

Впоследствии мне неоднократно приходилось убеждаться в правильности такого подхода к пониманию кораблевождения, а следование этим ответам, как принципам деятельности, позволило добиться определенных результатов. Стало также понятным, что без коренного реформирования организации кораблевождения на всех уровнях от корабля до Главного штаба ВМФ не обойтись.

Анализ организации кораблевождения в ВМФ показывает, что она не вполне соответствует объективной реальности – процессу кораблевождения. Так, в общем случае группа задач управления маневрами корабля решается двумя подразделениями (структурами): маневрами по курсу – рулевыми, по скорости – специалистами БЧ-5. Группа навигационных задач кораблевождения решается БЧ-1, а группа тактических задач кораблевождения – БЧ-7 с участием БЧ-1.

Такое «распределение» функций в кораблевождении приводит к тому, что его организация оказывается без «головы», т.е. без органа, организующего кораблевождение в Военно-Морском Флоте, что приводит к многочисленным неопределенностям во взаимодействии боевых частей на корабле. А это, в

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

свою очередь, приводит к совершенно недопустимому перераспределению обязанностей в организации кораблевождения конкретным командиром и начальником так, как он сам их понимает. Следствием является наличие стольких организаций кораблевождения, сколько есть кораблей, соединений, объединений, флотов и др. Соответственно эффективность этих организаций не всегда соответствует объективной реальности и приводит либо к аварийности, либо к срыву задач, в том числе по применению оружия.

Надо отметить, что эти особенности подмечали многие флотские специалисты и командиры и в меру сил старались их оптимизировать. Одним из наиболее разобравшихся в тонкостях организации кораблевождения и уважаемых мною является Р.А. Зубков, который и поныне находится в «штурманском строю» и систематически выступает на страницах флотской печати. Именно Р.А. Зубков впервые сумел записать в руководящие документы ВМФ системные положения организации кораблевождения, которые являются платформой для дальнейшей работы по ее совершенствованию.

Из приведенных выше рассуждений следует, что Военно-Морскому Флоту необходим специальный орган (структура), который бы занимался организацией кораблевождения в целом. Подтверждением этому является мировой опыт.

Изучение этого опыта показывает, что Международная морская организация (далее именуется – ИМО) давно решила эту проблему созданием Комитета по безопасности мореплавания. Этот Комитет разрабатывает и устанавливает правила деятельности по всему кругу вопросов организации кораблевождения и безопасности мореплавания, в наибольшей степени отвечающей объективной реальности – процессу кораблевождения.

В соответствии с этими правилами коммерческий флот независимо от государственной принадлежности и порта приписки имеет одинаковую организацию кораблевождения, подготовки

персонала и техническую оснащенность судов. И надо отметить, что эта работа дает свои плоды в виде повышения безопасности мореплавания при постоянно увеличивающемся составе мирового флота.

Осознание этого вывода привело к тому, что с конца 80-х годов и до 1997 года прошлого века автором этих строк была развернута практическая работа по внедрению именно такой организации сначала на объединении подводных лодок в Гремехе, а затем на Северном флоте. Результатом этой работы явилось положение о корабельных боевых расчетах (далее именуются – КБР), которое на ПЛ удалось ввести в действие, а на Северном флоте – довести до завершения проекта, правда, не утвержденного по ряду субъективных причин.

С большой благодарностью вспоминаю активно помогавших мне в этой работе капитана 1 ранга М.И. Колбунова, контр-адмирала В.А. Кондратьева, капитана 1 ранга В.Е. Пахомова и других офицеров штаба объединения подводных лодок и Северного флота. Надо отметить также понимание и поддержку этой работы командования объединения ПЛ и Северного флота – вице-адмирала А.М. Устьянцева, вице-адмирала Ю.П. Белова, адмирала О.А. Ерофеева, вице-адмирала И.Н. Касатонova и многих других.

Внедрение системного подхода к организации кораблевождения позволило с одной стороны, получить неплохие результаты в предупреждении навигационной и «управленческой» аварийности и в целом в деятельности штурманской службы флота, а с другой – обострило понимание того, что эта работа требует коренной реформы сложившейся организации кораблевождения. Суть реформы можно охарактеризовать следующей формулой: «ресурсы должны соответствовать требованиям кораблевождения».

Накопленный опыт службы на Северном флоте, а также обширный рабочий материал по вопросам организации кораблевождения очень пригодил-

ись во время моей службы в Военно-морской академии им. Н.Г.Кузнецова в 1995-1997 годах. Кафедра кораблевождения, которой я имел честь руководить в то время, выполняла задание Главного штурмана ВМФ по разработке нового руководящего документа по организации штурманской службы. Эта работа стала стимулом для организации разработки принципиально нового руководящего документа – руководства по организации штурманской службы на кораблях Военно-Морского Флота.

В проекте руководства был заложен принцип централизации управления организацией кораблевождения на основе Штурманской службы ВМФ с привлечением ресурсов других специальных служб ВМФ, изложением обязанностей и проектов боевых и повседневных корабельных расписаний по всем основным видам деятельности корабля. При этом во всех случаях обеспечивалось соблюдение вышеупомянутой формулы.

Согласование проекта данного документа с кафедрами всех факультетов Академии показало, что в основном подходы к организации кораблевождения были приняты с пониманием. Однако были мнения о том, что руководство выходит за рамки Штурманской службы ВМФ, а организация кораблевождения в предлагаемом виде вообще не дело штурманов.

Документ был направлен Главному штурману ВМФ, но, судя по всему, не был поддержан ни им, ни командованием Военно-Морского Флота.

Есть еще один аспект обсуждаемого вопроса. Многими флотскими специалистами и учеными Академии активно внедряется боевая организация надводных кораблей на основе командных комплексов управления (далее именуются – ККУ). Такой подход к корабельной организации во многом совпадает с организацией на основе КБР и сам по себе был бы неплох, если бы не половинчатость этого решения.

КБР и ККУ – это нештатные и временные формирования. Поэтому повседневная и боевая организации корабля отличаются друг от друга как не-

бо и земля. А боевые части и службы, созданные для решения кораблем задач наиболее оптимальным образом, как раз и не решают этих задач в море. Кроме того, положение о ККУ делает явный крен в сторону организации при применении оружия, что в реальной жизни случается довольно редко. Решению же транспортных задач и обеспечению безопасности мореплавания, чем собственно постоянно и занимается экипаж корабля при плавании в море, ККУ отвечают весьма приблизительно. А это опять приводит к «самостоятельности» на местах и тем же проблемам, т.к. плавать-то надо.

Таким образом, был получен опыт по реформированию Штурманской службы и организации кораблевождения. Правда, он был неудачным.

На счастье, в 90-х годах прошлого столетия была сформирована Федеральная пограничная служба Российской Федерации, возглавляемая энергичными, умными и инициативными руководителями. Так получилось, что в конце 1997 года перевелся в ФПС России и автор этих строк.

Перевод совпал с проведением в ФПС России качественных структурных преобразований, в том числе с созданием Морской охраны. До моего перевода в Командовании морских сил ФПС России (аналог Главного штаба и центральных управлений ВМФ) существовала организация кораблевождения, копирующая организацию ВМФ. Отличие было только в масштабах. Вопросами кораблевождения занимался Главный штурман, периодически к ним привлекались другие главные специалисты. Кроме того, в Командовании морских сил была Служба безопасности мореплавания, которая занималась организацией работы по предупреждению аварийности в морских силах ФПС России и в большой степени пересекалась по функциям с главными специалистами.

Преобразования были инициированы и организованы лично Командующим морскими силами адмиралом И.И.Налетовым и начальником штаба

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Командования морскими силами вице-адмиралом В.А. Васильевым. В результате реформа была проведена с полной реализацией приведенной выше формулы. Штурманская и радиотехническая службы, а также Служба безопасности мореплавания в прежнем виде были упразднены. Вместо них создана Служба кораблевождения и безопасности мореплавания (далее именуется – СКБМ), на которую были возложены в качестве основных следующие взаимоувязанные функции:

- организация кораблевождения;
- организация работы по предупреждению навигационной и связанной с управлением кораблем и силами аварийности;
- организация освещения обстановки, зрительного и технического опознавания.

Позднее в СКБМ была введена служба связи с добавлением функций организации связи автоматизации в Морской охране. Начальник СКБМ одновременно был Главным штурманом морской охраны. В этой должности я прослужил почти шесть лет и убедился в правильности принятых решений касающихся создания СКБМ.

На всех кораблях, судах и катерах, кроме кораблей 1 ранга (проекта 1135.1), при активном участии организационно-мобилизационного управления ФПС России была введена новая организационно-штатная структура. В соответствии с ней штурманская боевая часть объединила функции бывших БЧ-1 и БЧ-7. На всех кораблях и больших катерах в составе БЧ-1 были созданы штатные БИПы, а на судах – временно формируемые БИПы из числа помощников капитана. Везде создано штурманское отделение для ведения электронной и ручной навигационной прокладки. Штурман корабля по сути начинал становиться помощником командира по кораблевождению. Ему было разрешено иметь допуск к самостоятельному управлению кораблем и с разрешения командира подавать команды непосредственно на руль и машины.

В морских отделах региональных уп-

равлений были также упразднены флагманские штурмана и флагманские специалисты РТС, вместо которых созданы СКБМ. Планировалось создание СКБМ и в штабах соединений. При этом выстраивалась четкая вертикаль управления организацией кораблевождения и безопасности мореплавания.

Создание СКБМ и системная работа позволили в короткие сроки централизовать управление организацией кораблевождения, разработать и ввести в действие пакет нормативных правовых актов по безопасности мореплавания, а также Руководство по организации кораблевождения в Морской охране (РОК-2001) и Руководство по подготовке по кораблевождению в Морской охране (ПОК-2001). Была внедрена в практическую деятельность комплексная система предупреждения аварийности (КСПА), позволившая значительно снизить уровень аварийности.

Важным фактором в деятельности СКБМ было то, что она выполняла также функции заказчика военной техники по своему направлению, могла заказывать и проводить НИР и ОКР, проводить войсковые и государственные испытания, опираясь при этом на соответствующие (причем не обязательно морские) структуры Научно-исследовательского испытательного технического центра ФПС России (далее именуется - НИИТЦ). Это позволило СКБМ применить системный подход и к техническому обеспечению кораблевождения.

Решению вопросов технического обеспечения кораблевождения способствовало то обстоятельство, что к концу 90-х годов XX века отечественная промышленность совершила качественный скачок в разработке технических средств управления кораблем и силами навигации, освещения обстановки и связи на основе современных компьютерных технологий. Это привело к глубокой интеграции разнородных функций, выполняемых одними и теми же техническими средствами, и почти полной размытости их классификации (технические средства навигации, ра-

диотехнические средства и т.д.).

В результате НИИТЦ и СКБМ за пятилетний период были изучены сотни образцов новых технических средств, проведены более 50 войсковых и государственных испытаний, приняты на вооружение Морской охраны десятки систем и комплексов, среди них три типа корабельных электронных картографических систем (навигационные, тактические и общей обстановки) и более пяти типов береговых электронных картографических систем.

Единый подход к организации кораблевождения позволил СКБМ сформулировать основные положения построения Комплексной системы освещения обстановки, управления, навигации и связи (КСОУН) Морской охраны и приступить к разработке интегрированных систем для кораблей (корабельный модуль КСОУН), штабов соединений (территориальный модуль) и региональных управлений (региональный модуль). Все модули сопряжены друг с другом и позволяют проводить обмен информацией в режиме реального времени. В настоящее время завершается создание корабельного и территориального модулей. Их планируется принять на вооружение Пограничной службы ФСБ России в 2005 году. Корабельные модули, получившие название навигационно-тактических комплексов, обеспечили единое решение задач кораблевождения и безопасности мореплавания штурманской боевой частью в новой организации.

Одновременно прорабатывались и другие вопросы, связанные с новой организацией кораблевождения – подготовкой офицеров, мичманов, старшин и матросов, гражданского персонала, организацией эксплуатации и ремонта технических средств и т.д.

Этот период службы в ФПС России вспоминаю с чувством глубокого удовлетворения. Было видно, что, хотя с трудом, процесс реформирования идет. На местах появились офицеры, которые стали понимать суть проводимых реформ. Высшей наградой было услышать высказывания флагманских специалистов – да,

так лучше, проще и эффективнее.

Таким был удачный опыт реформирования организации кораблевождения.

К сожалению, упразднение ФПС России повлекло за собой кадровые изменения, которые привели и к искажению проводимой реформы организации кораблевождения. СКБМ была упразднена, снова введены главные специалисты. Это, естественно, привело к противоречиям между корабельной организацией и «надстройкой». Но т.к. объективная реальность никуда не исчезла, то для реализации ее требований руководство вынуждено возложить обязанности начальника СКБМ на главных специалистов в виде дополнительных обязанностей. Стоит ли говорить о качестве решения задач при такой организации.

Этот этап можно отнести к неудачному опыту. И все же в целом я оцениваю проделанное положительно.

Какие можно сделать выводы из всего сказанного выше?

Первое: в ВМФ давно пора создать структуру, подобную СКБМ.

Второе: этой структурой логичнее всего должна быть Штурманская служба ВМФ. Ведь изначальное значение термина «штурман» – это человек-руль, а не человек-навигация. Тем более, что в коммерческом флоте, да теперь и в ФСБ России, именно так и есть.

Кадровый вопрос, возникающий при этом, можно и должно решать, так как в Пограничной службе, где многие корабельные и флагманские штурмана имеют допуск к самостоятельному управлению кораблем и продолжают службу на командных должностях, а командиры кораблей зачастую становятся флагманскими штурманами.

В заключение выражу надежду на то, что пример пограничников вдохновит руководство Военно-Морского Флота на реализацию давно назревшей реформы организации кораблевождения.

**Контр-адмирал запаса
Д. ШТЕФАНОВ**

НЕКОТОРЫЕ ПОДХОДЫ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОДВОДНОЙ НАВИГАЦИИ

В развитии подводной навигации до сих пор остается нерешенным вопрос предотвращения столкновений подводных лодок, находящихся в подводном положении.

Экскурс в историю этой проблемы показывает, что факты столкновений были, однако мировая юридическая практика не имеет примеров разрешения подобных инцидентов, как правило, доказать факт имевшего место столкновения весьма затруднительно.

Проблема в последнее время воспринимается более остро: во-первых, до сих пор не прекращены дискуссии в печати по факту гибели апл «Курск» в Баренцевом море; во - вторых, за последние менее чем пять лет, мировая практика пополнилась случаями столкновения подводных лодок ВМС США друг с другом и потопления рыболовецких судов. Эти случаи полно освещены в средствах массовой информации; в третьих, судостроительные предприятия рассматривают в перспективе создание подводных транспортных судов широкого назначения.

Навигационная безопасность подводного плавания в общей системе безопасности судоходства имеет особую значимость, которая обусловлена повышенными требованиями к обеспечению безопасности человеческой жизни на море.

Аварийность в подводной среде можно разделить на три группы:

- столкновения подводных лодок друг с другом;
- столкновения с грунтом, льдом (айсбергами);
- технические происшествия.

Техническая аварийность и столкновения с грунтом или ледяными образованиями не связаны, как правило, с присутствием в районе плавания другой подводной лодки. Эти случаи аварийности в большей степени зависят от конструктивных особенностей, человеческого фактора и навигационных ошибок, их можно предупредить организационными и техническими мероприятиями, соответствующей подготовкой персонала.

Случаи аварийности подводных лодок из-за столкновений в подводном положении в большей степени зависят от несовершенства подводных средств гидроакустического наблюдения, от особенностей подводной среды. Здесь человеческий фактор присутствует опосредованно, поскольку нет возможности наблюдать опасность развития ситуации визуально. Человеческая жизнь поставлена в жесткую зависимость от технических средств, их возможностей по отображению подводной и надводной обстановки, от способности лиц, ответственных за управление кораблем, своевременно принять решение по предотвращению опасного сближения или столкновения как с подводным, так и надводным объектом.

За относительно продолжительное время подводного мореплавания не выработано международных правил по предупреждению столкновений. Если подводная лодка после столкновения не потеряла своей способности находиться в подводном положении, то она пытается уйти от места происшествия, особенно, если инцидент произошел вблизи побережья другого государства. Поймать такого нарушителя и доказать его вину сложно, пока не будет подтвержден сам факт случившегося.

Факты столкновений подводных лодок в море друг с другом и другими судами,

которые невозможно опровергнуть, известны, они получили отображение в средствах массовой информации.

1. Февраль 1992 года. Баренцево море. В результате попытки скрытного слежения атомная подводная лодка «Батон Руж» (тип «Лос-Анджелес») столкнулась в подводном положении с российской подводной лодкой проекта «Сьерра». Этот инцидент примечателен и тем, что произошел в территориальном море Российской Федерации.
2. Март 1993 года. Баренцево море. Столкновение в подводном положении атомной подводной лодки ВМС США «Грейлинг» (тип «Стержен») с российской атомной подводной лодкой проекта «Дельта-4» в полигонах боевой подготовки Северного флота.
3. 11 февраля 1998 г. американская многоцелевая атомная подводная лодка потопила южнокорейское рыболовное судно. Это произошло в 7 километрах от побережья Южной Кореи.
4. 19 марта 1998 г., вблизи побережья о-ва Лонг-Айленд (штат Нью-Йорк), произошло столкновение двух американских атомных подводных лодок. В момент столкновения стратегическая подводная лодка «Кентукки» (тип «Огайо») находилась на поверхности, а многоцелевая атомная подводная лодка «Сан Хуан» (тип «Лос-Анджелес») осуществляла маневр всплытия в надводное положение.
5. В феврале 2001 г., недалеко от Гавайских островов произошло столкновение подводной лодки ВМС США «Гринвилл» с японским траулером «Эхиме-мару», в результате которого погибли девять человек.

Особенность последних трех инцидентов заключается в том, что аварийные происшествия произошли при выполнении маневра всплытия американских подводных лодок в надводное положение. Все эти случаи, в которых однозначно виноваты командиры подводных лодок ВМС США, показывают несовершенство радиотехнического вооружения самых современных кораблей, демонстрируют явно завышенные технические характеристики, рекламируемые в официальных источниках, дальностей обнаружения подводных и надводных целей гидроакустическими комплексами подводных лодок ВМС США.

Каждый из приведенных случаев подчеркивает сложность обеспечения безопасности подводной навигации.

Вместе с тем уместно напомнить, что за многолетнюю историю патрулирования подводных лодок ВМФ СССР в районе побережья США, в эпоху «холодной войны», не отмечено ни одного случая столкновений с американскими подводными лодками. Это показывает более ответственное отношение командиров подводных лодок СССР к обеспечению безопасности подводного мореплавания при решении задач в районах, где возможно присутствие подводных лодок других государств.

Как следует из официальной статистики, все инциденты происходили либо в открытом море, либо вблизи берегов России.

Оформление международно-правовых проблем безопасности подводного мореплавания – это актуальная задача современности. Она продиктована не только интересами обеспечения безопасности человеческой жизни на море, но и предупреждением нежелательных для человечества экологических изменений в окружающей среде, которые возможны при происшествиях с подводными лодками.

Сложностей на пути согласования подходов будет много и основными из них на сегодня, по-моему, являются:

- продиктованная целями безопасности необходимость ограничения свободы подводного мореплавания в отдельных районах Мирового океана, интенсивно используемых для подводного плавания, назначением безопасных горизонтов следования в подводном положении. (Здесь следует учесть положительный опыт разграничения движения по высоте воздушных судов). Этот принцип сможет работать только в случае заключения межправительственных договоренностей;

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

- нежелание ВМС США, Англии и других государств отойти от принципов «скрытного слежения» за подводными лодками ВМФ России, который утвердился со времен «холодной войны».

В интересах обеспечения безопасности подводной навигации можно выработать несколько подходов:

1. Оповещение о предстоящей деятельности;
2. Назначение маршрутов подводного мореплавания;
3. Маневрирование подводных лодок изменением курса для предотвращения опасного сближения в случае обнаружения собственными гидроакустическими средствами присутствия в районе плавания другой подводной лодки;
4. Разграничение по глубинам погружения в отдельных районах;
5. Оборудование подводных лодок специальными устройствами для обозначения своего места.

Оценим каждый подход.

Первый подразумевает объявление в системе оповещения мореплавателей NAVTEX об ограничении свободы подводного мореплавания в отдельных районах. Этот способ, во-первых, имеет существенный недостаток, связанный с отсутствием возможности постоянного приема информации на подводной лодке в подводном положении и, во-вторых, может не применяться в интересах скрытности действий командирами иностранных подводных лодок.

Второй – это перспективный подход для обеспечения безопасности подводного гражданского судоходства, но в современных условиях требует длительного переговорного процесса. Однако перспектива назначения рекомендованных путей для подводной навигации очевидна, поскольку позволит повысить как безопасность подводных лодок, так и позволит судам, совершающим переходы, выбирать маршруты в зависимости от прохождения рекомендованных путей подводных лодок. В сочетании с первым подходом такой вариант обеспечения безопасности подводной навигации может быть одним из эффективных.

Третий подход требует определения зоны безопасности относительно подводной лодки – минимальной дистанции, которая может позволить избежать опасного сближения с обнаруженной подводной лодкой изменением курса.

Зону безопасности можно рассчитать, задав наихудшие начальные условия: подводные лодки сближаются друг с другом на носовых курсовых углах, не имея

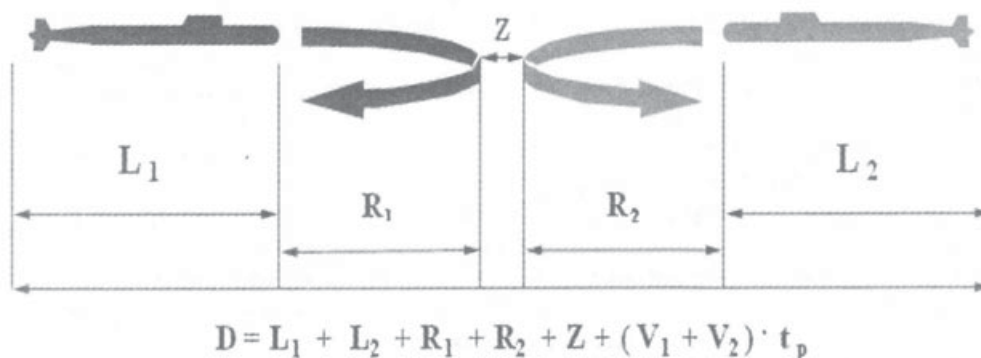


Рис. 1

взаимного гидроакустического контакта (рис.1).

Особенность ситуации сближения при таком взаимном расположении подводных лодок заключается в более низком уровне шумности, что снижает дальность обнаружения. Главной особенностью ситуации является то, что от момента обнаружения подводной лодки до принятия решения на маневр уклонения от столкновения времени может оказаться очень мало. В МППСС-72 подобная ситуация и реко-

мендованные действия приведены в правиле 14 «Ситуация сближения судов, идущих прямо друг на друга». Когда два судна сближаются на противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо с тем, чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту. Тем не менее столкновения судов, при нарушении стороны изменения курса для предотвращения столкновения в мировой практике фиксируются.

Для обеспечения навигационной безопасности оценим минимальную дистанцию, которая может позволить избежать опасного сближения.

Для оценки дистанции (D), на которой следует начать маневр для предотвращения опасного сближения, целесообразно учесть следующие составляющие:

радиус циркуляции подводных лодок и расстояние, проходимое от момента подачи команды на руль, до начала поворота каждой подводной лодки (R1 и R2);

длину каждой подводной лодки (L1 и L2);

дистанцию безопасности, на которую нельзя сближаться двум подводным лодкам – охранный зона (Z).

Эти составляющие являются неотъемлемой частью маневренных характеристик кораблей. Дополнительно необходимо учесть влияние человеческого фактора. В расчет параметра D он войдет как произведение времени, затрачиваемого персоналом подводной лодки от момента обнаружения подводной лодки в районе плавания до начала маневра уклонения (t_p) и суммы скоростей обеих подводных лодок ($V1$ и $V2$).

Например: длина каждой подводной лодки $L = 0,9$ кбт, радиус циркуляции, с учетом расстояния, проходимого от момента подачи команды на руль до начала циркуляции - $R = 2,7$ кбт (каждой), скорость подводных лодок - 9 уз. ($1,5$ кбт/мин), время $t_p = 3$ мин. Для этих условий $D = 2,7 + 2,7 + 0,9 + 0,9 + 3 (1,5 + 1,5) = 16,2$ кбт (3000 м).

В этом случае не исключается касание двух подводных лодок друг с другом. Для исключения возможности касания необходимо учесть дополнительно параметр Z – охранную зону. Если она равняется 500 м, то дистанция, на которой необходимо предпринимать маневр уклонения для предотвращения опасного сближения составит 3500 м ($18,9$ кбт).

Полученное значение показывает, что может возникнуть навигационная опасность и следует предпринимать немедленный маневр изменением курса для уклонения от таранного удара, т.е. необходимо приведение другой подводной лодки на кормовые курсовые углы.

Случаи столкновения подводных лодок показывают, что в зависимости от условий плавания, дистанции обнаружения могут быть менее 20 кбт, т.е. подводные лодки, маневрируя вблизи друг друга, зачастую избегают столкновения только благодаря нахождению на разных глубинах погружения, однако, при плавании в Арктических морях, подо льдом, вероятность нахождения подводных лодок на близких глубинах погружения возрастает.

Четвертый подход. Подводные лодки имеют хорошую маневренность при изменении глубины погружения, что позволяет сделать вывод о необходимости разграничения по глубинам погружения в случае взаимного обнаружения или при входе в районы, где выполняют свои задачи подводные лодки прибрежного государства. Рассмотрим два варианта: при нахождении иностранной подводной лодки в районе полигонов боевой подготовки прибрежного государства и при маневрировании подводных лодок в открытом море, вне полигонов боевой подготовки прибрежного государства.

Оценивая первый вариант разграничения по глубинам погружения, следует учесть, что подводные лодки в районах боевой подготовки могут отрабатывать задачи как самостоятельно, так и в обеспечении другой подводной лодки. Районы, где подводные лодки прибрежного государства отрабатывают задачи совместно, явля-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

ются частью общего района боевой подготовки подводных лодок. Границы районов боевой подготовки следует объявлять для нанесения на морские навигационные карты.

В районах боевой подготовки маневрирование двух подводных лодок может производиться от надводного положения до, например, глубины погружения 170 м.

Можно объявить в ПРИП время проведения учений в подводном положении и границы района. Информацию мореплаватели могут получать в системе NAVTEX, или по существующим на флотах средствам в сеанс радиосвязи.

Нахождение в районах учений иностранных подводных лодок следует запретить. Это положение могут применять все прибрежные государства после заключения взаимной договоренности. Однако очевидно, что запрещение является нормой рекомендательной, поэтому ни у кого не может быть достаточной уверенности, что требование - не заходить в объявленный район - командиры иностранных подводных лодок будут выполнять. Так что запрещение в большей степени будет иметь информационный характер и нельзя быть уверенным, что до всех иностранных подводных мореплавателей она доведена. Подчеркиваю, что такой вариант действий возможен только после заключения взаимной договоренности между государствами.

Для создания безопасных навигационных условий маневрирования иностранных подводных лодок в районах боевой подготовки прибрежного государства предлагается установить «горизонт безопасности».

«Горизонт безопасности» - часть подводной среды, отстоящая от поверхности моря на 65 – 85 м (рис.2).

Иностранные подводные мореплаватели выбирают глубину погружения из расчета, что ни одна из максимально выступающих частей подводной лодки (рубка,

Использование «Горизонта безопасности» в полигонах боевой подготовки

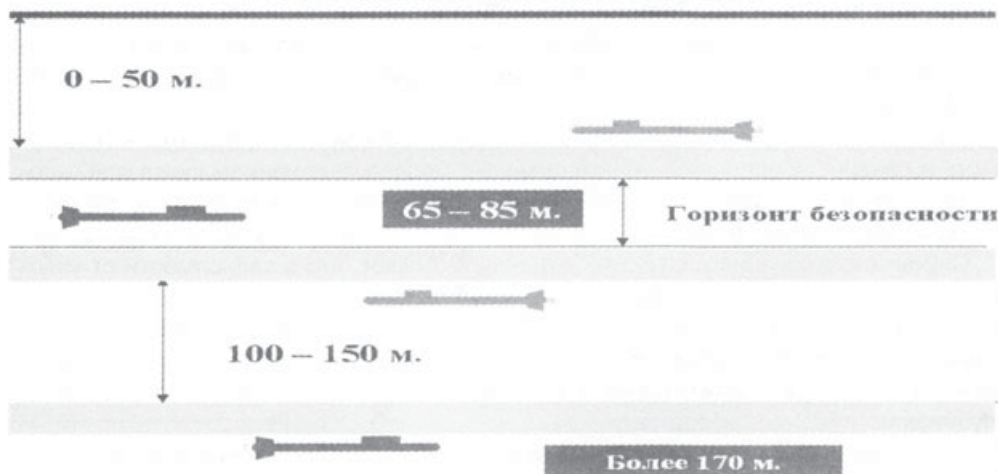


Рис. 2

стабилизаторы и т.д.) не выходит за пределы установленного диапазона глубин.

Глубины «горизонта безопасности» следует придерживаться в районах, где подводные лодки прибрежного государства отрабатывают задачи совместно, или выбирать глубину погружения, например, более 170 м (это значение также следует уточнить при проведении переговорного процесса).

Организацию пересечения «горизонта безопасности» подводной лодкой прибрежного государства при выполнении маневра погружения на глубину более 85 м, следует определить дополнительно.

Оценим другой вариант – маневрирование ПЛ вне прибрежных полигонов бое-

вой подготовки.

При следовании в подводном положении в открытом море, в случае обнаружения подводной лодкой присутствия другой подводной лодки, та из них, которая произвела обнаружение другой подводной лодки, дает в сторону обнаруженного подводного объекта 5 гидроакустических посылок в тракте измерения дистанции или другом, позволяющем подводной лодке, находящейся в районе, достоверно принять эти сигналы. Так можно обозначить свое присутствие в районе плавания.

Одним из эффективных способов, чтобы избежать столкновения в подводном положении в открытом море, может быть разнесение глубин погружения обеих подводных лодок на величину, например, не менее 30 м относительно друг друга (величина требует уточнения при проведении переговоров).

Для примера, при плавании в районах свободных ото льда, подводная лодка, обна-

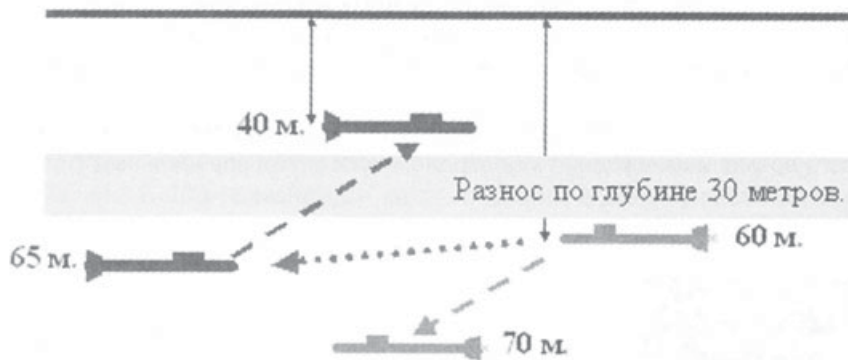


Рис. 3.

ружившая присутствие другого подводного объекта, после обозначения своего присутствия посылками гидролокатора, занимает горизонт 70 м. Подводная лодка, обнаружившая посылки гидролокатора, занимает глубину погружения 40 м, если она находилась на глубине равной или менее 70 м (вариант мелкого моря, рис.3).

В том случае, если обнаруженная подводная лодка находилась на глубине более 70 м, (вариант глубокого моря, рис.4) она должна выполнить маневр погружения на глубину не менее 100 м. Полагаем в данном случае, что навигационные условия

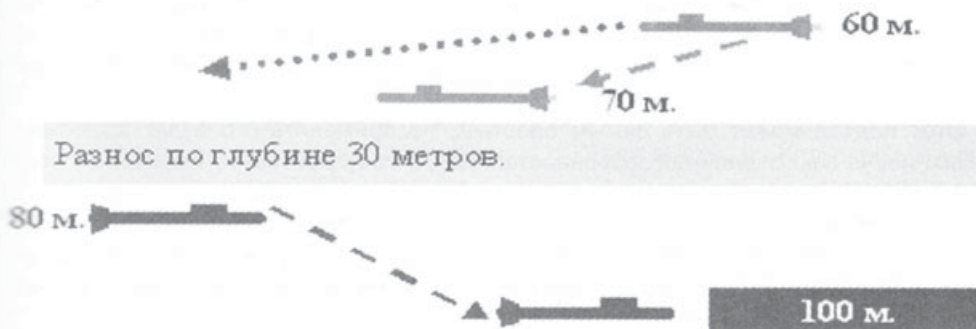


Рис. 4.

района позволяют подводной лодке безопасно маневрировать на указанной глубине погружения.

На подводной лодке, обнаружившей 5 посылок гидролокатора, следует оценить обстановку, обозначить свое присутствие одной или несколькими посылками трак-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

та измерения дистанции гидроакустической станции или другим, который может быть достоверно принят и классифицирован. Эта посылка означает для подводной лодки, первой обнаружившей присутствие другой подводной лодки что условия занятия безопасных от столкновения глубин погружения приняты. Если ответная посылка не получена, командир подводной лодки, принимает решение в зависимости от складывающейся ситуации и характера изменения пеленга.

Особенностями нахождения подводных лодок в подледном плавании является нахождение на глубинах, безопасных от столкновения с подводными ледяными килями, айсбергами и т.д., меньшие дальности обнаружения подводных объектов, исключение или существенное ограничение возможности всплытия в надводное положение.

Подо льдом возникает большая вероятность нахождения подводных лодок на одинаковых или опасных от столкновения глубинах погружения.

Еще один – пятый подход – это постоянное обозначение своего места. Он является перспективным и может быть применен, в том числе и при подледном плавании (рис.5).

В этом случае применяется обозначение своего места подводной лодкой в процессе всего времени нахождения в подводном положении специальным гидроакус-

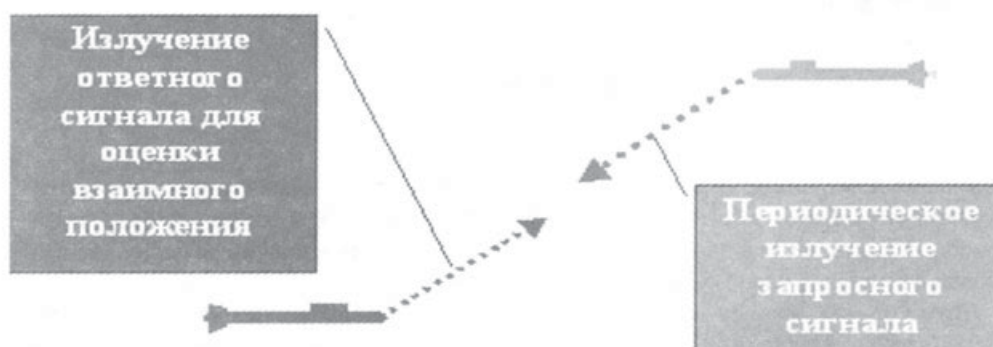


Рис. 5.

тическим сигналом можно применить периодическое, с расчетной дискретностью, излучение гидроакустической станцией запросного сигнала, который, в случае автоматического приема на другой подводной лодке генерирует ответный сигнал, позволяющий точно оценить взаимное расположение для расчета маневра на расхождение.

Этот подход может быть самым простым, но применить его будет возможно только после заключения договоренностей между государствами, имеющими, или планирующими иметь подводные лодки различного назначения.

Рассмотренные пять подходов, в случае их дальнейшего развития и реализации, могут, на мой взгляд, помочь повысить безопасность подводной навигации. Проверить их эффективность можно при проведении совместных учений с привлечением подводных лодок различных государств.

**Капитан 1 ранга А.ШЕМЕТОВ,
главный штурман Северного флота**

ПОХОД В САРГАССОВО МОРЕ

В Карибском кризисе 1962 года участвовало не четыре, а пять советских подводных лодок, утверждает автор данной статьи – бывший заместитель командира по политической части подводной лодки Б-75, которая также несла службу в Саргассовом море.

Когда говорят о Карибском кризисе 1962 г., то обычно вспоминают о четырех советских подводных лодках, которые тогда несли службу в Южной Атлантике: это Б-130 (командир – капитан 2 ранга Николай Шумков), Б-59 (командир – капитан 2 ранга Валентин Савицкий), Б-4 (командир – капитан 2 ранга Рюрик Кетов), Б-36 (командир – капитан 2 ранга Алексей Дубивко). И ни слова о Б-75, которой командовал капитан 2 ранга Николай Натненков. Замполитом на данной лодке служил автор этих строк.

Мне хотелось бы устранить пробел в истории нашего подводного флота и хотя бы кратко рассказать о тех событиях, участником которых мне довелось быть.

Подводная лодка Б-75 входила в состав 1-й бригады (командир – контр-адмирал И.Г.Жуйко) 4-й эскадры подводных лодок (командир – контр-адмирал Н.И.Ямщиков) Северного флота, которым командовал тогда адмирал В.А.Касатонов.

Приказ о подготовке Б-75 к плаванию на полную автономность (90 суток) поступил в начале июня 1962 г., срок выхода был назначен на 18 июня. Готовились серьезно, достаточно сказать, что по состоянию здоровья пришлось заменить 11 человек, в том числе двух офицеров, четырех старшин и пять матросов.

Между тем выход корабля откладывался. В начале июля пришлось даже поучаствовать в учениях в Барен-

цевом море, выполнить стрельбу торпедами, что, в общем, было в пользу, так как повышало практические навыки личного состава в обслуживании своих боевых постов.

18 августа нашу подводную лодку посетил командующий Северным флотом, внимательно проверил все отсеки, все боевые посты, затем собрал офицеров и разъяснил, что нам предстоит пройти вблизи морской границы восточного побережья США с целью обнаружения там акустических станций, а далее действовать по специальному заданию, которое будет в пакете и с которым мы должны ознакомиться при выходе из базы.

В день выхода на подводную лодку прибыли флагманские специалисты бригады и эскадры с целью проверки техники и личного состава к выполнению задач в автономном плавании.

В 21.00 29 августа 1962 г. подводная лодка Б-75 отошла от причала Екатерининской гавани г.Полярного. В составе экипажа находились 12 офицеров, 2 мичмана сверхсрочной службы, 21 старшина, 44 матроса. Среди матросов и старшин было 34 отличника боевой и политической подготовки, 15 специалистов первого класса, второго – 25. При этом 17 из них служили по четвертому году, 17 – по третьему, 20 – по второму, 11 молодых матросов прибыли на корабль из учебных отрядов.

Когда вышли из Кольского залива и легли на курс по направлению в Атлантику, командир вскрыл «заветный» пакет. Только теперь мы узнали, куда и зачем идем.

На четвертый день вошли в зону противолодочной обороны НАТО, о чем командир проинформировал личный состав и призвал к бдительности, к быстрым и умелым действиям на боевых постах, рассказал об оборудова-

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

нии рубежей ПЛО, о том, с какими средствами обнаружения подводных лодок мы можем встретиться и как действовать в той или иной обстановке. Идти следовало скрытно, поэтому мы то и дело прятались под воду то от самолетов радиолокационного дозора, которые регулярно появлялись в воздухе, то от кораблей НАТО или США.

Многие мили приходилось идти под РДП, зато на просторы Атлантики вышли благополучно.

11 сентября нам стало известно содержание заявления ТАСС об агрессивных действиях США относительно Кубы. И в тот же день была расшифрована радиограмма в наш адрес, в которой сообщалось, что Вооруженные Силы СССР приведены в повышенную боевую готовность, а нам приказано быть в надлежащей боевой готовности, причем разрешалось применять оружие (у нас на борту было 22 торпеды) в случае прямого нападения кораблей США или НАТО. В общем, в любой момент может грянуть война, но страха по этому поводу не было.

Вечером того же дня, находясь в подводном положении, как и положено было по канонам тех лет, провели митинг личного состава с трансляцией по всему кораблю, на котором командир ПЛ кратко изложил содержание заявления ТАСС и радиограммы командования, разъяснил, что обстановка осложняется и не исключено применение против нас оружия, к чему мы должны быть готовы, чтобы отразить любое нападение. В резолюции митинга, принятой единогласно, мы, естественно, одобрили принятые правительством меры и выразили готовность выполнить любой приказ командования.

Следуя курсом вблизи морской границы восточного побережья США, мы обнаруживали чаще всего гражданские суда и от встречи с ними своевременно уклонялись.

Но были дни, когда приходилось погружаться по 10-12 раз! Когда пришли к приграничной акватории США, убедились, что никаких акустических

станций на восточном побережье Америки, видимо, нет, в противном, как мы тогда полагали, случае нас быстро бы обнаружили.

К концу сентября Б-75 взяла курс в назначенный квадрат в Саргассовом море. В отсеках стало жарко. В пятом и шестом отсеках температура держалась на уровне 40-45 градусов, а в четвертом отсеке, где расположен камбуз до 50 градусов. По совету врача командир ПЛ приказал изменить рацион питания: вместо первого блюда в обед стали выдавать соки, компоты.

Первый день патрулирования на позиции ознаменовался проливным дождем, который был использован как душ. Людям разрешали выходить на мостик ходовой рубки, где они этот небесный душ и принимали. Очень кстати пришелся этот тропический ливень!

В один из дней пережили неприятный случай, который произошел в сильный шторм. Прямо по курсу на горизонте были обнаружены огни. По команде вахтенного офицера объявляется срочное погружение, но не тут-то было: лодка, несмотря на принятый балласт, погружаться не хочет. Принимаем дополнительный балласт, и допринимались до того, что лодка с дифферентом на корму 10-12 градусов стала падать в глубину. Корпус дрожит от бешено работающих моторов, но падение продолжается. В этот критический момент вахтенный седьмого отсека специалист первого класса старший матрос Тараканов, увидев на глубиномере стрелку, приближающуюся к 300 метрам, открыл клапан воздуха высокого давления и продул кормовые балластные цистерны. Лодка выровнялась и вскоре была переведена на рабочую глубину. Трудно сказать, чем бы все это окончилось, если бы не находчивость Тараканова.

Всего в Саргассовом море за время службы мы сменили четыре позиции. Однажды ночью в условиях нулевой видимости, идя в надводном положении, чуть не столкнулись с кораб-

лем США, который находился в дрейфе, как и мы, сохраняя скрытность. Срочно погрузились на предельную глубину (боевые смены были к этому времени отработаны) и пошли противолодочным зигзагом. Вахтенный акустик доложил, что корабль дал ход и его локаторы начали работать. Более двух часов он пытался обнаружить нас, но безрезультатно. Мы слышали его акустические посылки, которые нас не выявляли.

За время пребывания на позициях, как и на переходе, случались поломки материальной части, но усилиями соответствующих специалистов они устранялись и существенного влияния на выполнение поставленных задач не оказали: живучесть подводной лодки была надежной.

В третьей декаде октября получили радиogramму о том, что для встречи с нами выслан танкер «Терек», от которого мы должны получить все необходимое для продолжения автономного плавания. Конечно, такое известие никого не обрадовало. Люди уже порядком устали, жара в отсеках и постоянное напряжение всех измотали, возвращения ждали с нетерпением, но приказ не обсуждается. Командир ПЛ поставил перед офицерами задачу убедить своих подчиненных, что продолжения нашего пребывания в Атлантике требует обстановка, что нам оказано высокое доверие – выполнить задачу государственной важности. И такая работа с матросами и старшинами была проведена, в результате – ни одной жалобы, ни малейшего проявления недовольства.

В ночь на 22 октября, находясь в подводном положении, обнаруживаем шум винтов корабля, шедшего курсом, которым должен был идти танкер «Терек». Убедившись в этом, мы всплыли и облизались с ним, но швартоваться из-за сильного волнения не пришлось: топливо принимали по шлангу, продукты, почту и все прочее – по канатам.

Перед рассветом вахтенный радиометрист доложил о работе самолетной РЛС. Вскоре над нами оказался самолет США «V-2», в кабине кото-

рого хорошо был виден летчик, одетый в красный комбинезон. Он кружился над нами на предельно низкой высоте и, скорее всего, вызывал по радио корабль, указывая при этом наши координаты. Мы торопились, а когда закончили прием всего положенного, поблагодарили экипаж «Терека», погрузились на рабочую глубину и пошли сначала курсом 180 градусов, потом курсом 90 градусов.

Всплыли в темное время, в начале ночи. Офицеры группы связи, входящие в наш экипаж, доложили командиру, что командование флота США требует от своих кораблей во что бы то ни стало найти советскую подводную лодку. Однако выполнить приказ своего командования американцы так и не смогли, хотя мы продолжали наблюдать за обстановкой и были все в той же боевой готовности. Личный состав находился в приподнятом настроении, так как все без исключения получили письма от родных и друзей, читали почти свежие газеты, делились друг с другом радостями и новостями.

На следующий день мы получили радиogramму, в которой нам было приказано следовать в базу.

Как и в начале похода, нам опять пришлось уклоняться от встречных судов и боевых кораблей НАТО, от самолетов радиолокационного дозора. Опять было много погружений, опять шли под РДП, иногда объявляли боевые тревоги. Наконец, зашли в свои воды, а 10 ноября 1962 г. в 16.00 Б-75 вошла в Кольский залив и через час-полтора ошвартовалась к пирсу в Ектерининской гавани г. Полярного.

Нас встречало командование бригады и эскадры. После разбора похода для личного состава лодки был организован праздничный обед, всем вручили значки «За дальний поход», матросы и старшины на 20 суток отправились в дом отдыха.

**Капитан 1 ранга в отставке
П. КОПТЯЕВ**

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

АТЛАНТИКА. ПУТЕВОЙ ДНЕВНИК

5 октября 2004 г. Уже сутки пытаемся вырваться из циклона, но все никак не выберемся. Убегая, мы попали в самый его центр, так что теперь держись! Впрочем, такое развитие событий можно было предположить. Северная Атлантика – район циклических штормов, а в осенне-зимний период 5 из 7 дней, как правило, штормовые.

А шторм уже далеко за 9 баллов. Штормуем по полной программе. В помещении носового швартового устройства лобовым ударом волны выбило задраенные световые люки и теперь там во всю гуляет волна. Едва корабль меняет курс, люки завариваются и в помещении НСУ устраняются последствия штормового погрома.

Воду откачивают всем, чем можно. Выгребают даже ведрами и обрезками. В каюте тоже полный кавардак, все ходуном. Но заниматься наведением порядка нет ни желания, ни сил. Из ходовой рубки авианосца картина незабываемая: «Кузнецов» вонзается форштевнем в волны по самую полетную палубу, а затем, дрожа всем корпусом, словно гигантский раненный зверь, старается взобраться на очередной вал, стряхивая с себя потоки воды. Вся носовая часть в пенных брызгах и мириадах брызг. Картина жуткая и в то же время величественная – извечный спор человеческого гения и стихии.

Окончание. Начало в №1

Во внутренних помещениях все скрипит. Кораблю тяжело, но «Кузнецов» крепится. Ощущая дрожь авианосца, слыша его жалобный скрип, невольно, в который уже раз, приходишь к мысли, что корабли – это живые существа, которым, как и людям присущи радость и

страдания. Шторм для корабля – это столь же нелегкое испытание, как и для человека. Но шестьдесят тысяч тонн – это шестьдесят тысяч, а потому качка у нас все же вполне терпима. А вот на идущий нам в кильватер «Адмирал Ушаков» страшно смотреть. Эсминец то взлетает на гребне волны, так что у него обнажаются днище и винты вхолостую рубят воздух, то, наоборот, со страшной силой летит вниз в пенный водоворот, так что полностью исчезает из вида. Ощущение такое, что вол-

ны уже сомкнулись над кораблем и он уже не сможет вырваться из их объятий.

– Давай, Федор Федорович! – говорю я. – Держись!

И он держится. Проходят несколько томительных мгновений, и «Ушаков» снова стремительно несется вверх на гигантских океанских качелях. Однако падения и взлеты при всей их внешней жуткости не столь страшны, как страшен крен. Вот эсминец накрывает очередной пенный вал, и мы видим, как его буквально кладет на бок. С эсминца докладывают: «Крен достигает пятидесяти одного градуса!» Это значительно выше всех допустимых пределов! Это значит, что эсминец прошел угол заката! Но он вновь и вновь упрямо встает из волн.



Командир ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» капитан 1 ранга А.Шевченко

Как не воздать здесь хвалу нашим кораблям, которые смогли создать такие совершенные корабли! Яркими оранжевыми цветами на пенных гребнях качаются в некотором отдалении от эсминца несколько снесенных волной спасательных плотиков. Их быстро уносит вдаль. С «Ушакова» передают, что вышла из строя одна из двух машин. Не вынеса переменных режимов, вышла из строя вся автоматика и теперь механики переводят ее на ручной режим работы. Пока вынуждены идти только под второй машиной. Но и ее заливают через газоотводы. В ходовой рубке, не удержавшись на качке, вахтенный офицер сломал ногу. На эсминце давно перешли на сухой паек, так как готовить горячую пищу совершенно невозможно.

Стараясь помочь боевому товарищу, «Кузнецов» пытается держать курс против волны. Крен «Ушакова» немного уменьшается. На эсминце в этот день всем пришлось не сладко, однако наибольшая нагрузка выпала на долю командира БЧ-5 капитана 2 ранга О.Воронова, командира машинно-котельной группы капитан-лейтенанта В.Варшавского и их подчиненных.

На «Кузнецове» выход на палубу давным-давно запрещен, а в иллюминатор неба не видно вообще, только клочья пены.

Качнуло круто горизонт и вздрогнул корпус корабля,

Когда ударила о борт десятибалльная волна.

Казалось, ад разверзся вдруг. Вздыхаясь, рушились валы,

И за пределы допусков кренило на борт корабли.

Молись, моряк, морским богам и в Провидение поверь.

Так мы врывались в океан через арктическую дверь!

К вечеру шторм усиливается уже до 10 баллов. К ужину кают-компания практически пустая. Дошли лишь самые преданные служители... На остальных кораблях КАУГа давно перешли на сухой паек, так как готовить нет ни малейшей возможности. Отчаянная битва со стихией продолжается всю ночь. Ближе к утру уже 7-8 баллов. Никогда не ду-

мал, что буду радоваться этому, но в сравнении с 10 баллами, 7 – это уже настоящий подарок судьбы. Иллюминатор в каюте наглухо задраен, но вой ветра слышен и через него. Вдалеке как ванька-встанька взлетает на волнах СБ-401.

Вечером на подведении суточных итогов узнаю о только что случившейся трагедии. Недалеко от нас тяжелейшая авария на канадской подводной лодке «Чикотими». Субмарина возвращалась на родину после ремонта в Англии. На борту 57 человек, включая представителей промышленности. В ста милях западнее Ирландии загорелся электроцит, лодка обесточилась. Во время пожара погиб офицер, есть раненные и сильно обожженные. Лодка всплыла в условиях жесточайшего шторма. Учитывая то, что всплыла она точно на маршруте нашего БПК «Адмирал Чабаненко» скорее всего, помимо всего прочего, «Чикотими» осуществляла за ним скрытое слежение. Но на этот раз канадцам откровенно не повезло. Положение лодки было столь серьезно, что уже никого не таясь, дали в



Перед полетом

эфир открытым текстом SOS. Первым добежал до терпящей бедствие субмарины английский фрегат УРО «Монтоуз», за ним другие корабли. В штормовых условиях снимали обожженных людей вертолетом. Экипаж самоотверженно боролся за живучесть лодки. Можно только представить, что творилось на обесточенной лодке в семибалльный шторм! Мы тоже предложили помощь, но, учитывая расстояние до места катастрофы «Чикотими», англичане, поблагодарив, от помощи отказались.

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

6 октября. Шторм несколько утихает. Качает все еще сильно, но в сравнении со вчерашним, не идет ни в какое сравнение. Из циклона мы почти вышли. Затем в пять часов поворот «все вдруг», и смена курса на противоположный. Теперь идем на юг, так как циклон

этих широтах, которая состоялась ровно тридцать один год назад. Тогда на БПК «Бойкий», осуществлявшем слежение за авианосцем «Америка», начался пожар торпед прямо в торпедных аппаратах. Их едва успели отстрелить, причем времени уже не было, а потому стреляли прямо в сторону перепуганных



Предполетные указания дает командующий авиацией ВМФ генерал-лейтенант Ю.Антипов

все еще движется на север. У «Ушакова» после всех передраг только 50 процентов топлива. Его отправляют на дозаправку к «Осипову». Весь день предполетная подготовка у летчиков. Что касается ветролетчиков, то они будут летать уже этой ночью. На завтра ожидается улучшение погоды, и запланированы полеты истребителей. Ночью поднимаюсь на ходовой мостик. Широкий нос авианосца медленно уходит в волну. В рубке темно, лишь светятся подсвеченные индикаторы приборов. Нет дневной суеты. В такое время хорошо думается. На полетной палубе зажигают посадочные огни. Синие, красные и зеленые - они вызывают ощущение некоего карнавала. Вертолеты один за другим взмывают и исчезают в крошечной темноте.

Вице-адмирал Доброскоченко вспоминает свою первую боевую службу в

американцев. Тот день Доброскоченко считает своим вторым днем рождения.

7 октября. Сегодня день истребителей. 9.00 - полеты открыты. Мы в центре походного ордера. Слева и чуть впереди «Устинов», справа «Петр Великий». Как обычно, первым ушел и вернулся разведчик погоды, взлетел спасатель. Справа появляется исландский рыбак. Некоторое время он идет одним курсом и скоростью с нами. Но вот к рыбаку полетел вертолет, и тот, меняя курс, быстро уходит в сторону.

Самолеты уже на исходных позициях у «острова» (так на авианосцах всего мира традиционно именуют надстройку). Летчики занимают места в кабинах, опускаются фонари, видно, как летчики надевают кислородные маски. «Сушки» по одному выезжают на стартовые позиции и медленно расправляют свои клапероны (элероны в виде закрылок) и

складные крылья. Ощущение такое, что это, готовясь к полету, расправляют свои крылья огромные птеродактили. Хищные остроносые носы самолетов и изящные, немного сгорбленные корпуса, которые слегка покачиваются при рулежке, только усиливают сходство.

А как слаженно и красиво работают наши ребята-стартовики, те, кто выводит самолеты на старт! В рекламных американских фильмах работа их стартовиков - это настоящее шоу. Американцы что есть силы машут руками, подпрыгивают, приседают, принимают эффектные позы. Все рассчитано на окружающую публику. Наши ребята - полная противоположность. У них все рационально выверено, без показухи и ажиотажа, но профессионально, по-деловому. Смотреть на четкую, слаженную работу наших стартовиков - одно удовольствие.

В 10.20 в небо ушел первый самолет командира авиаполка полковника С.Рассказова. Сегодня он на учебной «спарке» вывозит молодого летчика капитана Н.Лутковского. За учебной «сушкой» уходят в небо боевые самолеты. Вот очередной самолет вырывается на стартовую позицию, так чтобы шасси точно уперлись в поднятые из палубы щитки. Одновременно сзади поднимается отбойник. Нарастает тяга, сопровождаемая усиливающимся грохотом. Самолет дрожит, как нетерпеливый конь. Наконец летчик резко поднимает правую руку. По этой команде сразу убираются вниз щитки, и самолет с оглушающим ревом мчится на трамплин, чтобы затем взмыть с него вверх. Первыми взлетают ведомые и в воздухе ждут ведущего. Едва ведущий взлетает с трамплина, как тут же слева к нему пристраивается ведомый. Еще мгновение, и оба, оставляя в небе инверсионный след, на форсаже вертикально уходят в облака. Выглядит это чрезвычайно эффектно. Наконец все самолеты первой смены в воздухе. В начале несколько «коробочек» с четырьмя разворотами вокруг «Кузнецова». Затем в небе над «Кузнецовым» уже кипит как бы воздушный бой. Истребители парами атакуют друг друга, сходятся и расходятся на виражах. Картина более чем впечатляю-

щая. Затем «сушки» проходят вдоль «Кузнецова» и начинают отстрел ложных тепловых целей, именуемых летчиками просто «пиксилами». Тепловые ракеты с треском разлетаются во все стороны от самолетов, словно праздничные петарды.

Перед посадкой «сушки» делают контрольный заход на авианосец. Не выпущая гака, они лишь касаются шасси палубы, а затем снова с оглушительным ревом взмывают в воздух. И вот, наконец, последний заход, словно жало, выпущен гака. Самолет резко снижается, из сопел бьется пламя. Есть зацеп! «Су» неистово рвется из пут тормозного троса, гася инерцию, проскакивает еще несколько десятков метров по палубе и, наконец, замирает.



Полетный день

Взрели турбины, газ на предел и нет дороги назад.

Мне ангел-хранитель за левым плечом шепнул: «Мы прорвемся, брат!»

Врезался в небо на форсаже. Палуба - дом мой и кров,

Осталась внизу среди пенных брызг где-то за правым крылом.

Вираз. И с «фантомом» один на один сошлись мы атакой в лоб.

Пусть слабый, не выдержав, отвернет, уступит небо, падет.

Простор. Я один. Я свободу пью. Я счастлив победным часом.

Мой мир бесконечен, высок и чист - обитель богов и асов.

Заход на посадку. Глиссаду держу, мне пот застилает глаза.

И трос тормозной - обнаженный нерв, натянут, как жизни черта.

Зацеп! Рев и скрежет. Машина, как конь,

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

рванулась и сдала назад.

И ангел-хранитель за левым плечом шепнул: «Мы прорвались, брат!»

По оперативной информации на 7.10.04 г. БПК «Адмирал Чабаненко» под флагом командира соединения противолодочных кораблей контр-адмирала А.Литенкова уже движется курсом в базу. БПК «Североморск» и «Ад-



Готовность вертолета к вылету

мирал Левченко» под флагом контр-адмирала С.Авакянца тоже повернули из Ставангера домой. По предварительной договоренности должны были заходить в Портсмут, но англичане обиделись на нас и американцев, что их не пригласили для участия в ученьях и подтверждения на заход не дали.

К обеду на палубу лег первый снег. Север есть север! После обеда в небо уходит вторая, а затем и третья летные смены. Вечером прихожу на разбор полетов к летчикам. Выступает командир полка полковник С.Рассказов, командующий авиацией ВМФ генерал-лейтенант Ю.Антипов. Плановая таблица выполнения полностью, объявлены оценки частям обеспечения. К кораблю есть некоторые претензии по крену в начале полетов. Механики перекачивали топливо, отчего было потеряно некоторое время. У летного состава просьба во время полетов четче выдерживать корабль по курсу без рысканий. У летчиков «заходы устойчивые», большинство цеплялось за третий трос, касание производилось только в зеленой и зелено-желтой зоне и, в целом, волноваться никто не заставил. Действия всех оценены как «отличные».

8 октября. Весь день полеты. Сего-

дня пошел на полетную палубу к техникам. Режим выхода на палубу во время полетов строг и охраняется морскими пехотинцами. Чтобы выйти, надо брать «добро» у вице-адмирала Доброскоchenko. Самолеты уже в воздухе. Грохот стоит такой, что уши не выдерживают. Спасаясь от сильного ветра, вместе с техниками прячусь за надстройкой. Здесь же сложено все необходимое, что может понадобиться для самолетов. Стоят миниатюрные буксировщики, вооруженные устройствами для транспортировки самолетов, именуемые в народе «водилами». Тут же и пожарная машина. Вместе с техниками на палубе работают матросы и офицеры авиационной боевой части корабля. Для удобства у всех разные куртки. У водителей - коричневые, у стартовой команды - оранжевые, у группы ГСМ - зеленые и, наконец, у группы авиационных боеприпасов - красные. С первого взгляда создается впечатление, что это просто беспорядочная толпа, но это только кажется. Вот на палубу сел очередной самолет, как с такой силой черкнул по палубе, что высек целый сноп искр. Едва самолет застыл, как у каждого из находящихся на палубе сразу нашлись дела. Кто-то буксирует «СУ-33» к месту стоянки, другие уже подкладывают колодки. Быстро подается стремянка для летчика, вскрываются приборные панели, подключают и проверяют системы, топливники уже подают заправочный шланг. С командиром эскадрильи подполковником Н.Дериглазовым фотографируемся на память. Перед полетами летчики предпочитают не сниматься, говорят, что плохая примета, а вот после полета всегда готовы.

9 октября. Мы на якоре на банке Тистльфьярдгрюнн. До Исландии 24 мили. Слева виден полуостров Мельраккаслъетта, над которым возвышается покрытая ледником вершина горы с незамысловатым названием Гюннуульфсвикюрфьядль. Много рыбы. Свободные от вахты потянулись на рыбалку.

Подошел танкер «Осипов» для заправки топливом. Это наша последняя заправка. Юра Пахомов фотографирует



На учениях штаб Кронштадтской бригады овр ЛенВМБ

- Командир бригады капитан 1 ранга И.Агапов
- У причала
- Заместитель командира бригады по электро-механической части капитан 2 ранга О.Гончаров, старшина команды телемехаников старший мичман В.Иноземцев и командир отделения те-



лемехаников старшина 1-й статьи Е.Васильев в ходовом посту

- Капитаны 1 ранга А.Халюков и О.Стадник работают с документами

- Офицеры штаба бригады капитаны 3 ранга С.Коваль, С.Рыжов и капитан 2 ранга С.Екимов за работой

Фото Ю. Пахомова



БПК «Керчь» 30 лет на страже морских рубежей



- На вахте начальник штаба бригады противолодочных кораблей капитан 1 ранга О.Криворог и командир корабля капитан 2 ранга О.Игнасюк
- В походе
- В боевом информационном посту командир радиотехнического дивизиона капитан 3 ранга О.Таравердов и старшина вахты БИЦ старший мичман Н.Семякин
- Ракетный удар



- Заместитель командира бригады противолодочных кораблей ЧФ по воспитательной работе капитан 1 ранга И.Просолин и заместитель командира корабля по воспитательной работе капитан 2 ранга В.Стародубцев

- Вахтенный офицер командир зенитно-ракетной батареи капитан-лейтенант Д.Будыш в ходовом посту

- Вахту несут командир БЧ-5 капитан 2 ранга Р.Мащев, вахтенный офицер капитан-лейтенант Ю.Сушко, старшина 2-й статьи А.Кулагин, матрос А.Резников, старшина 2-й статьи С.Шокель

- Цель будет поражена
- На поиск противника
- Курсом в океан

Фото Ю.Пахомова



Экипаж базового тральщика БТ 563 (Кронштадт)



- Командир корабля капитан-лейтенант А.Пешко руководит учением
- Работает тральная группа
- В ходовом посту командир БЧ-5 капитан-лейтенант В.Шинкаренко
- Занятие по ОГП проводит капитан 3 ранга В.Ковальчук

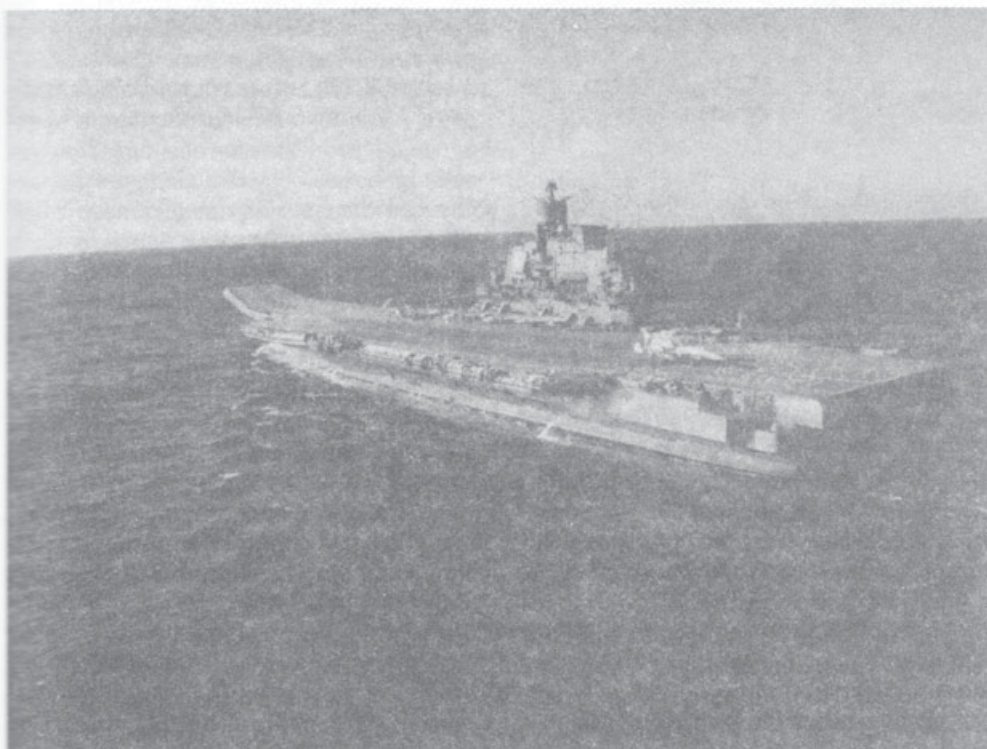
Фото Ю.Пахомова



в ангаре на память вертолетчиков. Ребята рассказывают, как одному из них приказали в свое время с Качи лететь на только что вышедший с завода «Кузнецов». Приказ есть приказ. Прилетели, сели. Не успели выбраться, видят, к ним бегут со всех сторон с криками «ура», фотографы, телеквизионщики. В чем дело, прилетевшие не поймут. Оказывается - это первая посадка на корабль.

тем с него сбросили в воду манекен. Подлетел вертолет, из него выпрыгнул в воду водолаз-спасатель, подплыл к манекену, обвязал его концом, минута, и манекен уже на борту вертолета, следом поднимают водолаза.

Беседуем с заместителем командира авиационного полка по воспитательной работе подполковником Ю.Денисовым. Рассказывает, что в полку хороший кос-



До свидания, «Адмирал Кузнецов», до новой встречи!

Разглядели вертолетчиков подбежавшие, спрашивают: «Кто вы такие и откуда?» Те отвечают: «Мы из Качинского полка!» Сразу крики: «Вы нам все испортите! Немедленно улетайте! Сейчас прилетит специально назначенный для первой посадки вертолет!». Едва взлетели, смотрят, к «Кузнецову» уже летит «официально назначенный». А с палубы уже снова гремит оркестр...

10 октября. Уходим от Исландии, чтобы начать полеты авиации. Исландцы облетели «Кузнецов» вертолетом, потом прислали корабль. На корабле проходит учение по спасению упавшего за борт человека. Спустили катер, за-

тяк опытных и грамотных летчиков, однако с молодежью дело обстоит несколько хуже. Достаточно низкая летная подготовка в училище сильно дает себя знать, и чтобы ввести молодого летчика в строй, а тем более сделать его боевым палубным истребителем, надо затратить очень много времени и усилий. Сетует на отсутствие ангаров для самолетов, из-за чего новейшие истребители приходится всю зиму держать на тридцатиградусном морозе, что, разумеется, не удлиняет жизнь самолетов.

Ночью сообщение с крейсера «Устинов». У одного из матросов острый аппендицит, а вдобавок к этому перенос-

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

симость к целому ряду лекарств. Операцию сделали, но не слишком удачно, похоже на внутреннее кровотечение. Так как у нас на «Кузнецове» имеется целых два штатных хирурга и хирурги-



В кабине вертолета заместитель командующего авиации СФ полковник Н.Куклев, штурман отряда майор И.Дундин и командир отряда подполковник С.Кравцов

ческая группа из военно-морского госпиталя (хирург и анестезиолог), срочно готовится вертолет на «Устинов». Ближе к утру вертолет возвращается. Привозят прооперированного матроса. На «Кузнецове» срочно готовят операцию для повторной операции.

На переходе морем американский крейсер УРО «Хью Сити» и наш БПК «Адмирал Левченко» провели в море завершающий этап учений «Северный Орел – 2004»: обмен досмотровыми партиями. Во время швартовки в штормовых условиях американского катера к борту «Левченко» получил серьезную рану лица матрос Браун. На БПК ему была сразу же оказана вся необходимая медицинская помощь, после чего матрос был отправлен на крейсер «Хью Сити».

В Севастополь вернулся из Средиземного моря отряд кораблей Черноморского флота в составе тяжелого ракетного крейсера «Москва» и БПК «Сметливый» под флагом командующего флота адмирала В.Масорина. На душе радостно, что мы вновь начали по-

стоянно ходить в дальние моря, причем на всех флотах сразу. Путь медленно, пусть со скрипом, но флот выбирается из многолетнего кризиса и понемногу расправляет плечи.

11 октября. С утра полеты авиации. Сегодня зачетное летное учение. По правому борту вдалеке видна голубая цепь исландских гор, с первого взгляда кажется, что это опустившиеся в море облака. Вообще-то сегодня понедельник, а по понедельникам летчики летать не любят, так как день считается несчастливым, но на войне, как на войне!

У летчиков сегодня к тому же особый день – летно-тактическое учение, подводящее итог их деятельности на нынешней боевой службе. Задача ЛТУ звучит как «Отражение средств воздушного нападения». Вот уже ушла в небо первая пара, изображающая противника (ведущий – подполковник И.Матковский, ведомый – подполковник П.Прядко). Пара уходит на большое удаление от корабля из зоны ПВО, а затем начинает атаку КАУГа. К этому времени в небо поднимается уже и вторая ударная пара (ведущий – подполковник С.Устюхин, ведомый – подполковник Ю.Корнеев), чуть раньше ее поднялась пара прикрытия (подполковники П.Подгузов и Е.Кузнецов). Эти самолеты должны были поначалу обеспечить подъем ударной пары, чтобы тех не сбили на взлете, а затем осуществлятькрытие отряда кораблей. Ударная пара тем временем устремилась на перехват условного противника. Истребители навели с «Кузнецова» пункт наведения авиации. Затем в воздухе разгорелось «воздушное сражение». Истребители сходились и расходились на виражах, выполняя условные ракетные пуски.

Воздушные баталии скоротечны и вот уже «сушки» одна за другой заходят на посадку.

Командование авиационной группы считает, что летный состав в предельно жестких условиях Северной Атлантики приобрел необходимые навыки и получил тренировку по отражению нападения СВН условного противника. Необходимый опыт эксплуатации авиационной техники в сложных штормовых условиях получил и инженерно-технический со-

став авиагруппы.

- Теперь мы готовы идти в настоящий бой! – говорят летчики, и в словах их слышится уверенность в исходе этого боя.

На ходовом мостике разговариваем с командиром «Кузнецова» капитаном 1 ранга Александром Шевченко. Ранее он служил здесь же старпомом, затем ушел учиться в академию и вот недавно вновь вернулся на родной корабль. Но уже в качестве командира.

- Конечно, нынешняя боевая служба далась не легко, ведь корабль четыре года простоял в заводе. За это время ушли многие опытные офицеры, а молодежь еще не «оморячилась». – рассказывает командир. – Однако, несмотря на все трудности, нам удалось всего лишь за два месяца подготовить корабль к выходу на учения, тогда как и в лучшие времена на это уходило не менее 7 месяцев. Своим экипажем я горжусь. Не смотря на то, что много молодых офицеров и мичманов, все гордятся службой на авианосном корабле и хотят плавать. Вообще же на этот поход затрачено более трех миллиардов рублей, 24 тысячи тонн мазута, 18 тысяч тонн дизтоплива. Родина нас обеспечила всем, и сейчас наш долг доказать, что эти затраты не были напрасными!

На «Кузнецове» в походе участвуют более 40 курсантов выпускных курсов почти всех наших военно-морских институтов. Отбирали лучших из лучших. Курсанты стоят дублерами штурманов, механиков, осваивают свои специальности. Пройдет меньше года, и они вернутся на флот уже лейтенантами. Курсантская практика – это еще одна из сегодняшних проблем ВМФ. Когда-то у нас не было недостатка ни в дальних походах, ни в специализированных учебных кораблях. Теперь, увы, все по иному. И в дальние походы мы все еще ходим не слишком часто, а учебных кораблей практически не осталось совсем. Все это, естественно, сказывается и на качестве подготовки лейтенантов, ибо настоящим моряком, как известно, можно стать только в море.

В медблоке при мне принесли на операцию матроса с «Устинова». Врачи говорят, что ухудшились гемодинамиче-

ские показатели, то есть продолжается внутреннее кровотечение. Совсем маленький мальчик. Очень хочется, чтобы все закончилось хорошо. Медики внешне суровы. На все вопросы отвечают односложно: «Разрежем – узнаем».

12 октября. Ветер 12 метров в секунду, видимость 8 миль, температура воздуха + 5, море 3-4 балла. С утра до вечера полеты авиации. Наши летают, несмотря на весьма сложные метеорологические условия. Американцы, к примеру, в таких условиях предпочитают отсидеться на авианосце. Что же касается Северной Атлантики, то она у ВМС США вообще не в чести. Не столь давно, потеряв здесь в течение всего нескольких дней сразу три самолета, они демонстративно покинули эти воды. Мы же упорно осваиваем здешнее суровое небо.

Узнаю, что операция матроса с «Устинова» прошла успешно. Зашел к нему в реанимационную палату. Зовут Олегом, родом из подмосковного Реутова. По специальности ракетчик. Отслужил уже полтора года. Говорит, что уже скучает по своему кораблю, так как у них очень хороший и дружный экипаж. Хочет как можно скорее вернуться на «Устинов».

13 октября. Лежим в дрейфе. Море, как обычно, за 5-6 баллов. На авианосце отрабатываются всевозможные тренировки и учения. Верхняя палуба пуста, лишь ветер гоняет первый снег.

На корабле ходят упорные слухи о том, что в ближайшей перспективе возможен ремонт на родном для «Кузнецова» заводе в Николаеве. Я, честно говоря, ничего о таких договоренностях между Россией и Украиной не слышал, но дай Бог! Офицеры наперебой говорят, сколько еще «кузнецовского» зипа осталось на Николаевском заводе и как бы он сейчас пригодился кораблю, насколько хорошо и надежно можно было бы произвести за его счет ремонт.

Вечером за чашкой чая беседуем в каюте с командиром авиационного полка полковником С.Рассказовым.

- Прошлая боевая служба в Средиземном море была настоящей воздушной феерией, демонстрацией всему

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

миру мастерства наших палубных асов! Что касается нынешней боевой службы, то она, возможно, внешне выглядит не столь эффектно, как предыдущая, зато в ней нами проделана большая черновая работа. Мы занимаемся конкретной плановой боевой подготовкой. Я твердо знаю, что у нас самые лучшие самолеты и самые лучшие летчики, так как мы летаем намного круче американцев. Небо – это как наркотик, чем больше летаешь, тем больше хочется летать еще и еще. Когда взлетаешь с авианосца и улетаешь от него далеко, а потом возвращаешься и увидишь его маленьким пятном на фоне необъятного океана, то на сердце сразу становится так радостно, словно ты нашел посреди океана свой дом.

14 октября. Маневрируем в пределах видимости Исландии. На сей раз видна гора Снартарстаданупюр. В который уже раз, пытаясь выговорить исландские названия, поражаюсь, как могут все это запоминать и выговаривать бедолаги исландцы? На вершине еще одной труднопроизносимой горы в корабельную оптику видно какое-то строение.

Из истории ТАВКР «Адмирал Кузнецов». Корабль дважды награждался призом Главнокомандующего ВМФ за ракетную стрельбу. За время нахождения корабля в строю на его палубу совершено уже почти пять тысяч посадок летательных аппаратов, причем без единой аварии.

Вообще тема авианосного флота одна из самых больных в нашем ВМФ. Порой мне кажется, что над нашими авианосцами висит некий рок. Сколько десятилетий ушло на то, что бы построить хотя бы первые авианесущие корабли! И руководство страны, и Министерство обороны долгое время были против. Что только не говорили против авианосного флота: и то, что авианосцы – это исключительно оружие империалистической агрессии, и то, что они слишком дороги и уязвимы. Никакие ссылки на опыт Второй мировой войны, авторитет специалистов и вообще на здравый смысл (каким образом без авианосцев прикрывать с воздуха наши корабельные группировки в океане?) не имели

успеха. Политические деятели были непробиваемы. Именно за попытку отстоять авианосную программу был снят с должности Главнокомандующего ВМФ Н.Г.Кузнецов. Пока мы спорили, весь мир успешно строил авианосные армады. Сменивший Н.Г.Кузнецова на посту Главкома С.Г.Горшков действовал исподволь и постепенно (на это ушло более двадцати лет!) убедил руководство страны, что авианосцы нам необходимы. Началось строительство. Один за другим сошли со стапелей первые четыре ТАВКР типа «Киев». За ними «Тбилиси» (нынешний «Кузнецов»), была спущена на воду «Рига» («Варяг»), заложен на николаевских стапелях атомный «Ульяновск». Но грянула перестройка, развал СССР, и все пошло крахом. Первыми были уничтожены ТАВКРы типа «Киев». Последнему из них «Баку» («Адмирал Горшков»), правда, повезло, и он был продан в Индию. «Ригу» («Варяг») продали китайцам под плавучий ресторан, а «Ульяновск» разрезали на стапеле. Специалисты говорят, что если бы СССР сохранился, то мы к сегодняшнему дню имели бы в боевом строю больше десятка авианосцев, чего вполне хватило бы. Но, увы, на сегодня у нас в строю только «Кузнецов». Когда начнет возрождаться наш авианосный флот и будет ли он возрожден вообще? Ответа на этот вопрос, думаю, сегодня не знает никто.

15 октября. Снова шторм, временами доходит до 7 баллов. Начало на этот раз как-то особенно неприятно. Слышно, как свистит ветер, погода на редкость мерзкая, на верхней палубе пусто. Авианосец дрожит всем корпусом. Ощущение такое, что огромное живое существо, во чреве которого мы пребываем, очень и очень страдает от океанского ненастья. Кто теперь может мне сказать, что корабли не имеют души?

Из-за непогоды пришлось отменить запланированные полеты.

Вспоминается давняя история со столкновением где-то в этих водах на Фареро-Исландском рубеже нашей ПЛАРБ из Гремихи с американской АПЛ «Аугуста» в подводном положении. Удар был такой силы, что людей посбивало с ног. Американцы тогда едва доковыля-

ли до своих берегов. Наш же командир, имевший задачу обеспечивать скрытность плавания, продолжал патрулирование. Однако погружаться из-за повреждений не решался, а поднимать перископ по причине все той же скрытности тоже не мог. Плавал на малой глубине и почти вслепую. Как результат - еще одно столкновение. На этот раз уже при возвращении в базу с каким-то рыбаком. Треклятый траулер снес своим килем рубку и повредил ракетные шахты. Досталось тогда всем сполна... Море и начальство оплошностей не прощают!

16 октября. Пересекли Гринвичский меридиан, но уже в обратном направлении. Ход 10 узлов. Погода, похоже, несколько наладилась. Учения по маневрированию. К «Кузнецову» приблизились «Петр Великий» и «Устинов». На вертолете облетаем походный ордер. Зрелище походного ордера боевых кораблей России поистине грандиозно. Совершенно синхронно корабли перестраиваются из кильватерной колонны в строй фронта, затем в строй пеленга. Все это на полном ходу в бурунах разрезаемых форштевнями волн. В горле ком за нашу океанскую мощь, которую не смогли изничтожить ни временщики, ни реформаторы.

После обеда беседуем с Героем России полковником В.Дубовым.

- В начале плавания у нас была определенная напряженность! – говорит один из лучших летчиков Отечества. – Ведь мы так долго не выходили на корабле! Прошлая боевая служба в Средиземном море была куда проще нынешней как по погодным условиям, так и по близости запасных аэродромов. В полете летчик полностью сливается с самолетом, и ты чувствуешь его как нечто неразделимое с собой, может, поэтому все мы относимся к своим самолетам не только как к живым существам, но как к своим братьям по небу! За эту боевую службу ошибок, слава Богу, не было. Ни один из полетов на авианосце не похож на другой, в каждом свои особенности.

Спрашиваю, как относится Дубовой

к приметам летчиков, к такой, как, например, отказ от фотографирования перед полетом. Дубовой, подумав, отвечает дипломатично:

- Я отдаю дань традиции!

Из Москвы переслана радиограмма с приглашением от командования британского ВМС. Англичане приглашают в будущем году «Кузнецов» в Портсмут на празднование 200-летия Трафальгарской победы. Предполагается грандиозный морской парад и масса мероприятий.

17 октября. В 16.40 радиотехнической разведка эсминца «Ушаков» обнаружила по данным излучения бортовой РЛС воздушную малоразмерную цель. Самолет явно летал и искал нас. Дело в том, что с момента нашего убийства с точки якорной стоянки «друзья» вновь потеряли нас из вида на двое с половиной суток. В случае боевых действий это настоящая катастрофа. А потому в союзнических штабах началась паника и все бросились на поиск пропавших русских. К нашему поиску было подключено все, что только возможно, включая и норвежских рыбаков. Для этого в предполагаемый район нашего нахождения было срочно направлено сразу несколько траулеров, хотя никакой рыбы в этом глубоководном месте не было и в помине. Однако и траулеры не спасли положения. Тогда была поднята в воздух вся наличная авиация.

Спустя шесть минут после обнаружения воздушной цели, она вышла с нами на связь. Это оказался самолет береговой охраны Норвегии «Дорнье-228». «Норги» просили «добро» на облет «Кузнецова». По утверждению офицера разведки Атлантической эскадры это именно тот самый самолет (принадлежавший в то время авиакомпании «Артиклайн»), который в 2000 году зафрахтовало НТВ для псевдосенсационного репортажа о гибели АПРК «Курск». «Добро» на облет норвежцу с «Кузнецова» дали, так как никаких полетов у нас в это время не проводилось. «Дорнье» сделал вокруг авианосца один галс и тут же огласил эфир целым залпом радиопередач. Как оказалось, старого знакомого наво-

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

дил на нас корабль береговой охраны «Сенья». Спустя некоторое время после отлета самолета показался норвежский вертолет. Это был вертолет «Сеньи», который наводил свой корабль на нас. Затем на горизонте показалась и сама «Сенья». Треск в эфире сразу пропал. Норвежцы успокоились.

18 октября. Идем мимо Норвегии. «Сенья» неотлучно, как тень, следует за нами. Утром в Норвежском море объявился самолет дальней радиолокационной разведки АВАКС. Это уже само по себе событие! АВАКСы этот северный угол своим присутствием балуют весьма не часто. Но сейчас повод для появления есть – наш отряд кораблей. Вне всяких сомнений, АВАКС прилетел глянуть, как будут летать русские истребители. Но промахнулся, так как мы сегодня не летаем. Норвежцы снова занервничали. «Сенья» запросила «Кузнецов»: «Разрешите проход сквозь строй вашего ордера!» Норвежцу явно что-то от нас надо. Вице-адмирал Доброскоchenko оказался подозрителен.

- Нет! – отозвался он в режиме УКВ.
- Если хотите фотографировать, то идите по корме и по периметру!

- А можно поднять вертолет? Вы не будете сегодня летать? – не унималась хитрая «Сенья».

В последней фразе и заключался смысл всех затеянных норвежцами переговоров. АВАКС просил корабль береговой охраны выяснить намерения русских, будут ли они сегодня летать, и «Сенья» добросовестно отработала свой хлеб.

- Не будем! Поднимайте! – закончил разговор «Кузнецов».

Ровно через час в небе появилась пара норвежских F-16 из Буде с подвесными топливными баками и с боевыми ракетами на подвеске. АВАКС, не солоно хлебавши, куда-то улетел. «Фантомы» зашли со стороны солнца с кормовых курсовых углов, как и положено при классической воздушной атаке. Однако ближе 600 метров к нам так и не приблизились. Затем поотстали и принялись барражировать в отда-

лении. Ожидали реакции наших летчиков, а вдруг мы не выдержим и поднимем в воздух дежурную пару. Но ничего не дождавшись, так и улетели ни с чем в Буде.

Военно-морская и военно-воздушная база Буде была от нас где-то справа за горизонтом, помимо уже знакомых «фантомов», там стоят в ожидании команды к взлету еще почти четыре десятка боевых самолетов. Взлетная полоса Буде способна принимать даже стратегические Б-52, которые иногда заворачивают в этот северный угол, чтобы лишний раз отработать методику нанесения воздушных ракетных ударов по нашей территории. Кроме этого, там же наготове и пять новейших ракетных фрегатов типа «Нансен». Говорят, что старшим помощником командира на одном из них служит женщина. «Нансены» сторожат норвежские нефтяные вышки в море и находятся в готовности к нанесению ракетного удара по проходящим мимо российским боевым кораблям. Вот так и живем, вроде как бы и дружим, но булыжник за пазухой у каждого все равно наготове имеется!

Беседуем с заместителем командующего авиацией Северного флота полковником Николаем Куклевым. Он опытный вертолетчик, ранее командовал вертолетным полком, да и в настоящем походе почти каждый день лично поднимал в воздух винтокрылые машины.

- В этом походе вертолетчики осуществляли поисково-спасательное обеспечение отряда кораблей, – говорит Николай Викторович. – Вообще же вертолеты – это так называемые длинные руки корабля или его «палочки-выручалочки»! Посудите сами: перевозка людей и грузов, ведение всех видов воздушной разведки, выдача целеуказаний и наведение самолетов и ракет на цель, спасательные и медицинские дела – все это выполняют вертолеты. Особенно тяжело нам всем дался «Курск». Тогда мы в течении двух лет до окончательного подъема подводной лодки осуществляли непрерывное снабжение находящихся в море кораблей.

Коснувшись темы «Курска», мы с

Куклевым быстро выясняем, что вместе летали с ним в 2000 году на платформу «Регалия». Именно Куклев тогда доставлял на берег тела первых поднятых с затонувшей лодки подводников. Начальством было уже определено время церемонии прощания с погибшими в Североморске. Однако погоде не прикажешь, и море по-прежнему штормило. Встал вопрос, как быть? И Куклев решил лететь. На аэродром заходил почти при нулевой видимости, но умудрился сесть со второго захода. Тот полет полковник считает одним из тяжелейших в своей долгой летной жизни.

- Нынешним походом я доволен, – продолжает свой рассказ полковник Куклев. - Все что было запланировано, мы выполнили. Итогом работы в воздухе стало поисково-спасательное учение. Среди опытейших вертолетчиков следует отметить заместителя командира вертолетного полка подполковника В.Миронова. Из более молодых вертолетчиков следует отметить подполковников С.Кравцова и В.Долгова. Все они всю свою службу летали на кораблях, состояли в дежурных силах по флоту, а это очень беспокойное дело – каждую минуту надо быть готовым лететь в любую точку базирования Северного флота, что-то перевозить или кого-то спасать. Да и в нынешнем походе вертолеты всегда взлетали еще до начала полетов истребителей и садились лишь после их окончания. Необходимо отметить и наш инженерно-технический состав, на плечах которого нелегкое обслуживание нашей не слишком новой техники – это прежде всего майоры В.Некрасов и Е.Ромахин и, кроме этого, наш опытейший фельдшер-спасатель В.Скорых.

Командир эскадры контр-адмирал А.Максимчук в этом плавании исполняет обязанности начальника походного штаба. Среди лучших офицеров штаба он отмечает штурмана капитана 1 ранга В.Мальгу, связиста капитана 1 ранга Д.Смирнова, заместителя начальника оперативного отдела капитана 2 ранга Г.Ткалича и старшего офицера оперативного отдела капитана 1

ранга Г.Пантелеева. Из командиров кораблей необходимо отметить командира ТАКР «Петр Великий» контр-адмирала В. Касатонова, самостоятельно выполнившего задачи всего похода, командира «Устинова» капитана 1 ранга С.Жугу, командира «Ушакова» капитана 2 ранга В.Сидорова, старшего на борту «Ушакова» командира дивизии капитана 1 ранга А.Турилина и многих других.

Сегодня в Североморск пришли БПК «Североморск» и «Адмирал Левченко». Через несколько дней туда же вернемся и мы.

Еще одна новость, сегодня из Севастополя ушел в Средиземное море БДК «Азов». Как не похож сегодняшний день на то, что происходило в нашем флоте еще несколько лет назад, когда каждый выход в море выглядел почти эпохальным событием! Сегодня это уже, как и в былые благословенные времена, обычная боевая работа.

20 октября. Наш КАУГ уже в районе полигонов боевой подготовки Северного флота. Сегодня мы улетаем вертолетом на берег. До окончания плавания еще одни сутки, но редакционные дела требуют срочного прибытия. Командование идет навстречу, и мы с фотокорреспондентом Ю.Пахомовым готовимся к отлету. Ранее утро. Прощаемся со всеми, с кем успели подружиться и познакомиться за время похода, прощаемся с кораблем. Завывающий ветер гнет лопасти вертолета. Кое-как размещаемся в темной кабине среди кучи мешков и коробок с вещами и зипом. Колеса плавно оторвались от полетной палубы. Последний взгляд на быстро удаляющийся авианосец. Еще мгновение, и он скрывается в пелене утреннего тумана. До свидания, «Адмирал Кузнецов», мы успели полюбить тебя и надеемся еще не раз выйти на твоём борту в океанские просторы!

Капитан 1 ранга В.ШИГИН
Североморск - Северная Атлантика - Москва 2004 г.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА ФЛОТА

По итогам прошедшего года большому десантному кораблю «Азов» капитана 2 ранга С.Звягина можно по праву присвоить титул одного из самых плавающих кораблей Черноморского флота. Не успели «азовцы» как следует смыть с бортов своего корабля средиземноморскую соль, как поступил приказ снова выйти в море. Визиты дружбы в Грецию и Черногорию стали для экипажа БДК «Азов» своего рода подарком за успешную боевую работу во время совместных российско-итальянских учений «Иониекс - 2004». В греческом Пилосе черноморцы приняли участие в праздничных мероприятиях, посвященных 177-летней годовщине знаменитого Наваринского сражения, а в черногорском Которе российские моряки стали главными участниками торжеств, приуроченных к 200-летию открытия в этом городе Российского консульства и 60-летию освобождения Югославии от немецко-фашистских захватчиков.

Греция, порт Пилос

С каждым годом расширяется география визитов российских боевых кораблей в порты Эллады. В программах сотрудничества появляются все новые и новые города Греции, но неизменным остается только один пункт совместного российско-греческого планирования – посещение кораблями под Андреевским флагом порта Пилос.

Этот небольшой городок более известен в истории как Наварин. Здесь, в небольшой бухте на ионическом побережье Пелопонесса, в области Мессиния, в 1827 г. решалась историческая судьба Греции в ее борьбе с иноземными захватчиками. Командующие эскадрами, английский вице-адмирал Э.Кодрингтон, русский контр-адмирал Л.М.Гейден и французский контр-адмирал А.Г.де Риньи приняли решение войти в Наваринскую бухту, где находился турецко-египетский флот под командованием Ибрахима-паши. В течение трехчасового боя турецкий флот был полностью уничтожен, погибло почти 7 тысяч турок. В бою особенно отличился русский флагманский корабль «Азов» под командованием капитана 1 ранга М.П.Лазарева, который вел бой с пятью турецкими кораблями и оказывал поддержку другим судам. Союзники не потеряли ни одного корабля, но у них было убито и ранено свыше 800 человек. Эта победа открыла путь к независимости Греции.

Годовщина Наварина – главный праздник Пилоса и, пожалуй, всей гречес-

кой области Мессиния. Один раз в год этот небольшой городок становится местом красочного действа, которое привлекает не только греков, но и туристов из многих европейских стран. На торжества съезжается большое количество выходцев из республик бывшего Советского Союза, постоянно проживающих в Греции. Без преувеличения можно сказать, что главным украшением праздника является участие в нем российских моряков.

БДК «Азов» вошел в Наваринскую бухту ранним утром. Город встретил черноморцев приветственным колокольным звоном храма Пресвятой Богородицы. На рейде Пилоса уже находился корабль-хозяин предстоящих торжеств – фрегат ВМС Греции «Псара». Артиллерийские залпы салюта наций, произведенные с российского и греческого кораблей, возвестили о начале делового визита БДК «Азов» в Греческую Республику.

Командир похода капитан 1 ранга О.Гарамов и командир корабля капитан 2 ранга С.Звягин нанесли протокольный визит мэру Пилоса Димитрикусу Каракамидосу. Глава города выразил искреннюю радость при встрече с представителями Военно-Морского Флота России. Ведь именно он семь лет тому назад был одним из инициаторов приглашения на торжества в Пилос российских моряков. В ходе состоявшейся беседы капитан 1 ранга О.Гарамов отметил: «Военные корабли ВМФ России уже не раз посещали с официальными

дружественными визитами Греческую республику. Это стало по-настоящему доброй и хорошей традицией. Российские моряки с благодарностью вспоминают теплый прием, который каждый раз оказывался личному составу наших кораблей гражданскими, военными властями, жителями Пилоса и других греческих городов. Черноморцы очень рады тому, что имеют возможность продолжить знакомство с Грецией и ее жи-

тюков. Они поприветствовали моряков и поздравили их с благополучным прибытием на землю древней Эллады.

А.Вдовин дал интервью для российских военных средств массовой информации, участвовавших в походе. Он особо подчеркнул, что Наваринское сражение, в котором приняли участие флоты России, Франции и Великобритании, является историческим примером того, как в результате сотрудниче-

ства достигаются цели международного сообщества. Сейчас у нас есть тоже общая цель – это борьба с международным терроризмом, и мы считаем, что вновь должны быть вместе с Грецией, вместе с теми, кому дороги наши идеалы и кто видит в международном терроризме нашего общего врага.

Рядом с БДК «Азов» на рейде Пилоса находился фрегат УРО ВМС Греции «Псара». Состоялись протокольные встре-

чи командиров российского и греческого кораблей. Сначала капитан 2 ранга С.Звягин посетил «Псару», затем с ответным визитом на «Азове» побывал камадор Михаил Пападжорджия. Состоялся и традиционный обмен кают-компаниями. Встречи российских и греческих моряков, как правило, выходили за рамки обычных протокольных мероприятий. Они напоминали встречи старых друзей, которых многое объединяет. Греческие офицеры с уважением отзывались об БДК «Азове», отмечая, что, их страна пока не может себе позволить такие дорогостоящие корабли. Греки знают, о чем говорят. Им хорошо знакомы возможности нашего оружия. Греция – единственная страна НАТО, имеющая на вооружении некоторые проекты российских кораблей. Кроме того, между нашими странами осуществляется взаимодействие по линии подготовки греческих специалистов.

К вечеру все ресторанчики, прилегающие к центральной площади Пилоса, и сама площадь Трех адмиралов были за-



Пилос помнит русских моряков

телями, посетить памятные места, связанные с героической историей русского флота».

С самого утра БДК «Азов» был открыт для посещения местными жителями и гостями города. Горожане уже привыкли к тому, что ежегодно к ним в гости заходит корабль под Андреевским флагом. В Пилосе российских моряков всегда ждут и принимают с редким радушием. Греки хорошо знают историю своей страны и помнят о том, какую цену заплатила Россия за ее свободу и независимость. Любовь к России и уважение к русским морякам передается у греков из поколения в поколение. Вот почему среди посетителей БДК «Азов» было много детей. Греческие мальчишки и девчонки, а также люди старшего поколения, не скрывали своего восхищения российским кораблем.

Во второй половине дня на борт «Азова» прибыли Чрезвычайный и Полномочный Посол Российской Федерации в Республике Греция А.Вдовин и атташе по оборонным вопросам при посольстве России в Греции капитан 1 ранга И.Кос-

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

полнены до отказа. Перед горожанами и иностранными туристами выступил оркестра штаба Черноморского флота под руководством заслуженного деятеля искусств России капитана 1 ранга И.Князева. Этот коллектив хорошо знаком и любим местным жителям. Музыканты оркестра участвовали во всех походах кораблей ЧФ в порт Пилос.

Утром следующего дня звон колоколов храма Пресвятой Богородицы стал сигналом к началу торжеств. Церемония выноса из городской мэрии флагов стран-участниц Наваринского сражения традиционно открыла праздничные мероприятия. Шествие завершилось на площади

Трех адмиралов, над которой возвышается трехгранный обелиск из белого мрамора с барельефами командующих союзных держав — России, Великобритании,

Франции. Под звуки гимнов четырех государств на флагштоках подняли флаги — греческий, российский, британский и французский, а к подножию памятника легли венки от представителей стран, чьи флоты принимали участие в сражении. В торжествах приняли участие Чрезвычайный и Полномочный посол РФ в республике Греция А.Вдовин, военноморской атташе Франции — В.Байкоти, военноморской атташе Великобритании — Д.Вилс, командующий боевым флотом Греции вице-адмирал Хилофодис, мэр г.Пилос Д.Каракамидос, атташе по оборонным вопросам при посольстве России в Греции капитан 1 ранга И.Костюков, командир похода капитан 1 ранга О.Гарамов, и командир БДК «Азов» капитан 2 ранга С.Звягин.

В храме Пресвятой Богородицы состоялась торжественная литургия, которую отслужил митрополит Мессинии

Христостомас. После этого все участники богослужения прошли крестным ходом по улицам Пилоса. Кульминацией праздника стал военный парад. Все собравшиеся в этот день на площади оvationей встретили прохождение торжественным маршем взвода морских пехотинцев Черноморского флота, моряков БДК «Азов» и оркестра штаба ЧФ.

Празднование 177-й годовщины Наваринского сражения завершилось на острове Сфактирия, который местные жители называют «русским» островом. Как известно, в битве с турецко-египетским флотом погибли 65 русских моряков с линейных кораблей «Азов», «Гангут», «Иезекииль», «Александр Невский»

и фрегата «Проворный».

Все они похоронены в братской могиле на острове Сфактирия. Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ в республике Греция А.Вдовин и командир похода капитан 1 ранга О.Гарамов возложили венки к памятнику русским морякам, а с БДК «Азов» был дан

троекратный орудийный салют в честь героев Наврина.

Вечером жителей Пилоса и туристов, собравшихся на площади Трех адмиралов ждал сюрприз. Впервые перед греческой публикой выступил творческий коллектив севастопольского Дома офицеров — эстрадный ансамбль «Андреевский флаг» под руководством начальника Дома офицеров ЧФ капитана 1 ранга А.Литвиненко. Для концертов в древней Элладе черноморцы подготовили специальную программу, в которой были национальные греческие песни и танцы. Несмотря на дебют, российские артисты выступили блестяще. Публика долго не отпускала со сцены вокальную и танцевальную группы коллектива. Концерт вышел далеко за рамки запланированного времени и доставил массу удовольствия всем зрителям. Последним официальным мероприяти-



Приветствуя соотечественников

ем праздничного дня, в котором приняли участие российские моряки, стал торжественный спуск флагов на площади Трех адмиралов и их перенос в мэрию города.

На следующее утро БДК «Азов» покинул гостеприимный Пилос. Командир похода капитан 1 ранга О. Гарамов обратился по корабельной радиосвязи к экипажу и поблагодарил моряков за образцовое выполнение своих обязанностей. Особые слова признательности он высказал в адрес флотских артистов, искрометное искусство которых стало настоящим украшением торжеств в Пилосе. Выйдя из Наваринской бухты, российский корабль взял курс на черногорский порт Котор.

Черногория, порт Котор

Зайдя в Боко-Которский залив, самый большой и красивый фьорд Средиземного моря, экипаж БДК попал в сложнейшую метеорологическую обстановку. Корабль окутал густой туман, ограничив видимость до нулевой. В этих условиях отлично себя проявили командир «Азова» капитан 2 ранга С. Звягин, старший помощник командира капитан 3 ранга А. Кубеко, командир штурманской боевой части капитан-лейтенант С. Колчев, которые вели «Азов» только по навигационным приборам. Более двух часов корабль маневрировал в густом тумане, прежде чем взору моряков открылся город Котор с горой Ловчен.

Исключительно благоприятный климат, а также выгодное географическое положение обусловили возникновение на территории залива большого, по меркам Черногории, города с отличной портовой инфраструктурой.

«Рейд здешний закрыт отовсюду высочайшими горами, и корабли едва приметны по огромности окружающих гор. Вход открывается уже почти подошедши к самому месту. Можно сказать, едва ли можно выбрать лучшее место и безопаснейшее место стоянки для флота...» — это строки П. Панафидина из «Писем морского офицера (1806-1809)». Он служил в эскадре вице-адмирала Д. Сенявина, которая в 1807 г. более четырех месяцев находилась на рейде Котора и поддерживала черногорцев в их борьбе с французами.

Котор — город морской славы и флотских традиций. Во времена Венецианской республики местный флот насчитывал более 200 судов, а на берегах

залива, в городе Перасте, располагалась одна из лучших в то время навигаторских школ. В 1696 г., по велению российского императора Петра I, в Перасте под началом опытного морехода Марка Мартиновича обучались морскому делу отпрыски знатных российских семей, бояр Куракиных, Голицыных, Репниных, Сарометовых, Матюшкиных и других. Например, родившийся на берегах залива Матие Змаевич впоследствии стал адмиралом российского флота. За проявленные мужество и отвагу в войне со Швецией Петр I награждал черногорца корабельным Андреевским флагом, который до сих пор хранится в местном музее.

Сегодня Котор является одним из главных портов Содружества Сербии и Черногории. Это типичный средиземноморский город с узкими улочками, просторными площадями, многочисленными костелами и дворцами. С 1979 г. Котор внесен в список мирового наследия ЮНЕСКО.

На набережной города, у которой ошвартовался черноморский БДК, моряков встречали военный атташе по вопросам обороны посольства РФ в Сербии и Черногории генерал-лейтенант В. Луговой, генеральный консул РФ в Подгорице Ю. Бычков, представители ВМС Содружества Сербии и Черногории. На причале собралось много местных жителей и гостей города. Большинство из них видели подобное впервые. Ведь последний раз российские корабли заходили в порт Котор более 20 лет тому назад.

Генерал-лейтенант В. Луговой, командир похода капитан 1 ранга О. Гарамов, командир корабля капитан 2 ранга С. Звягин и офицеры походного штаба нанесли протокольный визит городским властям. На встрече российской военной делегации с председателем городской Скупщины Драганом Самарджичем и командующим корпусом ВМС Сербии и Черногории контр-адмирал Йованом Грбовацем генерал-лейтенант В. Луговой отметил, что черногорцы не случайно выбрали для визита российского корабля Котор. Заметно, что здесь очень ждали россиян. Ведь русских в Сербии и Черногории называют не иначе как братьями, и они здесь всегда желанные гости. Драган Самарджич горячо поприветствовал черноморцев, назвав нынешний визит историческим событием. Чуть позднее руководством

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

Котора, порта и ВМС Сербии и Черногории нанесло ответный визит на борт БДК «Азов».

Черноморцы приняли участие в торжественных мероприятиях по случаю 200-летия открытия в Которе российского консульства и 60-летия освобождения Югославии от немецко-фашистских захватчиков. На торжества специально прибыли премьер-министр Рес-

кийский салют. Чуть позже на российском корабле прошли ритуалы встречи А.Алексеева и Мило Джукановича. Председатель правительства Черногории выразил свою искреннюю радость по поводу присутствия в Которе посланников далекой России – моряков-черноморцев. Ведь именно в этом городе находятся истоки нашей дружбы, проверенной союзничеством в войнах про-



Фрегат «Псара»

публики Черногории Мило Джуканович, и Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ в Сербии и Черногории А.Алексеев. На центральной площади города собралось огромное количество людей, приехавших на праздник из различных уголков страны. К собравшимся обратился Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ в Сербии и Черногории А.Алексеев. В своем выступлении он назвал происходящее событие «историческим в российско-сербско-черногорских отношениях». Он зачитал текст правительственной поздравительной телеграммы от министра иностранных дел РФ С.Лаврова.

Во время возложения венков к бывшему зданию российского консульства с БДК «Азов» был произведен ору-

жив общих врагов и в мирном сотрудничестве – сказал М.Джуканович.

В один из дней российский корабль был открыт для посещения местным населением. Гости «Азова» выражали удивление боевой мощью и размерами черноморского «десантника». Примечательно, что у трапа «Азова» образовалась очередь из желающих ступить на его палубу, для увеличения пропускной способности с борта корабля спустили еще один трап. Более 1,5 тыс. человек в этот день посетили большой десантный корабль. В книге отзывов остались записи более 300 черногорцев.

Интересным оказалось общение российских моряков с офицерами ВМС Содружества Сербии и Черногории во

время их визита на БДК «Азов». Главными темами разговоров были условия жизни и службы военнослужащих двух стран. Конечно же, говорили о развитии двусторонних отношений, обмене визитами, практическом взаимодействии на море. Сербь по-хорошему завидовали возможности черноморцев регулярно совершать дальние походы, отрабатывать элементы боевой подготовки в различных точках Мирового океана. Вот уже много лет флот Содружества Сербии и Черногории дальше своих территориальных вод не выходит. Как говорят сами офицеры, нет технической возможности. Зато спорт у черногорских моряков на высоте. Сербско-черногорские моряки вызвали «азовцев» на мини-футбольный поединок. Несмотря на то что хозяева выставили команду, которая постоянно играет в чемпионате страны, борьба на площадке была почти равная. Россияне проиграли 6:9, но это не испортило настроение нашим морякам, ведь проиграли очень сильному и достойному сопернику.

Настоящим праздником для жителей Котора стали выступления творческих коллективов Черноморского флота. Два вечера в небольшом курортном городке звучали песни на русском, сербском и греческом языках. Улицы Котора пустели во время выступления флотских артистов. В зале культурного центра города и на его главной площади, где проходили концерты, как говорится, яблоку негде было упасть. На удивление большинство зрителей составляла молодежь, которая ранее почти не соприкасалась с российской музыкальной культурой. Многие приехали из соседних городов и деревень.

По традиции перед концертами звучали гимны обеих стран в исполнении оркестра штаба ЧФ под управлением капитана 1 ранга И. Князева. Надо отдать должное нашим музыкантам, уверенно исполнявшим гимн Черногории. Аплодисменты зрителей, пришедших на концерты, стали ярким свидетельством того, что гимн государства Монтенегро (с латинского – Черногория) был исполнен безукоризненно. Жители и гости города оvationами встречали каждое выступление флотских артистов. После окончания концерта в первый день пребывания черноморцев в Которе военный атташе В. Луговой назвал «сердцем» оркестра трубача Б. Киреева.

Удачно дебютировал на черногор-

ской земле и ансамбль севастопольского Дома офицеров «Андреевский флаг». Местные жители без труда узнавали знаменитые мелодии прошлого, такие как «Подмосковные вечера», «Катюша», «Очи черные». Молодежь танцевала под современные шлягеры. Особый восторг которцев вызвала сербская народная песня «Рано» в исполнении солиста ансамбля В. Канарова. Город пел вместе с российским певцом. После выступлений «Андреевского флага» полосы местных газет пестрели фотографиями вокальной группы и танцевального коллектива ансамбля, а журналисты не скупились на самые красочные эпитеты в адрес наших артистов.

Подарком для российских моряков стала экскурсионная поездка в древнюю столицу Черногории город Цетинье и на вершину горы Ловчен – самую высокую точку государства. Черноморцы сполна убедились в том, почему эту страну называют Черногорией. Подъем на автобусе по «серпантину», на котором не могут развезаться встречные машины, на высоту 1660 м более чем впечатлил. На вершине расположен самый высокогорный мавзолей в мире. Здесь находится усыпальница короля Черногории Негоша из знаменитой династии Петровичей, которая правила страной в течение 300 лет. Одной из достопримечательностей Цетинье является часовня, в которой покоится прах последней царствующей семьи – короля Николая Первого Петровича и его супруги Милены.

Особый интерес черноморцев вызвала план-карта Черногории, выполненная из камня и бетона. На ней представлено все государство в масштабе 1:100000. Это настоящее произведение искусства, которое создано в 1916 г. офицерами черногорской армии по чертежам австрийского генерального штаба. Единственным ровным местом на карте оказался примыкающий к государству край Косово. Становится понятно, почему за эту территорию идет такая борьба. Ведь равнина среди гор с плодородными землями и запасами углеродного сырья является лакомым куском для любителей чужого «пирога».

В городе Цетинье черноморцы посетили и старинный монастырь, в котором по преданию находятся мощи Святого Иоанна Крестителя. Цетинье является местом паломничества православных

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

верующих со всего мира. Много людей приезжает сюда из России, чтобы прикоснуться к христианской святыне.

Перед самым уходом российского корабля из Котора на «Азове» случилась непредвиденная ситуация. За медицинской помощью обратился старший матрос срочной службы А.Кононков. Старший врач корабельной группы скорой медицинской помощи подполковник медицинской службы В.Федосов поставил диагноз – аппендицит. С согласия сотрудников посольства в Сербии и Черногории операцию решили провести в военно-морском госпитале города Тиват, куда и был доставлен больной. Спустя 10 часов после успешного оперативного вмешательства старший матрос А.Кононков вернулся на родной корабль. После этого большой десантный корабль «Азов» покинул порт Котор.

Греция, порт Пирей

Выйдя из порта Пилос, БДК «Азов» вновь пришвартовался к греческим берегам. После небольших городков Средиземноморья Пирей поразил гигантскими размерами портовых сооружений, количеством снующих по заливу катеров, паромов и океанских суперлайнеров. Греки определили для стоянки российского корабля самое лучшее и удобное место в порту.

Все участники похода с нетерпением ждали этого визита. Посещение Афин, столицы крупного европейского государства и прикосновение к святыням древней Эллады – это событие в жизни для каждого человека.

Командир похода капитан 1 ранга О.Гарамов и командир БДК «Азов» капитан 2 ранга С.Звягин нанесли протокольный визит заместителю командующего военно-морскими силами Греции в Эгейском море бригадному адмиралу Вазеосу. Капитан 1 ранга О.Гарамов поблагодарил представителя командования ВМС Греции за приглашение российского корабля посетить Пирей, рассказал о миссии, которую выполняет БДК «Азов» в Средиземном море. Бригадный адмирал Вазеос, в свою очередь, заверил присутствующих, что очень рад видеть в порту Пирей российский Военно-морской флаг. Российские моряки нанесли визит вице-мэру Пирея господину Залакису, а также встретились с руководством портового корпуса и полицейскими властями города.

Программа визита российского БДК в

Грецию продолжилась на русском мемориальном морском кладбище, занимающем отдельный участок на историческом кладбище города Пирея. Чрезвычайный и Полномочный Посол Российской Федерации в Греции А.Вдовин, командир похода капитан 1 ранга О.Гарамов, командир БДК «Азов» капитан 2 ранга С.Звягин и представители городских властей возложили венки и цветы к памятнику военным морякам, погибшим и умершим вдали от Родины. У могил русских моряков прошел молебен.

Для экипажа «Азова» график пирейских мероприятий оказался менее плотным, чем в Пилосе и Которе. В экскурсиях по городу, посещении исторических мест, осмотрах достопримечательностей были заняты все свободные от вахт офицеры, мичманы и матросы. Греческое военно-морское командование предоставило черноморцам комфортабельные автобусы, на которых они совершали увлекательные поездки по Афинам.

Надо отдать должное грекам, их древняя столица выглядит великолепно. Перед Олимпиадой здесь навели идеальную чистоту и порядок, отреставрировали фасады зданий, на всех центральных улицах уложили новое дорожное покрытие, отремонтировали старые и построили ультрасовременные спортивные сооружения. Навсегда запомнится черноморцам поездка в святая святых греческой столицы – Афинский Акрополь, в центре которого возвышается Парфенон – храм богини Афины. Построенный целиком из мраморных блоков, ничем между собой не скрепленных, храм простоял в своем первоизданном виде более 20 веков. Ни дождь, ни ветер, ни землетрясения оказались не страшны творению древнегреческих мастеров – оно погибло от рук человеческих. В VII веке, во время одной из многочисленных войн, турки устроили в храме пороховой склад. В Парфенон попала бомба и он превратился в руины, которые предстают сегодня взору миллионов туристов со всего мира. День разрушения Парфенона до сих пор считается в Греции днем национального траура.

В организации поездок большую помощь оказали представители российского посольства в Греции. Моряки в свою очередь организовали для учеников школы при посольстве РФ экскур-

сию на БДК «Азов» и накормили ребят настоящим флотским обедом. Школьники искренне радовались встрече с русскими моряками.

Насыщенными выдались дни пребывания в Пирее для флотских артистов и музыкантов. В первый же вечер ансамбль «Андреевский флаг» и оркестр штаба ЧФ с большим успехом выступили на центральной площади Кораи у мэрии города. На следующий день в Посольстве РФ в Греции черноморские артисты дали один из самых больших за

отличное выполнение ответственной военно-дипломатической миссии. Как признание заслуг, экипажу вручили традиционные хлеб-соль и жареного поросенка.

Завершившийся поход стал ярким свидетельством того, что история государств Средиземноморья самым тесным образом связана с Военно-Морским Флотом России. Сегодня, когда Андреевский флаг вернулся на просторы Средиземного моря, заметен повышенный интерес к России со стороны



Место встречи «Азов»

все визиты концерт, на который были приглашены украинские, белорусские и молдавские дипломаты. Более трех часов продолжалось грандиозное эстрадное шоу, которое пришлось по душе всем присутствующим.

Успешно завершив программу деловых заходов и неофициальных визитов в порты Греции и Черногории, БДК «Азов» взял курс на Севастополь. Пройдя через пять морей и преодолев более 2,5 тыс. миль, корабль благополучно вернулся к родным берегам. Командующий Черноморским флотом адмирал В. Масорин принял доклад об итогах дальнего похода от капитана 1 ранга О. Гарамова и поблагодарил моряков за

всех государств этого региона.

В дни визитов БДК «Азов» в Грецию и Черногорию, местные газеты часто писали о военно-морской дипломатии, которая, как известно, бывает разной. Одни предпочитают демонстрировать силу, другие добрую волю. В традициях России всегда была добрая воля, но подкрепленная силой – силой оружия и силой духа.

**Подполковник С. ПЕТРОВИЧ,
борт БДК «Азов»**

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

Офицерский вопрос - самый важный, самый неотложный

Профессиографические требования к личности офицера ВМФ командного профиля деятельности

В 70-х годах прошлого столетия была проведена комплексная научно-исследовательская работа (НИР), целью которой являлось упорядочивание системы подготовки специалистов для ВМФ СССР. Благодаря этим исследованиям удалось довольно точно определить требования флота к уровню подготовки кадров в военно-морских учебных заведениях - учебных отрядах и школах ВМФ, учебных центрах ВМФ, высших военно-морских училищах, офицерских классах и Военно-морской академии. Хотя результаты данной работы и не получили сколько-нибудь систематического практического применения, в процессе ее выполнения был накоплен огромный опыт по научному анализу профессиональной деятельности специалистов ВМФ и по определению конкретных требований к личности офицера, в том числе командного профиля деятельности с применением методов профессиографии.

Надо отметить, что теория и практика профессиографии давно и широко используются в психологии, эргономике, помогая определять профессионально важные качества (ПВК) специалиста, необходимые ему для успешного выполнения своих обязанностей по избранной специальности. Иными словами, ПВК специалиста - это те качества, которые предопределяют успешность его профессиональной деятельности.

Современное представление о профессионально важных качествах может помочь ответить на вопрос о том, сможет ли данное лицо вообще быть командиром и, с другой стороны, чему и

как сегодня надо учить курсанта военно-морского института (ВМИ).

ПВК командира, как известно, обусловлены спецификой его профессиональной деятельности, структура которой может быть представлена в виде схемы (рис. 1).

В данной структуре, предложенной В.В.Беловым, В.А.Рябовым и В.И.Сединым (1980 г.), корабль (в соединении кораблей) рассматривается вместе с личным составом как управляемая подсистема в общей системе профессиональной деятельности командира. В нее входят: задающая подсистема (вышестоящее командование, например, командование соединения кораблей), взаимодействующая подсистема (силы и средства обеспечения, корабли соединения), и, что очень важно, противодействующая подсистема (противник или, в некоторых случаях, неблагоприятные факторы среды обитания).

Предложенная система является достаточно полным отображением профессиональной деятельности командира, из которой следует, что он в одно и то же время является и исполнителем, и руководителем. Так, по отношению к задающей подсистеме он исполнитель, обязанный обеспечить выполнение стоящих перед кораблем учебно-боевых задач; по отношению к управляемой, взаимодействующей и противодействующей подсистемам - он руководитель, причем, в трех разновидностях: во-первых, руководитель-воспитатель; во-вторых, руководитель-организатор, отвечающий за личный состав, оружие, технические средства, и, в-третьих, опера-



Средизем- номорский поход БДК «Азов»



- Огонь ведет корабельная артиллерия
- Командир БДК «Азов» капитан 2 ранга С.Звягин изучает надводную обстановку
- Тренировки в ходовом посту
- Командир БЧ-2-3 капитан-лейтенант С.Бобрышев в центральном посту
- Заправка топливом

Фото С. Петровича





Визит российских моряков в Грецию и Черногорию



- БДК «Азов» у причала Пило-са
- Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ в Греции А.Вдовин принимает доклад командира БДК «Азов» капитана 2 ранга С.Звягина
- Праздничные торжества по случаю 177-й годовщины Наваринского сражения в г.Пилос





- Встреча командования похода российских моряков с командованием ВМС Сербии и Черногории
- Командир похода капитан 1 ранга О.Гарамов вручает подарок Чрезвычайному и Полномочному Послу РФ в Сербии и Черногории А.Алексееву
- Цетинский монастырь
- У памятника Марко-Мартиновича
- Мавзолей короля Черногории - самый высокий мавзолей в мире
- Посещение БДК «Азов» жителями Котора



Фото С. Петровича



Эстрадный ансамбль «Андреевский флаг» Дома офицеров Черноморского флота



• Выступления артистов на концертных площадках
Греции и Черногории

Фото С. Петровича



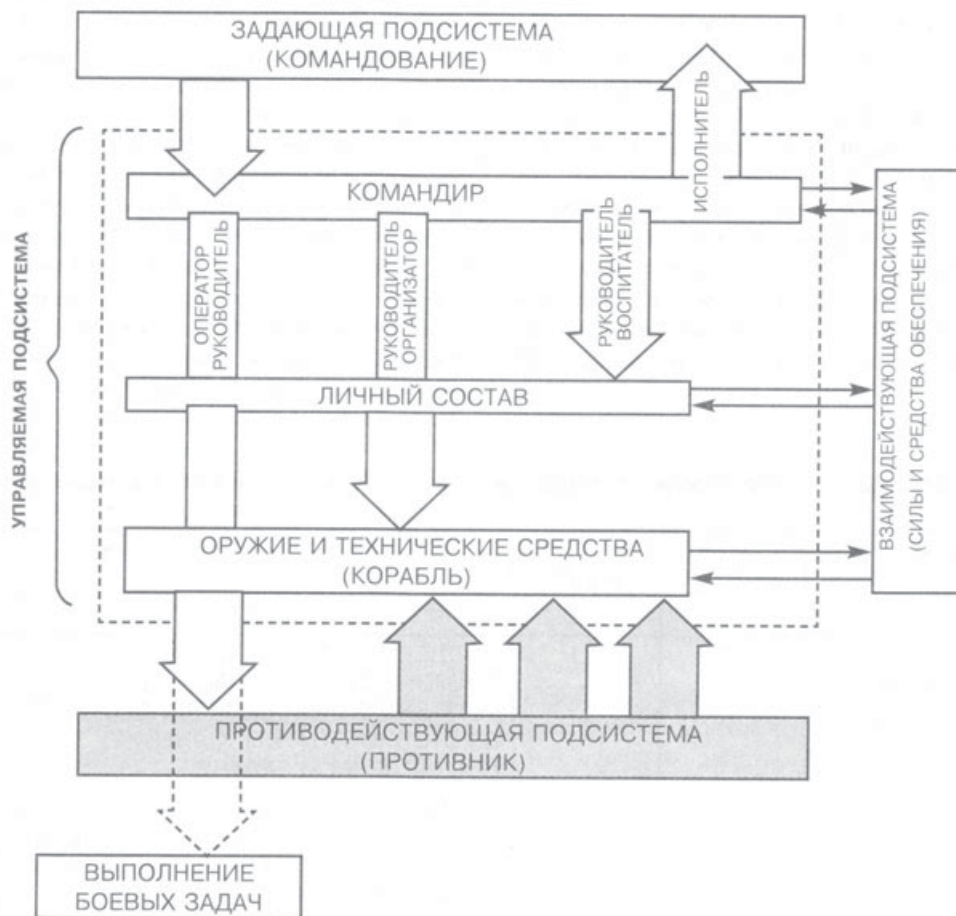


Рис. 1. Система профессиональной деятельности командира

тор-руководитель по отношению к противодействующей подсистеме.

Как известно, функции руководителя - это управление. Понятие "руководство" включает всю работу, которая проводится по управлению поведением и деятельностью личного состава при выполнении им своих функциональных обязанностей, в процессе обучения и воспитания, при бытовом общении. В этом плане управленческая деятельность подразделяется на функциональную, т.е. собственно профессиональную, и социальную, т.е. общественную, воспитательную, которая оказывает стимулирующее воздействие на выполнение личным составом своих профессиональных обязанностей.

В первом случае командир использует преимущественно формальные методы функционального общения, регламентированные руководящими доку-

ментами (приказания, распоряжения), во втором - выступает как воспитатель, который постоянно и, как правило, заблаговременно готовит подчиненных к выполнению боевых задач.

Деятельность командира в качестве оператора-руководителя обусловлена наличием в системе активной противодействующей подсистемы (противника) и именно этот аспект определяет специальность командира корабля согласно классификации специальностей по критериям особенности переработки информации как информативную, управленческую, оперативную, игровую.

Указанная деятельность реализуется командиром в процессе ввода корабля в кампанию, несения боевой службы, решения учебно-боевых задач, руководства всеми структурами корабля и взаимодействия с органами управления объединения кораблей.

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

Для полного описания требований, предъявляемых к профессии командира, необходима их детализация до уровня групп операций, которые командир выполняет лично (одиночно или в составе функциональной группы). Только при этом условии можно достаточно обоснованно определить, что должен ЗНАТЬ и УМЕТЬ командир, какие психологические особенности и социально-психологические качества для этого потребуются и какие из них необходимо отнести в разряд профессионально важных.

полняемая командиром непосредственно и входящая в элемент его профессиональной деятельности как руководителя-воспитателя, организатора и оператора-руководителя.

Кроме перечисленных выше аспектов деятельности командира, определяющих, главным образом, состав группы (перечень, объем) ПВК, следует указать еще и на те особенности его деятельности, которые определяют необходимую и достаточную степень выраженности каждого из качеств, входящих в группу, т.е. в конечном счете определяют уро-

Таблица 1
Детализация содержания профессиональной деятельности командира

НАПРАВЛЕНИЕ	ЭЛЕМЕНТ	ГРУППА ЗАДАЧ	СОДЕРЖАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
1	2	3	4
ПОДГОТОВКА К БОЮ И ПОХОДУ	1	1.1	ПОДДЕРЖИВАЕТ КОРАБЛЬ В СОСТОЯНИИ, ПОЗВОЛЯЮЩЕМ В УСТАНОВЛЕННЫЙ СРОК ПРИВЕСТИ ЕГО В ГОТОВНОСТЬ К ВЫПОЛНЕНИЮ ПОСТАВЛЕННОЙ ЗАДАЧИ
		1.4	ПРОВОДИТ ОСМОТРЫ, В Т.Ч. КОРПУСА, ОРУЖИЯ, ВООРУЖЕНИЯ, ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ. КОНТРОЛИРУЕТ ВЫПОЛНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРИКАЗОВ
	2	2.1	ОРГАНИЗУЕТ БОЕВУЮ ПОДГОТОВКУ ЭКИПАЖА В БАЗЕ
		2.4	УТВЕРЖДАЕТ И ПРОВОДИТ КБУ ПО РАСПОРЯДКУ ДНЯ, БОЕВЫМ И ПОВСЕДНЕВНЫМ РАСПИСАНИЯМ
		2.5	ПРОВОДИТ ТАКТИЧЕСКУЮ ПОДГОТОВКУ ОФИЦЕРСКОГО СОСТАВА И ДР.

Разработанная исполнителями НИР (В.С.Иванов, Р.С.Гудимов и др.) и дополненная авторами данной работы модель профессиональной деятельности командира 1, 2 и 3 степени детализации (детализация приводится в сокращенном виде) выглядит следующим образом:

1-я степень - основные направления деятельности (см. табл. 1);

2-я степень - основные элементы деятельности, входящие в направление;

3-я степень - это группа задач, вы-

вень развития этих качеств у конкретного лица.

По мнению специалистов в области психологии управления, к главным из таких особенностей следует отнести сверхэкстремальную напряженность деятельности, обусловленную прежде всего наличием активной противодействующей подсистемы (противника), высокую ответственность за выполнение поставленных задач, преобладание в деятельности элемента необходимости принятия решения, а также неструк-

турированных и малоструктурируемых задач, решение которых требует творческого подхода.

Главным и принципиально важным выводом из системного анализа деятельности является то, что профессия командира предъявляет свои требования ко всем без исключения подструктурам, сторонам личности кандидата на эту должность.

В ходе профессиографического исследования были выделены наиболее важные психологические качества, обеспечивающие успешность профессиональной деятельности офицера командного профиля.

Для этого использовался метод экспертных оценок, правомерность применения которого в профессиографии неоспорима.

Группой экспертов решались задачи определения требований к командиру корабля как к оператору-руководителю в конкретных ситуациях (во время ведения кораблем боевых действий), руководителю-воспитателю, руководителю-организатору.

Исходя из поставленных задач, была создана специальная программа получения и математической обработки экспертных оценок, определены требования к экспертам и разработаны критерии их компетентности.

Ответы экспертов были проверены на согласованность и репрезентативность. Коэффициент конкордации для полученного перечня психологических качеств личности командира составил 0.76, что свидетельствует о высокой достоверности полученных результатов.

В дальнейшем, с помощью экспертов эти качества были объединены в пять групп примерно с равными коэффициентами важности для профессиональной деятельности, и которые отражают отношение офицера **к выполнению служебных обязанностей, умение устанавливать правильные служебные взаимоотношения, способность добиваться поставленных целей, принимать своевременно и правильно решения, действовать в сложных условиях**. Это важно, т.к. использование их, например, при составлении ат-

тестационных характеристик позволяет получить достаточно полные, объективные, формализованные и поэтому сравнимые данные о специалистах для принятия кадровых решений. Кроме того, такие группы ПВК можно рассматривать и в качестве системообразующих при проведении профориентации, отборе кандидатов на обучение, организации образовательного процесса в учебном заведении и, наконец, оценки эффективности подготовки специалистов на флотах.

Кроме указанных групп ПВК, характеризующих личностные особенности офицера, возникла потребность в создании интегрального показателя успешности профессиональной деятельности. Для этого была предложена шкала оценок в виде уровня должностного соответствия (УДС). Данная шкала имеет девять уровней - от первого, когда "специалист" характеризуется как "Крайне низкие профессиональные способности. Допускает ошибки в простых условиях работы. Требуется значительных дополнительных мероприятий по подготовке. Более целесообразно использовать в другой должности" и до девятого: Признанный талант к данному виду деятельности. Способен выполнять свои должностные обязанности самостоятельно в простых и сложных условиях без напряжения. Один из лучших в соединении".

С целью проверки разработанной системы оценок степени развития выделенных групп ПВК и УДС офицера экспертами на флотах с помощью предложенной нами формализованной методики (рис. 2 и 3) оценивались специалисты командного профиля деятельности. Оценивать степени пяти групп качеств выраженности было предложено по 5-балльной шкале, однако, в отличие от традиционного вербального понимания ее размерности, нами предложено иное ориентировочное соответствие балла фактической выраженности ПВК: средняя оценка, оценка в 3 балла, соответствует степени развития качества, характеризующей большинство офицеров ВМФ - 68%. Это вытекает из представления о нормальном распределе-

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

нии оценок выраженности ПВК. Следовательно, оценки в 2 и 4 балла характеризуют по 13% выборочной совокупности, а 1 и 5 баллов - 2-3%.

Обучив экспертов работать со шкалой, где намеренно баллы заменены на понятия "значительно ниже средней", "ниже средней", "средняя, как у большинства офицеров ВМФ", "значительно выше средней" удалось получить довольно широкий диапазон экспертных оценок.

Результаты исследований легли в основу разработанной методики объективизации аттестационных характеристик, суть которой в получении с использованием психодиагностики (психологических тестов), прогностически ценной и независимой психологической характеристики офицера (оценки степени выраженности ПВК и интегрального показателя профессионализма – УДС) и ее сравнения с традиционной аттестационной характеристикой кандидата на вышестоящую должность, с целью выявления возможных расхождений, значимых для принятия кадрового решения.

Таким образом, в результате анализа результатов апробации методики психологического обследования кандидатов на командные должности в процессе работы Центральной квалификационной комиссии (ЦКК) ВМФ и их реальной профессиональной деятельности на соединениях кораблей разработаны профессиографические требования к должности командира корабля, а на их основании создан формализованный способ предъявления психодиагностической информации в удобном и понятном виде членам ЦКК ВМФ. О правильности такого подхода свидетельствует и анализ полученных с флотов служебных отзывов на выпускников ВМИ, с помощью которых командный состав соединений оценивал их по итогам первого года службы.

Интересно отметить, что аттестационная работа в русской армии и на флоте строилась аналогично также с использованием формализованных аттестационных характеристик, ПВК.

Способы, которые использовались для составления аттестационных характеристик, в отличие от нынешних, были весьма продуманны и давали достаточно объективную информацию. Напомним, что в эпиграфе к "Положению об офицерской аттестации" указывалось: "Вторая война близка. Время очень дорого. Основная сила армии - старшие офицеры. Офицерский вопрос самый важный, самый неотложный. Помимо него все преобразования в армии будут беспочвенны".

При аттестовании офицерского состава в этот период преследовались три цели: дать верную характеристику аттестуемого офицера; воспитывать его в должном направлении; постоянно поддерживать корпус офицеров на должной высоте.

Аттестации были в достаточной степени формализованы, объяснению определений, используемых для характеристики офицера, придавалось особое значение, так как в написании аттестаций участвовали все офицеры полка. Таким образом, каждый офицер являлся экспертом по отношению к своему сослуживцу. Высказанное мнение анализировала аттестационная комиссия, избранная тайным голосованием в Офицерском собрании.

Аналогичным образом в этот период проводилась аттестация на флоте. Функции офицерского собрания полка выполняла кают-компания. При выдвижении офицера на вышестоящую должность предполагалось, что "старшинство в чине не дает само по себе преимуществ при назначении на должность... принимаются во внимание главным образом личные качества офицера, его способности, знания и опытность в морском деле".

В "Инструкции для составления аттестаций", подписанной исполняющим делами начальника Главного Морского Штаба контр-адмиралом Яковлевым и старшим делопроизводителем полковником Ларионовым, особое внимание уделялось указаниям по написанию объективных характеристик: "Долг службы и важное значение аттестаций обязывают каждого начальника отнес-

Для служебного пользования
(по заполнении)**УРОВЕНЬ (ОЦЕНКА)**ДОЛЖНОСТНОГО СООТВЕТСТВИЯ СПЕЦИАЛИСТА
И СТЕПЕНЬ РАЗВИТИЯ ЕГО ОСНОВНЫХ ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ1. Личный номер 2.
(воинское звание, фамилия, имя, отчество)3. Уровень должностного соответствия
(по 9-ти уровневой шкале; см. на обороте)

4. Степень развития основных личностных качеств специалиста (относительно средних величин, характеризующих большинство офицеров ВМФ). Перечеркните соответствующую клетку в каждой строке.

Психологические качества, характеристики:	Степень развития психологических качеств				
	Значительно ниже средней	Ниже средней	Средняя как, у большинства	Выше средней	Значительно выше средней
Отношение к выполнению служебных обязанностей (самостоятельность, ответственность, добросовестность, дисциплинированность)					
Способность устанавливать правильные служебные взаимоотношения (доброжелательность, требовательность, независимость, самокритичность)					
Способность добиваться поставленных целей (решительность, настойчивость, инициативность, склонность к риску)					
Способность принимать своевременно и правильно решения (творческое мышление, оперативность оценки обстановки, предусмотрительность)					
Способность действовать в сложных условиях (самообладание, выдержка, уравновешенность)					

5. Наиболее яркие особенности личности (при их наличии) _____

воинское звание, подпись, инициалы имени, фамилия эксперта

« _____ » _____ г.

Рис. 2. Бланк анкеты формализованной оценки ПВК специалиста. Оценка пригодности специалиста к самостоятельному и надежному выполнению своих должностных обязанностей.

тись к оценке служебных качеств своих подчиненных с полной откровенностью, справедливостью и беспристрастием, имея в виду интересы флота, а не частных лиц. Аттестующие лица должны

иметь в виду, что аттестации подчиненных могут служить данными и для аттестаций начальников, которые за неверную и пристрастную аттестацию подлежат ответственности".

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

На важность объективности аттестации и ответственности командиров за ее содержание указывал и адмирал С.О.Макаров: "Из всех обязанностей начальства самая несимпатичная есть та, в которой приходится применять меры для устранения из линии людей, не обещающих быть хорошими командирами. Начальник, поступающий так, без сомнения, становится врагом лиц, кото-

рым он не дает ходу, но если он поступает иначе, то он становится врагом того флота, которому служит".

В целях упрощения написания аттестаций также использовались формализованные бланки, но учитывающие особенности службы флотского офицера.

Начальником заполнялись три графы. В первой отмечались главнейшие общие понятия, из которых "складывается

9-ти уровневая шкала должностного соответствия (интегральная оценка)

Оценивается соответствие специалиста к самостоятельному,
надежному выполнению должностных обязанностей:

Признанный талант к данному виду деятельности. Способен выполнять свои должностные обязанности в простых и сложных условиях без напряжения. Один из лучших в соединении.	9
Значительно выше среднего уровня	8
Выше среднего уровня	7
Несколько выше среднего уровня	6
Профессиональные способности средние - как у большинства специалистов такого же возраста и опыта службы. Способен выполнять свои должностные обязанности самостоятельно в простых условиях. Требуется контроля при работе в сложных условиях. Действует с некоторым напряжением.	5
Несколько ниже среднего уровня	4
Ниже среднего уровня	3
Значительно ниже среднего уровня	2
Крайне низкие профессиональные способности. Допускает ошибки в простых условиях работы. Требуется значительных дополнительных мероприятий по подготовке. Более целесообразно использовать в другой должности.	1

Рис. 3. Бланк анкеты формализованной оценки
ПВК специалиста (оборотная сторона).

Примечания:

1. Оценивая должностное соответствие специалиста и степень развития его профессионально важных качеств, старайтесь быть максимально объективными. В сомнительных случаях следует изучить и учесть мнение лиц, более тесно знакомых с личностью данного специалиста.
2. При затруднении в выборе оценки из двух соседних, следует указать нижестоящую из этих двух.

представление о достоинствах и недостатках человека", во второй отражались наиболее "важные и рельефные для служебной оценки аттестуемого лица как природные, так и приобретенные свойства и качества", т.е. именно те качества личности, которые "могут иметь большое значение для суждения о пригодности лиц при назначении их на важные и ответственные должности или для выполнения особых поручений". Вопросы графы объединены в группы, в состав которых входили:

"1. Призвание: любовь к морю, морской службе, специальности.

3. Опытность: в морском деле, в специальностях.

4. Воспитание: сознание долга и способность пренебрегать личными выгодами и удобствами для пользы службы; дисциплинированность; служебный такт и умение держать себя: с подчиненными, с начальниками, с сослуживцами; отношение к нижним чинам; воспитанность и умение держать себя в обществе.

5. Нравственность: отношение к спиртным напиткам; отношение к кутежам на службе и вне оной; честность и аккуратность в служебных и частных денежных делах.

5. Религиозность.

6. Отношение к семье.

7. Политические убеждения и их влияние на отношение к службе.

8. Здоровье: физические качества и недостатки; качество зрения и слуха; неутомимость в работе и выносливость; влияние качки на здоровье и направление службы.

9. Качества (дарования, ум, характер): общее развитие; наблюдательность; внимательность и сообразительность; находчивость; бодрость духа; смелость; сила воли и энергия; личная инициатива; твердость убеждений; хладнокровие; способность оценить положение в критические минуты; умение владеть словом и пером; работоспособность; требует ли понуждения".

Кроме этого давалась общая характеристика аттестуемого лица, которая, по замыслу создателей аттестационного бланка, должна была иметь "весьма важное значение". В разъяснениях указывалось: "Как бы подробно ни были перечислены и разобраны отдельные качества и свойства человека, как бы

верно ни были подмечены отдельные черты его характера, все же это не служит гарантией верности общих выводов и общей оценки теми лицами, которые не были непосредственными наблюдателями, так как эти лица не могут ясно представить себе того общего впечатления, которое оставляет подчиненный в своем непосредственном начальнике".

В очередной графе "Особые случаи за время службы" записывались "случаи из жизни и службы аттестуемого, не только указывающие на особые заслуги или подтверждающие мнение начальника о той или другой черте, свойстве подчиненного, но также и случаи, просто указывающие на проявление при известных обстоятельствах или в известной обстановке характерных достоинств аттестуемого". Заканчивался бланк графой "Общая характеристика и мнение о пригодности к службе".

Таким образом, предложенные нами формализованные характеристики в своей основе весьма схожи с теми, какими пользовались в русских вооруженных силах после русско-японской войны 1904-1905 гг.

Полученные данные позволили сделать вывод о том, что командир в своей деятельности выступает одновременно в качестве оператора-руководителя, руководителя-организатора и руководителя-воспитателя. Для обеспечения эффективного выполнения им своих должностных обязанностей, ему необходимо достаточно большое количество ПВК, степень развития которых нормативными документами неизменно трактуется как высокая. Именно эти психологические качества наряду с другими – социальными, профессионально-образовательными, физическими и другими должны быть положены сегодня в основу подготовки специалистов в военноморских учебных заведениях, при проведении профориентационных мероприятий, профессионального отбора, подготовки, а также рационального распределения выпускников по должностям с учетом индивидуальных особенностей.

**Кандидат медицинских наук,
полковник медицинской службы
В. СЕДИН;
капитан 1 ранга И. ТАТАРИНЦЕВ**

Профессиональное становление специалиста радиоэлектронного профиля ВМФ

Профессионализм – это интегральное свойство личности (как индивида, личности, субъекта деятельности и индивидуальности), наличие которого дает возможность обеспечить высокую эффективность, надежность и качество деятельности. Профессиональное становление – это не простая совокупность определенных признаков (симптомов), это сложная системная единица – симптомокомплекс, или синдром, (греч. syndrome – скопление, стечение) который в широком смысле слова понимается как комплекс органически связанных между собой признаков (симптомов), объединенных единым механизмом возникновения и развития рассматриваемого явления.

Термин «синдром» часто ассоциируется с «клиническим» подходом и патологией. Однако в психологии понятие синдрома используется и в более широком смысле – для характеристики психических свойств, сочетаний определенных признаков и т.д. Л.С.Выготский выдвинул идею, согласно которой в психологии, как и в медицине, для описания особенностей следует использовать не перечень отдельных показателей (симптомов), а более крупную единицу – синдром. Понятие «личностные синдромы» успешно использует А.Г.Маслоу при изучении *самоуважения* и *защищенности личности* (уверенности личности в безопасности своего положения), Э.Фромм пишет о «синдроме роста». А.Л.Венгер использует понятие синдрома при анализе «эмоционального сгорания»; он же предложил общую схему взаимосвязей между симптомами, которая описывает устойчивость синдрома и направление происходящих изменений.

Применение *синдромного подхода* весьма продуктивно и при изучении профессионального становления специалиста в том числе и радиоэлектронного профиля. Преимущества этого метода в том, что появляется возможность формулировать диагноз в терминах, задающих направление коррекции – в данном случае психологической (рис. 1). При этом макроструктура психологического синдрома профессионального становления включает следующие основные блоки: а) блок исходных предпосылок формирования профессионального становления, лежащий вне ядра синдрома; б) блок особенностей специалиста-профессионала (как индивида, личности, субъекта деятельности и индивидуальности); в) блок особенностей профессиональной подготовки и профессиональной деятельности; г) блок особенностей

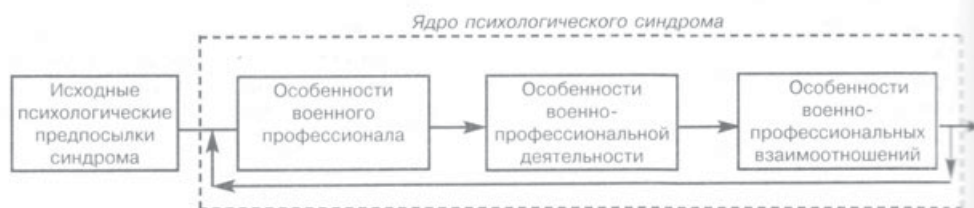


Рис. 1. Макроструктура психологического синдрома профессионального становления специалиста радиоэлектронного профиля ВМФ

стей профессионального взаимодействия. Три последних блока составляют *ядро синдрома*. Важным элементом структуры синдрома профессионального становления является наличие в нем внутренней обратной связи.

В ядро синдрома включаются те свойства специалиста, которые могут изменяться (эволюционировать, развиваться либо подвергаться инволюции или деформироваться) в процессе профессионализации.

Блок психологических особенностей *специалиста-профессионала* включает в себя следующие признаки, которые можно назвать симптомами: а) индивидуальные особенности, благоприятствующие или препятствующие развитию профессионализма; б) особенности личности, в том числе ее смысловые и ценностные компоненты, а также профессиональную *мотивацию*, профессиональную *самооценку* и уровень *притязаний*, особенности профессиональной Я-концепции и др.; в) осо-

бенности специалиста как субъекта деятельности, в том числе систему знаний, умений и навыков, способности и профессионально важных качеств (ПВК); г) особенности индивидуальности специалиста, включая его индивидуальный стиль деятельности, его ролевую систему, особенности проявления его активности.

Блок особенностей профессиональной подготовки и профессиональной деятельности включает следующие признаки (симптомы): систему формирования необходимых знаний, умений и навыков; динамику развития ПВК; ситуации успеха-неуспеха, влияющие на мотивационную сферу; особенности профессиональной деятельности, оказывающие влияние на формирование профессионального опыта и мотивационной сферы; возможности формирования и использования конструктивного (т.е. ведущего к успеху) индивидуального стиля деятельности.

Блок особенностей профессионального взаимодействия специалистов в процессе деятельности включает в себя наличие (или отсутствие) следующих признаков (симптомов): контакты с профессионалами (деятельность в условиях профессиональной среды); конструктивные традиции профессиональной группы; наличие авторитетных наставников и др.

В зависимости от строения конкретного синдрома одни и те же психологические симптомы могут входить либо в ядро, либо оказаться в числе исходных предпосылок синдрома, либо, наконец, оставаться нейтральными по отношению к нему.

Поскольку профессионализм является интегральной характеристикой специалиста-профессионала, его деятельности и общения, то названные факторы могут входить одновременно в разные блоки, в зависимости от уровня сформированного профессионализма и стадии развития профессионала. Например, такие симптомы, как ПВК, сформированные ранее знания, умения и навыки, предшествующая успешность или неуспешность, а также профессиональная компетентность и имеющийся у специалиста профессиональный и социальный опыт включены в исходные предпосылки формирования синдрома профессионализма, но при этом они же являются факторами формирования профессиональной личности. Но поскольку профессиональная личность формируется в процессе деятельности и общения, то в ходе профессионального обучения происходит дальнейшее формирование и развитие знаний и умений, их «встраивание» в личность, то есть развивается профессиональный опыт. Все это не только влияет на характеристики деятельности и особенности профессионального взаимодействия, но и становится на следующем этапе развития исходной предпосылкой синдрома.

В свою очередь смысловые и ценностные компоненты личности, особенности Я-концепции и самооценки, самоэффективность и притязания личности, мотивация и конкурентоспособность и т.д. тоже, безусловно, влияют на другие компоненты ядра синдрома профессионального становления, но во многих случаях могут рассматриваться в качестве его исходных предпосылок. То же относится и к остальным рассматриваемым симптомам.

Показатели профессиональной успешности, в том числе эффективность, надежность и качество профессиональной деятельности, удовлетворенность деятельностью и высокая профессиональная мотивация, продуктивный уровень психологической напряженности и др. психологические симптомы, рассматриваются как выходные координаты структуры синдрома профессионального становления.

В кибернетике используется понятие положительной и отрицательной обратной связи. Отрицательная обратная связь стабилизирует систему, приводя ее к некоторому усредненному варианту функционирования в установившемся режиме, и компенсирует отклонения, вызванные внешними и внутренними возмущающими воздействиями. Системы с отрицательной обратной связью реализуют принцип управления по отклонению.

Особенностью работы таких систем в динамике (переходном режиме, вызванном резким приложением возмущающих воздействий) является потенциальная возможность возникновения колебаний выходных координат.

При благоприятном соотношении внутренних параметров замкнутого контура эти колебания со временем затухают; при неблагоприятном – система может потерять устойчивость и пойти «вразнос».

Положительная обратная связь, напротив, выводит на возможные крайние варианты функционирования в установившемся режиме, т.е. в статике, и к потере устойчивости системы в переходном режиме (при возникновении внешних возмущающих воздействий), вместе с тем обеспечивая форсированный переход из одного состояния в другое, она необходима для обеспечения поиска нового состояния, адекватного внешней ситуации и наличных внутренних параметров.

Применительно к структуре психологического синдрома профессионализма это означает следующее.

1. Исходные предпосылки (индивидуально-психологические свойства, задатки, исходный уровень интеллекта, наличные ПВК, знания и умения, внешние и внутренние нормы и др.) задают определенный уровень выходных координат, выражаемых в категориях профессиональной успешности. При этом на формирование заданного (желаемого) уровня влияют не только операциональные, но и смысловые, а также ценностные компоненты личности специалиста-профессионала.

2. Наличие отрицательной обратной связи означает, что у специалиста присутствует самоконтроль и возможна саморегуляция в процессе его профессионального становления. Самоконтроль и саморегуляция связаны с регулятивными компонентами деятельности и реализуются посредством когнитивных процессов.

3. Отклонение выходных координат от заданного (желаемого) уровня в сторону «худших» показателей, рассматриваемое как дисбаланс между целями и результатами, приводит к внутренней неудовлетворенности субъекта. Это отклонение рассматривается как корректирующее воздействие, направленное на выведение показателей профессиональной успешности на заданный уровень.

4. Устранение возникшего отклонения и вызванного им чувства неудовлетворенности субъекта возможно тремя основными путями:

а) путем изменения параметров ядра синдрома, т.е. повышения уровня профессионализма, включая его операциональный и личностный компоненты. Это путь профессионального развития, он требует коррекции и целевых и исполнительных компонентов деятельности;

б) путем снижения (возможно, временного) требовательности к своим результатам. Этот путь не обязательно ведет к профессиональной деградации, но является признаком профессионального кризиса, а кризис может стать отправной точкой дальнейшего профессионального становления;

в) наконец, при невозможности устранения возникшего отклонения специалист может избрать новую стратегию, основанную на накопленном жизненном и профессиональном опыте. Реализация новой стратегии может потребовать изменения не только форм, но и содержания профессиональной деятельности. Эта стратегия связана с пересмотром не только целевых, но и смысловых, а возможно – и ценностных компонентов.

5. При разрыве обратной связи и условиях стабильной деятельности, характеризующейся отсутствием внешних и внутренних возмущений, возможно временное сохранение сложившегося уровня профессионализма (процесс стагнации). Происходит это за счет внутренних резервов, включая особенности личности, деятельности и профессионального взаимодействия, а также источников, отнесенных к исходным предпосылкам формирования синдрома (старых знаний, умений, навыков, профессионального опыта и др.). При возникновении внутренних или внешних возмущений разрыв обратной связи (отсутствие самоконтроля) свидетельствует о невозможности сохранения целостности основополагающих элементов ядра и приводит к их деструктивным изменениям (резкое снижение результативности, ухудшение профессиональных и межличностных отношений, различные виды профессиональной деформации).

Обратная связь обеспечивает целостность синдрома профессионального становления (точнее, его ядра, включающего особенности специалиста-профессионала, его деятельности и профессиональных взаимоотношений) и определяет направление его развития.

Профессионализм – это сложное системное образование. Из теории систем известен так называемый постулат развития, согласно которому длительное существование системы невозможно без ее развития, в противном случае система деградирует (разрушается). Отсюда следует, что профессионализм как системное качество специалиста может (и должен) развиваться, в противном случае произойдет его разрушение.

Профессиональное становление как психическое образование характеризуется целостностью, динамичностью и активностью. Указанные характеристики не могут быть независимы ни в каком смысле, даже в статическом – эти свойства вытекают одно из другого. Целостность синдрома профессионального становления как целостность психического образования не может быть неактивна, а активность проявляется в динамике развития профессионализма.

Специалист-профессионал как носитель системного свойства синдрома профессионального становления находится в непрерывном процессе самоформирования, при этом он не только изменяется сам, но и изменяет свою среду. Как только независимый от специалиста «объективный объект» становится предметом профессиональной деятельности, он сразу теряет свою «объектность», включается в систему отношений специалиста. Таким образом, окружающая социально-профес-

сиональная среда по сути своей «субъективна» и представляет собой систему отношений специалиста со значимыми для него объектами.

Из определения профессионализма как интегральной характеристики специалиста, его деятельности и общения закономерным является поиск ответа на следующие вопросы: какие качества способствуют формированию профессионального становления, какие внешние условия способствуют формированию качеств, присущих профессионалу?

Спектр свойств, относимых к профессионально важным качествам специалиста, достаточно широк. М.А.Дмитриева в качестве профессионально важных качеств выделяет индивидуально-психологические свойства и отношения специалиста. К индивидуально-психологическим свойствам относятся сенсорные, перцептивные, attentionные, мнемические, мыслительные, речевые, эмоциональные, волевые, коммуникативные свойства, система отношений – это отношения специалиста к себе, к своей профессии, тем или иным профессиональным задачам и т.д. В.Д.Шадриков под ПВК понимает индивидуальные качества субъекта труда, влияющие на эффективность профессиональной деятельности и успешность ее усвоения. Поскольку успешность деятельности специалиста определяется не только уровнем профессиональных знаний, умений и навыков, но и степенью сформированных способностей, то к ПВК можно отнести те качества специалиста, которые призваны обеспечить успешность его профессиональной подготовки. В то же время ПВК не могут рассматриваться как нечто однозначно заданное и неизменное. По мере овладения профессиональной ролью они развиваются, складываются приемы их компенсации, совершенствуется их структура. ПВК, являясь предпосылкой профессиональной деятельности, и в ходе этой деятельности сами совершенствуются, шлифуются, поскольку человек в ходе своей работы изменяет и самого себя. На начальном этапе (этапе освоения) профессиональная деятельность в значительной степени зависит от имеющихся у специалиста профессиональных способностей. На последующих этапах профессионализации, характеризующихся достижением более высокого уровня профессиональной успешности и усложнением содержания деятельности, эффективная деятельность становится возможной только при наличии более высокого уровня развития определенных ПВК. Последние в этом случае развиваются интенсивнее, а другие ПВК, уровень развития которых уже соответствует требованиям деятельности, могут не только стабилизироваться, но даже и регрессировать. При переходе на качественно более высокий уровень – уровень профессионального мастерства, происходит индивидуализация ПВК, изменение структуры связей между ними. По мере профессионального становления успешность деятельности все в большей степени определяется всей структурой ПВК (а не отдельными качествами).

Исходя из этого профессионализм специалиста радиоэлектронного профиля может быть сформирован в том случае, если внутренние психологические свойства будут сочетаться с определенными внешними условиями, значимыми для профессионального становления.

Литература:

- Венгер А.Л. Структура психологического синдрома // Вопросы психологии, 1994, № 4.
- Дмитриева М.А. Психологические факторы профессиональной адаптации // Психологическое обеспечение профессиональной деятельности / Никифоров Г.С., Корнеева Л.Н. и др.; Под ред Г.С.Никифорова. – СПб.: Изд-во СПбГУ, 1991.
- Карташев В.А. Система систем. – М.: Прогресс-Академия, 1995.
- Климов Е.А. Психология профессионала. – М.: Изд-во «Институт практической психологии», Воронеж: НПО «МОДЭК», 1996. – с. 400.
- Маркова А.К. Психология профессионализма. – М.: Международный гуманитарный фонд «Знание», 1996. – с. 312.
- Маслоу А.Г. Мотивация и личность. – СПб.: Евразия, 1999. – с. 478.
- Платонов К.К. Структура и развитие личности. – М.: Наука, 1986.
- Суходольский Г.В. Основы психологической теории деятельности. – Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1988. – с. 168.
- Шадриков В.Д., Дружинин В.Н. Формирование подсистемы профессионально важных качеств в процессе профессионализации // Проблемы индустриальной психологии. – Ярославль: Изд-во ЯрГУ, 1979.

Капитан 1 ранга В.МУША,
кандидат педагогических наук, доцент

ПОЮЩИЕ ФРЕГАТЫ

ПЕРВЫЕ В МИРЕ ГАЗОТУРБИННЫЕ КОРАБЛИ

**Тактико-технические данные
корабля проекта 61:**

Водоизмещение:

стандартное - 3505 т,

полное - 4460 т;

главные размеры:

длина - 144,0 м,

ширина - 15,8 м, осад-

ка - 4,57 м;

дальность плавания: 3500 миль;

скорость полного хода: 35,5 уз.;

экипаж: - 266 чел.;

Вооружение:

ЗРК - 2х2 "Волна";

ЗАУ - 2х2 АУ-76 мм, АК-726;

ТА - 1х5, 533 мм, ПТА-53-61;

РБУ-2х12, "Смерч-2", РБУ-6000;

2х6, "Смерч-3", РБУ-1000;

РЭВ: РЛС, РЭБ, ГАС, средства

связи. Взлетно-посадочная пло-

щадка, топливо и боезапас для

вертолета Ка-25 ПЛ.

включен в состав Черноморского флота в ноябре 1964 г., затем переименован в "Комсомолец Украины", и комсомол г.Винницы взял над ним шефство. Проект корабля был разработан в ЦКБ-53 Минсудпрома (г.Ленинград), главный конструктор Б.Купенский (впоследствии главный конструктор первого тяжелого атомного ракетного крейсера проекта 1144 типа "Киров"), заместители главного конструктора – А.Певзнер и А.Терентьев. Первым командиром БПК "Комсомолец Украины" стал капитан 3 ранга А.Исаев, командиром электромеханической боевой части – инженер-капитан-лейтенант Б.Брастовский.

Строительство кораблей проекта 61 и его модификаций (проекты 61М, 61МП и 61МЭ) было развернуто на двух судостроительных заводах (ССЗ): имени 61 Коммунара в Николаеве, где в 1962-1973гг. было



Главной корабль пр. 61 СКР-25 ("Комсомолец Украины")

Впервые в мире боевые корабли с едиными главными газотурбинными энергетическими установками (ГТУ) были построены для ВМФ в Советском Союзе более сорока лет тому назад.

Главной корабль проекта 61 – СКР-25, впоследствии БПК, был

построено 15 кораблей, и на заводе имени Жданова в Ленинграде, где в 1964-1966гг. построили 5 кораблей.

Всего для ВМФ Советского Союза было построено 20 кораблей проекта 61 и его модификаций. Впоследствии один – БПК "Отваж-

ный" (ЧФ) 30 августа 1974г. погиб от взрыва кормового ракетного погреба; БПК "Смелый" передан Польше. Остальные 18 кораблей были распределены по флотам: ЧФ – 9, БФ – 2, СФ – 3, ТОФ – 4.

Главная газотурбинная установка для кораблей проекта 61 (главный газо-турбозубчатый агрегат ГГТЗА МЗ) была создана под руководством главного конструктора С.Колосова на СПБ "Машпроект" и ЮТЗ "Заря" в г.Николаеве. ГТУ была двухвальной, каждая включала в себя два газотурбинных двигателя (ГТД) типа М8Е мощностью 18000 л.с. каждый, а общая мощность ГТУ составляла 72000 л.с.

ГТД представлял собой соосный трехвальный агрегат, состоящий из механически независимых двух турбокомпрессорных блоков низкого и высокого давления (компрессор и приводная турбина), свободной силовой турбины, работающей через реверсивную зубчатую передачу (РЗП) на гребной винт фиксируемого шага и камеры сгорания. ГТД могли автоматически подключаться и отключаться с помощью специальных кулачково-фрикционных и гидравлических муфт, входящих в конструкцию РЗП. Это позволяло существенно повысить ГТУ на малых ходах корабля за счет отключения любых ГТД.

ГТУ размещались на корабле двумя автономными эшелонами в отдельных отсеках: носовом и кормовом машинных отделениях. Носовая ГТУ работала на правый гребной ВФШ, кормовая – на левый.

Время пуска ГТУ из холодного состояния до оборотов холостого хода не превышало трех минут. Пятиминутный предварительный прогрев позволял в течение еще пяти минут выйти на полную мощность установки и развить максимально возможный ход корабля. В экстренных случаях допускалось развитие 60% мощности ГТУ из холодного состояния. РЗП обеспечивали ре-

верс с полного переднего хода на полный задний ход и обратно.

Удельный расход топлива составлял 260-289 г/л.с.ч. Расход топлива на полном ходу составлял 612 кг/милю. Число оборотов гребных валов на полном ходу равнялось 300 об/мин. Срок службы каждого ГТД (М8Е) составлял 3000 ч, из которых 100 ч на 100% мощности и 2700 ч на 50-60% мощности. Всего же срок службы каждой ГТУ (носовой и кормовой) при скорости хода в 24 узла гарантировался не менее 5000 ч. Запас топлива (дизельное топливо марки ДС) составлял 940 т, в том числе расходный – 930 т, на модернизированных кораблях (проект 61 МП) – 950 т; запас масла – 10 т.

Скорость хода у кораблей проекта 61 была различной, однако не ниже 32 узлов (для полного хода). Максимальная скорость хода на БПК "Комсомолец Украины" и "Проворный" составляла 39 узлов. Формулярной скоростью хода на БПК проекта 61 являются 34 узла, а для 61М – 32. Боевой экономический ход – 24 узла. Дальность плавания корабля полным ходом не превышала 1520 миль, при боевом экономическом ходе – 3100 миль. У БПК проекта 61М дальность плавания экономическим ходом колебалась от 3200 до 4000 миль. Минимально возможная скорость переднего хода, допускаемая ГТУ, составляла 8 узлов при 62 об/мин гребного вала.

Корабли оснащались общесудовыми механизмами, системами и устройствами. В каждом машинном отделении размещались по два газотурбогенератора ГТУ-6, мощностью по 600 кВт каждый, постройки завода "Экономайзер" (г. Ленинград). На корабле были также установлены два дизель-генератора мощностью по 200 кВт каждый, обеспечивавшие корабль переменным трехфазным током напряжением 380 В и частотой 50 Гц.

В отсеках между машинными отделениями размещались вспомога-

Большие противолодочные корабли проекта 61

Наименование	Год вступления в строй	Год списания	Срок службы, лет	Примечания
«КОМСОМОЛЕЦ УКРАИНЫ»	1962	1991	29	ЧФ
«СООБРАЗИТЕЛЬНЫЙ»	1963	1992	29	ЧФ - СФ
«ПРОВОРНЫЙ»	1964	1990	26	ЧФ
«ОТВАЖНЫЙ»	1965	1974	9	ЧФ
«СТРОЙНЫЙ»	1966	1990	24	СФ
«КРАСНЫЙ КАВКАЗ»	1967	1998	31	ЧФ
«РЕШИТЕЛЬНЫЙ»	1967	1997	30	ЧФ
«СМЫШЛЕННЫЙ»	1968	1993	25	СФ
«СТРОГИЙ»	1968	1993	25	ТОФ
«СМЕТЛИВЫЙ»	1969	в строю	36	ЧФ
«СМЕЛЫЙ»	1969	Передан Польше в 1988 г.		
«КРАСНЫЙ КРЫМ»	1970	1994	24	ЧФ
«СПОСОБНЫЙ»	1971	1993	22	ТОФ
«СКОРЫЙ»	1972	1997	25	ЧФ
«СДЕРЖАННЫЙ»	1973	2001	28	ЧФ
«ОГНЕВОЙ»	1964	1989	25	БФ - СФ
«ОБРАЗЦОВЫЙ»	1965	1993	28	БФ
«ОДАРЕННЫЙ»	1965	1990	25	ТОФ
«СЛАВНЫЙ»	1966	1991	25	БФ
«СТЕРЕГУЩИЙ»	1966	1993	27	ТОФ
«НАДЕЖНЫЙ»	1979	Передан Индии в 1980 г.		
«ГУБИТЕЛЬНЫЙ»	1981	Передан Индии в 1982 г.		
«ЛОВКИЙ»	1983	Передан Индии в 1983 г.		
«ТВЕРДЫЙ»	1985	Передан Индии в 1986 г.		
«ТОЛКОВЫЙ»	1987	Передан Индии в 1988 г.		

тельные котлы, опреснители, успокоители качки.

Управление главной энергетической установкой (ГЭУ) велось из носового и кормового постов дистанционного управления (ПДУ). Непосредственной постоянной вахты у механизмов в машинных отделениях не требовалось. Пост энергетики и живучести (ПЭЖ) находился в надстройке на верхней палубе и выполнял лишь контрольные функции.

Корпус БПК проекта 61 стальной гладкопалубный, имел верхнюю и нижнюю палубы, первую и вторую платформы, трюм и второе дно, и разделялся 13 водонепроницаемыми переборками на 14 водонепроницаемых отсеков.

На протяжении двух третей длины верхней палубы располагалась надстройка, выполненная из алюминивно-магниевого сплава АМГ-58.

Корабли проекта 61 имели по две пары газовыпускных труб (4 трубы), размещенных над машин-

ными отделениями. Их форма и размеры обеспечивали полную замену газовых турбин (ГТД) и газотурбогенераторов ГТУ-6 через люки труб.

Особенностью корпуса корабля стало создание сплошного "штормового" коридора в надстройке (в районе 20-251 шпангоутов) согласно требованиям противоатомной защиты. В боевой и штормовой обстановке выход на верхнюю палубу мог осуществляться только через газонепроницаемые тамбуры.

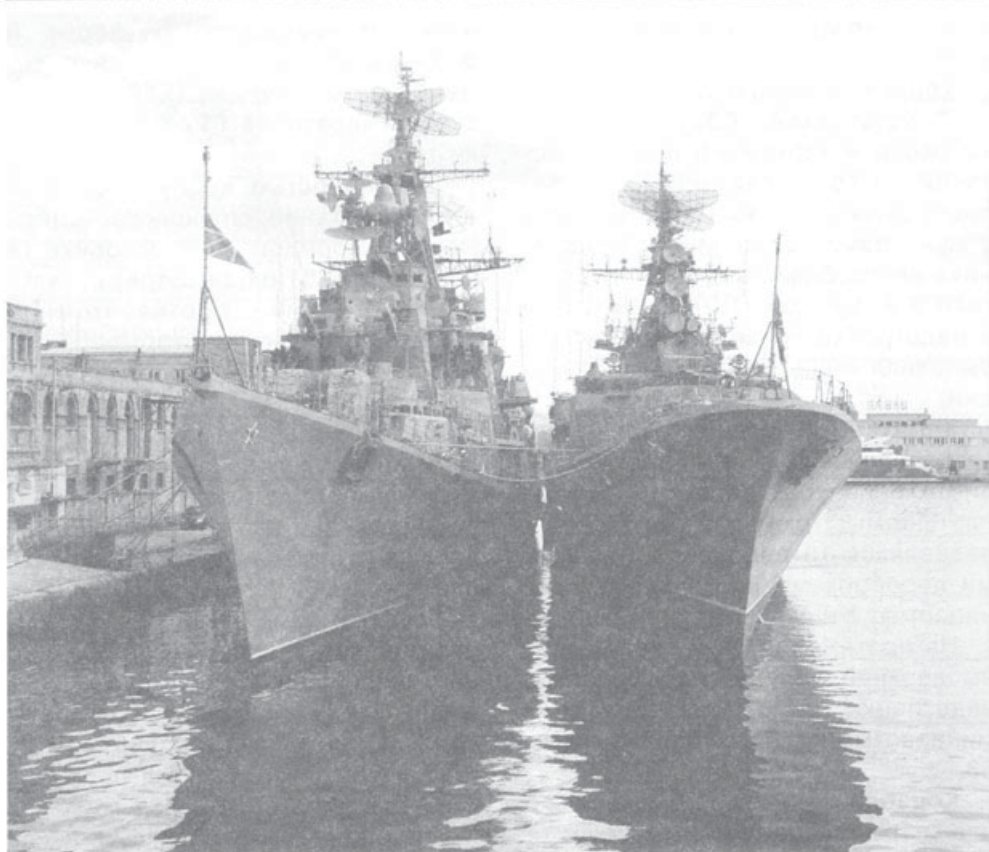
Впервые в отечественной практике на корабле проекта 61 появилась столовая для команды, позволявшая одновременно накормить две трети личного состава.

Главный командный пункт (ГКП) размещался в корпусе корабля на нижней палубе (в районе 63-83 шпангоута) и включал в себя посты управления: штурманский, ПВО, ПЛО, РЭБ, связи. Он был оборудован перископами ВБП-452.

В районе 79-89 шпангоута находился ходовой пост (ХП), оборудо-

Корабли с едиными ГТУ

Проект, тип	Год сдачи головного корабля	Построено кораблей, ед.	ГТУ, мощность, тыс. л.с.
СКР пр.1135 «БДИТЕЛЬНЫЙ»	1970	21	М-7, 48
БПК пр.1134Б «НИКОЛАЕВ»	1971	7	М-5, 92
СКР пр.1135М «РЕЗВЫЙ»	1975	11	М-7, 48
СКР пр.11351 ПСКР	1983	8	М-7, 48
СКР пр.11352 «ЛЕГКИЙ»	мод. 1991	2	М-7, 48
СКС пр.1833 «БЕРЕЗИНА»	1978	1	Т-1, 30
БДК пр.1174 «ИВАН РОГОВ»	1978	3	М-12, 36
БПК пр.1155 «УДАЛОЙ»	1980	12	М-9, 60
РКР пр.1164 «СЛАВА»	1983	3	М-21, 110
СКР пр.11540 «НЕУСТРАШИМЫЙ»	1991	1	М-7, 57



Один из последних СКР пр.61 "Сметливый" и СКР пр.1135 "Пытливый" Черноморского флота в итальянском порту Таранто

ванный верхним и сигнальным мостиками, обеспечивающий управление кораблем при маневрировании в стесненной обстановке и при швартовке.

В районе мидель-шпангоута, на скуловой части корпуса находились боковые (втягивающиеся в корпус) рули успокоителя качки. Они уменьшали амплитуду боковой качки в 3 раза при волнении моря до 5 баллов и при скорости хода до 24 узлов.

Запасной командный пункт (ЗКП) находился в посту "Дозор" и обеспечивал управление кораблем при выходе из строя ГКП и ХП.

Появление БПК проекта 61 вызвало огромный интерес как у нас, так и за рубежом. При этом надо учесть, что для ВМС США первый ЭМ с ГТУ типа "Спрюэнс" был построен в 1975 г. Всего до 1983 г. было сдано 23 таких корабля.

Впервые на боевую службу в

Средиземное море и с визитом в Югославию в порты Сплит и Дубровник корабли этого проекта были направлены в июне 1964 г. — это были БПК "Комсомолец Украины" и "Сообразительный" во главе с крейсером "Михаил Кутузов" под флагом командующего ЧФ адмирала С.Чурсина. На кораблях шли специалисты ВМФ: инженер-капитаны 2 ранга В.Горелов — ГТУ ВМФ, Н.Клименко — 1-й НИИ ВМФ (1-й ЦНИИ МО), В.Ващенко — старший военный представитель на СПБ "Машпроект" и ЮТЗ "Заря". В их задачу входило дать общую оценку БПК в относительно дальнем походе в районах с повышенной влажностью и температурой воздуха и забортной воды.

Энергетика кораблей работала исправно. Равномерный гул работающих турбин и различных механизмов внушал уверенность. Управление ГЭУ осуществлялось бе-

зукоризненно. Так что ГТУ явились несомненным шагом вперед в части совершенствования ГЭУ боевых надводных кораблей. К их основным достоинствам – по сравнению с КТУ ЭМ проекта 56 одинаковой мощности – можно было отнести: компактность; большую агрегатную мощность ГТД (4 X 18000 л.с.); высокую маневренность, надежность, небольшое число вспомогательных механизмов и обслуживающих систем и малый расход смазочного масла. К тому же, ГГТЗА МЗ почти в два раза уменьшили массу ГЭУ корабля, и была достигнута полная автоматизация управления ГЭУ из ПДУ. Можно было отметить и еще ряд положительных моментов, а именно: упростилась система топливоиспользования, сократился запас питательной воды для котлов, не требовались мощные испарители, повысился уровень автоматизации, управления и контроля.

Вместе с тем отмечались повышенная шумность на верхней палубе, в жилых и служебных помещениях корабля от компрессоров ГТУ при изменении их режима работы. С ужесточением требований к чистоте топлива потребовалось применение специальных фильтров-сепараторов авиационного типа как на корабле, так и на танкерах-заправщиках; усложнилось обслуживание компрессоров ГТУ.

Возникла также необходимость в подготовке значительного количества специалистов по эксплуатации ГТУ всех категорий – от машинистов-газотурбинистов до руководителей электромеханических служб в центре и на флотах. Их подготовка велась в ВМА, ВВМИУ, учебных отрядах ВМФ и непосредственно на базе СПб "Машпроект" и ЮТЗ "Заря" в г. Николаеве. Потребовалось издание специальной литературы и учебных пособий. Кроме того, с целью организации эксплуатации ГТУ на флотах совместно со специалистами СПб "Машпроект" и ЮТЗ "Заря" была органи-

зована работа технических групп для оказания личному составу практической помощи. Заметим, что ныне филиалы по комплексному использованию ГТУ находятся в Североморске, Севастополе, Феодосии, Санкт-Петербурге, Калининграде и Владивостоке.

БПК проекта 61 интенсивно использовались на флотах в любых условиях обстановки. Они успешно совершали межфлотские переходы: с БФ на СФ, с ЧФ на СФ и ТОФ, причем на ТОФ корабли переходили как южными маршрутами, так и Северным морским путем.

За период службы БПК проекта 61 посетили около 85 ВМБ и портов 35 государств, активно оказывали военную помощь Египту и Сирии во времена их конфликтов с Израилем.

В среднем БПК проекта 61 прослужили более 26 лет и были впоследствии списаны в основном в достаточном приличном техническом состоянии по чисто экономическим причинам. За все время эксплуатации ГТУ работали безотказно, показав свою высокую надежность при работе в любых климатических условиях при любом состоянии моря. Резкие колебания температур и влажности наружного воздуха, его брызгосодержание заметного влияния на работу ГТУ не оказывали – все оставалось в допустимых эксплуатационных пределах.

БПК проекта 61, пожалуй, превзошли все ранее построенные корабли по интенсивности их эксплуатации при максимальных сроках службы, а ГТУ "проложила" себе путь на другие типы кораблей. Таким образом, корабли проекта 61 явились как бы этапными в мировом военном кораблестроении. Начало этому процессу положили первые газотурбинные корабли ВМФ Советского Союза.

**Капитан 1 ранга в отставке
В. ГОРЕЛОВ**

СИСТЕМА ИНФОРМАЦИОННОЙ ПОДДЕРЖКИ ГКП В БОРЬБЕ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ

В статье вице-адмирала Р.Голосова «Еще раз о борьбе за живучесть на подводных лодках» («Морской сборник» №6, 2003 г.) среди многих предложений, связанных с живучестью, поставлен вопрос и о необходимости создания для ПЛ информационно-справочной системы поддержки принятия решения в борьбе за живучесть. Эта идея, как говорится, витает в воздухе, ибо давно уже наступила пора иметь такую систему на каждом корабле, особенно на подводных лодках с ядерными энергетическими установками, где возможные аварийные ситуации дополняются ядерными авариями.

Министерство судостроительной промышленности и Военно-Морской Флот приняли совместное решение о создании и внедрении систем информационной поддержки еще в октябре 1990 г., на основании чего 21 мая 1991 г. в Главном штабе ВМФ под руководством первого заместителя ГК ВМФ адмирала флота И.М.Капитанца было проведено совещание представителей ВМФ и промышленности со следующей повесткой дня: «Создание и внедрение на кораблях ВМФ автоматизированных информационных систем обеспечения борьбы за живучесть корабля».

Для некоторых образцов АПЛ уже разработаны опытные образцы систем информационной поддержки в борьбе за живучесть (СИП БЖ), один из которых пе-

Структурная схема повседневного режима

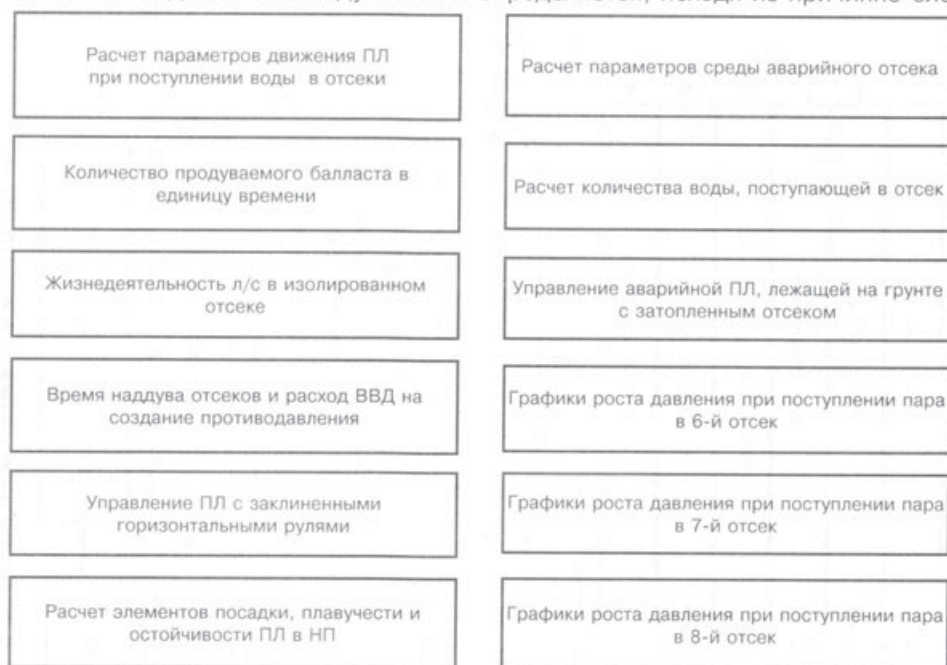


редан в Учебный Центр ВМФ имени Л.Г.Осипенко для экспертной проверки. Образец оказался с большим количеством недостатков как по базам данных, касающихся устройства, ТТД, эксплуатации систем, механизмов и корабля в целом, так и по рекомендациям в борьбе за живучесть, особенно при ухудшении радиационной обстановки.

В результате было принято решение создать свой вариант системы, предусматривая ручной ввод параметров, поступающих для обработки в СИП БЖ. Такой образец можно использовать на всех кораблях, где конструктивно не предусмотрен автоматический ввод данных.

Содержательная часть системы информационной поддержки ГКП по борьбе за живучесть представляет собой комплекс связанных между собой компьютерных программ, отображающих логику действий экипажа на различных этапах борьбы за живучесть ПЛ.

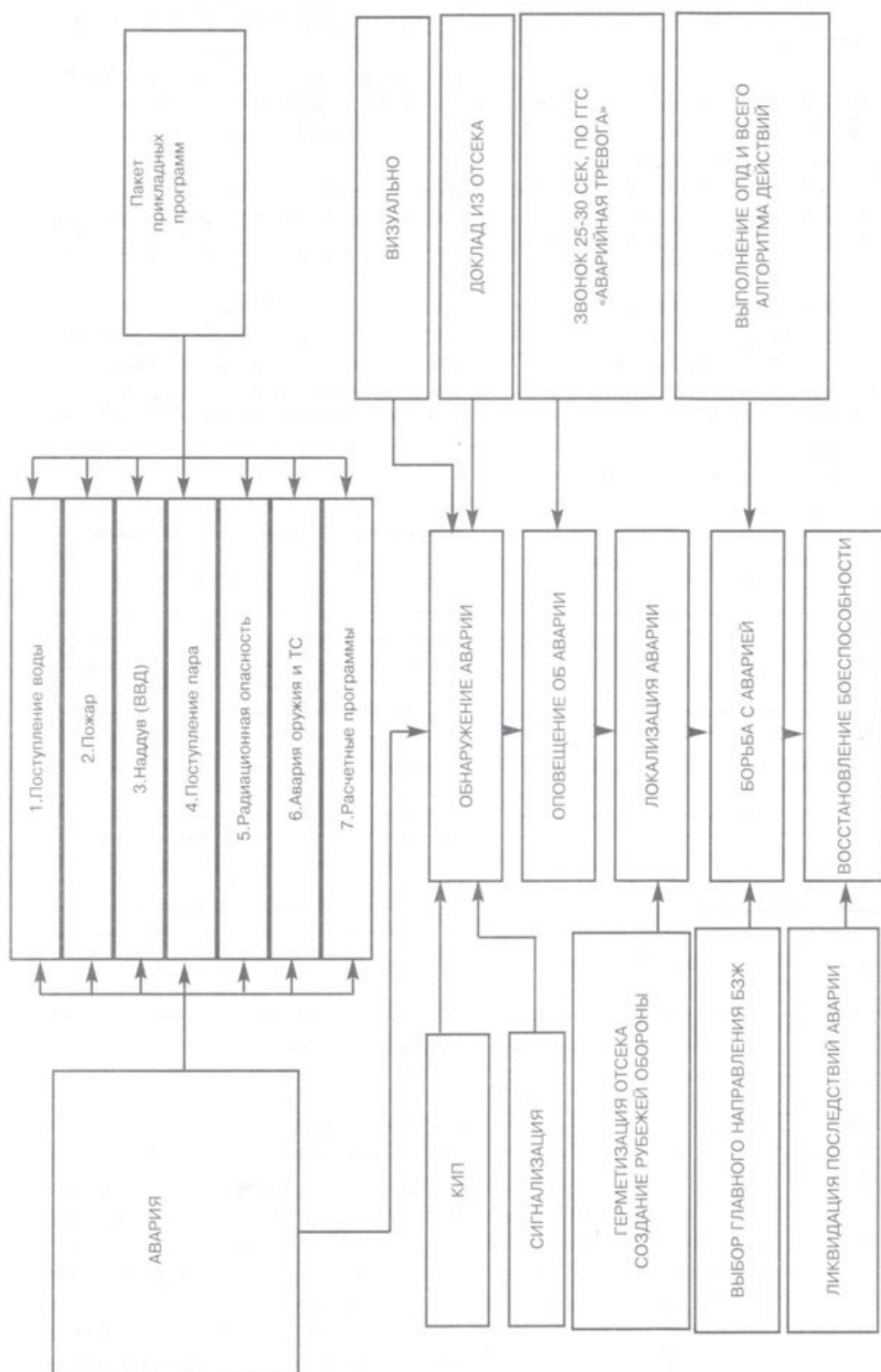
Борьба с любой аварией на ПЛ начинается с действий первого же члена экипажа, заметившего возникновение аварийной ситуации. Борьба за живучесть включает в себя действия ГКП, личного состава аварийных и неаварийных отсеков, их взаимодействие между собой и определяется, исходя из причинно-след-



Расчетные программы аварийного режима

ственных связей, прямых и возможных последствий аварии.

Для каждого вида аварийной ситуации дан полный алгоритм действий главного командного пункта (ГКП) от оповещения об аварии до определения оставшихся возможностей ПЛ после ликвидации. Алгоритм действий ГКП является необходимой ступенью при разработке программного обеспечения СИП БЖ и позволяет увидеть последовательность действий по управлению аварийным кораблем и выполнению организационно-технических мероприятий при борьбе за живучесть, включающих в себя: сбор, проверку достоверности, обобщение и анализ информации о происходящих на ПЛ событиях; выполнение мероприятий по ликвидации аварии и контроль за действиями личного состава аварийных и неаварийных отсеков; принятие решения на дальнейшую борьбу за живучесть и руководство его реализацией.



Структурная схема аварийного режима

В СИП БЖ предусмотрены два режима работы: аварийный и неаварийный. Основными принципами построения информационной поддержки являются: достаточность и емкость информации для анализа обстановки, прогнозирования развития аварийной ситуации, принятия решений ГКП по руководству борьбой за живучесть ПЛ; удобство пользования необходимой информацией и ее соответствие положениям и требованиям руководящих документов ВМФ и технической документации проекта; представление оптимального варианта действий ГКП по борьбе за живучесть, направленных на уменьшение тяжести последствий аварии.

Структура СИП БЖ предусматривает возможность немедленного представления информационной поддержки при возникновении следующих аварийных ситуаций: поступление заборной воды (в каждый отсек); возникновение пожара (в каждом отсеке); наддув отсека при разрыве перемычек ВВД (для отсеков, в которых расположены перемычки); поступление пара (для энергетических отсеков); ухудшение радиационной обстановки в связи с аварией ГЭУ (для энергетических отсеков); авария оружия и технических средств.

Каждому виду аварии соответствует свой блок прикладных программ, объединенных общей управляющей программой, позволяющей «вызывать» любой вид аварии.

Повседневный режим предусматривает выдачу данных о тактико-технических характеристиках ПЛ, организационно-технических мероприятиях по обеспечению живучести и выдаче рекомендаций ГКП по расчету дифферентовки ПЛ, в том числе на ходу и при ракетной и торпедной стрельбе, докованию ПЛ, созданию больших наклонений для доступа к заборным конструкциям, устройствам и отверстиям, плаванию подо льдом.

Кроме своего прямого назначения, СИП БЖ может быть использована при проведении занятий и тренировок на ПЛ, а также в учебных заведениях ВМФ при подготовке командиров ПЛ, ГКП по борьбе за живучесть подводного корабля и выполнению различных мероприятий в повседневной корабельной службе.

Только грамотный специалист, знающий устройство корабля, его тактико-технические данные и всю логику (алгоритм) действий по борьбе за живучесть, может правильно использовать СИП БЖ в полном объеме.

Программный продукт СИП БЖ, разработанный в Учебном центре, выдается на магнитных носителях экипажам, проходящим подготовку в Учебном центре.

Необходимо отметить, однако, что СИП БЖ, выполненная в Учебном центре, не отвечает в полной мере требованиям, предъявляемым сегодня к системам информационной поддержки, ибо предназначена для существующих ПЛ, где нет конструктивной связи СИП БЖ с кораблем.

Современная система информационной поддержки должна выдавать информацию и о состоянии аварийного отсека, о выполненных мероприятиях по герметизации, обесточении аварийного отсека, о динамике развития возникшей аварии. Для этого необходимо предусмотреть автоматический ввод данных в СИП БЖ о состоянии отсеков, систем, механизмов, что требует изменить существующий подход к проектированию кораблей, в частности, к конструктивному обеспечению живучести.

**Капитан 1 ранга в отставке
В. ДЕГТЯРЕВ**

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Факторы нестабильности и рисков в операционной зоне Тихоокеанского командования ВС США

По сообщениям зарубежных СМИ

Краткая характеристика зоны

Тихоокеанская зона обрела существующие географические границы и функциональные задачи к октябрю 2002 г. Зона включает более 50% земной поверхности (свыше 250 млн. кв. км), территории 43 государств, имеющих до 60% населения планеты. В зону входят акватории и островные территории Тихого океана, Ледовитого океана к западу от 168 градусов з.д. и к востоку от 100 градусов в.д., Индийского океана к востоку от 42 градусов в.д., Антарктида, акватории и территории региональных морских держав: Австралии, Японии, Республики Корея, КНДР, КНР, Индии; южная часть азиатского материка, Монголия. Геополитическую значимость имеет тот факт, что зона охватывает ТВД ТОФ ВМФ РФ, девять субъектов РФ, в том числе Дальневосточный и Хабаровский края, Республику Саха-Якутия. К тому же в пределах зоны находится значительное количество «источников территориальной нестабильности и военно-стратегических рисков»: спорные между РФ и США акватории в Центральной и Восточной Арктике, в Беринговом море, обостренные отношения между РФ и Японией из-за принадлежности четырех южных островов Курильской гряды (Итуруп, Кунашир, Шикотан, Хабомаи) с непризнанным Японией статусом; район международного промысла биоресурсов в Охотском море; конфликтные отношения между КНДР и РК, Японией, США; между КНР и Японией, между КНР и Тайванем (США), Индией и Пакистаном.

Отечественные эксперты правомерно рассматривают Тихоокеанскую зону

как театр войны, на котором могут быть созданы несколько театров военных действий; использование на этих ТВД разнородных и многонациональных формирований отрабатывается на многоплановых учениях оперативного уровня.

Общая численность ВС США в зоне составляет около 300 тыс. военнослужащих. Оперативные и оперативно-тактические формирования имеют сложившиеся, хорошо отработанные структуры. К ним относятся Тихоокеанский флот, два оперативных флота (3-й и 7-й), две экспедиционные дивизии МП, формирования сил спецназначения, четыре воздушных армии, одна армия, армейский корпус, две дивизии СВ, более 800 боевых самолетов, около 100 боевых кораблей, включая 6 авианосцев-флагманов авианосных ударных групп.

В 2003-2004 гг. организационно Тихоокеанское ОК ВС США было представлено пятью компонентами, использовавшимися, как правило, во взаимодействии: ВМС (включали формирования Тихоокеанского флота, 3-го и 7-го ОФ), МП (действовали преимущественно в составе ЭБМП), формирования сил спецопераций, ВВС, СВ.

В составе Тихоокеанского ОК находятся региональные командования ВС США в Японии (штаб на ВВБ Йокота) и в Республике Корея (Сеул). Командующий ВС США в Республике Корея одновременно возглавляет коалиционное командование американо-южнокорейских сил и командование сил ООН на Корейском полуострове.

Командующий Тихоокеанским ОК наделен чрезвычайно высокими правами и полномочиями. Он отвечает за «защиту и продвижение национальных

интересов страны в операционной зоне», организацию подготовки различных объединений, организацию управления и взаимодействия коалиционных формирований, оперативное реагирование на кризисные ситуации, организацию и ведение разведки в целях контроля военно-политической обстановки в зоне и реализации планов применения многовидовых подчиненных формирований ВС, особенно в передовых районах. Как субъект международного права, командующий выполняет соответствующие функции в сношениях с военно-политическим руководством стран, находящихся в пределах Тихоокеанской операционной зоны.

Штаб командующего ОК ВС США находится в Кэмп-Смит на территории ВМБ Перл-Харбор, о. Оаху, Гавайских о-вов. В зоне командования создана хорошо отлаженная эшелонированная инфраструктура, которая обеспечивает базирование, межпоходный ремонт, управление, связь, основные виды боевого обеспечения соединений ВМС, в том числе организацию и ведение морской разведки и наблюдение во всех средах (подводной, надводной, воздушно-космической), гидрометеорологический мониторинг. Основу инфраструктуры составляют ВМБ, ПБ, ВБ национальные и ВМС союзников США. Общее количество баз в зоне – более 70, в том числе национальных – 16, в Японии – 2, в РК – 5, на Тайване и в Австралии – по 6.

Инфраструктура базирования сил реагирования приближена к передовым районам их действий и охватывает Аляску, Алеутские и Японские острова, южную часть Корейского полуострова, Филиппинские острова. В ближайшие годы США планируют расширить сеть баз в юго-восточном азиатском регионе: в Индии, Австралии, Сингапуре, Малайзии, во Вьетнаме.

Районы очевидных конфликтов и рисков

Япония, КНР, РФ, КНДР, США

Центральное место в зоне, судя по характеру оперативной обстановки, занимает Япония, а также ее ближайшие союзники по региону – США и РК.

Не случайно в первом квартале 2004 г. правительство Японии утвердило пять из семи законопроектов, связанных с действиями ВС (ВМС) при отражении внешней агрессии и с возникновением других чрезвычайных обстоятельств. Законопроекты закрепляют особые союзнические отношения между США и Японией, которые предусматривают применение формирований ВС США, дислоцированных на Японских островах, «в районах, жизненно важных для Японии», использование технических национальных средств обороны, разработку единых основ оперативно-тактических действий Национальных ВМС (ВВ) и ВМС (ВВ) США при отражении агрессии и организации взаимодействия в ходе защиты морской деятельности в близлежащих акваториях и территориальной целостности.

На исходе 2004 г. в СМИ Японии опубликован проект новой десятилетней национальной программы военной деятельности страны, разработанный управлением национальной обороны (УНО). В документе к числу первоочередных относится потенциальная угроза со стороны КНР.

Озабоченность Японии вызывают: «растущий наступательный потенциал НОАК», территориальный спор из-за архипелага Сенкаку, реализация проектов разработки нефтегазовых месторождений в Восточно-Китайском море. В числе других угроз стране указываются перспективы развития ракетно-ядерного оружия КНДР, проекты производства БР; нерешенные военно-политические вопросы взаимоотношений между КНДР и РК. Предполагается наличие «острых» вопросов между Японией и РФ, связанных с «принадлежностью северных территорий» и добычей биоресурсов в прибрежных морях. Проект программы предусматривает более активное включение национальных корпораций в систему «международной торговли оружием». Новая программа может быть принята уже в ближайшее время. Действующая ныне программа была утверждена в 1995 г. В числе источников внешней угрозы в ней указывались лишь «страны, располагающие масштабным ЯО, и напряженность на Корейском полуострове».

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

Управление обороны Японии разработало три сценария возможного вооруженного столкновения с КНР, описание которых содержится в докладе «специального комитета УНО страны» (сообщает ИТАР-ТАСС).

В случае вооруженного конфликта между КНР и Тайванем Китай может атаковать Японию для предотвращения использования в военных действиях ВС США, находящихся на архипелаге; КНР может также провести акцию по захвату островов Сенкаку. НОАК может напасть на Японию и с целью «защитить свои интересы» в Восточно-Китайском море, где Китай ведет разработку нефтегазовых месторождений в зоне прохождения разграничительных линий между исключительными экономическими зонами двух стран.

Оценивая нынешнее положение КНР, японские эксперты предсказывают «дальнейшее усиление военного потенциала НОАК и превращение Китая в сверхдержаву в Азиатско-Тихоокеанском регионе». В связи с этим УНО Японии планирует перенести «основные усилия ВС с острова Хоккайдо» (когда главным противником считался СССР) на южные острова ближе к зоне возможного военного конфликта с КНР.

Весьма характерны следующие факты. Исследовательская группа УНО Японии высказала рекомендацию руководству страны «о необходимости обладать достаточным потенциалом для нанесения упреждающих (превентивных) ударов по базам БР и другим угрожаящим объектам вероятного противника». Для этого, считают исследователи, ВС страны должны иметь ракеты класса «поверхность-поверхность» с дальностью действия нескольких сотен км. В качестве основного аргумента приводится утверждение, что страна должна иметь возможность для ударов по наземным объектам противника «в случае нападения на страну».

В ближайшие 5-10 лет правительство Японии планирует существенно сократить численность СВ – 160 тыс. до 150 тыс. чел. Число танков будет уменьшено почти на 50% (ныне их число составляет 900 ед.), а самолетов – на 20-30% - с 300 ед. до 260. На о. Хоккайдо, ближайшем к РФ, решено оста-

вить одну боеспособную дивизию вместо четырех дивизий и бригад.

Приоритет в развитии ВС, в связи «с новыми мировыми угрозами со стороны терроризма и КНДР», отдается развертыванию новейших корабельных комплексов ПРО с многофункциональной системой «Иджис» и наземных батарей ПРО/ПВО «Пэтриот». На реализацию этих проектов планируется израсходовать около 1 трлн. йен (более 9 млрд. долл.). В составе ВМС планируется оставить 44 ЭМ и ФР вместо 54 ед., 18 ПЛ.

Нельзя оставить без внимания и следующие факты. В 2004 г. Тихоокеанское командование ОК ВС США должно было подготовить предложения по изменению мест базирования, численности формирований, составу вооружений на территории, а также в акваториях Японии и РК. Однако по просьбе правительства РК США отложили до 2008 г. вывод своих войск с мест постоянной дислокации на юге Корейского полуострова. При этом Пентагон планировал вывод войск в связи с выполнением планов «достаточного глобального присутствия» своих формирований во всех пяти операционных зонах ОК ВС. В частности, к концу 2005 г. США намерены вывести треть размещенных в РК войск – около 12,5 тысяч человек. Одновременно предусматривалось отвести части СВ к югу от демаркационной линии, за пределы зоны поражения артиллерией КНДР.

При этом МО РК опасается, что предлагаемые США меры могут нарушить сложившийся баланс сил в регионе. Поэтому было принято компромиссное решение: вывести с юга РК в 2004 г. – 5 тыс. чел.; в 2005 – 3 тыс.; в 2006 – 2 тыс.; в 2007 – 2008 гг. – последнюю группу из 2,5 тыс. чел. При этом учитывается общая численность ВС сторон: РК имеет 691 тыс. чел., а КНДР – 1,17 млн. чел.

Присутствие формирований МП США в Японии является острой темой военно-политических отношений между странами. Так, командующий МП США в Тихоокеанской зоне г/л Уоллес Грегг высказался против «свертывания американского военного присутствия в Японии». Главный аргумент гене-

рала – “война с терроризмом не решила крупных геополитических проблем в АТР”. Поэтому базы США в Японии “абсолютно необходимы”. Однако генерал, учитывая настойчивые требования региональных окинавских властей “существенно сократить американское военное присутствие на острове», предложил перевести части МП в другие префектуры страны, создав там совместные американо-японские базы. В частности, указывается на возможность создания такой базы на полигоне Кэмп-Фудзи в центральной части острова Хонсю. В настоящее время военный контингент США в Японии составляет 47 тыс. чел.

КНДР, РК, США

Министр обороны и командующий ВС США в РК имеют апробированный план “OPLAN 5027”, согласно которому объединение ВВС, базирующееся в РК

и на о.Гуам, способно поразить примерно 750 целей на территории КНДР, заявил в парламенте РК депутат от оппозиции Пак Чжин. По его словам, данный сценарий отрабатывался с 2003 года на учениях, в которых участвовало свыше 50 истребителей и бомбардировщиков F-15E, B-1B, B-52H и F-117. К числу целей были отнесены ядерные объекты, ядерный центр в Йолбене, ракетные базы и арсеналы, очевидно, и объекты государственного и военного управления, систем ПРО\ПВО, аэродромы, базы. По всем объектам отрабатывалось нанесение точечных ударов высокоточным оружием (СКВО не превышает 3-5 метров). Правомерно предположить участие в реализации “OPLAN 5027” кораблей 7-го флота: КР УРО типа “Тикондерога”, ЭМ УРО типа “Орли Берк” и ПЛА типа “Лос-Анджелес”, вооруженных КРМБ “Томагавк”. В результате общее число объектов то-

Состав вооруженных сил КНДР и РК

ВС Корейской Народно-Демократической Республики	ВС Республики Корея
Численность регулярных ВС – 1.082 млн. чел. ВМС: 46 тыс. чел. Флот: 22 ПЛ пр. 033, 27 МПЛ “Санг-О”, 30 СМПЛ, 3 ФР УРО, 4 МПК, 34 РКА, более 125 ТКА, более 150 ПКА, 10 МДК, 130 ДКА, 136 ДКВП. Береговая оборона: 2 полка ПУ ПКР “Силкуорм”, 122 орудия калибра 130, 152 мм	Численность регулярных ВС – 686 тыс. чел. ВМС: 63 тыс. чел. Флот: 9 ПЛ пр.209/1200, 11 СМПЛ, 6 ЭМ УРО, 9 ФР УРО, 28 КОРВ, 5 РКА, 83 ПКА, 14 МТК, 11 ТДК, более 20 ДКА. Авиация: 21 самолет, 56 вертолетов. МП: 28 тыс. чел. – 2 дивизии, 1 бригада, 60 танков, 63 бтр, 105, 155 мм орудия, ПКРК “Гарпун”.
ВВС: 86 тыс. чел. 6 ад, 3 бап, 15 ибап.; 80 самолетов Н-5 (Ил-28), 107 J-5(МиГ-17), 159 J-6 (МиГ-21), 46 МиГ-23, 30 МиГ-29, 18 Су-7, 35 Су-25, более 400 других типов; около 300 вертолетов.	ВВС: 63 тыс. чел. 7 ибаэ и иаэ ПВО; 538 самолетов, в том числе 153 F-16C и D, 190 F-5E (F,B), 130 F-4D.
СВ: 950 тыс. чел. 20 корпусов, 27 пех. дивизий, 15 танковых, 14 механизированных бригад, бригада ОТР, 21 арт. бригада и 9 РСЗО, ракетный полк ТР, ком. Войск СпН – 88 тыс.чел. Вооружение: 30 ПУ ОТР, 24 ПУ ТР, более 4000 танков, 2500 бтр, 10400 арт. орудий, 2500 РСЗО, 7500 минометов, около 10000 ПЗРК, ПУ ПТУР, 11000 ЗАУ.	СВ: 560 тыс. чел. 11 корпусов, 3 механизированных и 19 пех. дивизий, 15 бригад, 5 дивизионов ЗУР, 3 дивизиона ТР. Вооружение: 12 ПУ ТР, 2330 танков, 40 БМП-3, 2480 бтр, более 3500 орудий, 1000 самох. Гаубиц, 185 РСЗО, 6000 минометов, 600 ЗАУ, 610 ПЗРК, более 310 ПУ ЗУР, 1250 ПУ ПТУР, 424 вертолета.

ческих ударов на территории КНДР может превысить 944. К объектам точечных ударов могут быть также отнесены элементы инфраструктуры, связанные с производством и эксплуатацией ядерного оружия. Сообщалось, что КНДР не намерена изменять свои планы развертывания и испытаний баллистических ракет. Между тем за последнее время японские разведорганы отмечают определенное снижение в деятельности баз, где развернуты БР Нодон. В связи с этим УНО Японии отдало приказ временно отозвать из Японского моря находившийся там на боевом дежурстве ЭМ УРО, оснащенный многофункциональной системой "Иджис".

Помимо воздушной наступательной операции (участвуют ВВС и ВМС), цель которой - нанесение упреждающих ударов по оперативно стратегическим объектам КНДР, планом "OPLAN 5027" предусматривается также проведение оборонительных и наступательных действий формированиями СВ и МП. При этом, судя по направленности подготовки ВС США и РК, в вооруженном конфликте на Корейском полуострове возможно использование средних механизированных бригад "Страйкер" (предусматривается переброска их по воздуху), а для участия в морской десантной операции - одной-двух экспедиционных ударных групп ВМС.

Тайвань - КНР

МО Тайваня реализует комплексную программу перевооружения основных видов ВС. В частности, до конца 2004 г. МО планировало провести испытание новой КР с радиусом действия до 900 км., которая позволит наносить удары по объектам, находящимся вблизи административно-промышленных центров Шанхая и Нанкина. Цель создания новой современной КР очевидна - "иметь возможность нанести ответный ракетный удар по Шанхаю в случае ракетного обстрела объектов, расположенных на острове, с территории КНР", - заявил премьер Тайваня Ю Сикунь.

Новая КР разработана на базе ПКР "Сюнфэн" (Свирепый ветер). Серийное производство новых КР начнется в 2006 г., ежегодно ВС будут получать по 6 та-

ких ракет стоимостью до 2.94 млн. долл. каждая. МО стремится закупить у США оружие на сумму 18 млрд. долл., сюда, вероятно, входят ЭМ УРО типа "Орли Берк", средства ПРО/ПВО, противолодочные самолеты, дизельные ПЛ. Однако реализации данных проектов противодействует оппозиция.

Ныне в составе ВМС Тайваня: ПЛ-4, ЭМ УРО-7, ФР УРО-22, РКА-51, МТК-12, ДТД-1, ТДК-2, СДК-11, МДК-4, ДКА около 300; авиация: ПЛАЭ-1, АЭ ПЛВ-2; МП: дивизии - 2, полки амфибийный и МТО; численность ВМС - 45 тыс. чел.

ВВС Тайваня в 2005 г. планируют закупить у США два самолета РЭР Е-2Т, которые являются версией американского палубного самолета морской разведки Е-2С. Сообщается, что основной задачей этих самолетов будет патрулирование акватории Тайваньского пролива в целях обеспечения превосходства в воздухе в случае возникновения кризисной ситуации с КНР. Стоимость самолетов около 400 млн. долл. Численность ВВС 45 тыс. чел., 479 самолетов, в том числе 90 F-5E(F), 128 «Кинг Куо», 57 «Мираж-2000-5», 146 F-16A(B), 8 RF-5E, 4 E-2Т, 58 АТ-3.

В четвертом квартале 2004 г. НОАК провела успешные испытания крылатой ракеты нового поколения для поражения наземных объектов. Новейшая КР "Дунхай-10" имеет дальность полета 1500 км и среднеквадратическое отклонение 10 м. Среди современных систем вооружения ракетных войск НОАК КР (относятся к категории второй артиллерии) занимают одно из центральных мест. На вооружении ракетных (артиллерийских) бригад находятся КР «Инцзи-63» с дальностью полета до 500 км и тактические ракеты "Харпи". По мнению экспертов, КР следует рассматривать как эффективное средство ведения боевых действий в случае возникновения вооруженного конфликта в Тайваньском проливе.

В это же время НОАК провела одно из серии учений, тема которого, по оценке экспертов, «Подготовка к вторжению на Тайвань». Район учения по физико-географическим параметрам схож с побережьем о.Тайвань. Это -пойма реки Минь с песчаными берегами, расположенная на юго-востоке страны.

Ряд центров, анализируя состояние и тенденции развития НОАК, высказывают суждения о том, что в случае возникновения конфликта между КНР и Тайванем, в котором очевидно участие США, армия Китая «вполне способна вторгнуться на территорию Соединенных Штатов». При этом приводятся следующие аргументы. Китай тратит на развитие и модернизацию ВС ежегодно 65 млрд. долл., уступая в объемах финансирования только ВС США. Характерно, что в 1994 г. бюджеты КНР и Тайваня были примерно равными, а в настоящее время бюджет КНР превышает его в три раза. Отдельные рода войск НОАК интенсивно внедряют в практику тактической подготовки новые технологии, приемы и способы ведения боя, в частности РЭБ. Отрабатываются «тактические планы ведения информационной войны», проведения электронных атак против систем управления и связи, создаются части и подразделения для «внедрения компьютерных вирусов и проведения психологических атак».

Содержание и направленность подготовки ВМС в зоне Тихоокеанского ОК ВС США

Проведенные в 2004 году мероприятия оперативной и боевой подготовки ВМС Тихоокеанского ОК ВС США и региональных командований в Японии и Республике Корея носили ярко выраженную антисеверокорейскую направленность. Так, во втором квартале на недельных совместных учениях «Фоул Игл» и «Фридом Баннер 07» отрабатывались оборонительные и десантные действия в прибрежной зоне Корейского полуострова. Содержание основного этапа учений составила десантная операция типа «захват», особенностью которой была отработка внезапного десантирования, очевидно, экспедиционной бригады МП, формирований сил спецопераций, соединений сухопутных войск в тыл обороняющейся в прибрежной полосе группировки противника и последующего ее окружения. От ВС США в учении участвовали формирования общей численностью 8000 чел., от ВС РК – 2000. Огневую поддержку действий сил на берегу осуществляла АУГ флагман АВМ «Китти Хок».

Основной район отработки десантных действий располагался на юго-восточном побережье РК, вблизи Пхохана.

В четвертом квартале ВС Японии в юго-западной части Японского моря провели учение «Тим самурай» предположительно с участием формирований ВС РК и ВМС Тихоокеанского ОК ВС США. Национальные СМИ Японии и РК увязывают тематику многонациональных учений с подготовкой ВС проамерикано-японской коалиции к военным действиям против КНДР и, в частности, к введению морской блокады. Важным фактором оперативной обстановки в регионе послужила отмеченная американской космической разведгруппировкой активность на северо-корейской ракетной базе Чонджу, в том числе передвижение мобильных ракетных ПУ в районы огневых позиций. Наблюдалось также усиление активности в деятельности патрульных сил флотов РК и КНДР в районе разграничительной линии в Желтом и Японском морях, одобренной ООН, но не признанной КНДР. Имели место даже артобстрелы патрульных катеров ВМФ КНДР со стороны патрульных сил РК. Данные факты международные эксперты расценивают как преднамеренные провокационные действия со стороны РК и США.

Министерство обороны РК в связи с ростом цен на нефть ограничило масштабы подготовки отдельных видов и родов ВС. Так, штаб ВМС принял решение сократить в 2004 г. число учений с выходом кораблей в Желтое море с 18 до 13. Командование ВВС сократило нормативный налет на каждого летчика со 139 до 133 в год.

На исходе 2004 г. ВМС Японии и США провели итоговое комплексное совместное учение. Цель учения – отработка организации совместных действий в прибрежных акваториях Японии, включая тихоокеанское побережье о.Хонсю. От ВМС Японии участвовали основные формирования: флотилии эскадренных и подводных сил, соединения ВМР, авиакрылья, эскадрильи авиационного командования, отдельные формирования департамента морской охраны. Общая численность военнослужащих составила 11,3 тыс. чел.

ВМС США были представлены соединениями 7-го флота, в том числе: группами и отрядами поддержки и обороны АУГ, корабельными ПУГ, КУГ ПВО/ПРО и, предположительно, экспедиционной ударной группой. Численность личного состава ВМС и МП превысила 4.4 тыс. чел.

Военно-политическим фоном учения, очевидно, являлись: наличие ракетной угрозы со стороны КНДР, нерешенность проблем северных территорий, необходимость защиты морской деятельности Японии в прибрежных морях. В состав руководства учением, вероятно, входили командования ВМС Японии, ВМС Тихоокеанского ОК ВС США и региональное командование ВС США в Японии.

В системе подготовки ВМС Тихоокеанского ОК ВС США, как и в целом ВМС страны, центральное место занимает оперативпо-стратегическое исследовательское учение «Летний импульс-04», на котором практически проверялась реальность «Плана реагирования ВМС». В течение трех месяцев (июнь-август 2004 г.) в зоне командования действовали две АУГ, флагманы АВМА «Джон Стеннис» и АВМ «Китти Хок». Весьма примечательны районы и тематика проводившихся авианосными группами оперативпо-тактических учений, каждое из которых было увязано с возможным районом возникновения локального вооруженного конфликта.

В июне 2004 г. АУГ фл. АВМА «Д. Стеннис» во взаимодействии с соединениями 3-го флота и оперативными группами Канадского флота действовала в северной части Тихого океана, включая Берингово море, где существуют нерешенные территориальные и экономические проблемы между РФ и США.

В июле 2004 г. обе АУГ выполняли задачи по обнаружению и уничтожению вероятного противника на суше, море и в воздухе. Одно из центральных мест занимала отработка использования палубной авиации, подразделений МП и соединений ВВС в прибрежных и островных районах вблизи Тайваньского пролива. Участие двух АУГ, действовавших в едином боевом порядке, создавало реальные предпосылки для завоевания господства в акватории

о.Тайвань. В различных этапах коалиционного учения участвовали командования ВС США в Японии и РК.

В ходе других этапов учения отрабатывались задачи противодействия недружественным США режимам, борьба с терроризмом и пиратством в прибрежных районах приморских государств, включенных в зону Тихоокеанского ОК ВС США. Проведенные учения показали, что в соответствии с «Планом реагирования ВМС» в операционной зоне ОК ВС могут быть развернуты три – четыре АУГ, из шести находящихся на Тихом океане.

В соответствии с планами глобального присутствия, которые были отработаны на учениях, командующий Тихоокеанского ОК развернул в передовых районах на постоянной основе две вместо одной АУГ. Одна из АУГ продолжит постоянное базирование в Йокосука, контролируя северо-западную часть зоны, другая, очевидно, будет дислоцироваться на Гавайские острова и контролировать юго-западную часть зоны.

В первой половине ноября 2004 г. АУГ фл. АВМА «Д.Стеннис» сменил АУГ фл. АВМА «Авраам Линкольн», имея в составе пять кораблей охранения и поддержки, в том числе КР УРО т. «Тикондерога» и ПЛА т. «Лос-Анджелес». По утверждению командующего ОК ВС в зоне адмирала Томаса Фарго, нынешняя военно-политическая обстановка в АТР требует усиления военноморского присутствия США на постоянной основе.

В заключение логично высказать ряд очевидных утверждений как следствие сложившейся военно-политической обстановки в западной части операционной зоны Тихоокеанского ОК ВС США.

Основными источниками напряженности и вызовов в зоне следует считать нерешенные территориальные межгосударственные проблемы. Среди них – окончательное решение вопроса разграничения морских пространств и морского дна между РФ и США в Беринговом, Чукотском морях и в Центральной Арктической зоне; принятие международных правовых актов, затрагивающих интересы России и регламентирующих промысловую деятель-

ность в наших прибрежных морях. Проблема в конечном счете накладывает заметный отпечаток на направленность подготовки и характер деятельности передовых группировок ВМС США и Канады в северо-западной части Тихого океана, а также в прилегающем к ней арктическом районе.

Обострение в последнее десятилетие отношений между Японией и Россией из-за принадлежности «северных территорий», категорический отказ Японской стороны от компромисса обусловлены, по нашему мнению, значительным военным потенциалом коалиционных американо-японских объединений, прежде всего ВМС, ВВС и ПВО в районе Японского архипелага. Именно этим обстоятельством можно объяснить трансформацию базовых законов страны, связанных с военной проблематикой и затрагивающих состав, дислокацию и основы применения национальных и коалиционных ВМС в регионе, содержание долгосрочных проектов и программ развития ВС, агрессивным характером подготовки ВС, стремлением создать предпосылки для завоевания господства в прилегающих к Японии акваториях. Данный вывод подтверждается, в частности, форсированным развертыванием в регионе основных компонентов системы ПРО/ПВО ТВД.

Среди наиболее острых «нетерпимых» факторов нестабильности в регионе США считают Корейский. Не случайно США отнесли КНДР к когорте стран «оси зла», поскольку республика избрала социалистическую ориентацию, автократический милитаризованный режим государственного правления и обладает сбалансированными ВС, имеющими современные ракетные системы, в том числе баллистические ракеты - носители средств массового поражения.

По оценке руководства КНДР, стране противостоят «режимы высокой агрессивности», которые готовятся к применению военной силы с целью ликвидации страны как суверенного субъекта ООН и передачи ее под управление РК. Другие страны региона КНДР рассматривает как государства с «положительным нейтралитетом».

ОК ВС США, ВС РК и Японии в соответствии с планами оперативной подготовки отрабатывают несколько сценариев вооруженного конфликта на Корейском полуострове: упреждающий и ответный. Предпочтение отдается первому. Его выполнение предусматривает проведение комплексной воздушно-морской десантной операции, целью которой будет нейтрализация объектов ОМП, средств его доставки и обеспечивающей инфраструктуры, захват формированиями МП плацдарма в прибрежной зоне и развитие успеха силами средних механизированных бригад «Страйкер». В операции предполагается участие одной – двух АУГ, а также экспедиционных ударных групп.

Сценарий ответных действий против КНДР на агрессию прогнозировать трудно, но тем не менее в этом случае, вероятно, предусматривается планомерное наращивание группировок и прежде всего СВ на территории РК, ВМС в акватории РК и Японии (возможно привлечение третьей АУГ), а также ВВС на аэродромах Японии и островных аэродромах США.

Особое положение среди источников нестабильности занимает Китай. Последнее десятилетие деятельность КНР характеризуется экономической и демографической экспансией. Внешне-политическому курсу страны свойственен девиз – «собираение своих земель». Последнее время НОАК ведет непосредственную подготовку к возвращению Тайваня, суверенитет которого, однако, признан мировым сообществом. К тому же Тайвань пользуется особым статусом у США, включивших его в зону особых жизненных интересов. Разгораются территориальные споры между КНР и Японией из-за архипелага Сенкаку, а также разграничений морских пространств и дна в Желтом море, где открыты перспективные нефтегазовые месторождения. Существуют территориальные притязания КНР и к Вьетнаму.

Капитан 1 ранга А. СМОЛОВСКИЙ

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

УЧАСТИЕ СОВЕТСКИХ МОРЯКОВ В ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ТРОПИЧЕСКОГО ЦИКЛОНА НА ОСТРОВЕ МАВРИКИЙ

В конце прошлого года мир потрясла страшная трагедия - население Индии, Индонезии, Таиланда и Шри-Ланки пострадало от мощного циклона, унесшего жизни свыше двухсот двадцати семи тысяч человек. Помощь потерпевшим бедствие в этой масштабной катастрофе до сих пор оказывают многие страны мира. Известно, что российские спасатели смогли прибыть к месту бедствия в числе первых и сделали все, что успели. Такова традиция нашего народа. Между тем сегодня немногие помнят, что 30 лет назад советские моряки первыми пришли на помощь населению острова Маврикий, пострадавшему от мощного тропического циклона. Об этом событии нашим читателям рассказал советник Историко-документального департамента МИД РФ В.Купреенко.

Маврикий середины 70-х годов. Остались в памяти изумительные воспоминания об этом острове у посетивших его путешественников, исследователей, дипломатов. Вечное околэкваториальное лето этого некогда выросшего из морских глубин вулканического острова с его миллионным населением, состоящим из дружелюбных индийцев и не-



большого числа выходцев из Европы, Африки и Китая. Придает сказочный колорит этой маленькой необыкновенной страны, где основная часть людей, с оливковыми лицами, очень улыбчивыми, ходит в цветастых сари. А сама природа острова располагает к одним лишь только наслаждениям.

Находящийся восточнее Мадагаскара, в самом центре Индийского океана на 20-градусной параллели Южного полушария, остров Маврикий словно завораживает. Глядя в ночное небо, вы видите глубину Вселенной и именно здесь еще острее ощущаете, что она создана для вас.

На Маврикии в те памятные годы работало восемь иностранных дипломатических миссий, среди которых советское посольство занимало достойное место. Это были годы активного сотрудничества между нашими странами и в политической, и в экономической, и отчасти в торговой областях. Советская сторона целенаправленно поддерживала это маленькое государство в создании на острове своего рыболовного хозяйства, которое обеспечивало бы население острова.

Изучая историю и географию государств этого региона, читатель с удивлением узнает, что вся акватория Индийского океана ровно каждые пятнадцать лет с мистической точностью подвергается действию разрушительной природной стихии, ураганов, пронесшихся со скоростью до 200 миль в час и разрушающих растительный и животный мир на своем пути. После таких многодневных ураганов на месте домов остаются руины, вывороченные с корнями деревья, поваленные столбы электрической и телефонной связи, а в душах людей - тоска по разрушенным ценностям, усталость и слабая надежда на какое-либо восстановление всего в обозримом будущем.

Два дня и три ночи (6 и 7 февраля 1975 г.) над островом бушевал чудовищный ураган, скорость ветра которого достигала 174 миль в час, причинивший колоссальный ущерб: погибли люди, многие были ранены, полностью были уничтожены сотни домов и десятки кораблей, повреждены морские причалы. 10 тысяч человек остались без крова, были разрушены и завалены вырванными с корнями деревьями сотни

километров дорог, линий энерго- и водоснабжения, телефонной связи.

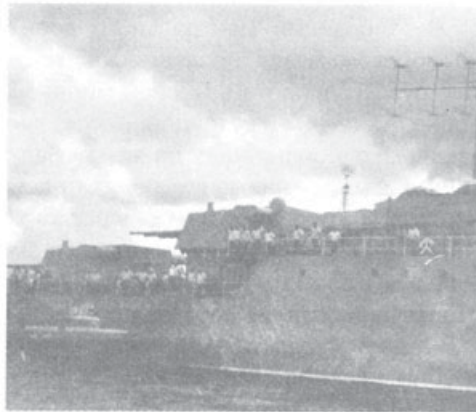
Остров замер в руинах, и жизнь на нем почти остановилась.

Именно таким предстал Маврикий перед нами, сотрудникам советского посольства, которые сообщили правительству СССР о стихийном бедствии постигшем население дружественного острова. Было принято специальное решение об оказании острову немедленной помощи. В телеграмме главы Советского правительства народу и правительству Маврикия говорилось: "В связи с постигшим Вашу страну стихийным бедствием... примите выражение самого глубокого сочувствия... Передайте наши самые искренние соболезнования семьям, пострадавшим в результате этого бедствия".

Находившийся в это время в северной части Индийского океана отряд советских военных кораблей под командованием контр-адмирала Ясакова поспешил на помощь пострадавшим. 16 февраля на рейде у острова встали наш крейсер "Дмитрий Пожарский", корабли "Севан", "Полярник", а затем и "Ямал", которые своей красотой и мощностью великолепно вписались в морской ландшафт, если бы не трагедия такая оперативность и точность были неудивительны. Индийский океан той поры являлся ареной соперничества супердержав за военное присутствие в регионе. Наши военные и "научники" постоянно находились в океанских водах (от материков до Антарктиды), где за ними наблюдали западные соперники.

Маврикийское правительство всегда подчеркивало свою лояльность по отношению ко всем иностранным гостям, будь то дипломаты, коммерсанты, туристы и даже военные. Экипажам иностранных военных кораблей Маврикий всегда оказывал все знаки гостеприимства, снабжая их запасами воды и продовольствия, предоставляя возможность хорошо отдохнуть. Поэтому наши военные моряки охотно исполняли приказ своего командования по восстановлению разрушенных коммуникаций, дорог, строений и хозяйственных объектов острова. Это было выражение благодарности за внешнеполитический курс правительства острова, находившегося тогда под протекторатом Великобритании, (в тот период представительским главой острова был английский генерал-губернатор, а фактически - премьер-министр маврикийского правительства).

В срочном порядке спасательный отряд из 300 наших моряков, со своими инструментами, материалами, питанием был направлен в глубь острова в места, наиболее пострадавшие от стихии. Продолжалась неделя непрерывного труда. Восстановительными бригадами руководили старшие офицеры, представители посольства. С 16 по 22 февраля было восстановлено 106 километ-



ров линий электропередач (из них высоковольтных - 62 километра). 126 километров линий телефонной сети, большие участки дорог и линий водоснабжения, очищено от завалов большое количество домов, (из них 423 - подключено к электропитанию). Полностью восстановлены два населенных пункта, пущены в строй холодильники министерства рыбного хозяйства, трансформаторная подстанция. Руками наших ребят был полностью восстановлен гражданский госпиталь (там сдали кровь 130 советских моряков).

В качестве единовременной помощи остров получил в дар от нашей страны 25 тонн рыбы и большую партию медикаментов.

Работа советских спасателей, в целом поддержка оказанная нашей страной, вызвали глубокую благодарность всех маврикийцев. Наше посольство в те дни было буквально завалено их телеграммами и письмами. В своих приказах посольство пофамильно отметило перед командованием ВМФ моряков, проявивших себя на этой "боевой" дружественной вахте.

На борту крейсера "Дмитрий Пожарский" для журналистов и политических деятелей Маврикия военные моряки устроили пресс-конференцию, о которой писала не только местная, но и западная пресса.

В. КУПРЕЕНКО

Позиции дозорных судов выясняются...

(Малоизвестное о радиоразведке Балтийского флота)

В экспозиции Центрального военно-морского музея, посвященной участию русского флота в Первой мировой войне, на одном из стендов, рассказывающем о боевых действиях на Балтийском море, внимание посетителей неизменно привлекает небольшая картина с весьма интригующим названием и полным драматизма сюжетом. В быстрой агонии, высоко задрав корму, в воду стремительно уходит трехтрубный корабль; срывающиеся с талей шлюпки и виднеющиеся среди волн головы пловущих людей дополняют трагизм и ужас происходящего. Это достаточно известная по неоднократным репродукциям в различных военно-исторических изданиях картина художника Н.М. Кочергина «Гибель германского крейсера «Бремен» и эскадренного миноносца U-191 16.12.1915» (все даты приводятся по старому стилю), воспроизводящая одну из подлинных страниц летописи мировой войны на Балтике. В германских источниках по поводу данных событий сообщается, что 4(17) декабря 1915 г. при выходе из Виндавы крейсер «Бремен», оказывая помощь в спасении команды сопровождавшего его и подорвавшегося на mine миноносца U-191, «коснулся носовой частью двух мин, взорвавшихся одна вслед за другой. Корма поднялась круто вверх и крейсер в несколько минут скрылся под водой. Удалось спасти 8 офицеров и 102 человека команды. 11 офицеров и 287 человек команды, в том числе и командир крейсера, капитан 2 ранга Вальтер, погибли вместе с кораблем»¹.

В абсолютном большинстве работ по истории Первой мировой войны гибель «Бремена» рассматривается как

безусловный и весьма крупный успех русского минного оружия. И с такой оценкой трудно не согласиться. Вместе с тем, изучение архивных источников позволяет флотским историкам по-новому взглянуть на эту страницу в летописи мировой войны на Балтийском море. Документы свидетельствуют, что события 4 декабря 1915 г. фактически являются лишь эпизодом (хотя и кульминационным) в достаточно сложной многоходовой комбинации русского флота, реализация которой стала возможна в первую очередь благодаря успехам русской морской разведки.

Необходимо отметить, что русская разведка на Балтике к осени 1915 г. представляла собой весьма эффективно работающий механизм. Не претендуя в данной статье на подробное и всестороннее освещение ее истории и боевой деятельности, отметим лишь, что на Балтийском флоте по ряду объективных и субъективных причин сформировалось и почти всю войну действовало два разведывательных «центра»: один - в штабе командующего флотом, где в составе оперативной части штаба создали разведывательное отделение, руководство которым возложили на 2-го (радиотелеграфного) флагманского минного офицера старшего лейтенанта И.И. Ренгартена, а второй - в Службе связи, возглавляемой контр-адмиралом А.И. Непениным, где в мае 1915 г. учредили временное оперативное отделение при начальнике Службы связи. И там, и там специально назначенные офицеры производили сбор, обработку и анализ сведений о противнике, поступавших к ним из разных источников, хотя основным и наиболее информативным среди них являлась радиоразведка.

К решению задач радиоразведки на Балтике привлекались значительные силы и средства. Посты радиоперехвата действовали на большинстве береговых радиостанций Службы связи, вахты радиоразведки неслись также на кораблях (при нахождении их как в море, так и в базах). Вдоль побережья была развернута сеть радиопеленгаторных станций. С весны 1915 г. на мысе Шпитгамн действовала так называемая радиостанция особого назначения, где сосредотачивалась вся дешифровальная работа во флоте. В течение первого года войны балтийские радиоразведчики получили большой опыт и сумели заявить о себе как о реальной силе, способной решать самые сложные задачи в интересах командования флота. Именно этой силе и суждено было сыграть важную роль в рассматриваемых событиях.

В оперативном отношении обстановка на Балтийском театре осенью 1915 г., после завершения германским флотом операций в Рижском заливе, характеризовалась фактическим отказом немецкого командования от дальнейших активных действий. Основной целью германских морских сил в Балтийском море определялось противодействием «наступательной деятельности русского флота»². Ключевое место в новых оперативных планах отводилось организации так называемой Эстергарн-Люзерортской позиции. Основу ее составили корабельные дозоры, развернутые между Готландом и Курляндией. Позиции дозоров с севера частично прикрывались минными заграждениями, которые в дальнейшем планировалось усилить.

Русское командование, в свою очередь, предполагало максимально использовать наступившее осеннее время с его темными и продолжительными ночами для осуществления новых минных постановок в операционной зоне неприятельского флота.

Следует отметить, что организации постоянной дозорной службы на линии Эстергарн - Люзерорт потре-

бовала от противника значительного напряжения сил и средств, что в конечном итоге привело к необходимости создания нового пункта базирования легких сил, приближенного к району выполнения кораблями дозора своей боевой задачи.

В качестве такого пункта стала Виндава, захваченная еще в ходе летнего (1915 г.) наступления германской армии в Курляндии. Использование Виндавы, правда, затруднялось наличием в прибрежных водах русских минных заграждений. Поэтому в конце октября сюда перебазировали свинемюндский вспомогательный дивизион тральщиков, сразу приступивший к определению границ этих заграждений. К тральным работам позднее привлекли несколько миноносцев 10-й флотилии, обследовавшие подходы к Виндаве и к банке Спон³.

Активная деятельность вражеских минно-тральных сил в районе Виндавы почти сразу выявила русская радиоразведка и обоснованно привлекла к себе внимание командования Балтийского флота. В качестве одной из контрмер минной дивизии была поставлена задача - вновь заградить минами участки, на которых по данным радиоразведки наиболее активно велись тральные работы. Однако к этому моменту возникли некие новые обстоятельства, позволившие русскому командованию разыграть более интересную комбинацию.

На основании комплексного анализа материалов радиоперехвата и радиопеленгования, а также донесений подводных лодок, флотским разведчикам к началу ноября удалось вскрыть организацию несения дозорной службы на Эстергарн-Люзерортской позиции, достаточно точно определив расположение корабельных дозоров противника.

А.И. Непенин в телеграмме от 2 ноября 1915 г. на имя начальника минной дивизии сообщал: «Позиции дозорных судов выясняются следующие: ПС1 между южной половиной Готланда и Эландом, ПС2 и ПС3 у Эстергарна и на Ост до 20 градусов долготы, ПС4 между параллелями Ли-

бавы и Виндавы и меридианами 20 град, и 21 град., ПС5 к норд-весту от Виндавы, ПС6, по-видимому, вблизи Виндавы, ПС7 в бухте Норчепинг от Висби до Ландсорта. К весту от Готланда дозоры - это пары миноносцев типа «173», к осту - это новые миноносцы около 1000 тонн. Иногда эти позиции занимают легкие крейсера, сохраняя те же позывные ПС и номер позиции... Полагаю возможным часть их без особого риска уничтожить и лишь после этого ставить заграждения ... на ныне тралящейся линии Виндава - банка Спон»⁴.

Высказанное Непениным предложение поддержал временно командующий минной дивизией капитан 1 ранга А.В. Колчак, и в ночь с 7 на 8 ноября эскадренные миноносцы «Охотник» (брейд-вымпел капитана 1 ранга А.В. Колчака), «Новик», «Страшный» и 1-я группа 5-го дивизиона: «Эмир Бухарский» (брейд-вымпел начальника 5-го дивизиона капитана 1 ранга П.М. Плена), «Финн», «Доброволец», «Москвитянин» провели операцию против германского дозорного корабля на позиции №5. (Участь именно этого дозора решилась 4 ноября: разведсводка штаба флота за этот день содержит короткую запись: «Выяснилось с точностью местонахождение одного из дозоров у Спон-банки»⁵). В ходе непродолжительного боя дозорный корабль - им в эту ночь оказался сторожевой корабль «Норбург» (СКР №19) - был потоплен; из 26 членов экипажа четверо спаслись на шлюпке, остальных подобрали из воды русские эсминцы. Получив донесение о бое, германское командование приказало поддержать «Норбург» сменившемся недавно с позиции №4 и следовавшему в базу в сопровождении миноносцев крейсеру «Любек», а также сменившему его в дозоре кораблю. Однако они к месту боя опоздали.

Реакция германского командования на потопление своего дозорного корабля оказалась более чем «оригинальной»: последовало решение держать в дневное время на позиции №5 два сторожевых корабля, на ночь же дозорные корабли решили снимать, оставляя позицию незанятой⁶. Столь

важное изменение в организации несения дозорной службы не осталось незамеченным русской радиоразведкой. В разведсводке от 11 ноября, составленной оперативным отделением Службы связи, зафиксировано: «Дозорная служба неслась по-прежнему на тех же позициях и примерно тем же составом судов... Позиция «ПС 5» - занимавшаяся раньше на ночь сторожевым судном, показывавшим в назначенные часы огонь, теперь, после потопления нашими миноносцами на этом месте сторожевого судна «№19», занимается такими же сторожевыми судами перед рассветом, и оставляют они ее с наступлением темноты»⁷. Русское командование не замедлило воспользоваться столь благоприятной обстановкой и при первой представившейся возможности провело запланированную ранее минную постановку на протраленных немцами фарватерах. В ночь с 3 на 4 декабря 1915 г. эскадренные миноносцы «Победитель» (брейд-вымпел начальника 1-го дивизиона эсминцев капитана 1 ранга В.С. Вечеслова), «Забияка» и «Новик» выставили 150 мин на подходах к Виндаве.

Эти мины «заявили» о себе уже вечером 4 декабря, о чем командованию Балтийского флота стало известно из материалов радиоразведки. В 18 час. 29 мин. посты радиоперехвата зафиксировали экстренное донесение германского крейсера, вышедшего из Виндавы для занятия позиции дозора №4, о взрыве на сопровождавшем его миноносце U-191. Далее последовало сообщение, что миноносец тонет. В 19 час. 10 мин. другой миноносец, U-186, донес о взрыве на самом крейсере, а затем, через четыре минуты, запросил немедленной помощи, сообщив, что дважды атакован подводной лодкой. В 19 час. 25 мин. он донес, что крейсер «Бремен» и миноносец U-191 погибли⁸.

Русское командование, своевременно получив от радиоразведки информацию о происшедших у Виндавы событиях, предприняло шаги, призванные укрепить противника в его ошибочной версии относительно причин

гибели своих кораблей. 6 декабря по флоту была передана открытая радиogramма следующего содержания: «Флот извещается, что 4-го декабря вечером нами были потоплены в Балтийском море крейсер «Бремен» и большой миноносец». Аналогичное сообщение передано по каналам телеграфных информационных агентств⁹. Однако в германских источниках отрицается, что эти сообщения как-то повлияли на последующие выводы и оценки, тем не менее, признается тот факт, что гибель «Бремена» и U-191 была в конечном итоге «списана» на неизвестную подводную лодку, поиском которой несколько дней усиленно занимались германские миноносцы¹⁰. Минное же заграждение у Виндавы сохраняло свое «инкогнито» и ждало следующую жертву.

10 декабря в 9 час. 44 мин. дозорный сторожевик, занимавший позицию №5 (по германским данным - СКР №6), донес, что наблюдает взрыв корабля. Им оказался СКР №15 «Фрея», пытавшийся в этот момент расстрелять обнаруженную мину, ошибочно принятую им за плавающую. Корабль почти мгновенно затонул в точке с координатами Ш-57 град. 31,5 мин, Д-21 град. 20 мин. Вышедшие за полчаса до этого из Виндавы на позицию №4 миноносцы S-176 и S-177 успели, подойдя к месту трагедии, спасти четыре человека из экипажа сторожевика. При этом с миноносцев также были обнаружены мины, поставленные с малым углублением и оголявшиеся на волнении. В 10 час. 29 мин. миноносец S-176 дал радиogramму с оповещением, что «квадрат 091-1 подозрителен относительно мин». Оба миноносца взяли курс на Виндаву, но в 10 час. 40 мин. миноносец S-177, так и не успев выйти из объявленного «подозрительным» квадрата, подорвался на mine и через несколько минут затонул в точке с координатами Ш-57 град. 30 мин., Д-21 град. 27 мин¹¹. В этот же день, 10 декабря, командующий морскими силами Балтийского моря вице-адмирал Шульц приказал «отменить постоянное

несение дозора между Готландом и Курляндией»¹².

Таким образом, потеряв в течение короткого времени на Эстергарн-Люзерортской позиции пять боевых кораблей, противник в конечном итоге отказался от самой идеи ее организации в том виде, в каком она возникла в начале осени 1915 г., фактически признав свою неспособность решить задачу, поставленную перед флотом на Балтийском театре.

Что же касается русской радиоразведки и той роли, какую она сыграла в этой и других операциях, - ее деятельность так и осталась для германского командования тайной вплоть до 1918 г., когда при занятии Гельсингфорса в его руки попали некоторые документы, давшие, наконец, «ключ» к пониманию отдельных эпизодов войны на Балтике.

Примечания

¹ Ролльман Г. Война на Балтийском море. 1915 год.: Пер. с нем. - М.:Воениздат 1935.- С. 310, 311.

² Ролльман Г. Указ. соч. С. 297.

³ Киреев И.А. Траление в Балтийском море в войну 1914-1917 гг. -М.-Л.: Военмориздат, 1939. - С. 349.

⁴ РГА ВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 286. Л. 3.

⁵ Там же. Д. 452. Л. 132.

⁶ Ролльман Г. Указ. соч. С.306.

⁷ РГА ВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 490. Л. 60.

⁸ Там же. Ф. 464. Оп. 1. Д. 26. Л. 2, 34об.

⁹ Подобный прием несколько раз применялся русским командованием в ходе войны. Оперативная передача сообщений о гибели германских кораблей заставляла противника думать, что источником этих сведений могла быть подводная лодка, которая и произвела атаку.

¹⁰ Ролльман Г. Указ. соч. С. 311.

¹¹ Координаты гибели кораблей указаны по данным шифрперехвата. РГА ВМФ. Ф. 464. Оп. 1. Д. 26. Л. 2об., 19об.

¹² Ролльман Г. Указ. соч. С. 311.

**Капитан 1 ранга М.ПАРТАЛА,
кандидат технических наук**

Что искал адмирал Бэрд?

Неизвестно почему в печати никогда не рассматривалась реальность проекта создания немецкого трансокеанского маршрута, который соединил бы Арктику, Латинскую Америку и Антарктиду. При этом, по меньшей мере две сотни немецких военных моряков (командиры и штурманы рейдеров, блокадопрорывателей и почти сотни подводных лодок) хранили молчание по этому вопросу, хотя и знали о существовании морских опорных пунктов на так называемом океанском маршруте Рио-де-Ла-Плата. А ведь первые шаги по исследованию антарктических и приантарктических просторов были сделаны немецкими моряками еще в конце XIX века. Тогда в Антарктиду, на корабле «Вальдивия», пришла первая германская экспедиция, проработавшая в антарктических водах два года. Затем, уже в начале XX века, в одно время с экспедициями шведа Адольфа-Эрика Норденшельда и англичанина Роберта Скотта там почти три года работала экспедиция немца Эриха Дригальского на корабле «Гаусс». Она не только открыла обширную Землю Вильгельма II на побережье нынешнего моря Дейвиса, но и отыскала выход коренных пород вокруг горы, названной горой Гаусберг. Далее, в 1911 г., но уже в море Уэдделла пришла экспедиция Вильгельма Фильхнера на корабле «Дейчланд», открывшая там обширный шельфовый ледник.

Поражение Германии в Первой мировой войне на несколько лет остановило походы в Антарктиду германских кораблей, но уже в 1925 г. новая экспедиция на корабле «Метеор» пришла сюда и работала в антарктических водах еще два года. Очередное затишье длилось почти десять лет. И следующий поход в Антарктику состоялся лишь в начале 1938 г. Правда, по официальной версии он закончился морской катастрофой.

Как известно, немцы развернули против Великобритании ожесточенную морскую войну. Их рейдеры и подводные лодки вели беспощадную борьбу в океане с английскими торговыми судами и транспортом. Но автономности даже тяжелого рейдера, построенного специально для рейдерской войны, хва-

тало на две-три недели, затем ему нужно было срочно искать топливо и пресную воду. Более того, лишь после начала боевых действий выяснилось, что топливо с захваченных английских транспортов для германских рейдеров не подходило, хотя сначала на это была надежда. Поэтому с началом походов немецких кораблей в Южную Атлантику и Индийский океан для пополнения их запасов пришлось использовать торговые суда-снабженцы или сами рейдеры, возвращавшиеся к берегам фатерланда. Для обеспечения только одной «волчьей стаи» требовались один-два корабля снабжения и до шести танкеров с дизельным топливом. А для выхода в океан одного германского рейдера необходимо было иметь в районах ожидания от трех до шести судов снабжения и несколько танкеров.

Еще более серьезной эта проблема стала для немецких подводников. Дальность плавания серийных подводных лодок среднего и большого водоизмещения (VII и IX серий различных модификаций) составляла в среднем 7000 миль. Но только «дорога» в один конец, например, до центра Северной Атлантики составляла 2000 миль. Таким образом, на боевые действия в назначенном районе (к примеру, недалеко от Сен-Джонса) у боевой подлодки оставалось топлива всего на 3000 миль плавания, или на две недели похода. А если немецким субмаринам предстояло действовать у Нового Орлеана или у Рио-де-Жанейро? Так что районы в Южной Атлантике для самостоятельных действий серийных подлодок оказались просто недоступны, даже если субмарины выходили из французских баз Бордо, Брест, Лориан и Сен-Назер. Более того, простейшие расчеты показывают, что если послать 10 немецких подлодок на один месяц к берегам Северной Америки, с учетом 10 уже действовавших там в течение того же срока и 10 в течение месяца возвращающихся к берегам Германии, то контр-адмирал Дениц был вынужден задействовать на четверть года сразу 30 своих субмарин. Для следующих трех месяцев понадобилось бы еще 30 подлодок, а с учетом их повреждения или гибели – и того боль-

ше. Конечно, немцы искали выход из создавшегося положения.

Но не дремали и британские моряки. Они начали настоящую охоту за океанскими «снабженцами». В феврале-марте 1941 г. были обнаружены и уничтожены пять судов снабжения: «Бельхен», «Эгерланд», «Лотринген», «Эссо» и «Гедания». В Южной Атлантике остались только два судна снабжения «Кота Пинанг» и «Питон». Германское командование было вынуждено в это время прекратить посылать сюда подлодки, а находившуюся в районе У-123 перенацелило ближе к базам фатерланда.

После значительных потерь в судах снабжения германской стороне пришлось искать новые решения. Первое — заправка боевых подлодок с возвращаемых в Германию или со специально пришедших в район таких же боевых субмарин. Позднее для «подкорма» стали использовать транспортные подлодки, так называемые дойные коровы. По разным источникам их численность достигала 35-70 единиц. Проекты специальных подводных танкеров были разработаны еще в предвоенные годы. Но строительство их началось лишь весной 1940 г., а первый подводный танкер У-459 (тип XIV) вступил в строй только в декабре 1941 г. Всего было построено 14 специальных транспортных подводных лодок (еще одна в 1941 г., пять — в 1942-м и семь — в 1943-м). Из них десять были подводными танкерами, а четыре — подводными торпедовозами. Подводные танкеры XIV серии при водоизмещении в 1932 т принимали на борт 430-700 т дизельного топлива для боевых подлодок. При средней скорости в 10 узлов они могли уходить от базы на 14500 миль. Для защиты от атак противника танкеры имели два 37-мм и одно 20-мм зенитное орудие (и, кроме того, по некоторым данным, еще две-четыре торпеды).

Встреча лодок производилась в назначенном районе. Иногда, чтобы не разминуться с «дойной коровой», боевая лодка один раз в два часа включала радиопривод. Время дозаправки во многом зависело от погоды в районе встречи. Часто бывало, что из-за сильной волны начало дозаправки смещалось на несколько суток. Но если погода позволяла, подлодки выстраивались в «строй фронта» и шли параллельными курсами на дистанции в 80 м.

После подачи с «дойной коровы»

шланга и буксирного троса корабли перестраивались в кильватерную колонну, выбирая курс, на котором воздействие волн оставалось минимальным. Существует мнение, что были случаи дозаправки сразу двух немецких боевых лодок, а также заправки боевой субмарины в подводном положении (на глубине до 50 м). Получая топливо, продовольствие и торпеды от кораблей снабжения, подлодки могли оставаться в море в течение времени, эквивалентного двум походам подряд, экономя при этом топливо, необходимое для перехода примерно на 4000 миль от района назначения.

В свой первый поход подводный танкер У-459 под командованием капитан-лейтенанта Георга фон Вильямовиц-Меллендорфа вышел в море в марте 1942 г. Его запасов хватило, чтобы обеспечить топливом сразу 12 средних подлодок, проводивших охоту в Карибском море. Когда «серые волки» пошли на охоту в район Кейптауна, то подобная «дойная корова» была способна обеспечить топливом сразу пять подводных крейсеров или больших подлодок (каждой по 90 т топлива).

Подводные торпедовозы были несколько меньше подводных танкеров. И в отличие от базовых подлодок VII серии имели специальный торпедный отсек, в который принимали 39 торпед для боевых подлодок. Одной из задач таких подлодок была транспортировка стратегического сырья из Японии или Юго-Восточной Азии. К выполнению этих задач в основном привлекались 8 подводных лодок XV серии, построенных как большие минные заградители, 29 океанских подлодок IX-D2 серии и итальянские океанские подлодки «УИТ» («Таццолли», «Барбаригго», «Каппелини», «Джулиани» и «Торелли»). Наиболее многочисленными среди них были субмарины серии IX-D2 (У-177 — У-179, У-181, У-182, У-195 — У-200, У-847 — У-852, У-859 — У-864, У-871 — У-876), построенные как боевые для походов в Южную Атлантику, в Тихий и Индийский океаны. Но позднее их дооборудовали под доставку грузов из Японии или стран Латинской Америки.

О географии походов «конвойных» кораблей косвенно говорят районы гибели отдельных германских субмарин: пять подлодок этой серии были потоплены в Южной Атлантике, четыре — в районе Мадейры или Азорских островов, четыре — в Индийском океане, две —

у побережья Бразилии, одна – у Кейптауна. Лишь четыре подлодки серии были потоплены в Северной Атлантике, и то, по всей вероятности, на переходах в назначенные районы. Так, в Южную Атлантику ходили: У-34 (серии VII-A), У-239 (серии VII-C), У-530 и У-547 (IX-C/40). Возможно, туда же ходила и У-534, 5 мая 1945 г. направленная к тайным базам Кригсмарине на Северной Земле и в дельте Лены, но потопленная тем же вечером английским самолетом в проливе Каттегат.

Самыми известными из таких подлодок стали У-530 и У-977. У-530 (командир обер-лейтенант Отто Вермут) загрузила в Киле несколько специальных контейнеров (по некоторым данным, даже бронзовых ящиков) и 16 пассажиров. Выйдя из Кили 13 апреля 1945 г., 10 июля она сдалась аргентинским кораблям в районе Мар-дель-Плата (Аргентина). Существует мнение, что «530-я» пришла туда по маршруту Кристиансанд (неизвестная база, возможно, расположенная на побережье Африки или Латинской Америки) – один из островов в районе Антарктиды (возможно, Южная Георгия или Южные Оркнейские острова) – Антарктида (Земля Королевы Мод; там контейнеры были сняты). После этого совершила переход к Мар-дель-Плата, где 17 августа 1945 г. экипажу аргентинского тральщика сдалась У-977, также пришедшая из Кристиансанда (с загрузкой продовольственных запасов в Киле). На многочисленных допросах экипажи этих субмарин утверждали, что до последнего времени они патрулировали в районе побережья США.

Позже выяснилось, эти субмарины были не единственными, сдавшимися аргентинским властям. В середине 1970-х годов в нашу печать просочилась информация еще о двух немецких подлодках, сдавшихся Аргентине в ночь с 28 на 29 июля 1945 г. в районе Раусона (Патагония), находящегося недалеко от залива Сан-Матиас. А ведь именно в залив Сан-Матиас выносит свои воды река Рио-Негро, на берегу которой только в 1950-е годы была обнаружена тайная немецкая колония.

Создание тайных опорных пунктов в укромных бухтах побережья Африки, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии и Антарктиды, скорее всего, было сходным с созданием в 1942-1943 гг. тайных пунктов на полуострове Таймыр, архипелагах Земля Франца-Иосифа и Север-

ная Земля, а также в дельте Лены, хотя о реализации этих планов в Южной Атлантике, в Индийском и Тихом океанах официальных данных еще меньше. Только в воспоминаниях немецких командиров-подводников, а также командного состава отдельных групп Люфтваффе можно отыскать либо косвенные подтверждения, либо туманные намеки на то, что они знали о существовании такого маршрута и подобных тайных пунктов.

Долгое время противники Германии не обращали особого внимания на то, что северо-восточная часть Бразилии всегда имела стратегически важное положение (совершенно забыв, что от бразильского порта Натал до африканского порта Дакар по прямой – самый короткий путь), как не обращали внимания и на то, что до 1942 г. Германия продолжала сохранять за собой воздушные базы в Натале и Жекие (Северо-Восточная Бразилия), опорные морские пункты Массейо (Бразилия) и Малабриго (Перу) и что район Магелланова пролива, побережье Патагонии и Огненной Земли словно специально созданы для баз снабжения. При этом надо учесть, что до войны все авиалинии между Бразилией и Старым Светом полностью контролировались тремя европейскими авиакомпаниями: французской «Эйр Франс», германской «Кондор» и итальянской «Лати». Этот контроль осуществлялся еще долгое время и с началом Второй мировой войны, более того, итальянские (до июня 1940 г.) и германские (до декабря 1941 г.) самолеты летали по «латиноамериканским» и «африканским» авиалиниям на американском бензине.

Впервые о маршруте «Рио-де-Ла-Плата» вскользь упомянул в воспоминаниях, переведенных на русский язык, бывший командир немецкой подводной лодки У-953 капитен-лейтенант Герберт А.Вернер: после капитуляции Германии, он предполагал использовать этот маршрут для ухода «953-й» к берегам Аргентины.

Предположительно, маршрут начинался в военно-морской базе Киль. Затем одно «крыло» вокруг Скандинавского полуострова, через Карское море, уходило к полуострову Таймыр и архипелагу Северная Земля, а летом 1944 г. – к дельте реки Лена. Другое же «крыло» – к реке Амазонке, а затем в район побережья Аргентины или в район «Новой Швабии» в Антарктиде. Возможно, через пролив Дрейка, Магелланов пролив или

«индоокеанскую» ветвь маршрут «Рио-де-Ла-Плата» уходил в Тихий океан. При этом наиболее вероятными районами для создания опорных пунктов Кригсмарине в 1943-1944 гг. могли стать вышеупомянутые «антарктические оазисы» Земли Королевы Мод, острова Южная Георгия или Южные Шетландские, или, наконец, районы Магелланова пролива. Ведь гросс-адмирал Карл Дениц прекрасно понимал, что расширение зоны действий немецких субмарин до Центральной Атлантики при отсутствии достаточного количества боевых кораблей, необходимых для охранения конвоев, волей-неволей заставит США направлять часть судов с ценными грузами в Южную Африку или в Красное море через Панамский канал, вокруг Южной Америки. И он не ошибся. Несколько транспортов с особо важным грузом были действительно потоплены немецкими подлодками на переходе от мыса Горн до острова Мадагаскар.

В советской литературе встречаются многочисленные упоминания о некоей немецкой базе на французском острове Кергелен, правда, не указывается, где конкретно. Самое первое упоминание об острове Кергелен относится к ноябрю 1940 г., когда вспомогательный крейсер «Пингвин» (бывший «Кандельфельс»), возвращаясь в Германию после патрулирования в Тихом океане, прошел несколько южнее вышеупомянутого острова и соседнего (по меркам Индийского океана) с ним острова Крозе. Заходил ли он на острова, неизвестно. Но именно где-то в районе Кергелена он захватил норвежские китобойные базы «Олевеггер» и «Пелагос», а также вспомогательное судно «Солглимт». На борту этих баз находилось до 22000 т китового жира. По прибытии в Германию «Олевеггер» и «Солглимт» были переоборудованы в охотники за подводными лодками, а «Пелагос» – в судно снабжения немецких субмарин, действовавших в Карском море.

В декабре 1940 г. у восточной части острова встретились немецкий вспомогательный крейсер «Атлантис» (бывший пароход «Гольденфельс») и прибывший в район корабль снабжения. Рейдер «Комет» на пути в Германию из Тихого океана сначала зашел несколько южнее своих предшественников. Пройдя в море Росса, он достиг точки 71 градус 36 минут южной широты 170 градусов 44 минуты западной долготы, но затем под-

нялся севернее – к острову Кергелен для пополнения запасов воды и продовольствия.

Не кажется ли это странным? Можно предположить, что на этом острове находилось большое продовольственное депо, сходное с продовольственными депо, найденными в июле 1941 г. у поселка Большая Лица (база «Норд», губа Большая Западная Лица).

Но известны и другие острова. Например, уже знакомый «Швабенланд» во время перехода в Антарктиду делал трехнедельную стоянку у острова Буве, а У-977 во время перехода в июле 1945 г. почти сутки находилась у острова Бранко (острова Зеленого Мыса). Здесь Шеффер дал отдых своему экипажу и пополнил запасы пресной воды. Так что были, по крайней мере, еще две точки в качестве промежуточных пунктов, где немецкие подводные лодки могли бы встречаться, заправляться, отдыхать.

Такие тайные встречи немецких подлодок в различных районах вокруг островов Зеленого Мыса проводились с завидным постоянством до марта 1944 г. Затем они переместились западнее острова Мадейра, так как в «зеленомысских» появились успешные «волчатники» из американских авианосных групп, менее чем за три недели потопившие четыре немецкие субмарины, в том числе и подводный торпедовоз У-1059 и нанешие тяжелые «ранения» еще трем. Это привело к тому, что если в начале 1943 г. флотилия подводных танкеров имела в своем составе 17 единиц, то к началу 1944-го их осталось всего только три. К концу же войны уцелели только два вспомогательных танкера. Более того, с весны 1944 г. немецкие подводники уже не могли безнаказанно топить суда противника в Южной Атлантике. Однако проторенная в океане тайная «тропа», с известными точками заправки топливом к западу от Мадейры и островов Зеленого Мыса, по всей вероятности, успешно действовала до самой кончины третьего Рейха, а может быть – и некоторое время после окончания войны в Европе. По крайней мере, об этом свидетельствуют последние походы Кригсмарине.

Самым известным стал поход У-977. 10 мая 1945 г. «977-я», оставив на норвежском берегу 16 подводников, в основном семейных унтер-офицеров, не пожелавших идти в Аргентину, начала

переход через Атлантический океан. На ее борту осталось 32 моряка.

Переход У-977 длился более трех месяцев. Он был труден для немецких моряков не только потому, что к началу похода Германия уже потерпела сокрушительное поражение, но и из-за низкого качества предпоходового ремонта механизмов подлодки, проведенного в Гамбурге.

По воспоминаниям командира подлодки Хайнца Шеффера, опубликованным у нас в 1998 г., все светлое время суток подлодка шла под электромоторами на глубине 50 метров, а по ночам всплывала на перископную глубину и становилась под шнорхель для зарядки аккумуляторных батарей.

На борту отсутствовали навигационные карты, относящиеся к Южному полушарию, так что шли по счислению, ориентируясь по обзорным картам и координатам важных навигационных объектов, указанных в лоции, а известные им скалы, острова и отмели благоразумно старались обойти подальше, чтобы исключить всякий риск.

Поход в постоянном подводном положении в дополнение к неисправностям материальной части приносил и неприятности иного рода. Уже через 18 суток на внутренних поверхностях корпуса и деревянных покрытиях стала образовываться плесень. К концу 50 суток она расцвела пышными цветами. Плесень и скопление на борту пищевых отходов – все это быстро сказалось на самочувствии членов экипажа, да к тому же подводников к этому времени закончилось мыло.

14 июля У-977 наконец достигла широты Гибралтара и продолжила свой переход, но теперь уже ночами в надводном положении. За первые два месяца похода подлодка прошла только 1800 миль, израсходовав при этом половину запасов топлива – 40 т. На оставшихся 40 т ей предстояло пройти еще 5600 миль. Возникает законный вопрос: как это объяснить? Ведь если за 66 суток пройдено только 1800 миль, значит, в наиболее опасной Северной Атлантике по неясным причинам средняя скорость движения подлодки не превышала 1,14 узла. Но подобное «движение» более походит на дрейф в течение месяца, чем на океанский переход. Можно предположить, что некоторое время из этих двух месяцев подлодка находилась на

одной из тайных стоянок.

На втором этапе перехода с целью экономии топлива Шеффер принял решение в темное время суток идти под одним дизелем, одновременно заряжая аккумуляторную батарею, а остальное время – под электромоторами.

Когда подлодка достигла островов Зеленого Мыса, то командир для отдыха экипажа выбрал необитаемый остров Бранко, где лодка сутки стояла на якоре. Скорее всего, здесь был пополнен и бортовой запас пресной воды. По всей вероятности, там же могла быть сделана и большая приборка с проведением покрасочных работ.

Миновав острова Зеленого Мыса, подлодка прошла недалеко от скал Сен-Поль. По-видимому, так немецкие подводники называли либо скалы на побережье Бразилии у города Сан-Паулу (Сент-Поль по-французски St.-Paul), либо бразильский остров Сан-Пулу. Но что интересно, если взглянуть на карту Мирового океана в приантарктическом районе, где сливаются воды Атлантического и Индийского океанов, то между Гринвичским меридианом и меридианом 90 градусов восточной долготы как будто специально «собраны» ранее упоминавшиеся острова, которые посещали германские рейдеры: Кергелен, Буве, Крозе и... остров Сен-Поль.

7 августа подлодка Шеффера находилась уже недалеко от Рио-де-Жанейро, а 17 августа У-977 пришла к порту Мар-дель-Плата. Вот пока и все, что известно о последнем походе одной из лодок «личного конвоя Гитлера». При этом особое внимание обращает на себя тот факт, что автономность У-977 составляла не более семи недель. Однако и после почти 100-суточного патрулирования экипаж, по воспоминаниям Шеффера, не был изнуренным. Более того, немецкие подводники еще и угощали альбатросов сардинами в масле, которые в послевоенной Европе, не говоря уже о побежденной Германии, были большой редкостью. И что самое поразительное, хотя для Хайнца Шеффера как для командира подводной лодки этот поход в Южную Атлантику оказался первым, Шеффер даже не имея морских навигационных карт Южного полушария, сумел не только просчитать, что подлодка придет в Аргентину в середине августа, имея запас топлива около 5 т, но еще и успешно ориентировался среди незнакомых островов Зеленого Мыса. И все

это он сделал, пользуясь лишь карманным справочником яхтсмена. Может быть, это был карманный дневник, более похожий на записную книжку современных командиров-подводников, которые в конце рабочего дня, для памяти, записывают в него наиболее важные события, а также опыт плавания в том или ином районе? Подобный дневник немецкого командира выловили советские подводники 28 августа 1943 г. после потопления немецкой подлодки У-639, спешившей из Обской губы в секретную базу на Земле Франца-Иосифа.

Но даже если допустить, что у Шеффера не оказалось с собой командирской книжки с записями подробностей прошлых походов в южноатлантические воды, все же вполне вероятно, что он вел подлодку по хорошо знакомым районам, по тем, в которые, быть может, всего два года назад заходила У-445, на которой он служил в качестве вахтенного офицера. Таким образом, можно предположить, что каждый командир немецкой подлодки из состава «конвоя» хотя бы раз, в том числе и в качестве вахтенного офицера, посещал эти воды. Только в этом случае становится объяснимой твердая уверенность немецких подводников в навигационной безопасности.

Следует сказать и о том, что с конца 1943 г. для транспортировки грузов между Германией и Японией стали привлекаться только подводные лодки. При этом, несмотря на характерный для немцев прагматизм, до тех пор, пока у германских подлодок было достаточно возможностей для успешных действий в Атлантике, на базирование «серых волков» в японских портах особого внимания как-то не обращалось. Однако как только Япония стремительным броском захватила Филиппины, Бирму, Сиам, Индонезию, германо-японская встреча по вопросу присутствия Кригсмарине на тихоокеанских базах все же состоялась. А в мае-июне 1943 г. первые четыре германских подводных крейсера в обеспечении подлодки-танкера начали переход на Дальний Восток. Группе была поставлена задача: после прекращения юго-западного муссона, сопровождаемого большим волнением и плохой видимостью, провести внезапные атаки на коммуникации противника в северной части Индийского океана, после чего следовать в Пенанг (полуостров Малакка).

На переходе, к юго-востоку от остро-

ва Мадагаскар, германские субмарины пополнили запасы продовольствия и заправились топливом с судов снабжения «Шарлотта Шлиман» и «Браке», и в августе прибыли к месту назначения.

В конце февраля 1944 г. оба немецких танкера были потоплены, и активность уцелевших подводных рейдеров сразу же резко упала. И все же фантастический замысел создания германо-японского «моста», который бы, опираясь на военно-морскую базу Киль, простер свои «крылья» и на запад и на восток имел реальные очертания. Серьезным подспорьем в создании такого «моста» стала разработка странами «Оси» системы опорных пунктов, в которых, начиная с декабря 1941 г., могли отстояться немецкие торговые суда, оказавшиеся в эти дни в водах Тихого и Индийского океанов и Аравийского моря. Первые тайные базы для кораблей Кригсмарине были созданы на Малаккском полуострове (Сингапур) и на острове Ява (Батавия). С марта 1943 г. немецкие подлодки пришли в Сабанг (остров Пуло-Вег) и Пенанг (Малаккский полуостров), а в начале 1944-го – и на базу Сурабая (остров Ява).

Все тайные японские и индонезийские базы Кригсмарине были похожи друг на друга: они находились на самообеспечении, и личный состав был вынужден все делать сам.

Обычно подобная база занимала участок земли вдали от посторонних глаз. Кроме причалов для подлодок и кораблей, здесь были построены жилые дома для экипажей и обслуживающего персонала, вместительные склады, плантации для выращивания овощей. Эти же овощи и фрукты консервировались на допотопном заводике, упаковывались в непроливаемые жестяные банки и загружались на приходящие подводные лодки и блокадопрорыватели. Так же консервировался и хлеб (уместно вспомнить, что и «Адмирал Карфангер» был просто «под завязку» загружен зерном), который в жестяных коробках успешно выдерживал даже длительное океанское плавание.

При благоприятных климатических условиях подобные продовольственные заготовки позволяли не только создавать секретные продовольственные депо на уединенных островах Индийского и Тихого океанов и Южной Атлантики, но и обеспечивать экипажи подводных рейдеров и танкеров привычным питанием.

До середины 1942 г. переходы германских судов проходили настолько успешно, что примерно половина всех отправленных грузов дошла до места назначения. Однако вскоре наиболее узкая часть Атлантического океана между Бразилией и Африкой стала самым опасным районом для германских блокадопрорывателей: лишь двум из восемнадцати, осенью 1942 г. вышедшим из портов Японии, удалось доставить свой груз в порты Франции или Германии.

С не меньшими трудностями столкнулись и экипажи немецких подводных рейдеров. Всего за время войны в южных морях действовала сорок одна подводная лодка (36 немецких и 5 итальянских). Тридцать из них погибли, пять – были переданы японцам, две по пути в Германию попали в руки противника и лишь четыре подлодки: У-178, У-188, У-843 и У-861 вернулись домой. В послевоенной литературе чаще всего описывались боевые действия «дальневосточных» подлодок, но при этом большой редкостью было упоминание об их транспортной деятельности (в основном это касается первых месяцев 1945 г.). В последние годы пелена секретности над ними стала постепенно рассеиваться, хотя еще не до конца.

У-234 (большой минный заградитель серии ХВ; командир Иоханн-Хейнрих Фелер) 25 марта 1945 г. вышла из Кили на Дальний Восток с заходом в норвежский порт Кристиансанд. Перед выходом субмарина была модернизирована. На ней был установлен «шнорхель», а отсеки переоборудованы для приема 250 т различных грузов. В Киле на подлодку были загружены: 74 т свинца, 26 т ртути, 12 т стали, 7 т оптических стекол, 43 т инструментов для ремонта самолетов и их вооружения, 5 т боеприпасов к зенитным орудиям калибра 37 мм и 20 мм, 6 т оборудования для немецких подводных баз, 1 т почты и кинофильмов, 560 граммов очищенной урановой руды, реактивный истребитель Ме-262 в разобранном виде и медикаменты.

Кроме того, на борту У-234 в море вышли 12 пассажиров. Это были: японские офицеры – полковник авиации Гензо Шоси (авиационный инженер) и капитан ВМС Хидео Томанага (проектировщик подводных лодок); офицеры Люфтваффе – полковник Фриц фон Цондрат (ПВО), полковник Эрих Менцель (связист) и полковник Кай Нейшлинг (военный эксперт); офицеры Кригсмарине –

капитен-лейтенант Генрих Геллендорн (артиллерист), капитан Хайнц Шлике (специалист по радиоэлектронике), капитан Герхард Фальк (специалист по кораблестроению) и капитан-лейтенант Рихард Булла (специалист по координации действий флота и авиации); служащие фирмы «Мессершмитт» – Август Брингевальц (инженер) и Франц Руф (снабженец), а также немецкий военный атташе в Токио генерал Ульрих Кесслер.

До места назначения подлодка не дошла. 18 мая 1945 г. в Атлантике субмарина сдалась американскому эсминцу «Саттон».

У-864 5 февраля 1945 г. вышла из Бергена к берегам Японии. На борту находились чертежи и запасные части для реактивных истребителей Ме-163 и Ме-262. Кроме того, она везла контракты, подтверждающие право Японии на производство этих самолетов и 1857 бутылей ртути. Пассажирами на борту были немецкие и японские авиационные инженеры.

Вот еще факты. 10 января 1945 г. из Джакарты (остров Ява) вышла У-510. На борту находилось 150 т груза: вольфрам, олово, каучук, молибден и кофеин. После встречи в Индийском океане с У-195, которая заправила ее топливом, «510-я» пришла в Сен-Назер. Через трое суток из Джакарты вышла У-532 (типа IXC40) с аналогичным грузом. Через месяц она пополнила запасы топлива с У-195, но после известия о капитуляции Германии сдалась американцам у Фарерских островов. На следующий день, но уже из базы Сурабая (остров Ява), вышла У-861 с грузом, таким же как и в первых двух случаях. 18 апреля она уже прибыла в Тронхейм. Через неделю из Сурабайи вышла еще одна подлодка У-183 (типа IXC40), но 23 апреля она была потоплена.

За прошедшие 60 лет практически вся Арктика, Антарктида, самые удаленные острова Меланезии, Микронезии и Полинезии и районы Южной Америки обследованы человеком. И нет-нет да и сталкиваются люди с таинственными для непосвященных остатками германского присутствия в Мировом океане, как, например, база на острове Шумшу (Курильские острова) или «База-211», которую, судя по всему, все же отыскал адмирал Бэрд – организатор четырех крупных экспедиций в Антарктику. Первые три состоялись еще до войны, последняя – в 1946 г., известная под на-

званием «Большой прыжок» («Хай Джамп»). Любопытно, что первый этап этой специальной операции практически совпал с окончанием допросов сдавшихся в плен экипажей немецких подлодок У-530 и У-977. И уже в декабре 1946 г. в район Земли Королевы Мод прибыла американская эскадра (68-е оперативное соединение ВМС США под командованием адмирала Ричарда Г.Крузена), состоявшая из 4700 человек и 13-ти боевых кораблей, в числе которых находились тяжелый авианосец ПЛО CVS47 «Филиппин Си» (тип «Эссекс»), подводная лодка SS408 «Сеннет» (тип «Балао») и ледокол WAGB282 «Нортуинд» (тип «Уинд»). Общее руководство походом осуществлял адмирал Ричард Э.Бэрд, избравший своим флагманом штабной корабль десантных сил AGC8 «Маунт Олимпус». Каждый из кораблей эскадры был вооружен 127-мм универсальными орудиями и имел на борту вертолеты. Кроме того, экспедиция располагала и самолетами.

Отряд «центральной группы» под руководством Бэрда в сопровождении ледокола, двух транспортов и подводной лодки попытался пробиться в район острова Скотта, однако сделать этого не удалось.

«Центральная группа» соединения, в которую входил и авианосец, базировалась на старую зимнюю базу в «Малой Америке». Самолеты, прибывшие на корабле, в течение двух недель совершили 29 вылетов, в том числе и 15 февраля в район Южного полюса (100 миль в направлении «Полюса недоступности»).

«Восточная» и «западная» группы также имели в своем составе гидротранспорты, самолеты которых производили кругополярные рекогносцировочные полеты вдоль берегов материка.

По воспоминаниям американских летчиков, в глубине берега Принцессы Астрид (между Берегом Нокса и Землей Королевы Мэри) экспедиция отыскала некий «оазис» площадью в 800 кв. км, где была выявлена приграничная линия горных пород полезных ископаемых, а также три незамерзающих крупных пресноводных и свыше 20 более мелких озер. Что еще удалось отыскать там американским полярникам и морякам – до настоящего времени неизвестно.

Но самым необычным в этом «Высоком прыжке» стало то, что, несмотря на наличие семимесячного экспедиционного запаса продовольствия, уже через

полтора месяца корабли 68-го соединения неожиданно прервали исследования и 23 февраля начали движение к берегам Новой Зеландии. 7 марта «Маунт Олимпус», AGB1 «Бартон Айленд» (тип «Атка») и «Нортуинд» прибыли в Веллингтон. На «Бартон Айленде» была эвакуирована вся группа из «Малой Америки».

По неофициальным данным, в 1947 г. эскадра Бэрда потеряла один корабль, 13 самолетов и 40 человек личного состава.

На следующий год к берегам Антарктиды пришла новая экспедиция американских ВМС, имевшая кодовое наименование «Ветряная мельница» («Уиндмилл»). Для ее проведения было создано 39-е оперативное соединение ВМС США под командованием Джеральда Кетчема. Флагманским кораблем соединения стал «Порт Бомонт». Экспедиционный опорный пункт был развернут на острове Стонингтон (в заливе Маргерит). Во время экспедиции были исследованы оазисы Бангера и Гирсона, плато полуострова Палмер (до 77 градуса южной широты), Земля Эдит Ронне и ледник Ласситера. Санная экспедиция Ронне прошла от залива Маргерит до пролива Короля Георга VI и полуострова Баумен. Во время экспедиции Дж.Кетчем на двух ледоколах (один из них – AGB3 «Атка») прошел до ледника Шеклтона. При этом с помощью вертолетов были обследованы пролив Мак-Мурдо и бухта Китовая. Были ли у экспедиции какие-либо потери – неизвестно.

Следующая экспедиция планировалась в район ледника Грюнинг. Но новые экспедиции (а правильнее их назвать – специальные операции) состоялись только семь лет.

Вот и все, что известно об антарктических «научных» экспедициях ВМС США, начало которых, видимо не случайно, совпало с окончанием допросов немецких подводников из «личного конвоя Гитлера». Что узнали от них американцы, что искал и что нашел в Антарктиде адмирал Бэрд? С кем столкнулись на ледяном материке американские полярники? И почему так поспешно они покинули обжитую «Малую Америку»? За прошедшие десятилетия так никто и не ответил на эти вопросы.

Капитан 2 ранга С.КОВАЛЕВ

КОВАРНЫЙ ХЕРСОНЕС

Из штурманской практики

Это случилось в мае 1949 г. Отряд в составе крейсеров «Молотов», «Ворошилов» и эскадренного миноносца «Озорной» вышел из Севастопольской бухты для артиллерийских стрельб по щиту. Буксир со щитом вышел в море заранее и уже находился в заданном районе – в 40 милях к SW от мыса Херсонес. Отрядом кораблей командовал командующий эскадрой контр-адмирал В.Пархоменко, свой флаг он держал на «Молотове». Крейсером «Ворошилов», на котором я был штурманом (командиром БЧ-1), командовал капитан 1 ранга С.Лобов. На борту «Ворошилова» находился начальник штаба эскадры Герой Советского Союза капитан 1 ранга А.Гурин.

Погода благоприятствовала плаванию: волнение и ветер слабые, видимость хорошая.

В то время плавание в районе Севастополя (и вблизи других черноморских портов) еще не было свободным от минной опасности и совершалось только по минным фарватерам.

На подходе к району стрельб видимость стала уменьшаться – надвигался туман. Выполнять в таких условиях калибровую стрельбу было нельзя. Ожидая улучшения погоды, мы стали отрабатывать другие задачи боевой подготовки, но видимость продолжала ухудшаться. Тогда командующий эскадрой приказал возвращаться в базу, и корабли легли на обратный курс.

Вечерело. Шли в строю кильватера. Головной «Молотов», за ним «Ворошилов», замыкал ордер «Озорной». Дистанция в строю – 3 кбт., скорость хода в связи с туманом уменьшили до 14 уз.

В течение всего дня мы не имели наблюдений и плавали только по счислению, поскольку берег находился не только вне визуальной видимости, но и вне досягаемости нашего радиолокатора. Херсонесский радиомаяк днем в хорошую видимость работал в режиме «ясно» лишь десять минут в час, а другого маяка поблизости не было. Отсутствие наблюдений меня беспокоило, поскольку сначала нам нужно было попасть на минный фарватер и затем следовать по нему до постановки на якорь. Правда, «Ворошилов» шел вторым, вести соединение должен был головной «Молотов», но это нисколько не снимало с нас от-

ветственности за кораблевождение.

На «Ворошилове» была одна радиолокационная станция кругового обзора. В штурманской рубке индикатора кругового обзора не было, станция находилась в помещении радиотехнической службы и с обслуживающим ее радиометристом связь можно было поддерживать только по переговорной трубе. Во время совместного плавания в районе боевой подготовки мы много пользовались радиолокатором и аппаратура перегрелась. Предвидя необходимость работы станции вблизи берега, я попросил командира отключить ее от питания, чтобы дать остыть. Станцию отключили. К тому времени, когда потребность в ее работе была самой большой (недалеко от берега), станция уже успела «отдохнуть» и работала хорошо. Позже выяснилось, что на «Молотове» это сделано не было, станция перегрелась и ее отключили в самое неподходящее время – при плавании по фарватеру.

Вскоре туман сгустился настолько, что силуэты кораблей стали не видны. Когда еще было достаточно светло, с мостика на спокойной поверхности моря визуально хорошо наблюдались «усы», расходящиеся от кильватерной струи флагмана, что помогало удерживать свое место в строю: шли посередине между «усов».

Туман между тем продолжал сгущаться, видимость практически стала нулевой. С мостика не было видно не только кораблей отряда, но даже собственного гюйс-штока. Теперь мы активно пользовались показаниями РЛС.

Желая наладить визуальный контакт между кораблями, командующий эскадрой приказал включить боевые прожектора и направить их в сторону идущего в кильватере корабля. Но мощные лучи света не пробивали густой, как вата, туман и упирались в него как в стену. Даже тусклого пятна не наблюдалось.

Когда наступила ночь (что теперь уже практически не имело значения, поскольку визуальная видимость все равно отсутствовала), идя в кильватер флагману, мы вступили на первое колено фарватера. Шли курсом 57,3 градуса, который упирался в берег в районе разрушенной во время войны легендарной 35-й береговой батареи. Теперь появились возможности для определения

места корабля, улучшаясь по мере приближения к берегу. Линиями положения служили радиопеленг на Херсонесский маяк, который теперь работал в режиме «туман» (50 минут в час), и отрезки дуг окружностей радиолокационных дистанций до хорошо видимых на экране радиолокатора обрывистого участка берега в районе 35-й батареи и высокого скалистого мыса Фиолент. Их изображения на экране с разных направлений и расстояний опознавались безошибочно. Использовал я также и радиолокационные пеленги на эти объекты, но с известной осторожностью – в связи с тем, что ширина радиолокационного лепестка станции составляла несколько градусов, были возможны некоторые ошибки. Во всяком случае, локатором дистанции измерялись точнее, поэтому при определении места я отдавал им предпочтение.

Кроме того, линиями положения теперь могли служить изобаты (линии равных глубин), они здесь идут параллельно берегу, на карте выражены отчетливо и достаточно точно, а эхолот на этих глубинах работал отлично. Изобаты позволяли контролировать обсервованные места, которые уже хорошо ложились по оси фарватера. Теперь у меня сомнений не было, на душе стало спокойнее – корабль шел точно по оси фарватера.

Однако впереди был трудный участок – следующее колено фарватера 12,5 градуса. Ось фарватера на этом колене постепенно сближается с берегом и проходит всего в 10 кбт от мыса Херсонес, от которого почти на 3 кбт отходят рифы, не считая опасных (не говоря уже о предостерегательных) глубин, на которые заходить ни в коем случае нельзя. Да и ширина фарватера на этом колене была намного меньшей, чем на предыдущем. Думаю, что установление фарватера в такой опасной близости от берега при отсутствии ведущего створа и плавучего ограждения было серьезной ошибкой.

Поскольку теперь наше место мне было хорошо известно, я заблаговременно (минут за 20) доложил командиру время поворота на новый курс. Флагман, идущий в голове ордера, естественно, должен был повернуть раньше нас, и когда время его поворота вышло, я по переговорной трубе спросил радиометриста, обслуживающего радиолокатор, ложится ли головной на новый курс. К своему удивлению услышал ответ: «Молотов» продолжает следовать прежним курсом». Выждав еще немного и убедившись, что флагман по-прежнему лежит на курсе 57,3 градуса, доложил об этом командиру. Вот уже и нам пора бы поворачивать, но еще нет никаких признаков, что

«Молотов» собирается это делать.

На мой доклад командиру ответ был такой: «Подождем. Проверьте-ка получше наше место».

Вообще-то мне и так все было ясно, теперь я определялся практически непрерывно, а эхолот вообще больше не выключал, но приказание командира выполнил – все прежние обсервации подтвердились.

Наконец с большим опозданием флагман покати́лся влево, лег на курс 12,5 градуса, и дойдя до точки его поворота, сохраняя строй кильватера, повернули и мы. Теперь на моей путевой карте линия нашего курса проходила через кончик мыса Херсонес. До берега было пока далеко (относительно, конечно), и под килем глубины были достаточные, но опасность теперь неотвратимо приближалась.

Штурманский радист старший матрос Бредихин, не снимая руки с гониометра радиопеленгатора, непрерывно докладывал мне по переговорной трубе радиопеленги на Херсонес, которые совпадали с нашим курсом, то есть флагман вел нас прямо на маяк. И вдруг он дал мне пеленг 9,5 градуса. Я приказал повторить – получилось то же самое. Это означало, что маяк находится даже не прямо по носу, а в трех градусах слева, то есть корабли шли даже не просто на кончик мыса, а прямо на берег.

До катастрофы оставались считанные минуты, но командир крейсера, невзирая на мои настойчивые просьбы, сигнала «Ваш курс ведет к опасности» по соединению не давал. Вообще-то он и не отказывался это сделать, он просто (который уже раз!) говорил мне: «Уточните еще разок наше место». А уточнять уже было незачем да и некогда. Переговоры пришлось вести не только по переговорной трубе, но и бегать на ходовой мостик. Все это отнимало много времени, которого уже не было.

Наконец командир решил сделать флагману сообщение по УКВ, но вместо требуемого обстановкой решительного «Ваш курс ведет к опасности» передал вежливое: «Курс необходимо изменить влево».

Командующий быстро ответил «Лечь на курс 7,5 градуса, что и было исполнено. Но поворот всего на 5 градусов теперь не давал ровно ничего, сейчас требовалось отвернуть, по крайней мере, на 50-60 градусов, о чем я сразу же доложил командиру».

Ни малейших сомнений в необходимости дать по соединению сигнал «Ваш курс ведет к опасности» у меня не было. Обсервованных мест на карте было много, и все они говорили одно и то же: курс соединения

КАЮТ КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

вел на берег. А ведь согласно корабельному уставу такой сигнал необходимо давать даже при наличии сомнений в правильности курса с последующим объяснением причин, побудивших его дать.

Я понимаю, как непросто было послать такую радиограмму контр-адмиралу Пархоменко. Но другого выхода не было, ведь близилась катастрофа. Неоправданно большая задержка в подаче такого сигнала могла привести ни много ни мало к гибели трех крупных кораблей эскадры.

Когда я вернулся в штурманскую рубку я тотчас записал на правой странице навигационного журнала: «Время. Отсчеты лагов. Доложил командиру корабля о необходимости дать по соединению сигнал «Ваш курс ведет к опасности».

И тут в штурманскую рубку вошел начальник штаба эскадры капитан 1 ранга А.И.Гурин. Я немедленно показал ему карту и кратко доложил обстановку. Но он и сам все понял, едва взглянув на карту, испещренную знаками многочисленных навигационных обсерваций (теперь курс упирался в берег правее кончика мыса Херсонес), и буквально побежал на ходовой мостик.

И сразу же я услышал в раструбе переговорной трубы, ведущей в рубку УКВ, приказание командира дать по соединению «Ваш курс ведет к опасности» (это всего одна буква по своду сигналов) и увидел, как картушки гирокомпасов быстро завращались – корабль покатился влево. Наконец-то!

Контр-адмирал Пархоменко, видимо настороженный нашим предыдущим сигналом «Курс необходимо изменить влево», отреагировал быстро – мы получили по УКВ его приказание «Лечь на курс 315 градусов», что и было выполнено. Когда рифы Херсонеса остались позади траверза, мы получили еще одно приказание флагмана – «Застопорить машины», что также было выполнено.

Итак, все закончилось благополучно, но элементарный расчет показал, что до посадки «Молотова» на рифы оставалось всего две минуты.

Так едва не повторилась в трехкратном масштабе случившаяся в 1904г. известная трагедия крейсера «Богатырь», выскочившего в густом тумане на камни у мыса Брюса в заливе Петра Великого.

Некоторое время мы стояли с застопоренными машинами уже на свободной воде. На «Молотове», очевидно, в это время уточняли свое место. Потом, следуя приказанию флагмана, мы медленно в строю кильватера двинулись к Стрелецкому рейду, где и встали на якорь по диспозиции. Туман рассеял-

ся только к полудню. Корабли стояли на своих местах.

Большую роль в благополучном исходе дела сыграл личный состав БЧ-1 и РТС, показавший отличную боевую выучку. Я все время имел точную информацию, оставалось только правильно ею воспользоваться. Очень хочется отметить отличную работу начальника РТС старшего лейтенанта Щукина. В то время в БЧ-1 крейсера «Ворошилов» не было своей штурманской РЛС и для навигационных целей приходилось пользоваться РЛС кругового обзора, находившейся в ведении РТС и предназначенной для кругового наблюдения (для воздушного наблюдения и для обслуживания артиллерии были специальные РЛС). В дальнейшем корабли получили и специальную штурманскую РЛС, но в то время таких станций на кораблях эскадры еще не было и все зависело от четкого взаимодействия БЧ-1 и РТС. Такое взаимодействие было отработано хорошо, а старший лейтенант Щукин сумел качественно подготовить своих матросов и старшин для выполнения задач радиолокационного обеспечения кораблевождения.

Так закончился тот тяжелый день. Как говорить, все хорошо, что хорошо заканчивается. И все же глубокий след от этого события остался у меня навсегда. И даже сейчас, спустя более полувека, я часто вспоминаю случившееся до мельчайших подробностей, и всякий раз переживаю все заново.

Следует также отметить, что после этого случая ось колена минного фарватера у мыса Херсонес по приказу командования была отодвинута на пять кабельтовых мористее.

И всегда с глубоким уважением и теплотой я вспоминаю капитана 1 ранга (потом контр-адмирала) А.Гурина. И не только в связи с описанным плаванием в тумане. Антон Иосифович – человек отважный и решительный, но в то же время очень простой и скромный. Таким он и остался в моей памяти.

В заключение я хочу сказать, что как бы то ни было, катастрофу предотвратил крейсер «Ворошилов». Корабль, которым командовал капитан 1 ранга Семен Михайлович Лобов.

**Капитан 1 ранга в отставке
В.ГЛУШЕНКО,**

кандидат военно-морских наук, доцент

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

О военно-морском инженерном образовании...

Вышедшее в издательстве "Мор Вест" (СПб.) в 2004 году книга "История российского высшего военно-морского инженерного образования в лицах" (216 стр.) под общей редакцией кандидата технических наук, профессора, контр-адмирала Н.П.Мартынова является заметным событием для всех, кто интересуется историей отечественного флота. Данное издание представляет собой краткие по объему, но емкие по содержанию очерки о руководителях первого в мире военно-морского инженерного учебного заведения: Санкт-Петербургского училища корабельной архитектуры, ВВМУ им. Ф.Э.Дзержинского, затем Военно-морского инженерного института.

В книге приведены уникальные документы, подтверждающие приоритетную роль Военно-морского инженерного института в зарождении, становлении и развитии военно-морского образования в России и мире. Все интересующиеся прошлым нашего флота, вне всяких сомнений, найдут для себя много нового и интересного в очерках-биографиях блестящей когорты руководителей первого в России военно-морского инженерного учебного заведения. Это не только рассказ о конкретных деятелях нашего флота, но и история всей инженерно-механической службы ВМФ в лицах. Не менее интересен содержательный очерк об основных этапах развития Военно-морского инженерного института, рассказ о других Военно-морских инженерных учебных заведениях России, в том числе и о Севастопольском высшем военно-морском инженерном училище.



Летопись отечественного судоремонта

ИСТОРИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВОЕННОГО СУДОРЕМОНТА



Первая книга серии "История отечественного военного судоремонта", вышедшая в издательстве "Гангут" (СПб.) в 2004 году (336 стр.), посвящена развитию судоремонтной базы, организации судоремонта и наиболее примечательным ремонтам и модернизациям кораблей с момента создания регулярного флота в России до середины 1950-х годов. Издание приурочено к 50-летию со дня образования Главного управления судоремонтных заводов ВМФ и осуществлено авторским коллективом, состоящим из известных историков флота А.В.Платонова, П.А.Короткова, В.Ю.Грибовского и других. В книге подробно освещены вопросы влияния судоремонта на боевую и повседневную деятельность флота. Данная работа основана преимущественно на редких, никогда ранее не публиковавшихся архивных источниках, что делает ее особенно интересной.

Отдельные главы книги посвящены историческим периодам отечественного судоремонта, в соответствии с этапами развития российского судостроения. Впервые описана обширная совокупность мер по становлению военного судоремонта – формированию и развитию его производственной базы, созданию и освоению технологий ремонта кораблей, орга-

низационным формам. Большой интерес вызывает рассмотрение влияния судоремонта на боевую и повседневную деятельность флота в различные периоды его развития. При создании "Истории отечественного военного судоремонта" авторы использовали архивные материалы из фондов РГАВМФ, ЦВМА, ЦВММ и предприятий отрасли, что делает подаваемую в книге информацию особенно интересной.

Книгу отличает прекрасное полиграфическое исполнение и хорошая иллюстративность – на ее страницах более 100 редких и уникальных фотографий.

Книга рассчитана не только на специалистов в области судоремонта, но и на всех, интересующихся историей отечественного Военно-Морского Флота и судостроения.



"Награда за
исполненный долг
возможность исполнить
новый..."

Академия русской символики "МАРС"

РАЗРАБОТКА И ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОРДЕНОВ, НАГРУДНЫХ ЗНАКОВ,
МЕДАЛЕЙ, ЖЕТОНОВ, ЗНАЧКОВ И ДРУГОЙ СИМВОЛИКИ

Москва, Локомотивный проезд, дом 21а, ком. 304. Тел.: 482-44-18, 482-40-03

ПОРЯДОК НА КОРАБЛЕ

Комендантская служба ТАВКР
«Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»



- Начальник комендантской службы ТАВКР капитан-лейтенант Д.Мягков.
- Вахта ППДО
- Тренажерный зал корабля
- Смена караула в ангаре

Фото Ю.Пахомова



ISSN 0134 - 9236. Морской сборник. 2005 № 2. 1-96.

Индекс 70549

52



В Атлантическом океане

Фото Ю. Пахомова