

Журнал Военно-Морского Флота

МОРСКОЙ СБОРНИК



5. 2001

ISSN 0134-9236

Издается с 1848 г.



9 мая - День Победы



“Морской сборник” от всей души поздравляет ветеранов Великой Отечественной войны с праздником.

На снимках:

Фронтовой корреспондент журнала “Морской сборник” капитан 1 ранга Л.Чернусько и главный редактор журнала

(с 1974 по 1977 г.) контр-адмирал В.Дыгало

Гвардии главный старшина Герой Советского Союза Е.Демина

Фронтовые друзья (слева направо): юнга бригады морской пехоты Ю.Коротков, капитан 3 ранга А.Бачинский, гвардии мичман Герой Советского Союза Д.Вонлярский и гвардии главный старшина Ю.Фомичев

Фото Ю.Пахомова





МОРСКОЙ СБОРНИК

ЖУРНАЛ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Май 2001 г.

5 (1854)

Издается с марта 1848 г.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В. В. Остапенко
(главный редактор)

В. А. Айнбунд

Е. Г. Бабинов

М. К. Барсков

Г. Л. Бутаков

В. П. Касьянов

Ю. М. Кононов

О. Н. Лазарев

Н. И. Мазин

Ю. Г. Михайлов

М. С. Монаков

Н. И. Новиков

С. И. Овчар

(ответственный
секретарь)

Л. Г. Сидоренко

К. П. Собора

(заместитель
главного редактора)

И. И. Тынянкин

В. М. Федоров

Г. Ю. Шараевский

И. Т. Шевченко

В. В. Шигин

П. С. Шилов

В. С. Ярыгин

УЧРЕДИТЕЛЬ -
МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Редакция рукописи
не рецензирует
и не возвращает.
Ответственность
за достоверность
изложенных в
публикациях фактов
и правильность цитат
несут авторы статей.
При перепечатке ссылка на
журнал обязательна.

Адрес редакции:
Москва, ул. Спартаковская, 2.
Для переписки:
103175, Москва, К-175,
"Морской сборник".
E-mail:
morskoy-sbornik@mtu-net.ru
Телефон:
263-33-24
Свидетельство о регистрации
№ 01982 от 30.12.1992 г.

Сдано в набор 20.03.2001 г.
Подписано к печати 17.04.2001 г.
Формат бумаги 70 x 108 1/16
Бумага офсетная.
Усл. печ. л. 8,4 + вклейка 1/4
печ. л.
Усл. кр.-отт. 14,88.
Уч.-изд. л. 10,9.
Заказ № 346
Тираж 4000 экз.
Офсетная печать.
В розницу цена свободная

Отпечатано в ГПИ издательство
и типография газеты
"Красная звезда".
125007, Москва,
Хорошевское шоссе, 38

© "Морской сборник", 2001

СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

- В память погибших моряков "Курска" 11
7 мая - День связиста и специалиста радиотехнических 12
служб ВМФ
Внимание, конкурс! 14

ВРЕМЯ И ФЛОТ

- В. Куроедов.** Развитие морской деятельности 15
в Российской Федерации
Ю. Михайлов. К единой системе тылового обеспечения 19
В. Ярыгин. Будут офицеры - будет флот 23
Ю. Евдокимов. "Мы не вправе идти на поводу у событий..." 26
М. Московенко. Наука и флот неразделимы 31
И. Сидоров. Спасибо Вам, отец Георгий! 33

ПОХОДЫ И ПОЛЕТЫ

- В. Васюков.** Опыт и практика использования сил ЧФ 36
в миротворческих операциях
Н. Новиков. Нам нельзя отказываться от корабельной 40
авиации
Л. Черноусько. "Вперед, на абортдаж!" 43
А. Ефимов, А. Черепков. На грунте 46
Из истории штурманской службы на севере страны 49

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

- В. Богословский.** Кузница флотских кадров 53

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБАВЛЕНИЯ

- И. Шевчук.** В условиях локальных военных конфликтов 58

ПО ИНОСТРАННЫМ ФЛОТАМ

- В. Облепихин.** Война в Персидском заливе 62
Новости ВМС иностранных государств 68

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

- В. Ерохин.** Истинный "артиллерийский бог" 69
в Военно-Морском Флоте
В. Степаков. Неудавшийся десант на Ладого 73
В. Воронов. Последняя ночь Херсонеса 77
С. Бережной. Династии имен 82

КАЮТ-КОМПАНИЯ МАРИНИСТОВ

- С. Ковалев.** Тайна погибшего "Декабриста" 87

- Делу верен... 94
А. Остапенко. Жанр высокой героики 95

На первой странице обложки: Герой Советского Союза Адмирал Флота
Советского Союза Н. Г. Кузнецов.

С картины худ. В. Аккуратова. 1945 г. Публикуется впервые.

Фото Ю. Пахомова

Уважаемые ветераны Великой Отечественной войны! Моряки российского Военно-Морского Флота!

История Отечества богата многими памятными датами, но особое место среди них занимает День Победы.

9 мая 2001 года наш народ отмечает 56-ю годовщину Победы в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов, самой тяжелой и кровопролитной в истории нашего Отечества битве за его свободу и независимость. День Победы навечно останется символом беспримерного массового героизма, самоотверженности и верности Родине.

56 лет назад наши Вооруженные Силы на полях сражений с честью отстояли и приумножили славу своего оружия и боевых знамен. В годы суровых испытаний наши воины проявили высокое воинское мастерство, стойкость, мужество, преданность присяге, воинскому долгу. Страна по праву гордится бессмертным ратным и трудовым подвигом своих воинов. И особое место в славной летописи занимает Военно-Морской Флот. На море и на суше наши моряки проявили беспримерный героизм. Многочисленные сражения на море, в воздухе и на берегу, героическая оборона Одессы, Севастополя, Ленинграда, Новороссийска и других городов показали героизм моряков, доблесть морских пехотинцев, мужество подводников, катерников и морских летчиков.

Героические боевые традиции фронтовиков Великой Отечественной войны достойно продолжает нынешнее поколение военных моряков. Они с честью выполняют обязанности военной службы, повышают боевую готовность, решают ответственные боевые задачи, настойчиво укрепляют военную безопасность России. Своим упорным ратным трудом они доказывают, что Россия – великая морская держава не только по географическому положению, но и прежде всего по величию духа своих моряков. Не вызывает сомнения сегодня то, что и ныне для защиты своих национальных интересов и внешней безопасности России нужен мобильный, сбалансированный, хорошо оснащенный и мощный Военно-Морской Флот. Поэтому от вас требуются настойчивость в совершенствовании военных знаний, отличное владение боевой техникой и оружием, организованность и дисциплина, обеспечивающие высокую боевую готовность ВМФ. Вы – наследники славных героических традиций, которыми так богата трехвековая история российского флота.

Сердечно поздравляю вас с большим всенародным праздником - Днем Победы нашего народа в Великой Отечественной войне. Искренняя благодарность ветеранам за их подвиги и беспримерную преданность флоту, доброго им здоровья, благополучия родным и близким. Спасибо за выдержку, за веру в будущее России и флота тем, кто служит сегодня. Свято храните и умножайте боевые традиции российских и советских военных моряков, высоко несите честь и славу российского флота!



**Главнокомандующий Военно-Морским Флотом
адмирал флота В.КУРОЕДОВ**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

ИЗ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации и ветеранов Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

За мужество и отвагу, проявленные при спасении людей в экстремальных ситуациях, награждать:

МЕДАЛЬЮ "ЗА СПАСЕНИЕ ПОГИБАВШИХ"

Сысоева Василия Васильевича - старшину

За боевые отличия в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. награждать:

МЕДАЛЬЮ УШАКОВА

Соколова Игоря Александровича, город Калининград

Москва, Кремль
19 февраля 2001 г.
№207

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

За заслуги в организации и обеспечении боевых действий в Северо-Кавказском регионе, награждать:

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА "ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ" II СТЕПЕНИ

Курганского Виталия Станиславовича - подполковника

Москва, Кремль
19 февраля 2001 г.
№199

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

За большие заслуги в области искусства присвоить почетное звание:

"НАРОДНЫЙ АРТИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

Конториной Маргарите Васильевне - артистке Драматического театра Северного флота
Сметанину Александру Владимировичу - начальнику - капитану 1 ранга, художественному руководителю Ансамбля песни и пляски Черноморского флота

За заслуги в укреплении обороноспособности страны и высокие личные показатели в служебной деятельности присвоить почетные звания:

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

Додонову Михаилу Федоровичу - полковнику

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

Башкатову Анатолию Романовичу - полковнику
Винокурову Сергею Михайловичу - полковнику
Пичкалеву Владимиру Александровичу - полковнику

За заслуги в области здравоохранения присвоить почетные звания:

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВРАЧ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ":

Маслихину Виктору Алексеевичу - полковнику медицинской службы
Рудому Анатолию Андреевичу - полковнику медицинской службы
Сысоеву Юрию Геннадьевичу - полковнику медицинской службы
Шендрикову Юрию Михайловичу - полковнику медицинской службы

“ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ”

Вакульской Валентине Павловне - старшей медицинской сестре 1477 военно-морского госпиталя Тихоокеанского флота
Коровченко Елене Яковлевне - старшей медицинской сестре 1477 военно-морского госпиталя Тихоокеанского флота

За заслуги в области искусства и культуры и многолетнюю плодотворную деятельность присвоить почетное звание:

“ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ”

капитану 2 ранга Булюктову Олегу Ивановичу - начальнику Северодвинского Дома офицеров Северного флота
Скрябиной Галине Евгеньевне - инструктору Петропавловск-Камчатского Дома офицеров

За заслуги в предотвращении и ликвидации последствий аварий, катастроф и стихийных бедствий присвоить почетное звание:

“ЗАСЛУЖЕННЫЙ СПАСАТЕЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ”

Макарчуку Николаю Николаевичу - капитану 1 ранга
Синякову Сергею Михайловичу - капитану 2 ранга

Москва, Кремль
5 марта 2001 г.
№ 254

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

За высокие личные показатели в служебной деятельности и успехи в поддержании боевой готовности войск наградить:

ОРДЕНОМ “ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ” IV СТЕПЕНИ

Пахомова Николая Павловича - вице-адмирала

ОРДЕНОМ “ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ”

Авраменко Александра Михайловича - полковника
Алексееенко Владимира Михайловича - капитана 1 ранга
Аникина Владимира Алексеевича - капитана 1 ранга
Астанина Александра Дмитриевича - капитана 1 ранга
Бендуса Олега Ивановича - капитана 1 ранга
Блинкова Бориса Николаевича - капитана 1 ранга
Бонюка Петра Николаевича - капитана 2 ранга
Викулина Василия Михайловича - капитана 1 ранга
Грибанова Владимира Васильевича - капитана 1 ранга
Заметельского Александра Алексеевича - капитана 2 ранга
Кавлиса Сергея Евгеньевича - капитана 1 ранга
Кондратьева Валерия Алексеевича - контр-адмирала
Коновалова Юрия Владимировича - капитана 1 ранга
Кононихина Игоря Афанасьевича - контр-адмирала
Котенева Евгения Михайловича - капитана 1 ранга
Кузнецова Юрия Владимировича - подполковника
Кучерука Олега Ивановича - капитана 1 ранга
Лякина Олега Викторовича - капитана 1 ранга
Максимова Андрея Васильевича - капитана 2 ранга
Масягина Владимира Павловича - контр-адмирала
Некрасова Сергея Петровича - капитана 1 ранга
Нелидина Андрея Борисовича - капитана 1 ранга
Переведенцева Олега Николаевича - полковника
Перевезенцева Алексея Алексеевича - капитана 1 ранга
Персиянова Александра Петровича - капитана 1 ранга
Петрова Федора Васильевича - капитана 1 ранга
Прохорова Виктора Ивановича - капитана 1 ранга
Сарычева Геннадия Васильевича - полковника
Семахина Владимира Викторовича - капитана 1 ранга
Симоненко Сергея Викторовича - вице-адмирала
Степанова Евгения Павловича - капитана 1 ранга
Тихненко Алексея Александровича - капитана 2 ранга
Чувашова Виктора Николаевича - капитана 1 ранга

Чуйко Владимира Кондратьевича - капитана 1 ранга
Щербака Валерия Владимировича - капитана 1 ранга

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

Аникина Александра Алексеевича - капитана 1 ранга
Волгина Павла Николаевича - капитана 1 ранга
Грабчинского Александра Владимировича - капитана 1 ранга
Давыдова Александра Михайловича - генерал-майора
Огородникова Василия Николаевича - полковника юстиции
Скибу Александра Аксентьевича - капитана 2 ранга
Снегура Анатолия Степановича - капитана 1 ранга

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА "ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ" I СТЕПЕНИ

Ермакова Юрия Васильевича - полковника

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА "ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ" II СТЕПЕНИ

Аванесян Анатолия Меликовича - капитана 2 ранга
Белова Григория Александровича - подполковника
Горбулева Игоря Расуловича - капитана 3 ранга
Дядька Александра Ивановича - капитана 2 ранга
Заноску Владимира Викторовича - подполковника
Козыря Павла Анатольевича - капитан-лейтенанта
Косарева Алексея Николаевича - капитана 1 ранга
Кошелкина Николая Ивановича - подполковника
Куца Анатолия Николаевича - капитана 1 ранга
Лопатиева Игоря Анатольевича - капитана 2 ранга
Мешалова Николая Геннадьевича - капитана 1 ранга
Москальонова Сергея Юрьевича - полковника
Писарева Сергея Александровича - капитана 3 ранга
Полякова Сергея Владимировича - подполковника
Прокошина Николая Андреевича - подполковника
Репина Владимира Михайловича - полковника
Санникова Сергея Дмитриевича - подполковника
Симоненко Александра Евгеньевича - капитана 2 ранга
Скрипачева Виктора Владимировича - капитана 1 ранга
Толстикова Александра Васильевича - капитана 1 ранга
Холдоев Михаил Николаевича - капитана 1 ранга
Цинцадзе Отари Григорьевича - полковника медицинской службы
Чувилина Владимира Анатольевича - полковника
Яковца Владимира Васильевича - подполковника

МЕДАЛЬЮ СУВОРОВА

Орлова Анатолия Семеновича - капитана 1 ранга
Шевченко Сергея Георгиевича - майора

МЕДАЛЬЮ УШАКОВА

Балана Игоря Ивановича - капитан-лейтенанта
Баранова Эдуарда Анатольевича - мичмана
Безручко Сергея Алексеевича - старшего мичмана
Блажко Леонида Леонтьевича - капитан-лейтенанта
Бортова Василия Ивановича - старшего мичмана
Васильева Алексея Петровича - старшего мичмана
Веткина Владимира Ивановича - капитана 3 ранга
Горшкова Сергея Львовича - старшего мичмана
Евченко Сергея Васильевича - капитана 2 ранга
Жевновача Игоря Алексеевича - старшего мичмана
Захарова Сергея Павловича - мичмана
Кипотя Игоря Борисовича - капитан-лейтенанта
Ковалевича Сергея Алексеевича - капитана 3 ранга
Коннова Алексея Викторовича - капитана 2 ранга
Кузнецова Павла Юрьевича - капитан-лейтенанта
Кукурудзу Ивана Александровича - старшего мичмана
Куликова Сергея Олеговича - капитана 2 ранга
Мацкайло Сергея Ярославовича - старшего мичмана
Милюшенко Сергея Николаевича - старшего мичмана
Моргевича Андрея Петровича - старшего мичмана
Наконечного Александра Владимировича - старшего мичмана
Никитина Игоря Александровича - старшего лейтенанта
Пушкова Евгения Викторовича - мичмана

Романенко Дениса Алексеевича - капитана 3 ранга
Рябова Игоря Анатольевича - капитана 2 ранга
Сидорова Аркадия Анатольевича - капитана 3 ранга
Таякина Владимира Владимировича - капитана 2 ранга
Тузова Алексея Борисовича - капитана 1 ранга
Харачебана Владимира Константиновича - старшего мичмана
Цыбулько Юрия Владимировича - капитана 3 ранга
Шведова Юрия Борисовича - капитана 2 ранга

МЕДАЛЬЮ НЕСТЕРОВА

Павлюкова Александра Валентиновича - подполковника

Присвоить почетные звания:

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

Брусину Анатолию Семеновичу - полковнику

Бычкову Борису Валентиновичу - полковнику

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

Гарнову Александру Михайловичу - полковнику

Куклеву Николаю Викторовичу - полковнику

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ШТУРМАН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

Брынде Евгению Ивановичу - полковнику

Москва, Кремль

5 марта 2001 г.

№ 256

О награждении государственными наградами Российской Федерации военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации

За заслуги в организации и обеспечении боевых действий в Северо-Кавказском регионе, наградить:

ОРДЕНОМ "ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ"

Павлова Игоря Николаевича - капитана 2 ранга

Постникова Константина Юрьевича - полковника

Москва, Кремль

24 марта 2001 г.

№333

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В.ПУТИН

ПРЕСС-СЛУЖБА ВМФ СООБЩАЕТ

С 14 по 17 марта Главнокомандующий Военно-Морским Флотом России адмирал флота В. Куроедов с группой адмиралов и офицеров Главного штаба ВМФ находился на Южном Урале. Делегация Военно-Морского Флота побывала в Республике Удмуртия, Свердловской и Челябинской областях.

Основная цель поездки – ознакомление с достижениями предприятий оборонной промышленности, согласование вопросов развития и совершенствования вооружения и военной техники ВМФ на основе высоких технологий. Адмирал флота В. Куроедов посетил научно-производственное объединение "Автоматика", ОАО "Турбомоторный завод", Опытное конструкторское бюро "Новатор" и ряд других предприятий оборонной промышленности, располагающих соответствующими мощностями по выпуску современной продукции военно-морского профиля. Например, ОАО "Турбомоторный завод" специализируется на производстве мощных дизель-генераторов, адаптированных к работе на подводных лодках и надводных кораблях. Главнокомандующий ВМФ также принял участие в совещании под руководством вице-премьера Правительства РФ И. Клебанова, где обсуждались важнейшие вопросы взаимодействия с предприятиями военно-промышленного комплекса и провел ряд официальных встреч.

Во время поездки в Свердловскую область адмирал флота В. Куроедов побывал в г. Сысерть, где возложил цветы к подножию памятника, установленного в память павших военных моряков российского флота. В завершение визита Главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал флота В. Куроедов побывал в городском морском кадетском корпусе. Он поблагодарил организаторов корпуса за их весомый вклад в военно-патриотическое воспитание подрастающего поколения, вручил подарки воспитанникам Сысертской кадетской школы-интерната и заявил, что Военно-Морской Флот берет шефство над морскими кадетами.

27 марта в Совете Безопасности Российской Федерации под руководством заместителя Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации А.Московского проведено совместное заседание секции научного совета при Совете Безопасности Российской Федерации, на котором был рассмотрен научно-организационный замысел системы исследований по обеспечению безопасности страны в области морской деятельности.

В заседании наряду с членами научного совета приняли участие представители Администрации Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, Федерального Собрания Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, Российской академии наук, руководители научно-исследовательских и промышленных организаций.

С основным докладом выступил Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Российской Федерации адмирал флота В.Куроедов выдержки публикуются в данном выпуске "Морского сборника".

С 4 по 7 апреля Главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал флота В.Куроедов совершил рабочую поездку в г.Санкт-Петербург, в ходе которой заслушал доклад командира Ленинградской военно-морской базы вице-адмирала А.Корнилова об итогах боевой подготовки в зимнем периоде обучения, а также посетил Морской корпус Петра Великого - Санкт-Петербургский ВМИ, Кронштадтский морской кадетский корпус, части Кронштадтского гарнизона и ЦКБ морской техники "Рубин".

В Морском корпусе Петра Великого адмирал флота В.Куроедов вручил юбилейные медали корпуса и почётные грамоты генеральным директорам предприятий "Адмиралтейские верфи" В.Александрову, "Балтийский завод" О.Шуляковскому, "Северная верфь" В.Венкову, "Алмаз" А.Шляхтенко, "Аврора" В.Войтецкому, ЦНИИ "Электроприбор" В.Пешехонову, ЦКБ "Малахит" В.Пялову, заместителю директора Государственного Эрмитажа Г.Вилинбахову, оказавшим помощь в праздновании 300-летия Морского корпуса Петра Великого - Санкт-Петербургского ВМИ.

9 - 10 апреля в Санкт-Петербурге состоялся российско-германский саммит с участием Президента РФ Владимира Путина и Канцлера ФРГ Герхарда Шрёдера, а также правительственных делегаций двух стран.

В рамках саммита Министр обороны России Сергей Иванов и Федеральный министр обороны Германии Рудольф Шарпинг провели рабочую встречу в Белом зале штаба ЛВО, в ходе которой обсудили вопросы двустороннего военного и военно-технического сотрудничества, европейской безопасности, взаимодействия в районе Балтийского моря при проведении спасательных работ, противодействия терроризму, переподготовки уволенных в запас офицеров, а также российскую инициативу в области европейской нестратегической противоракетной обороны и диалог России с НАТО.



На снимке: рабочая встреча министров обороны России и Германии в Белом зале штаба ЛВО
Фото В.Мащикова

Министр обороны России Сергей Иванов отметил, что отношения между вооруженными силами двух стран развиваются по восходящей, о чем свидетельствует весьма обширный план сотрудничества на 2001 г.

Федеральный министр обороны Германии Рудольф Шарпинг сообщил, что придаёт большое значение развитию отношений с Россией, которые играют важную роль в обеспечении безопасности в Европе. "Возможно, мы будем сотрудничать и в военно-технической сфере по проекту модернизации самолёта МиГ-29", - сказал Р.Шарпинг. Он также отметил глубокую заинтересованность Германии в укреплении сотрудничества в Балтийском регионе.

24 мая Российский государственный военный историко-культурный центр при Правительстве Российской Федерации и Центральный военно-морской музей (г.Санкт-Петербург) в Государственном концертно-выставочном комплексе Смольного собора открывают выставку "Гордость отечественного флота".

На этой выставке будут представлены 56 портретов адмиралов и генералов флота - бывших и настоящих руководителей отечественного флота, написанных народным художником Российской Федерации, заслуженным деятелем искусств РСФСР И.А.Пензовым (1928-2000 гг.) и молодым художником, членом международной федерации художников И.А.Чагодаевым.

Выставка посвящается предстоящему 300-летию г.Санкт-Петербурга, она вторая по счету. Первая была проведена в г.Москве в Малом Манеже 3-15 августа 1999 г. и посвящалась 285-летию победы русского флота при Гангуте - Дню воинской славы России и пользовалась большим успехом, так как является единственной в России портретной галереей адмиралов советского и российского флота.

В залах Смольного собора вместе с портретной галереей будут представлены модели ко-

раблей, личные вещи флотоводцев, картины, акварели и документы из коллекций Центрального военно-морского музея.

ВЕСТИ С ФЛОТОВ

СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Несмотря на уже традиционные сложности с материально-техническим обеспечением боевой подготовки, точно по плану начались в нынешнем учебном году в Краснознаменной Киркенесской бригаде морской пехоты СФ занятия по воздушно-десантной подготовке. Прежде всего потому, что командование флота изыскало возможности выделить для нее необходимое количество авиационного топлива. Используя в буквальном смысле слова каждый погожий час, разведывательные, десантно-штурмовые и инженерно-десантные подразделения "черных беретов" с полным напряжением проводят полевые выходы. На одном из них отличились подчиненные подполковника Э.Родина.

Общественные организации, предприятия, учреждения и просто рядовые граждане, как в России, так и из-за рубежа продолжают оказывать помощь семьям, родственникам погибших членов экипажа АПРК "Курск".

Группа предпринимателей из Латвии предложила организовать летний отдых и лечение родственников "курян" в санаториях Юрмалы. Создан организационный комитет предпринимателей, который уже сегодня готов оплатить поездку в Латвию 20 человек, организовать для них отдых и культурную программу.

50 тыс. немецких марок передали для семей погибших моряков сотрудники музея ВМС Германии "Маритин", который выступил инициатором сбора пожертвований сразу после известия о катастрофе. Чек на эту сумму представители музея передали во время пребывания на Северном флоте, и, как сообщил возглавлявший немецкую делегацию директор музея господин Томас Ламла, он и его сотрудники не намерены ограничиться этой благотворительной акцией. Коллектив музея (а это в большинстве своем бывшие моряки) будет и впредь оказывать посильную помощь семьям погибших подводников.

В Архангельске состоялось заседание оргкомитета, который готовит международную акцию "Дервиш-2001". На нем выработан план мероприятий празднования 60-летия прихода в Архангельск первого союзного конвоя в годы Второй мировой войны. Акция должна состояться 29 августа-2 сентября этого года.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ

28 марта главная военно-морская база Тихоокеанского флота – Владивосток торжественно встретила возвратившийся из дальнего океанского похода отряд боевых кораблей в составе БПК "Адмирал Виноградов", "Адмирал Пантелеев" и танкера "Владимир Колечицкий".

В соответствии с планом боевой службы ТОФ на текущий год, корабли в период с 15 января по 28 марта совершили поход в Индийский океан, в ходе которого были осуществлены визиты в порты Индии и Вьетнама. Результаты этих внешнеполитических акций вновь продемонстрировали возможности Военно-Морского Флота России, как инструмента внешней политики нашего государства.

Пройдя за 74 суток похода около 13 тыс. миль, демонстрируя Андреевский флаг в иностранных портах и стратегически важных районах Мирового океана, корабли на практике подтвердили жизнеспособность флота, его готовность в самых сложных условиях успешно решать поставленные задачи в море.

Главкомандующий ВМФ РФ адмирал флота В.Куроедов в приветственной телеграмме в адрес командования ТОФ поставил в пример всему Военно-Морскому Флоту служебное рвение и морскую выучку личного состава отряда боевых кораблей и поблагодарил всех военных моряков и служащих, с честью выполнивших свой священный долг по защите Отечества.

На центральном причале Владивостока, где ошвартовались корабли, был проведен митинг личного состава, на котором командующий флотом адмирал М.Захаренко заявил, что этот поход в очередной раз показал способность тихоокеанцев решать задачи в любых районах Мирового океана. Мы первые, отметил он, в новом тысячелетии начали исполнять Гимн России на просторах морей и океанов.

На Тихоокеанском флоте под руководством начальника тыла – заместителя главкомандующего ВМФ по тылу вице-адмирала Ю.Михайлова прошел сбор начальников продовольственных служб и управлений торговли флотов России.

- Совершенствование продовольственного снабжения путем организации четкого взаимодействия продовольственных служб и военной торговли на основе передового опыта, – так оценил задачи и цели данного мероприятия вице-адмирал Ю.Михайлов. – А на Тихоокеанском флоте в этом вопросе опыт богатый.

Представителям других флотов было чему поучиться. Достаточно отметить, что управлением торговли ТОФ, которым руководит Н.Бекасов, фактически полностью решена проблема обеспечения флота хлебобулочными изделиями, на 50 % – макаронными. Только в прошлом году военторг поставил хлеба на сумму в 5,6 млн. рублей. Уже в текущем году здесь планируют запустить новый мукомольный цех. Полученная таким образом прибыль даст возможность флоту дополнительно закупать продовольствие.

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

Начался второй этап конкурса офицерского состава по морской, воздушной и полевой выучке, проходящего один раз в два года. В нем в девяти группах принимают участие победители первого этапа, проводившегося в соединениях и объединениях флота. В Балтийской ВМБ лучшим командирам кораблей 3-го и 4-го рангов, командирам дивизионов, старшим помощникам командиров кораблей 2-го ранга, помощникам командиров кораблей 1-го ранга, а также штурманам, артиллеристам, минерам и другим специалистам предстоит сдать сложные конкурсные экзамены по видам подготовки. Специальная комиссия штаба флота оценит уровень знаний и подготовки конкурсантов и назовет победителей. А в морской авиации, сухопутных и береговых войсках флота лидеры конкурса определяют в ходе выполнения боевых упражнений, практических стрельб, вождения боевых машин.

Флот посетил заместитель Генерального прокурора РФ - Главный военный прокурор генерал-лейтенант юстиции М.Кислицын. Он встретился с губернатором Калининградской области адмиралом В.Егоровым и врио командующего БФ вице-адмиралом В.Валуевым, побывал в прокуратурах гарнизонов, в Балтийской ВМБ.

Определив главные задачи, стоящие перед работниками правоохранительных структур, генерал-лейтенант юстиции М.Кислицын отметил работу военной прокуратуры Балтфлота с лучшей стороны и вручил военному прокурору флота генерал-майору юстиции Г.Штадлеру медаль "За воинскую доблесть" I степени и медаль имени Академика А.Кони "За вклад в развитие юстиции".

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

Отряд боевых кораблей ЧФ в составе БДК "Азов", "Николай Фильченков" покинул главную базу флота для выполнения государственной задачи - вывоз техники из Грузии. В ходе похода корабли на одном из флотских полигонов отработали ряд учебно-боевых упражнений, в числе которых совместная стрельба неуправляемыми реактивными снарядами по видимой цели на побережье. Цели, намеченные к поражению, были уничтожены. БДК также отработали элементы совместного маневрирования и подход к берегу.

В Качинском авиаполку, где командиром полковник В. Самсонов, состоялись плановые полеты, главная цель которых - подготовка экипажей, восстановление техники пилотирования днем и ночью.

В процессе полетной смены были подготовлены 6 экипажей. Экипаж Бе-12 капитана В.Агарка выполнил программу подготовки к боевым действиям днем в сложных метеоусловиях. Два экипажа противолодочного самолета Бе-12 - майоров И.Манькова и В.Атасова - выполнили контрольные и самостоятельные полеты ночью в сложных метеоусловиях. Подготовлен к взлету и посадке на Ан-26 днем молодой помощник командира экипажа капитан Ю.Тришин.

По решению командующего ЧФ адмирала В.Комоедова моряки-черноморцы оказали гуманитарную помощь жителям западных областей Украины, пострадавшим от наводнения. В сжатые сроки службы флота собрали 10 т груза. Машина под руководством полковника В. Мамербекова (водитель - служащий В.Кудиеров) преодолела более 1.700 км, проехав через всю Украину. Подобную помощь Закарпаты черноморцы оказывают не в первый раз.

30 марта Отдельная Констанцская ордена Ушакова I степени бригада подводных лодок ЧФ, которой командует капитан 1 ранга А. Жучков, отметила свое 60-летие.

7 апреля в Севастополе торжественно открыт памятный знак подводникам, служившим на ПЛА "Комсомолец" и погибшим в Норвежском море. Он установлен на Братском кладбище рядом с могилой трех севастопольцев, погибших на "Комсомольце": капитана 3 ранга С.Манякина, капитан-лейтенанта Н.Волкова и лейтенанта А.Шостака.

Знак, автором которого является скульптор С. Чиж, увековечит и тех подводников-севастопольцев, чьей могилой навсегда стало Норвежское море - капитана 3 ранга А.Исленкова, мичманов Г.Ковалева, М.Валявина и А.Краснобаева.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ВМБ

Личный состав старейшего в России 506 Учебного Краснознаменного отряда подводного плавания имени С.М.Кирова, где командиром капитан 1 ранга А.Малашевич, поздравил с 95-летием командир Ленинградской военно-морской базы вице-адмирал А.Корнилов. Состоялась церемония возложения венков к памятнику морякам-подводникам, погибшим в годы Великой Отечественной войны. На торжественном вечере, который проходил в клубе части, командир ЛенВМБ передал на хранение орден Мужества вдове капитана 1 ранга В.Багрянцева, погибшего на АПРК "Курск", Екатерине Дмитриевне Багрянцевой.

В Центральном военно-морском музее открылась выставка "Город. Море. Человек", посвященная 300-летию военно-морского образования в России.

На выставке представлены произведения живописи и графики, выполненные маринистами прошлого и современными художниками, модели кораблей, навигационные приборы, модели артиллерийского вооружения, печатные издания, форма старого образца, предметы быта, памятные медали. Особый интерес представляет знамя Академии морской гвардии - предшественницы Морского корпуса, которое экспонируется впервые. Впервые также выставлена модель

учебного корабля "Океан", построенного в Германии для российского флота в 1902 г. На этом корабле несколько поколений будущих офицеров обучались морскому делу.

В одном из залов выставки 3 апреля состоялись военно-морские исторические чтения "Адмирал В.М.Гришанов в истории советского ВМФ", посвященные 90-летию со дня рождения Василия Максимовича. С докладами на чтениях выступили представители Центрального военно-морского музея, Ленинградской военно-морской базы, Военно-морской академии, а также ветераны ВМФ.

"Космонавты" вычислительного дела

В 1961 г. в составе командного пункта ЧФ была создана электронно-вычислительная группа в количестве 7 человек.

Начальником электронно-вычислительной группы приказом Главнокомандующего ВМФ назначен инженер-капитан-лейтенант Н.Шарапов - младший научный сотрудник НИИ ВМФ.

Первыми военнослужащими в эту группу были назначены В.Шилов, В.Кривцов, Г.Метелкин, В.Рогов, А.Кулюкин, Ю.Гурин, М.Лаптев, А.Вронский.

В 1963 г. в штабе ЧФ установлена цифровая электронно-вычислительная машина "УРАЛ-1" однотипная с IBM-704, 702. Отладка программ и доработка ЭВМ производилась на стендах НИИ ВМФ в Ленинграде. Прибыв в г. Петродворец, черноморцам пришлось участвовать в историческом событии, освоить ЭВМ "УРАЛ-1", а затем демонтировать ее со стенда, упаковать и отправить в Севастополь для монтажа в штабе флота.

И сегодня некоторые из участников этих событий проживают в Севастополе и по праву называют себя "космонавтами в вычислительном деле". Ведь тогда это была первая ЭВМ не только на флоте, но и в Севастополе! Наши ВУЗы еще не начали подготовку специалистов по эксплуатации ЭВМ и программного обеспечения, и тяжелая ноша первопроходцев вместе с ироническими улыбками и открытым недоброжелательством со стороны некоторых управленцев не могла не сказаться впоследствии на судьбах некоторых из них.

Говорить о надежности этой ЭВМ не приходилось. Максимум работы - 4 ч, затем перегревы ламп, сбои, остановки вычислительного процесса. Особенно тяжело это происходило в жаркие месяцы севастопольского лета. "Ловить" рабочие паузы операторам приходилось часами. Но здесь же рождались и ценные предложения, которые вошли в качестве доработок в последующие модели ЭВМ.

В 1965-67 гг. все ИВЦ флотов, в том числе и Черноморский, уже переводились на новую технику второго "поколения". Она принесла с собой и новую организацию в ее использовании и применении. Вычислительные группы с 1966 г. переформированы в вычислительные центры, а на командных пунктах с начала 70-х появляются посты АСУ (или автоматизированного сбора, обработки формализованной информации - СОФРИ).

Подчинение ВЦ командному пункту позволило в первую очередь отработать вопросы повседневного обеспечения расчетами оперативной службы и некоторых процессов боевого управления.

Особенно запомнился 1968 г., когда совместная эскадра ЧФ с НРБ, СРР действовала на учениях в западной части Черного моря и потребовалось решение, основанное на расчетах. Штаб ЧФ направил в море телеграмму с результатами, полученными от ИВЦ. Они отличались от тех, которые были сделаны участниками учений в море. Повторный запрос в штаб ЧФ и в Москву подтвердил правоту вычислителей флота, за что они были в первый раз удостоены благодарности руководителя учений. Такие благодарности, но уже от руководства штаба Варшавского Договора, получал флот и ИВЦ в 1969 г. из Средиземного моря, а затем в 1972 г. в период арабо-израильского кризиса.

Ветераны центра особенно благодарны адмиралам-черноморцам Николаю Ивановичу Смирнову и Ивану Федоровичу Бобину, которые первыми доверили вычислителям сложнейшие расчеты и, затем, активно способствовали внедрению вычислительной техники в деятельность управлений и служб штаба ЧФ.

Вычислительный центр внедряет на флоте расчеты по пролету разведывательных искусственных спутников земли, расчеты позиций судов гражданских ведомств, отображение графических карт, специальные формализованные сводки и донесения, ряд задач по боевому применению сил. Этому способствовало в немалой степени формирование специальной группы офицеров для исследования операций.

Вычислительный центр флота становится кузницей кадров для рождающихся центров у наших коллег морзаводцев, в приборостроительном институте, в Севастопольских военно-морских училищах, а позже и на "Муссоне". Практически во всех ИВЦ региона работали и работают "выпускники" флотского центра.

Благодаря помощи председателя Благотворительного Морского Фонда Ищенко Петра Анатольевича и начальника Финансово-экономического управления ВМФ генерал-майора Шевченко Ивана Терентьевича, данный номер журнала выпущен увеличенным тиражом. Дополнительный тираж будет вручен ветеранам Великой Отечественной войны.

В память погибших моряков "Курска"



Трагедия, связанная с аварией и гибелью атомной подводной лодки "Курск", потрясла всю страну. В сердцах россиян навечно останется память о ее мужественном экипаже. В России издревле традиционно чеканились медали не только в честь славных побед русской армии и флота, но также после скорбных событий в жизни российских войск. Достаточно вспомнить жетоны в память о бое крейсера "Варяг" и канонерской лодки "Кореец" с японской эскадрой, медаль в память о гибели на эскадренном броненосце "Петропавловск" вице-адмирала С.О.Макарова и другие. Региональная общественная организация "Академия русской символики" "МАРС" совместно с фирмой "Орел и Ко" решили продолжить эту традицию, разработав при поддержке Геральдической коллегии ВМФ и изготовив медаль в память о погибших российских моряках подводного ракетного крейсера "Курск". Данную инициативу поддержал Главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал флота В.И. Куроедов. Медаль создана в лучших традициях медальерного искусства России. На ее аверсе - символическое изображение скорбящих ангелов, опу-

скающих на морские волны лавровый венок. В верхней части медали изображено всевидящее око - символ Божественного всезнания, всевидения, мудрости, символ Судьбы, Помысла Божия, Провидения. Помещены надпись: "В память погибших российских моряков Северного флота" и дата трагедии: "12. VIII. 2000 г." На реверсе медали следующая аллегорическая композиция - картушная карта Кольского полуострова и Баренцева моря с координатами места аварии подводной лодки, венчающий картуш двуглавый орел, а также изображение перекрещенных адмиралтейских якорей, Андреевского Военно-морского флага и гюйса. Медаль диаметром 60 мм, золотистого цвета, изготовлена из томпака и упакована в прозрачную пластмассовую капсулу. К ней прилагается номерной сертификат, в котором - фотография АПРК "Курск", краткая историческая справка о лодке, поименный список погибших моряков-подводников, изображение медали.

РОО "Академия русской символики" "МАРС" безвозмездно передала Главному штабу Военно-Морского Флота 118 комплектов медалей для передачи их родственникам погибших членов экипажа атомохода. Кроме того, комплекты медалей были переданы на постоянное хранение в Центральный музей Вооруженных Сил Российской Федерации, Центральный Военно-морской музей, Музей Северного флота, Государственный Эрмитаж, Государственный исторический музей, Государственный музей изобразительных искусств имени А.С.Пушкина и Музей истории флота в г. Архангельске. Планируется передача экземпляров медалей в королевские музеи Великобритании и Норвегии, поскольку спасательные службы именно этих государств одними из первых приняли участие в операции по спасению подводной лодки и ее экипажа.

7 мая - День связиста и специалиста радиотехнических служб ВМФ

Изобретение радио А.С.Поповым ознаменовало собой начало информационной революции и определило своего рода новый вектор развития цивилизации. Примечательно, что это изобретение сделано ученым, тесно связанным с отечественным флотом, и прежде всего именно для флота. Не зря говорят, что родиной радио является Россия, а его колыбелью Кронштадт, бывший в то время нашим главным военно-морским портом на Балтике.

Специфика Военно-Морского Флота заключается в том, что основными каналами управления его подвижными силами - подводными лодками и надводными кораблями - являются именно радиоканалы. Этим и обусловлена особая роль радио на флоте среди других видов связи.

Более 60-ти лет безупречно служат интересам безопасности страны личный состав и гражданский персонал Центрального узла связи ВМФ.

В ходе реформирования Военно-Морского Флота перед ними стоят новые задачи по дальнейшей автоматизации связи, повышению надежности и оперативности доведе-



Командир части капитан 1 ранга В.Масленников проводит подведение итогов несения дежурства с личным составом ЦПСБУ

ния информации до сил в сложной помеховой обстановке, совершенствованию связи с погруженными подводными лодками, внедрению в систему связи цифровых методов обработки информации и новых технологий.

Управление силами ВМФ России в любых условиях должно быть обеспечено. Стержнем же системы такого управления является постоянно действующая и надежная связь, а потому мы уверены, что нынешнее и будущее поколения флотских связистов приложат все усилия, чтобы поддерживать ее на должном уровне.

Высоко оценивается командованием ЦУС ВМФ деятельность многих командиров воинских частей и должностных лиц: капитанов 1 ранга В.Кузнецова, М.Жаткова, А.Молькова, полковников А.Авраменко, В.Усейкина, капитанов 2 ранга А.Дегтярева, А.Тихенко, подполковников А.Литовченко, А.Метельского, майора О.Лобас, капитан-лейтенантов П.Жегалина, И.Липчанского, старших мичманов Н.Морозова, В.Малышка, А.Потапцева, А.Скоркина и других.

Успешная деятельность части немыслима без добросовестного и самоотверженного труда гражданского персонала. Командование части высоко ценит работу служащих Е.Гусева, Р.Климовой, Н.Савчук, В.Мишкина, Н.Аксеновой, Е.Арсеньевой, В.Леоновой, П.Ефимова.



Инженер отделения телефонного центра старший лейтенант А.Пашковский, телефонистки Е.Горшкова, Т.Варварычева, И.Кекина обеспечивают телефонной связью командование ВМФ

Контр-адмирал В.ФЕТИСОВ

Капитан Валентина Ляшенко

После окончания факультета кораблестроения Одесского института инженеров морского флота Валентина уехала в Севастополь - к новому месту службы мужа - выпускника Киевского высшего инженерного училища связи. Служебный путь начала телефонисткой части связи Черноморского флота.

Сейчас капитан В.Ляшенко - начальник телеграфного отделения Краснознаменного узла связи ЧФ. В ее подчинении около 70 служащих части. Подразделение, которым командует Валентина Викторовна, неоднократно принимало участие в учениях и тренировках и успешно решало ответственные задачи. При ее активном участии был качественно произведен ремонт и переоборудование помещения телеграфного центра, что позволило заметно повысить его возможности.

В свободное от службы время Валентина посвящает себя семье - любимому мужу и сыновьям - 12-летнему Александру и маленькому Кириллу, которому совсем недавно исполнилось три года. Она любит музыку и театр, обожает путешествовать по историческим и памятным местам южного берега Крыма. На кухне - дока, готовит так, что пальчики оближешь, особенно отменно у нее получаются пироги. Их дом по-настоящему наполнен военно-морским духом. Не случайно старший сын по примеру папы и мамы видит себя морским офицером, серьезно готовится к поступлению в Нахимовское военно-морское училище.



Старшина 1-й статьи Ольга Мазурова

Около 18 лет служит в одном из подразделений связи Тихоокеанского флота, старшина 1-й статьи. Ее заведование считается лучшим в части, хотя быть начальником секретного дела-производства, заботиться о сохранности секретных документов - непростая и очень ответственная задача.

О.Мазурова - отличник боевой подготовки, настоящий профессионал своего дела. За добросовестное исполнение служебных обязанностей имеет ряд поощрений от командования части и флота.



Старший матрос Ольга Мосякина

Телефонистка, старший матрос О.Мосякина, служит на подвижном узле связи Северного флота с 1994 г. За это время досконально изучила аппаратуру заведования, приобрела глубокие знания уникальной военной профессии. Как высококлассный специалист, неоднократно участвовала в обеспечении флотских учений, бывала в командировках на побережье, где налаживала бесперебойную связь с находящимися в море кораблями.



Старший матрос Лариса Коваленко

Ларису привела на службу... любовь. Повстречался на ее жизненном пути военный моряк. Полюбили друг друга. Сыграли свадьбу. С работой в военных гарнизонах как всегда нелегко. И Лариса по совету супруга решила связать свою жизнь с Военно-Морским Флотом. Заключив контракт, быстро освоила специальность телефонистки и прочно заняла место в штатном расписании и на боевом посту. По мнению командования части, служит старший матрос Л.Коваленко отлично, обязанности выполняет на пять с плюсом. Одним словом, профессионал, представитель золотого фонда связистов Северного флота.

Внимание, конкурс !

Создание и использование символики - древняя традиция всех времен и народов. С особым вниманием и уважением к символике всегда относились в вооруженных силах, вне зависимости от их государственной принадлежности. Ведь уже сама по себе военная форма одежды является символом.

Возрождение геральдической работы в Военно-Морском Флоте принесло огромные результаты. Можно прямо сказать, что сегодня флот не испытывает острого недостатка в собственной эмблематике. Другое дело, насколько она легитимна с точки зрения основополагающих геральдических канонов и действующих в Вооруженных Силах России в целом и в Военно-Морском Флоте в частности руководящих документов, определяющих организацию и порядок геральдической работы. Однако дело в другом. Бесспорно, все разработанные и используемые в ВМФ гербы, эмблемы, нашивки, знаки, вымпелы и т.д. заслуживают не только формального внимания. Во-первых, развитие геральдики не стоит на месте, и любая новая идея в этой области в дальнейшем вполне может стать отправной для создания нового направления. Во-вторых, уже сам факт создания того или иного символа заслуживает интерес с точки зрения его концептуальности и художественного исполнения. В-третьих, если знак используется, может, даже и незаконно, он уже воспринимается окружающими как составная часть общей геральдической системы. Здесь напрашивается сравнение с пиратскими флагами, которые вряд ли были утверждены каким-нибудь государем, однако вошли во всемирные каталоги и понятны даже не сведущим в геральдике людям.

Учитывая постоянно растущий интерес флотской аудитории к геральдике, желая познакомить читателей с ее лучшими образцами, довести до интересующихся этой темой полезные и необходимые знания, редакция журнала "Морской сборник" совместно с Геральдической коллегией ВМФ объявляет конкурс на лучшие герб (эмблему), на рукавный и нагрудный знаки, памятный вымпел и другие геральдические символы кораблей, соединений и воинских частей. Присылайте в адрес редакции журнала "Морской сборник" готовые образцы символики и их цветные рисунки с описанием, а если они утверждены - то и соответствующие документы. Все утвержденные символы, кроме того, должны будут войти в готовящийся к изданию Геральдический регистр кораблей и частей ВМФ. Лучшие образцы будут опубликованы на страницах нашего журнала, победители получают призы. Итоги конкурса будут подведены в ноябре 2001 года.

Ждем ваших писем и бандеролей по адресу: 103175, Москва, К-175, редакция журнала "Морской сборник", Геральдическая коллегия ВМФ.



*Капитан 1 ранга К.СОБОРА,
заместитель главного редактора журнала "Морской сборник",
председатель Геральдической коллегии ВМФ*

РАЗВИТИЕ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Из доклада Главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала флота В. Куроедова на совместном заседании секций научного совета при Совете Безопасности Российской Федерации по военной, оборонно-промышленной и технологической безопасности России

Формирование морской политики Российской Федерации - процесс весьма сложный и требует участия как властных структур, так и сферы науки и промышленности. В Главкомате Военно-Морского Флота эта проблема рассматривается как одна из важнейших задач, поставленных Президентом В.В. Путиным и Правительством Российской Федерации. Выполняя эти задачи, мы подготовили определенный научно-организационный замысел проведения исследований по анализу состояния и тенденций развития в сфере морской деятельности и роли в этом процессе Военно-Морского Флота.

Говоря о необходимости прогресса в всесторонней морской деятельности, командование ВМФ исходит из того, что значение Мирового океана для устойчивого развития отечественной экономики чрезвычайно высоко. Поэтому морская деятельность - это самостоятельная государственная задача особой важности, требующая проведения постоянной, целенаправленной, скоординированной, характеризующейся преемственностью государственной политики, которую можно определить как морскую политику России - по аналогии с политикой внешней, внутренней, социальной, финансовой, аграрной, региональной, военной. Сегодня необходим

единый системный подход к освоению Мирового океана, ибо это не кратковременная кампания, а рассчитанная на длительное время эксплуатация его пространств и ресурсов на основе научно разработанной морехозяйственной деятельности страны. Надо заметить, что могут возникнуть ситуации, когда такая деятельность потребует защиты, которую в Мировом океане она сможет получить лишь от Военно-Морского Флота России. Но и флот должен иметь все необходимое, чтобы защищать морскую деятельность государства. Особенно это видно на примере Арктики, где уже сегодня возникает серьезная опасность утраты Россией своих исторических преимуществ по освоению и эксплуатации богатейших ресурсов этого региона. Более того, есть озабоченность относительно Северного морского пути, экономическое и военно-стратегическое значение которого для России трудно переоценить.

Мы полагаем, однако, что эта ситуация носит временный характер, так как уже создана довольно прочная база для восстановления позиций России как великой морской державы. Так, в 1997 г. была ратифицирована Конвенция ООН по морскому праву, в 1998 г. - утверждена Федеральная целевая программа "Мировой океан", в 1999 г. - Российская Фе-

дерация присоединилась к Хартии океанов. Но действительно реальными шагами по восстановлению национальных интересов России в Мировом океане стали Указ Президента "О совершенствовании морской деятельности Российской Федерации" и постановление Правительства "О мерах по совершенствованию морской деятельности Российской Федерации".

Эти документы определяют разработку и принятие в 2001 г. Морской доктрины Российской Федерации как совокупности принятых в государстве научно обоснованных взглядов на цели, задачи и характер развития деятельности государства в Мировом океане и прилежащих акваториях (включая пресноводные), а также способы ее реализации и обеспечения с учетом экономических возможностей государства, действующего международного права и национальных интересов. Кроме того, в "Основных направлениях политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности до 2010 года" изложены основополагающие принципы и положения морской политики государства в целях сохранения и развития Военно-Морского Флота России.

Этими основополагающими документами предусмотрена разработка пакета законов Российской Федерации, регулирующих морскую деятельность, в том числе законопроекта "О государственном регулировании и развитии морской деятельности", единой Государственной программы военного кораблестроения и судостроения, создание при Правительстве Российской Федерации Морской коллегии для руководства всей морской деятельностью государства и реализации Морской доктрины. Намечено также проведение системных исследований морской деятельности Российской Федерации с последующим ежегодным докладом Президенту о состоянии дел в данной отрасли.

Таким образом, эти документы стали по существу широкомасштабной комплексной программой совместных действий субъектов морской деятельности,

ориентированных на достижение поставленной единой цели – комплексного решения проблем освоения и эффективного использования Мирового океана в интересах экономического развития и обеспечения безопасности страны.

Сегодня на государственном уровне окончательно сформировалось понимание, что XXI век будет веком Мирового океана, и Россия должна быть к этому готова.

В связи с возложением на Министерство обороны Российской Федерации, а точнее - на Военно-Морской Флот, ответственности за организацию и разработку системных проектов по развитию морской деятельности России и подготовку по данному вопросу ежегодных докладов Президенту о ее состоянии, Главкоматом ВМФ подготовлены некоторые предложения по выполнению намеченных решений.

Прежде всего надо отметить, что морское хозяйство представляет собой многоотраслевой комплекс, все виды и отрасли которого тесно взаимосвязаны, будучи объединенными самим Мировым океаном. Следовательно, при выборе долговременной государственной политики в области использования ресурсов и пространств Мирового океана морской экономической и военной потенциал государства правомерно рассматривать как систему, для которой характерно не только наличие связей между ее компонентами, но и неразрывное единство со средой - океаном, во взаимодействии с которым система и реализует свою целостность. Более того, в эту единую систему необходимо включить те федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых имеется флот, так или иначе участвующий в морехозяйственной деятельности. Это говорит о том, что для рационального освоения Мирового океана необходимы системные проекты.

По нашему мнению, системный проект должен включать в себя комплекс крупномасштабных научно обоснованных решений, реализация которых направлена

на достижение принципиально важных долговременных целей в области морской деятельности, как одном из приоритетных направлений государственной политики, ориентированной на устойчивое экономическое развитие страны и обеспечение ее военной безопасности. Главное назначение подобных системных проектов - координация работы субъектов морской деятельности по освоению Мирового океана и защите национальных интересов России.

Таким образом, системный проект представляет собой одновременно своего рода теорию и практику совместных действий субъектов морской политики, ориентированных на достижение поставленной перед ними цели – комплексного решения проблем изучения, освоения и эффективного использования ресурсов и пространств Мирового океана в интересах экономического развития и обеспечения безопасности страны.

Надо полагать, что в области практической деятельности системные проекты должны способствовать:

- активизации деятельности России в Мировом океане в соответствии с целями и задачами развития страны;

- ориентации морской деятельности на получение конкретных практических результатов в ближайшей перспективе;

- обеспечению максимальной координации и повышению эффективности деятельности в Мировом океане федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъектов Российской Федерации;

- поддержанию военно-политической стабильности на морских и океанских пространствах, обеспечению военной безопасности и нейтрализации угроз с морских направлений, укреплению международного авторитета страны в интересах ее экономического развития.

ВМФ полагает, что подобные системные проекты должны разрабатываться на основе Морской доктрины России и в соответствии с Конституцией РФ, Концепцией национальной безопасности и Военной доктриной Российской Феде-

рации, а также с учетом ежегодных докладов Президенту по анализу морской деятельности и утвержденных Президентом выводов по этим докладам и реализовываться Морской коллегией через государственные системы.

Головной организацией по разработке системных проектов мог бы стать Совет по изучению производительных сил Минэкономразвития России и Российской академии наук (СОПС). Эта государственная организация имеет наибольший опыт и научный потенциал по исследованию Мирового океана, интенсивно занимается научными проблемами по его освоению, является головной организацией по научному сопровождению Федеральной целевой программы "Мировой океан".

Относительно ежегодного доклада Президенту Российской Федерации, содержащего анализ морской деятельности, Главкомат ВМФ полагает, что в нем должны быть отражены состояние и тенденция развития морской деятельности России и ее составляющих, их влияние на развитие экономики страны и обеспечение ее безопасности, дана оценка достигнутых уровней освоения и использования пространств и ресурсов Мирового океана, а также представлены предложения по развитию соответствующих направлений морской деятельности на перспективу до 2015 г. в интересах обеспечения национальной безопасности России.

Кроме того, следует особо отметить проблемы взаимодействия ВМФ с федеральными органами исполнительной власти и органами власти субъектов Российской Федерации по вопросам морской деятельности и предложить меры по ее координации.

Но доклад, как мы понимаем, не самоцель. На его основе следует разработать межведомственную программу реализации тех или иных аспектов морской деятельности и руководствоваться ею при разработке системных проектов.

ВМФ полагает, что реализация всего намеченного в области морской деятельности Российской Федерации мог-

ла бы идти значительно успешнее в случае создания при Правительстве Российской Федерации Морской коллегии, о чем уже было принято решение в марте 2001 г. Будучи консультативным органом, Морская коллегия могла бы координировать все вопросы морской деятельности, что явилось бы основным шагом на пути реализации российской морской политики.

Последовательность ее реализации представляется нам следующей.

Первый этап (2001 - 2004 гг.):

утверждение Морской доктрины Российской Федерации до 2020 г., как основного документа, определяющего государственную политику в области морской деятельности - национальную морскую политику России;

формирование Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, разработка и утверждение положения об этом органе и организация его работы. Видимо, все другие межведомственные комиссии, координирующие сегодня различные области морской деятельности, а также планируемые к созданию, следует рассматривать в качестве самостоятельных составляющих Морской коллегии;

создание в Администрации Президента, в Правительстве, Федеральном Собрании основ государственного механизма реализации Морской доктрины, т.е. органов руководства и управления национальной морской политикой;

в федеральных органах исполнительной власти (МИД, Минэкономразвития, Минпромнауки, МПР, Минэнерго, Минатом и т.д.) выделить в самостоятельные направления проблематику, связанную с морской деятельностью.

Так как в этих органах государственной власти должны работать специалисты, понимающие морские проблемы, видимо, нужно будет наладить в Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации подготовку кадров в области государственного управления морской деятельностью.

Без этих конкретных шагов по созданию в государстве системы управления

морской деятельностью любые наши научные проекты и принимаемые решения могут остаться на уровне деклараций.

Следующий этап (2004-2010 гг.):

изучение возможности формирования федеральных органов власти по руководству морской деятельностью, имеющих права и возможности, которые отвечали бы масштабам и важности национальной политики государства в Мировом океане на основе опыта работы Морской коллегии, реализации Морской доктрины и ежегодных государственных докладов Президенту о морской деятельности, изучения результатов проведения морской политики и функционирования специально созданного государственного механизма по управлению морской деятельностью;

разработка и принятие закона о государственном регулировании морской деятельности;

корректировка с учетом полученного опыта Морской доктрины и на ее основе через Морскую коллегия и созданную государственную систему управления морской деятельностью проведение постоянной, целенаправленной, скоординированной, преемственной государственной морской политики России.

Естественно, при этом нельзя забывать и о проблемах Военно-Морского Флота, о его постоянном совершенствовании, ибо он должен гарантировать сохранение национальных интересов России в Мировом океане.

Мы также считаем, что большое значение будет иметь разъяснительная работа в средствах массовой информации о необходимости для России вновь стать великой морской державой. Это поможет привлечь внимание общества к проблемам, связанным с национальными интересами России в Мировом океане, и будет способствовать воспитанию у населения своеобразного "морского" мышления.

Мы уверены, что морская политика России может стать серьезным экономическим фактором в развитии страны.

К единой системе тылового обеспечения

Анализ хода реформы Вооруженных Сил Российской Федерации и научных исследований по проблемам тылового обеспечения позволяет сформулировать возможные направления мер государственного регулирования процессов трансформации Тыла ВС и место системы тылового обеспечения (СТО) сил флота в инфраструктуре страны.

Созданная за послевоенные годы инфраструктура Тыла ВС РФ на современном этапе позволяет выполнять все задачи тылового обеспечения сил и войск Военно-Морского Флота без дополнительных финансовых и материальных затрат. Вопрос только один – как СТО сил флота вписывается в новые экономические условия, насколько она эффективна и что нужно сделать для её полной адаптации к предлагаемому теории и практикой варианту трансформации Тыла ВС. Речь идет о создании единой СТО войск и сил всех силовых структур Российского государства, основанной на территориальном принципе. Для того, чтобы не повторять ошибок на пути развития системы материального обеспечения (СМО) ВС, обратимся к опыту прошлого.

Ретроспективный анализ исторических precedентов преобразований СМО ВС в периоды переходной экономики, сопоставимых с современными процессами в вооруженных силах стран Европы и США, позволяет свести их в три группы:

- системные преобразования децентрализованного способа обеспечения;

- системные преобразования централизованного способа обеспечения;

- системные преобразования смешанного способа обеспечения.

Из трех перечисленных групп исторических precedентов адекватной современным процессам в переходной экономике России является третья.

В связи с произошедшими в РФ экономическими изменениями прежняя система закупок продукции для государственных нужд (сугубо централизованный способ обеспечения) перестала эффективно обеспечивать силовые структуры государства.

Дробление функций управления по различным федеральным ведомствам – Минэкономике, Минфин, Минобороны и

т.д. (чисто децентрализованный способ обеспечения) в настоящее время привело к тому, что основной орган управления (Минэкономике) не обладает всеми необходимыми ресурсами и не полностью владеет проблемами материально-технического обеспечения (МТО) силовых ведомств. В то же время они (в первую очередь Минобороны), заинтересованы в производстве и текущих закупках как ВВТ боевого предназначения, так и материальных средств (МС) для служб тыла, но не в состоянии и не способны принимать стратегические решения в области перспектив и направлений научных исследований, разработок и промышленных технологий. В этих условиях каждая силовая структура самостоятельно закупает материальные средства по службам тыла, самостоятельно проводит конкурсы (торги). Это создает определенную конкурентную среду на рынке государственных закупок, что вызывает естественный рост цен на требуемые МС. Учитывая постоянное недофинансирование на содержание армии и флота, такое положение не может быть далее терпимым.

Решение руководства страны создать единую систему тылового обеспечения (ЕСТО) всех силовых структур и ведомств позволяет снять эту проблему и более эффективно расходовать бюджетные ассигнования.

Определяя структуры и приоритеты формирования ЕСТО, следует исходить прежде всего из проблемных вопросов функционирования контрактной системы закупок продукции для государственных нужд в целом. Анализ свидетельствует, что в настоящее время первостепенным предметом научных исследований должны стать разработка методов и моделей анализа экономических отношений, складывающихся в процессе закупок МС для нужд всех силовых министерств и ве-

домств. Именно на этой основе могут быть выработаны следующие научные рекомендации:

по созданию единой, отвечающей особенностям формирования рынка, системы контрактации закупок продовольствия, техники и имущества служб тыла для всех силовых структур;

по структуре, функциям и последовательности действий органов ЕСТО по закупкам и методам достижения и оценки экономической эффективности их функционирования.

Первоочередным направлением на этом пути, на мой взгляд, является – оптимизация организационной структуры системы управления тылом с учетом построения единой военной организации государства в военное время и приведение ее в соответствие с законом сохранения пропорциональности и оптимальной соотносительности всех ее элементов. Рассмотрим специфические особенности закупок для силовых министерств.

Если в общем случае процесс закупок на любом товарном рынке происходит под ответственность и в соответствии с целями двух субъектов рынка (продавца и покупателя), а результат отражается только на их финансовом и экономическом благополучии, то для регламентации этого процесса с точки зрения государственного регулирования достаточно разработки правил торговли. Когда же мы говорим о государственных закупках, то речь идет об эффективном и целевом расходовании не личных средств или частного капитала, а государственных средств, фактически являющихся средствами каждого гражданина, поступающими в бюджет в виде налогов. В этих условиях неоправданный коммерческий риск или неэффективное расходование средств должны быть исключены. Поэтому и требуются, с одной стороны, эффективная организация и контроль органов закупок, а с другой – их жесткая регламентация (способ смешанного обеспечения).

Чтобы экономически обосновать систему государственных закупок продовольствия и других МС, необходимо проанализировать и разработать модели процесса закупок в общем виде и возможные его варианты. В результате анализа экономических интересов и отношений, становится ясно, что в системе государственных закупок для военных потреби-

лей важнейшим является разделение и обоснование функций всех основных участников этого процесса: заказчика, контрольных органов, а также обоснование механизмов определения и достижения эффективности закупок, взаимодействия с поставщиками и органами государственного регулирования.

Постановлениями Правительства РФ определены на сегодняшний день порядки формирования госзаказа на оборонные нужды и организация проведения конкурсов (торгов) на закупку продовольствия и других МС. Плохо или хорошо работает эта система, но пока она не дает того эффекта, который должен быть на этом переходном этапе реформирования ЕСТО ВС РФ.

Создание ЕСТО позволяет наиболее полно реализовать преимущества централизации управления процессом закупок продовольствия, техники и имущества служб тыла. А это означает, что централизация:

улучшит контроль и координацию функций органов тыла всех силовых министерств, уменьшит количество и масштабы ошибочных решений при выборе поставщиков и заключении контрактов;

повысит эффективность управления процессом контрактации;

уменьшит количество информационных потоков в органах управления, сократит количество отчетно-заявочных документов, даст возможность комплексно использовать транспорт в интересах всех силовых министерств и ведомств;

сократит численность управленческого аппарата, исключит создание лишних подразделений, дублирующих снабженческие организации, оптимизирует численный состав и структуру ЕСТО ВС РФ.

Все это, в свою очередь, минимизирует расходы на функционирование каждого силового министерства.

При существующей организационно-штатной структуре тылов флотов, нет подразделения, занимающегося маркетинговой деятельностью. Если мы собираемся создавать ЕСТО, значит, нужно иметь надежную, достоверную и своевременную информацию о рынке материальных ресурсов, структуре и динамике конкретного спроса, предпочтении потребителей, то есть информацию об условиях функционирования структурных единиц всех силовых министерств и ведомств. Это

знание окажет необходимое воздействие на поставщиков, их предложения, на рынок, обеспечивающий гарантированное снабжение войск и сил флота по установленным нормам, исходя из выделенных финансовых ресурсов.

ЕСТО предполагается создавать по территориальному принципу, значит, в каждом регионе спрос и предложение товаров и услуг будут разные и это потребует создания служб маркетинга как в центре, так и в региональных органах ЕСТО.

При этом маркетинговая деятельность должна заключаться:

- в анализе внешней (по отношению к доминирующим органам) среды, в которую входят не только рынок, но и политические, социальные и иные условия. Это, в свою очередь, позволит выявить факторы, содействующие коммерческому успеху или препятствующие ему. В итоге сформируется банк данных для оценки окружающей среды и ее возможностей;

- в анализе возможностей поставщиков, как реальных, так и потенциальных, на основе исследований экономических, социальных и иных характеристик руководителей, принимающих решение об участии в тендерах, а также их интересов в поставках МС на определенных условиях;

- в изучении существующей и планировании перспективной номенклатуры МС, то есть в разработке концепций расширения ассортимента и внедрения его новых видов, отвечающих современным требованиям;

- в планировании движения и закупок материальных ресурсов, включая создание необходимых условий для проведения тендеров и их нормативно-правовое обеспечение;

- в обеспечении разумной ценовой политики, заключающейся в планировании систем и уровней цен, на поставляемые материальные ресурсы на основе взаимовыгодных договоренностей;

- в удовлетворении потребности войск и сил флота по нормам обеспечения материальными ресурсами, обязанности обеспечить должную безопасность использования этих ресурсов и защиту окружающей среды, должный уровень потребительской ценности МС;

- в управлении маркетинговой деятельностью (маркетингом) как системой, то есть в планировании, выполнении и кон-

троле маркетинговой программы, оценке рисков и оптимизации расходов бюджетных финансовых ресурсов, эффективности маркетинговых решений.

Одним из важнейших этапов маркетинга считается разработка его стратегии, на которой основывается план маркетинга и программа маркетинговых мероприятий. Основными предпосылками разработки стратегии маркетинга служат оценка сложившейся ситуации на рынке, характеристика собственных финансовых возможностей, выявление поведения и намерений потенциальных поставщиков.

Стратегия должна определить, как нужно применять структуру маркетинга, чтобы обеспечить соблюдение и баланс интересов доминирующих органов тыла флота и поставщиков. Наука предлагает для планирования стратегии маркетинга в отношении закупок МС применить общую стратегическую модель Портера, используя основные ее концепции применительно к задачам доминирующих органов тыла. Эта модель рассматривает две основные концепции планирования маркетинга и альтернативы, присущие каждой из них: выбор целевого рынка (в рамках сегментов определенных видов материальных средств и категорий поставщиков) и стратегическое преимущество (большие объемы закупок и гарантированная бюджетом их оплата). Объединяя эти две концепции, модель идентифицирует следующие базовые стратегии:

- преимущества по расходам;
- дифференциации;
- концентрации.

Используя стратегию преимущества по расходам, доминирующие органы ориентируются на широкий рынок и производят закупки в больших объемах, что в результате минимизирует расходы и предполагает более низкие цены на МС.

Используя стратегию дифференциации, доминирующие органы нацеливаются на определенные сегменты рынка МС, предлагая такие условия закупок, которые рассматриваются поставщиками как уникальные в силу финансовой обеспеченности контракта, форм расчетов, способов доставки и т.д. В результате колебания в ценах не играют столь важной роли, и поставщики стремятся участвовать в конкурсах (тендерах) и получать заказы.

В рамках стратегии концентрации, до-

вольствующие органы выделяют специфический сегмент рынка через низкие цены или уникальные предложения. Они могут контролировать расходы посредством концентрации усилий на нескольких ключевых условиях закупок, предназначенных для отдельных категорий поставщиков. Согласно этой модели зависимость между долей на рынке и прибылью носит U-образный характер.

При небольших объемах закупок можно преуспеть в экономии бюджетных средств посредством разработки четко сконцентрированной стратегии. Производя закупки в больших объемах (лидируя на рынке ввиду больших объемов закупок), можно преуспеть в результате преимуществ по снижению оптовых цен (при условии насыщенности рынка) или дифференцированной стратегии. Однако можно "завязнуть в середине", если не предлагать выгодные условия поставок или не иметь преимуществ по снижению договорных оптовых цен. Согласно модели необязательно осуществлять большие объемы закупок, чтобы иметь хорошие показатели экономии бюджетных средств при закупках.

Исходя из определения военно-экономического анализа (ВЭА) - совокупности методов выявления рациональных решений в военной области, базирующихся на исследовании количественных оценок, достигаемого эффекта и необходимых затрат, - определяем главную цель ВЭА в СМО - при наименьших затратах получить наибольшую эффективность. Но чтобы достичь этой цели, необходимо знать основные критерии в задачах ВЭА. А таковыми в современном понимании являются:

- эффективность;
- затраты;
- время;
- риск.

Рассмотрим эти критерии подробнее, так как без понимания их сущности невозможно сделать оценку, провести сравнение и выбрать окончательный вариант решения при осуществлении заготовительных функций в ЕСТО.

Если известны объем имеющихся ресурсов, цель мероприятия и требуемое время его осуществления, то решается задача нахождения такого способа использования ресурсов, при котором будет достигнут наибольший конечный результат. Такого рода задачу можно назвать за-

дачей повышения эффекта, а результат - наиболее эффективным.

Если заданы результат и время деятельности, возникает задача такой ее организации или такого выбора характеристик военной инфраструктуры, при которых затраты ресурсов на достижение цели будут минимальными. Такая задача является задачей повышения экономичности, а результат - наиболее экономичным.

Если заданы цель мероприятия и объемом выделенных на него ресурсов, необходимо найти такой вариант действий (решения), при котором степень риска (величина отклонения затрат на реализацию плана) будет минимальна.

Если заданы время, цель мероприятия и объем выделенных на него ресурсов, необходимо найти такой план действий (решения), при котором степень риска (величина отклонения затрат на реализацию плана) будет минимальна.

Используя ВЭА, методы и способы маркетинга при создании ЕСТО всех силовых министерств и ведомств можно избежать ошибок и нерационального, а значит, и неэффективного использования выделенных денежных и материальных ресурсов при выполнении задач тылового обеспечения.

В разрабатываемой структуре ЕСТО всех силовых министерств и ведомств по территориальному принципу тылы флотов ВМФ будут иметь свои специфические особенности, обусловленные базированием корабельных соединений. К ним относятся:

- удаленность от основных баз снабжения материальными средствами;
- ограниченность средств подвоза МС;
- наличие таких гарнизонов, в которые подвоз осуществляется один раз в год;
- сложность накопления запасов МС по вышеперечисленным причинам (особенностям) и др.

Учитывая эти особенности, при проведении ВЭА, можно сделать вывод, что СТО сил и войск флотов в наибольшей мере отвечает требованиям, предъявляемым к ЕСТО, так как она больше всех адаптирована уже сейчас к условиям смешанного способа обеспечения.

Вице-адмирал Ю. МИХАЙЛОВ,
начальник Тыла - заместитель
Главкомандующего ВМФ по Тылу,
заслуженный военный специалист РФ

БУДУТ ОФИЦЕРЫ – БУДЕТ ФЛОТ

Сегодня, как и века назад, основу основ Военно-Морского Флота составляет его офицерский корпус. Это бесценное достояние нашего государства, это люди, которые всегда стояли на защите интересов своего народа и Отечества и никогда не задавали вопросов типа: "А надо ли, а стоит ли?" - отвечая только: "Есть...". И как бы ни было сейчас трудно, они поддерживают назначенную боевую готовность. Именно лучшие представители офицерского корпуса и никто иной определяют лицо флота, его состояние, а поэтому работа по подбору и воспитанию офицеров есть альфа и омега всей кадровой работы.

Вопрос кадрового обеспечения задач, поставленных МО РФ и ГК ВМФ в целях сохранения количественной и качественной укомплектованности, остается непростым. Последнее требует не только определенной работы, но и понимания со стороны соответствующих должностных лиц и кадровых органов. Желание учиться, повышать свои знания должно поощряться и учитываться при назначении на соответствующие должности.

Каковы же сегодняшние проблемы в деле укрепления наших офицерских рядов? Нынешние реалии таковы, что человек, выбирающий офицерскую карьеру, в обязательном порядке проходит ряд этапов: это учеба в военноморском институте, служба по первому контракту и последующая служба по второму контракту. Каждый из трех вышеперечисленных этапов обладает рядом специфических и только ему присущих особенностей, а поэтому требует своего определенного подхода к личности.

При этом необходимо отметить, что положение дел в данном вопросе весьма непростое, даже при том, что мы в последнее время в своих расчетах по комплектованию офицерского корпуса ВМФ закладывали в среднем 6% естественной убыли в год. Реально увольняется ежегодно до 9% офицерского состава. Не слишком оптимистичен и ближайший прогноз.

Естественно, что на довольно высокий процент увольняемых офицеров влияет общее сокращение Вооруженных Сил, недостаточная социальная защищенность и бытовая неустроенность. Однако, помимо этого, далеко не последнюю роль в этом играют и не очень высокие моральные и профессиональные качества ряда офицеров, прежде всего офицерской молодежи, офицеров-выпускников и тех, кому сегодня до 30 лет. Не все готовы к тем трудностям, которые сейчас сопутствуют офицеру в процессе его службы. Это не только трудности служебные, но и в большей степени семейно-бытовые, недостаточное денежное содержание, отсутствие работы для жен и детских учреждений и т.д.

Поэтому сегодня наряду с тщательным изучением всех проблем необходимо более человеческое отношение к каждому из желающих вступить на нелегкую офицерскую стезю, необходима поэтапная индивидуальная работа по изучению внутреннего мира каждого из них.

Весь накопленный опыт кадровой работы говорит об одном: начинать работать с будущими офицерами необходимо еще на этапе их отбора при поступлении в военно-морские институты. Больше 60% принимаемых в ВУЗы

ВМФ - это учащиеся, которых мы изучаем по документам и в процессе их пребывания во ВМИ, т.е. знаем около полутора месяцев. Можно ли за это время достаточно хорошо узнать человека? Чем раньше начнется данная работа, тем глубже можно будет изучить будущих кандидатов в морские офицеры, чтобы отобрать лучших из лучших, тем меньше будет погрешностей и брака в будущем.

В процессе отбора поступающих в военно-морские институты абитуриент традиционно проверяется по следующим направлениям: здоровье, знания, психологическое состояние. До настоящего времени поступающие не проходили социального отбора, а это один из путей уменьшения отсева из ВМУЗов ВМФ в ходе обучения. При этом, как правило, недостаточно учитывается мотивация выбора поступающего. Увы, сегодняшние психологические тесты отвечают на этот важнейший вопрос не в полной мере. А поэтому зачастую весьма сложно понять, действительно ли молодой человек желает посвятить свою жизнь флотской службе, или же военно-морской институт для него лишь удобное средство получения бесплатного высшего образования, или вообще это лишь место "отсидки" от срочной службы.

К сожалению, процент желающих получить за счет государства высшее образование и уклониться от срочной службы довольно велик еще из-за того, что сама законодательная база дает возможность для подобных действий. Этому в какой-то мере способствует и система заключения контракта с курсантом ВМУЗа. Человек пришел получить высшее образование бесплатно, государство его полностью содержит и еще за то, что он учится, платит денежное содержание - все это, наверное, правильно. Парадокс в другом - человек учится, но считается, что он служит. Принятие присяги, видимо, еще не означает, что курсант института в буквальном смысле исполняет служебные

обязанности. Исполнение курсантом обязанностей по службе входит в программу его практической подготовки как будущего офицера ВМФ России.

Вероятно, следовало бы отменить подписание курсантами контракта на службу, ведь получается парадокс: курсант, учась, работает на самого себя, но в то же время якобы выполняет и свой конституционный долг. Разумеется, государство несколько ограничивает свободу курсантов военно-морских институтов по сравнению со студентами гражданских вузов. Однако за это их обучают, платят денежное содержание, кормят и одевают, что, согласитесь, по нынешним временам не так уж и мало. При этом от курсанта требуется лишь одно: повышать свои знания и профессиональный уровень.

А поэтому с поступающими в военно-морские институты должны заключаться контракты не на службу, а на учебу. В этих контрактах должно быть оговорено, сколько денег (затраченных на него государством) не желающий продолжать учебу должен выплатить после первого, второго... пятого курсов. Лишь после окончания военно-морского института выпускник должен подписывать свой первый служебный контракт. И лишь после нахождения его в течение пяти-десяти лет в офицерских званиях годы, проведенные в институте, должны автоматически добавляться к общему сроку службы.

Необходимо, видимо, вернуться к старой, испытанной временем организации обучения во ВМУЗах. Ныне демократизация военно-морских институтов самым пагубным образом влияет на личностные качества курсантов и разрушает военную систему. Любой поступающий в военно-морское учебное заведение молодой человек должен твердо знать, что он сознательно и добровольно идет на ограничение себя в правах и свободах. Увы, доньше еще не изобретено иного средства для воспитания воина, кроме военной среды. Сегодняшние курсанты, к сожалению,

в связи с нововведениями (перевод на положение слушателей с проживанием вне стен ВМУЗа, ношение гражданской формы одежды и т.д.) не представляют себе повседневной военной организации вообще и своего места в ней как будущего офицера в частности. Естественно, что придя на флот и столкнувшись там с трудностями службы, курсанты оказываются совершенно неготовыми к ним. Как результат - разочарование и досрочное увольнение в запас, к привычной уже за годы учебы вольной жизни.

Есть, конечно, мнение, что, возможно, какие-то ограничения, вводимые во ВМУЗах, если наша система отбора будет прежней, уменьшат количество желающих учиться. Мы сейчас не подбираем, а выбираем из пришедших к нам кандидатов наиболее, по нашему мнению, достойных, а это, в зависимости от региона, от 50 до 80% - учащиеся города или области, в которой расположено высшее учебное заведение.

Выход один - расширить географию подбора тех, кто не только готов учиться, но и в будущем служить. Сокращение увольняющихся за время учебы только на 10-15% - это практически 50-80% выпуска одного ВМИ!

Именно поэтому настала пора незамедлительного пересмотра "демократического" начала во ВМУЗах, где должен воцариться дух устава и настоящей, а не опереточной воинской службы. Необходимо повысить уровень внутреннего порядка, отработать организацию службы.

Возможно, следует, чтобы высшие учебные заведения ВМФ перешли к системе отработки организационных задач. За основу вполне можно брать такой уже давно апробированный и прекрасно зарекомендовавший себя вариант, как курсовые задачи, изменив их применительно к ВМУЗам. Это дает возможность отработать распорядок дня, ношение формы одежды, повседневную организацию (приборка, физзарядка, увольнение в город и т.д.),

позволит научить будущих офицеров методике отработки этих важнейших элементов повседневной организации.

Необходимо рассмотреть вопрос о том, чтобы командование ВМУЗов отвечало в полной мере за подготовку своего выпускника, соответствующую требованиям флота. Ныне эта ответственность введена директивой Главного командующего ВМФ, осталось лишь претворить ее в жизнь.

Вопрос практической подготовки выпускника к исполнению своих обязанностей по первичной должности сегодня актуален как никогда. Уменьшилась возможность отработки курсантов в процессе их учебы на кораблях в той мере, как это проводилось 5-10 лет назад, здесь нужно искать новые формы.

Не исключено, что более тщательно необходимо расписывать курсантов группами (смена, класс) для исполнения (дублирования) должностей на корабле. Корабль (воинская часть) должен отвечать за практическую отработку курсантов. Для решения этой задачи должны быть выделены финансовые и материальные средства, а в планах боевой подготовки необходимо отвести время и для курсантской практики.

Именно поэтому оказание более существенного влияния на качество подготовки выпускников военно-морских институтов является на сегодня одним из приоритетных направлений работы кадровых органов на нынешний, 2001-й, год.

Сегодня, когда ВМФ становится практически профессиональным, как никогда важно внимание, с каким будет осуществляться подбор и воспитание молодых офицеров. Ныне мы вступили в XXI столетие, и от того, как мы справимся с этой далеко не простой, но крайне важной задачей, будет зависеть, каким будет наш Военно-Морской Флот завтрашнего дня.

Вице-адмирал В.ЯРЫГИН,
начальник Управления кадров ВМФ

Юрий Евдокимов:

“МЫ НЕ ВПРАВЕ ИДТИ НА ПОВОДУ У СОБЫТИЙ...”

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА:

Евдокимов Юрий Алексеевич родился 1 января 1946 г. в г.Клевань Ровенской области в семье военнослужащего. В 1970 г. окончил Днепропетровский инженерно-строительный институт по специальности инженер-механик.

Срочную службу проходил в Группе советских войск в Германии, затем работал в Запорожском научно-исследовательском институте строительного производства. В 1974 г. по приглашению треста “Ковдорстрой” приехал в Мурманскую область; работал механиком, прорабом, старшим прорабом на всех крупнейших стройках Кольского Заполярья.

С октября 1984 г. — на партийной работе, с 1990 по 1994 гг. возглавлял Мурманский областной Совет народных депутатов. С 1994 по 1996 гг. работал генеральным директором Мурманского филиала АО “Акционерная финансовая корпорация “Система”.

В декабре 1996 г. избран главой администрации Мурманской области, с декабря 1997 г. — губернатор Мурманской области.

Награжден орденами “За заслуги перед Отечеством” IV степени, “Знак Почета”, четырьмя медалями, именным оружием от министра МВД.

Сегодня губернатор Мурманской области отвечает на вопросы корреспондента журнала “Морской сборник”.



- Юрий Алексеевич, за последние годы в российских политических и общественных кругах постепенно возобладала такая точка зрения: современный многокомпонентный океанский ВМФ, безусловно, необходим России, но сегодня, по причине плачевного состояния экономики и при отсутствии прямой угрозы с морских направлений, содержание такого ВМФ слишком накладно. Значит, до лучших времен следует смириться с тем количественным и качественным составом флота, что мы имеем. Что Вы думаете по этому поводу?

- Есть хорошая русская пословица: ждать да догонять хуже всего. Чем больше сегодня мы отстанем, тем труднее потом придется восстанавливать утраченное. Другой вопрос — государству нужно четко определиться: в чем мы действительно остро нуждаемся, а что может подождать. Это относится и к Северному флоту, реформирование которого сво-

дится пока к сокращению его численности и корабельного состава. Между тем у флота много “болячек”. Это и недостаточное обеспечение горюче-смазочными материалами, и трудности с содержанием казарменного фонда и объектов соцкультбыта, выделением жилья семьям военных моряков, поддержанием уровня тылового и медицинского обеспечения и многое другое. Все это каждодневно и крайне болезненно напоминает о себе всем, начиная с командующего флотом и заканчивая матросом срочной службы.

- Вы неоднократно обращали внимание центра на опасность ослабления позиций нашей страны в Арктике. Как Вы оцениваете перспективы присутствия России в Баренцевом регионе и какова должна быть в связи с этим роль Северного флота?

- Вопросов здесь, действительно, много. Взять, к примеру, проблему Шпицбергена. Наш добровольный и, с точки зрения геополитики, безумный уход со-

Шпицбергена, если он, конечно, состоится, откроет для НАТО небывалые возможности по части приближения к российским рубежам. У меня нет сомнений, что в этом случае НАТО начнет использовать Шпицберген для слежения за российскими атомными подводными лодками, выходящими на боевое дежурство. По сути дела, Северный флот окажется частично заблокированным, отрезанным от Мирового океана – свободным останется лишь выход подо льдами через Северный полюс. Это серьезно ограничит стратегические возможности флота и в конечном итоге отрицательно скажется на общем геополитическом положении России. Не случайно сейчас разрабатывают Морскую доктрину Российской Федерации, определяя главные цели и приоритеты национальной морской политики России, учитывают особенности их достижения, реализации на геостратегических направлениях.

В Арктике решаются ныне проблемы глобальные, связанные с государственной безопасностью России. И даже малые, частные их проявления свидетельствуют о роли военно-морского присутствия. Так бывает всегда: когда страна временно ослабевает, ее соседи пытаются извлечь из этого выгоду для себя.

Например, уже сейчас норвежские военно-морские силы используются для проведения дискриминационной политики в области рыбного промысла и хозяйственной деятельности в так называемой спорной зоне в Баренцевом море. Россию пытаются вытеснить из 200-мильной рыбоохранной зоны вокруг Шпицбергена. Разумеется, в ущерб нашим экономическим интересам, российскому рыболовству и промыслу морепродуктов, где равные с Норвегией права России и других стран признаны мировым сообществом.

Кстати, весьма любопытная и показательная деталь: когда в Норвегии развернулись дискуссии о целесообразности сохранения на севере страны мощных вооруженных сил, первыми, кто поднял

голос за сохранение военного присутствия, были губернаторы этих территорий. Они как раз и обосновывали свою точку зрения защитой экономических интересов Норвегии: нефте- и газодобычи, а



Губернатор Мурманской области Ю.Евдокимов и командующий Северным флотом адмирал В.Попов

также тем, что у побережья Северной Норвегии находится один из самых богатых рыбными ресурсами районов в мире. А кроме того, конечно же, в случае сокращения вооруженных сил, им пришлось бы как-то компенсировать социальные издержки таких шагов.

- Юрий Алексеевич, Вы возглавляете регион, где среди населения весьма высок удельный вес военнослужащих и членов их семей, а в инфраструктуре много военных объектов, в том числе ядерных. Как решаются социальные, экономические и политические проблемы?

- Надо сказать, что наша область и Северный флот, по существу, ровесники. С момента рождения флота его проблемы стали проблемами области, заботы флота – заботами всех ее жителей.

Когда встал вопрос о выживании флота в середине 90-х годов, мы протянули североморцам руку помощи, выступив с инициативой создания межрегиональной Ассоциации субъектов Российской Федерации и городов, шефствующих над кораблями и частями Северного флота. Регионы России объединились, чтобы показать пример отношения к человеку в военной форме, чтобы поддержать тех, кто выполняет свой долг, ежедневно и ежечасно рискуя жизнью.

Сегодня над ста кораблями и частями

флота шефствует 130 организаций, городов, областей, краев и республик Российской Федерации. Не отстают в этом благородном деле и мои земляки: более пятидесяти предприятий и пять городов области оказывают действенную помощь морякам-североморцам. Из тридцати восьми именных кораблей двадцать пять за последние три года получили наименования своих городов-шефов.

С момента образования Ассоциации на Северном флоте побывало 237 шефских делегаций, морякам оказана материальная помощь на общую сумму более 20 миллионов рублей, передано 22 единицы автотехники, доставлено 800 тонн различных грузов. В летние месяцы по приглашению шефов в санаториях, домах отдыха, туристических базах отдохнуло более 900 семей североморцев. Моряки ценят материальную помощь, но еще больше – моральную поддержку.

Что значит для России флот, мы еще раз осознали в августе прошлого года, когда произошла трагедия с АПК "Курск". Мы и не предполагали, что отклик наших соотечественников на нее будет таким искренним и горячим. Сбор средств семьям погибших подводников показал, как ярко в нашем обществе проявилось новое, а точнее, возродилось старое качество сострадания и сопереживания. Самые разные люди сплотились перед лицом большого горя, ставшего общим для всех нас. Эти события в полной мере доказали своевременность того шага, который мы сделали в 1997 году, создав Ассоциацию. В прошлом году стало всем понятно, что проблемы флота, как и Вооруженных Сил в целом, носят не ведомственный и не региональный, а общенациональный характер, что в них, как в капле воды, отражаются все противоречия и ошибки последних десяти лет.

К сказанному надо добавить, что государству необходимо быстрее решать вопросы комплексной утилизации атомных подводных лодок, выведенных из эксплуатации на Северном флоте. Ведь реакторы создают повышенную радиационную

опасность и требуют для своего обслуживания громадных сил и средств. Так что весьма остро стоит вопрос о хранении и переработке отработавшего ядерного топлива.

- Как решаются в области социальные проблемы военнослужащих, увольняемых из Вооруженных Сил?

- Мне не надо объяснять, как кардинально меняется жизнь уволенного в запас или отставку военнослужащего. Многие сталкиваются с серьезными трудностями при трудоустройстве, приобретенные ими на службе знания, навыки и деловые качества остаются невостребованными.

Сейчас в области на воинском учете состоит более 16 тысяч офицеров, мичманов и прапорщиков, уволенных в запас или отставку. Многие остались без работы, гражданской специальности и жилья. Не получают военные пенсии 1268 человек в возрасте до 30 лет, 1557 человек – от 30 до 40 лет, 557 человек – от 40 до 45 лет. Более 10 тысяч семей бывших военнослужащих подлежат переселению из гарнизонов. Предполагается, что в этом году еще 1200 человек будут сокращены и останутся жить в Мурманской области.

Мы не можем оставить этих людей наедине с их проблемами. В прошлом году



С воспитанниками Нахимовского училища

впервые из федерального бюджета были выделены средства для переподготовки военных. В этом году больше офицеров, прапорщиков, мичманов получили возможность освоить новые профессии. К этому процессу привлечены и зарубежные партнеры. При помощи министерства обороны Норвегии на базе Мурман-

ского технического университета идет обучение 80 человек. Еще столько же в рамках этого сотрудничества пройдет переподготовку до конца года. Активное содействие обучению военнослужащих готово оказать Великобритания. Свой вклад вносит и государственное областное унитарное предприятие "Арктиквоерезерв", созданное для поиска и создания новых рабочих мест. Мы со своей стороны готовы оказать всемерную поддержку этим начинаниям, а главное – обеспечить институциональные условия для будущей деятельности уволенных в запас. Если человек решил начать собственное дело, мы должны максимально облегчить его адаптацию к рынку, касаются ли это регистрации, кредитования, бизнес-планирования или чего-то другого. А в конечном итоге, лучшее, что мы можем сделать для увольняемых военнослужащих – создать в области благоприятный инвестиционный климат, новые производства, новые рабочие места. Этим мы занимаемся постоянно.

- В военной среде Вас не просто хорошо знают и уважают – Вас считают своим. Об этом говорил и командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов. Как бы Вы оценили будущее ВМФ с позиций человека, хорошо знающего флотские будни?

- Не только как губернатор Мурманской области, но и как член Совета Федерации я удовлетворен тем, что сделан первый, но очень важный шаг в направлении возрождения флота – определена его стратегическая роль в обеспечении безопасности страны.

Военные специалисты достаточно хорошо знают, что нужно ВМФ для реализации национальной морской политики, которая, повторюсь, является важнейшим аспектом российской геополитики в целом. Морская доктрина, Концепция национальной безопасности, Военная доктрина, "Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности", другие документы станут хорошей основой укрепления морского потенциала России.

Я согласен с Главнокомандующим ВМФ адмиралом флота Владимиром Куроедовым, который, говоря об осуществлении морской политики, не забывает напоминать о географическом положении Рос-

сии, ее пространственных особенностях и необходимости увязывать деятельность федеральных органов исполнительной власти с деятельностью органов власти приморских субъектов Российской Федерации.

Понятно, что добиться выполнения поставленных задач невозможно без строительства новых кораблей. Рано или поздно необходимые средства для этого придется изыскивать. Нужно четко определить минимум ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, многоцелевых АПЛ, авианосцев, крупных надводных кораблей, самолетов и вертолетов, которыми должны обладать Северный и Тихоокеанский флоты. Внушает надежду информация о намерении ВМФ завершить строительство ранее заложенных многоцелевых атомных субмарин третьего поколения; о том, что строго по графику идет строительство ракетного подводного крейсера стратегического назначения "Юрий Долгорукий". В нынешнем году начинается закладка кораблей для Каспийской флотилии.

Это значит, что дело сдвигается с мертвой точки. Но нужно быть реалистами и всегда помнить, что список боевых единиц, отслуживших свой срок, намного превышает количество поступивших за последние годы. Все больше на российских верфях выполняются кораблестроительные программы других государств, в то время как мы сами довольствуемся достройкой того, что осталось в наследство от прежнего периода.

Необходимо срочно решать проблему судоремонта, состояние которого сейчас не позволяет поддерживать корабли в постоянной готовности и в технически исправном состоянии. Хроническое недофинансирование этой отрасли отражается на социальной обстановке на судоремонтных предприятиях, становится причиной ухода квалифицированных кадров, которые потом трудно будет восполнить. За последние пять лет число квалифицированных работников на этих предприятиях сократилось на 60 процентов.

Вообще, говоря о кораблестроении и судоремонте, не могу не вспомнить слова Петра Столыпина о том, что технический опыт, знания, сознание людей, обеспечивающих флот, нельзя купить ни за ка-



На корабле Северного флота

кие деньги, это то, что создается целый ряд лет, целую эпоху.

- Очевидно и шефы Северного флота это прекрасно понимают?

- Конечно. А пока стараемся помочь, чем можем: администрация Мурманской области оплатила авиаторам флота закупку и установку оборудования, предназначенного для прогноза погоды, город Североморск выделил финансовые средства на завершение ремонта БПК "Североморск", коллектив ОАО "Олкон" оказал помощь в покраске и ремонте электрооборудования БДК "Оленегорский горняк". Примеров можно привести множество, но без должного государственного внимания все проблемы флота не решить.

И еще. У флота всегда будет достойное настоящее и будущее, но при одном условии – если наши моряки будут гордиться своей профессией, если служба на флоте станет по-настоящему почетной и даже, не побоюсь этого слова, элитной, если в ВМФ будут вливаться свежие силы. Вот почему мы в суровом Кольском краю, где служба особенно тяжела и опасна, делаем все, чтобы поддержать патристический настрой военнослужащих.

- Что конкретно делается в этом направлении?

- Ежегодно лучшие части и подразделения отмечаются переходящим кубком губернатора Мурманской области, а военнослужащие – почетным знаком "За доблестную службу в Заполярье". Каждый год в январе мы приглашаем из отдаленных гарнизонов офицерские супружеские пары для участия в традиционном бале, который, по отзывам всех участников, а особенно молодых офицеров, остается наиболее ярким воспоминанием о рождественских праздниках. Мы не жалеем ни времени, ни сил на то, чтобы поднять моральный дух североморцев, укрепить их уверенность в том, что военным верят, на них надеются, о них заботятся. Для этого выделяются средства на поощрение личного состава, приобретение книг, организацию подписки на газеты и журналы, обеспечение приема ТВ-программ, подготовку воинских праздников, увековечивание памяти погибших, реабилитацию и оздоровление военнослужащих, выполнявших боевые задачи на Северном Кавказе, и многое другое.

Вот уже два года мы направляем детдомовцев в Нахимовское военно-морское училище. Более двадцати его воспитанников из Мурманской области постигают сейчас азы флотской науки. Надеюсь, в будущем они поддержат и укрепят военно-морскую славу России. От этих и тысяч других ребят зависит восстановление авторитета ВМФ.

Сейчас Краснознаменному Северному флоту удается обеспечивать баланс стратегических интересов страны на Арктическом и Атлантическом театрах, но какой ценой! Требуется решительная и скорая помощь государства, чтобы поправить положение.

Когда речь идет о будущем Российского флота, его перспективах, которые во многом определяются сегодняшними решениями и поступками, все мы – и государственная власть, и общество – не вправе идти на поводу у событий.

А также мы должны быть благодарны североморцам за их выдержку и хладнокровие, повседневный труд и великое терпение. Спасибо им за это!

- Спасибо Вам за беседу.

*Беседу вел капитан 2 ранга
П. ЛЫСЕНКО*

НАУКА И ФЛОТ НЕРАЗДЕЛИМЫ

В феврале 2001 г. в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете состоялась успешная защита диссертации начальником Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации адмиралом Анатолием Александровичем Комарицыным на соискание ученой степени доктора технических наук на тему "История развития гидрографической службы флота России (XVII – XX вв.)". В данной статье автор рассматривает основные аспекты диссертации и высказывает мнение, что она не только внесет серьезный вклад в наши познания о Мировом океане, но и будет востребована военными моряками как серьезное практическое пособие в интересах их повседневной деятельности.

Мировой океан и его ресурсы играют постоянно возрастающую роль в экономической и политической жизни России. На шельфе российских морей, особенно северных, сосредоточены основные запасы углеводородного сырья и рудные месторождения. Мировой океан является главным фактором, формирующим климат, в том числе в долговременных прогнозах, в северном полушарии нашей планеты. Арктические российские моря являются важнейшей ареной, где решаются вопросы обеспечения национальной безопасности страны, защиты ее политических и экономических интересов.

С другой стороны, в ближайшее время следует ожидать разделения Мирового океана на сферы влияния (и использования), как это имело место с 200-мильными экономическими зонами прибрежных государств. Не являясь секретом, что безусловный приоритет в предстоящем разделе Мирового океана будут иметь государства, имеющие сильный военный, торговый, научно-исследовательский флот и владеющие наибольшей информацией о характере, распределении и объеме морских ресурсов в океане, прежде всего - углеводородных, минеральных и биологических. Таким образом, сама информация об объемах и структуре ресурсов Мирового океана становится важнейшим потенциальным экономическим резервом страны, а научно-исследовательские работы в Мировом океане приобретают серьезное геополитическое значение.

Научно-исследовательский флот России как специализированный инструмент для исследования Мирового океана включает в себя научно-исследовательские суда Российской академии наук, Главного управления навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации, Министерства природных ресурсов, Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Однако и строительство научно-исследовательского флота, и серьезные экспериментальные исследования по сути дела закончились в 1992 г.

За годы активной работы военно-морской гидрографической службой в тесном сотру-

дничестве с другими отечественными мореведческими организациями был собран богатейший материал о Мировом океане, его физических полях и грунте дна. Благодаря этому сегодня Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации (ГУНиО МО) обладает самым большим в России банком данных по магнитному и гравитационному полям и гидрологическим параметрам океана, особенно в Арктике, здесь сосредоточена и поддерживается на необходимом уровне мировая коллекция морских навигационных карт, насчитывающая около 10 000 адмиралтейских номеров, которыми пользуются как отечественные, так и зарубежные мореплаватели. Весь этот материал по праву является национальным достоянием.

В связи с этим исследования адмирала А. Комарицына по истории развития российской гидрографической службы, его научно обоснованные рекомендации по ее дальнейшему развитию представляются весьма актуальными как для флота, так и для народного хозяйства страны.

В работе исследовалась также сложнейшая, не имевшая ранее научно обоснованных решений проблема становления, развития и целесообразного реформирования такой крупной многофункциональной организационной структуры, как Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации с подведомственными ей подразделениями, учреждениями и флотом.

Научная и практическая ценность результатов, полученных в ходе диссертационного исследования адмиралом А. Комарицыным, определяется следующими обстоятельствами: общим ростом зависимости эффективности военно-морской и морской хозяйственной деятельности от объемов и качества океанографической, навигационной, гидрометеорологической, картографической информации; расширением числа гражданских потребителей гидрографической информации в связи с переходом к массовой добыче полезных ископаемых, прежде всего углеводородного сырья, с морского дна;

появлением крылатого морского и авиационного ракетного оружия, требующего непосредственного навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения;

высокой степенью важности выполнения Россией международных правовых актов по безопасному мореплаванию;

ограниченными возможностями математического и имитационного моделирования поведения больших сложных систем, таких как гидрография, в процессе эволюции для получения оптимальных решений с помощью используемых методов.

Новизна исследований заключается в установлении того обстоятельства, что гидрографическая служба флота России сформировалась, осуществляла свою деятельность и объективно должна ее продолжать как система, работающая в глобальном масштабе и характеризующаяся существенными закономерными связями с показателями непрерывного среднего роста потребностей в гидрографической информации и услугах, а также с требованиями к современности, точности, полноте, достоверности информации, что обеспечивает постоянство действия ключевой системообразующей функции управленческой структуры и процесса ее совершенствования. Большое значение имеют разработка методологии и концепции исследования становления и развития в исторической ретроспективе отечественной Гидрографической службы, в том числе структур и функций системы навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения мореплавания и функций флотов, а также исследования историко-научной реконструкции процесса развития Гидрографической службы и динамики происходящих в ней изменений.

Важное практическое значение работы состоит в том, что в ней даются методологическая основа и приоритетные направления развития Гидрографической службы России в целях реализации Основ политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 г. (утверждены Указом Президента Российской Федерации от 4 марта 2000 г. "О совершенствовании морской деятельности Российской Федерации"), учитывая необходимость интенсификации российской морской хозяйственной деятельности в Мировом океане.

Особо примечательно то обстоятельство, что защита докторской диссертации адмиралом А.А. Комарицыным совпала по времени с разработками Правительством РФ комплекса мер по совершенствованию морской деятельности.

Этими мерами намечается воссоздание и развитие морской силы России и ее основного компонента - Военно-Морского Флота, осуществление целенаправленной политики в отношении совершенствования и развития всех составляющих морского потенциала Российской Федерации, изучение и освоение Мирового океана и его шельфа, решение ряда

других вопросов.

Для этого, как определено в проекте Морской доктрины России, необходимо сохранить научный комплекс, обеспечивающий развитие флота, продолжать исследования морской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, развивать научно-исследовательский и лоцмейстерский флоты, обеспечить создание морских навигационных, геофизических, рыбопромысловых и других специальных карт и руководств для плавания в любых районах Мирового океана, создать федеральный фонд морской картографии и банки морских карт в электронно-цифровом виде, восстановить базу производства отечественных океанографических и гидрометеорологических приборов.

Предполагается, что реализация положений Морской доктрины будет осуществляться Правительством РФ через Морскую коллегию - консультативный орган по проведению государственной политики во всех областях морской деятельности (в том числе научно-исследовательской) и координации усилий органов государственной власти, научных, общественных, промышленных и других организаций всех форм собственности, связанных с морехозяйственной деятельностью. Как представляется, Морская коллегия в своей деятельности должна опираться на эффективный государственный механизм, занимающийся реализацией Морской доктрины. Такой механизм должен быть сформирован в Администрации Президента, в Совете Безопасности, в Правительстве и Федеральном Собрании. В федеральных органах исполнительной власти (МИД, Минэкономразвития, Минпромнауки, МПР, Минэнерго, Минатом и т.д.) проблематику, связанную с морской деятельностью, видимо, необходимо выделить в самостоятельные направления. Также, по всей видимости, необходимо создать в Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации систему подготовки кадров в области государственного управления морской деятельностью; в руководящие органы приморских регионов ввести заместителей глав администраций по вопросам, связанным с морехозяйственной деятельностью в регионе.

Научные результаты диссертации, а также предложения адмирала А.А. Комарицына доктринального, организационного и правового характера по совершенствованию всех сфер деятельности Гидрографической службы флота России, в том числе по созданию в России единой государственной гидрографической службы, несомненно, станут составной частью научной базы развития морской деятельности России.

**М. МОСКОВЕНКО, консультант
(помощник Главнокомандующего
ВМФ), кандидат исторических наук,
профессор АВН**



**7 МАЯ - ДЕНЬ
СВЯЗИСТА
И СПЕЦИАЛИСТА
РАДИОТЕХНИЧЕСКИХ
СЛУЖБ ВМФ**



Представляем передовой отдельный гвардейский батальон связи бригады морской пехоты, дислоцирующийся в Республике Дагестан

Развертывание командно-штабной машины производят водители гвардии матросы А.Латыев и Д.Коберняк

Член расчетной группы аппаратной связи гвардии старший матрос С.Протопопов

Командир отдельного батальона связи гвардии подполковник В.Сенчук ставит задачу заместителю командира батальона по технической части гвардии капитану С.Буракову и начальнику аппаратной связи гвардии прапорщику Л.Исаковой

У станции начальник аппаратной связи гвардии прапорщик С.Симаков





К бою и походу готовы

Трудным был прошедший год для экипажа большого противолодочного корабля "Маршал Шапошников". После многочисленных походов, тысяч миль, оставленных за кормой, кораблю требовался ремонт. Как всегда, сказывалось отсутствие денег. Но военные моряки с честью выдержали это испытание, успешно провели доковый ремонт и за-



грузку боезапаса. В настоящее время экипаж готов к выполнению задач, поставленных командованием.

На снимках:

Вахтенный ППДО главный старшина В.Козырев

У причала

Командир корабля капитан 1 ранга А.Нелидин

Ходовую вахту несут командир группы РЗБ старший лейтенант С.Шаров и рулевой матрос А.Николаев



В посту энергетики живучести корабля. Старшина команды машинистов мичман

А.Агарев, командиры отделений главный старшина Ю.Балдаев и матрос Е.Ласточкин

Помощник командира корабля по правовой работе капитан 3 ранга Ю.Вдовенко готовит личный состав носовой аварийной партии к учениям по борьбе за живучесть корабля



Подбашенное отделение. Идет подготовка поворотной платформы автоматической подачи снарядов

Фото Ю.ПАХОМОВА





Корабельный друг.

С картины худ. М. Самойлова

СПАСИБО ВАМ, ОТЕЦ ГЕОРГИЙ!

Отца Георгия на Черноморском флоте и в Севастополе знают все. И это не преувеличение. Благочинный православных приходов Севастопольского округа протоиерей отец Георгий (Поляков) по данным независимого опроса жителей, проведенного в канун нового тысячелетия, оказался в числе самых известных и популярных людей в городе. Впрочем, сам протоиерей это известие воспринял с некоторой долей настороженности.

- Священнику слава ни к чему, - говорит отец Георгий, - это одно из величайших искушений, изобретенных врагом рода человеческого. Она уводит людей от Бога. На исповеди православные христиане каются в грехе тщеславия, если они внимательны к себе. И потому - где бы ты ни служил, куда бы ни был поставлен - делай все во славу Божию. А благодарность людскую прими просто и с чистым сердцем, как Божию милость к тебе.

В том, что отец Георгий ничуть не лукавит, убедился, когда попросил у него разрешения написать о нем в нашем журнале.

- Зачем? - искренне удивился протоиерей. - Я этого совсем не достоин. Вот о ком нужно писать, - и он показал в сторону только что получившего от него благословение молодого человека. - Знакомьтесь, это отец Михаил. Правда, никакой он не отец, но все мои прихожане его так называют. Лет десять назад он пришел сюда мальчишкой. Я его крестил в этом храме. Потом он привел сюда отца и мать. Они тоже крестились у меня. Затем Миша женился и венчался со своей женой тоже здесь. А совсем недавно я крестил их ребенка. За то, что Миша не пропускает ни одной службы, много помогает храму в хозяйственных делах, прихожане и стали называть его отцом Михаилом. На таких как он все и держится. Не только у нас в храме, но и в государстве. Чем вам не сюжет для очерка?

В тот мартовский день я пришел в Свято-Никольский храм к отцу Георгию вовсе не за сюжетом, в чем я честно ему и признался. Служебная командировка из Москвы в Севастополь предполагала, что недостатка в материалах для журнала не будет. Но побывать на священной севастопольской земле и не прийти к отцу Георгию я не мог. Я считал своим долгом передать ему от журналистов нашей редакции слова искренней признательности за все, что он делает для Военно-Морского Флота России.

Свято-Никольский храм находится на Северной стороне, на Братском кладбище русских воинов, павших при обороне Севастополя в годы Крымской войны. На этом месте захоронено более 100 тысяч защитников



Отечества. И многие из тех, кто остался в живых, завещали похоронить их именно на севастопольской земле. Среди них генерал-адъютант Э.И.Тотлебен, генерал-лейтенант артиллерии С.А.Хрулев, адмиралы П.И.Кислинский, М.Н.Кумани, Л.М.Серебряков и многие другие. Здесь же покоится прах мичмана М.Бочкова, погибшего на АПРК "Курск". Братское кладбище на Северной стороне вместе со Свято-Никольским храмом, построенным на пожертвования оставшихся в живых защитников города, является не только уникальным историческим памятником, но и святыней Севастополя, символом мужества моряков российского флота.

Раздался колокольный перезвон.

- Вы еще не были на нашей звоннице? - спросил отец Георгий. - А знаете ли вы, что у нас звонят только корабельные рынды?

Вместе с мальчиком лет десяти, облаченным в ризу, я поднялся наверх по крутой ле-

стнице, чем-то напоминающей корабельный трап, и вышел на открытую всем ветрам маленькую площадку. Меня буквально оглушил звон двенадцати больших и малых корабельных рынд. На самой крупной из них была выгравирована крупными буквами надпись "Крейсер Жданов", а на самой маленькой едва различима только дата - 1868 г.

Внизу в храме уже шла воскресная служба. Отца Георгия выделяет хорошо поставленный оперный бас. Да и весь его облик вызывает глубокое почтение и уважение. Наверное, потому, что в его величественной осанке хорошо угадывается и строевая вы-



Свято-Никольский храм на Северной стороне Севастополя

правка. Ни для кого не секрет, что отец Георгий до принятия сана служил в морской пехоте Черноморского флота.

Волею судьбы мне довелось быть на его самом первом богослужении в этом храме. Случилось это в 1989 г. Тогда в церкви стояло всего восемь человек. Сейчас ее не узнать. У отца Георгия, несмотря на удаленность храма от города, приход богатый. Люди стремятся именно сюда - на святое для российского флота место. Среди прихожан - офицеры, мичманы Черноморского флота, казачий атаман (тоже, как оказалось офицер запаса). Сюда идут, чтобы приложиться к святыням Русского Православия, собранным благодаря неутомимой энергии отца Георгия.

Среди этих святынь - мощи Святого Апостола Андрея Первозванного, доставленные в Севастополь со Святого Афона из Греции. С именем этого святого апостола связан и главный символ Военно-Морского Флота России - Андреевский флаг. Здесь же находятся мощи самого любимого и чтимого на

Руси святого - Николая Чудотворца. Они также были доставлены в храм из Греции. Вероятно, не всем известно, что святой Николай Чудотворец считается покровителем мореплавателей, а молитвы, возносимые к нему о морях, находящихся вдали от родных берегов, считаются самыми действенными.

Отец Георгий свято верит, что эти святые хранят севастопольскую землю и Черноморский флот, а присутствие их мощей в городе русской морской славы защитит их от всех бед и напастей. "С нами Бог и Андреевский флаг, с нами наши великие святые!" - говорит он своим прихожанам. И я не раз видел, как эта вера переходит к людям, давая им силы стать выше обстоятельств и сокрушить их наперекор всем невзгодам нынешнего смутного времени.

Здесь все пронизано духом истинного русского патриотизма. По пути к храму прихожанин пройдет мимо могил и памятников героям первой обороны Севастополя - Э.И.Тотлебену, С.А.Хрулеву. У территории храма вас встретит развевающийся Андреевский флаг, перезвон корабельных рынд. Среди икон в храме отец Георгий показал и новую - Николай Чудотворец на фоне АПРК "Курск".

О себе отец Георгий рассказывать не хотел. Наверное, в этом тоже заключается истинное благочестие. Но неутомимая деятельность священника по православному и патриотическому воспитанию моряков российского флота говорит сама за себя.

Без его участия на флоте не обходится ни одно мероприятие. Он знает каждый корабль. В его словах чувствуется огонь святой веры. Он говорит морякам-черноморцам о воинском долге, о дружбе и товариществе, о высоком патриотизме и жертвенности служения Отечеству. Это не просто проповедь, ибо у него есть на это моральное право. Отец Георгий был с нашими морскими пехотинцами в Чечне. На борту десантного корабля он ходил на операцию по доставке российского миротворческого контингента в Косово. Он проводил православные богослужения и обряды крещения прямо на борту БДК, вдохновляя наших десантников на верность высокому долгу защитника Отечества.

Во время своей служебной командировки на миротворческую операцию в 1999 г. я видел отца Георгия на причале порта Салоники в Греции, встречающим и осеняющим молитвой и крестом каждый подходящий к берегу российский десантный корабль. На переходе морем каждое утро он освящал молитвами и окроплял святой водой командный пункт, днем встречался со свободным от вахты личным составом.

Великий русский святой - Силуан Афон-



Чечня. Снимок на память

он говорил: "Молитесь за народ - кровь проливать". Как знать, может быть участие отца Георгия в миротворческой операции флота, его мудрое слово, которое он нес морякам, его усердные молитвы во многом помогли экипажам наших кораблей справиться со столь сложными и ответственными задачами. А какой патриотический подъем испытали моряки во время захода БДК "Цезарь Куников" в залив Ситония к святой горе Афон в Греции, где находится Свято-Пантелеймонов монастырь Русской Православной церкви. Это был первый заход российского корабля за последние 90 лет. И в этом тоже была заслуга отца Георгия.

Я стоял на воскресной службе в Свято-Никольском храме. После ее окончания священник завел меня в алтарь.

- Смотрите, вот здесь когда-то стоял сам государь-император, когда приезжал со своей семьей в Севастополь, - пояснил он. - Чувствуете, какая в храме благодать?

Да, я ее чувствовал. Я чувствовал умиротворение, удивительное спокойствие и абсолютную уверенность в будущем. Куда-то ушли суетность мыслей и мятежность чувств. Я чувствовал глубокую силу веры отца Георгия. Мне не раз приходилось видеть, как у моряка его святой веры грелись сотни людей.

О себе отец Георгий так ничего мне и не рассказывал. Только сказал на прощанье:

- Будете в Севастополе, обязательно приходите.

Я обещал. Значит, обязательно приду. Не смогу не придти.

После встречи с протоиереем вопрос о том, нужны ли священники Военно-Морскому Флоту России, для меня отпал сам собой. Мой вывод - однозначно нужны.

Конечно, священники тоже разные бывают. Есть и такие - помахал кадилом, проборо-

мотал что-то, повернулся и ушел. Нет, флоту нужны именно такие, как отец Георгий - из флотской среды, знающие и любящие флот, жертвенно служащие ему. Я наблюдал, как моряки тянутся к такому священнику, видят в нем не только образец благочестия, но и готовность разделить с ними тяготы службы, чувствуют его любовь к людям. Мне приходилось быть свидетелем того, как в очереди на исповедь моряки стояли не у воспитателя, а у священника. Нет, я вовсе не пытаюсь противопоставить их друг другу. У них разные подходы к людям. У одного сфера деятельности - обеспечить здоровый моральный климат в коллективе, сплотить его, предупредить конфликты, нацелить на решение поставленных задач, проводить индивидуальную работу с людьми и многое-многое другое, без чего боевая готовность сегодня просто немыслима. Ну, а как же душа? Кто заглянет в душу моряка, кроме священника? Кому матрос понесет свои печали и невзгоды, с кем поделится самым сокровенным личным, кто убережет его от ошибок, выслушает, подскажет, вразумит и при этом сохранит все в тайне. Кто будет заботиться о духовности. И можно ли говорить о возрождении флота в нынешнем духовном вакууме? Мыслимо ли сегодня воспитывать патриотизм одними только лекциями и занятиями?

Пожалуй, здесь уже не обойтись без священника. Такого, который мог бы выйти с экипажем на боевое дежурство, поехать с ротой морских пехотинцев в Чечню.

Спасибо Вам, отец Георгий. Оставайтесь всегда с нашим российским флотом. Нам нужна ваша поддержка. И пусть поможет вам Бог в ваших неутомимых трудах на благо Отечества.

Капитан 2 ранга И. СИДОРОВ

Опыт и практика использования сил ЧФ в миротворческих операциях

Применение военной силы для ликвидации различного рода конфликтов осуществляется путём проведения миротворческих операций.

Для участия в операциях военно-морские силы стран, выполняющих миротворческую миссию, формируют группировки разнородных сил, которые направляются в зону конфликта. Соединению надводных кораблей Черноморского флота в период с 1993 по 2000 годы неоднократно приходилось выполнять миротворческие задачи в зоне ответственности флота. Опыт их проведения лег в основу предлагаемого читателю материала...

С начала 90-х годов на Черноморском театре произошло изменение геополитической обстановки, что было связано с распадом СССР.

Основными источниками напряженности на театре явились:

- грузино-абхазский, армяно-азербайджанский конфликты;
- территориальные претензии Румынии к Украине и Молдавии;
- усиление влияния исламского фундаментализма в республиках бывшего СССР;

- переориентация бывших советских республик Черноморского бассейна на Запад и НАТО;

- обстановка в Чечне и планы стран Запада и Турции на максимальное сокра-

щение, а, возможно и исключение участия России в создании транспортной системы по перекачке энергоносителей (нефть, газ) из Азербайджана в Средней Азии в районы Черного и Средиземного морей.

Корабли соединения неоднократно привлекались для решения задач в зоне грузино-абхазского конфликта. Основными задачами являлись:

- 12.06.-04.07.93 г. доставка гуманитарной помощи в район конфликта и

вывоз беженцев из п. Сухуми (БДК-69, БДК "К. Ольшанский");

- 25.09.-30.09.93 г. эвакуация населения Сухуми в п. Поти и русскоязычного населения в п. Адлер (БДК-69, БДК "К. Ольшанский");

- 26.09.-28.09.93 г. эвакуация из окружения подразделений Российских войск в районе г. Очамчира (МДКВП-93);

- 28.07.93 г. эвакуация из Сухуми президента Грузии Э. Шеварднадзе (МДКВП-93);

- 01.11.93-05.12.93 г. выполнение миротворческой миссии в п. Поти с задача-



разоружения незаконных вооруженных формирований, обеспечения безопасности судоходства и портовых операций, защиты коммуникаций (БДК-69, БДК "Азов", БДК "К. Ольшанский", БДК "Ц. Куников", СДК-82, СКР "Сдержанный");

– 25.02-28.02.93 г. рекогносцировочный выход в восточную часть Черного моря, выполнение задач корабля РЛД (СКР "Безукоризненный");

– 31.08-08.09.93 г. обеспечение эвакуации грузинской техники из п. Сухуми (СКР "Пылливый");

– 03.11-17.11 охрана судоходства в районе п. Поты, обеспечение обороны п. Поты с моря (СКР "Сдержанный");

– поддержание оперативного режима плавания кораблей, полетов авиации в районе от м. Анаклия до п. Батуми;

– содействие подразделениям морской пехоты 810 обрмп в районе п. Поты;

– 20.11-06.12.93 г. пресечение пиратских действий на море в районе п. Поты (СКР "Красный Кавказ");

– 22.03-07.04.96 г. оказание содействия пограничным кораблям 6 и 21 обрпскр в блокаде Абхазского побережья (СКР "Ладный", БДК "Н. Фильченков", БДК-69);

– решение задачи сдерживания конфликта под флагом командующего КЧФ (СКР "Москва", БПК "Керчь").

Все поставленные задачи были успешно решены.

Всего кораблями было перевезено: грузов – 10365 т, техники – 359 единиц, беженцев – 15099 человек.

Было выполнено 19 рейсов с разгрузкой в пп. Адлер, Поты, Сочи, Новороссийск, Севастополь.

ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДЕСАНТНЫХ КОРАБЛЕЙ

Как правило, задачи эвакуации беженцев из портов Абхазии решались десантными кораблями в составе отрядов кораблей, во взаимодействии со сторожевыми и противолодочными кораблями.

При решении поставленных задач с целью повышения боевой устойчивости и усиления обороны кораблей в период стоянки у берега, на десантные корабли принимались подразделения морской пехоты, которые решали задачи по усилению ПВО, ППДО кораблей при стоянке на незащищенном рейде, осуществляли охрану и оборону пунктов посадки.

С прибытием отряда кораблей в районе эвакуации были отработаны вопросы взаимодействия и воздушного прикрытия с командованием соединения ВДВ РФ, дислоцирующегося в Гудауте. Эвакуация беженцев происходила в условиях ведения боевых действий противоборствующими сторонами, однако районы сосредоточения кораблей обстрелу не подвергались. Как правило, эвакуация беженцев происходила по взаимной договоренности с абхазской стороной. На первом этапе из Абхазии было вывезено 3373 человека. Погрузка людей требовала длительного времени, что неоднократно заставляло командира отряда обращаться к абхазским властям с просьбой о ее продлении. Погрузка из-за сложных условий осуществлялась всеми средствами, в том числе и подручными. Имели место случаи проноса на корабли боеприпасов и холодного оружия, по договоренности с представителями Грузии боеприпасы изымались и уничтожались путем затапливания.

На переходе морем, отряд кораблей в составе БДК "К. Ольшанский", БДК-69, МТЩ "Снайпер", СС "ЭПРОН" маневрировал в строю клина, внутри которого находились катера ВМС Грузии. Никаких агрессивных действий со стороны Абхазии не было, в связи с достигнутыми договоренностями. По прибытии на рейд п. Поты эвакуация беженцев на первом этапе была завершена.

После пополнения запасов отряд кораблей приступил к реализации второго этапа вывоза беженцев из п. Сухуми. Учитывая, что в районе порта Сухуми идут интенсивные бои, было принято решение погрузку и приемку беженцев на МТЩ "Снайпер" осуществить с борта БДК "К. Ольшанский" в районе причала пансионата "Литературной газеты". Время на эвакуацию беженцев было ограничено.

Исходя из этого приняли решение использовать пассажирские катера Грузии. С этой целью к кормовой аппарели БДК "К. Ольшанский" был ошвартован катер "Капитан Пагулия", который использовался как плавпричал для ошвартовки катеров "Псоу" и "Амхен". Как и на первом этапе для доставки беженцев использовались подручные плавсредства. Всего на корабле ЧФ было принято 7507 человек.

При построении отряда кораблей в ордер к нему присоединились катера и суда Грузии с беженцами на борту. Катера ВМС Грузии при этом следовали на кормовых курсовых углах в удалении 55-80 кбт. Провокационных действий ими не предпринималось. Однако с наступлением темноты две быстроходные цели без бортовых огней произвели обстрел отряда кораблей.

После предупреждения о применении оружия на поражение, атаки прекратились, беженцы благополучно были доставлены в п. Поты.

Таким образом, кораблями было эвакуировано 13781 человек.

При решении задачи стабилизации обстановки в г. Поты под командованием командующего ЧФ десантные корабли использовались для обеспечения жизнедеятельности подразделений морской пехоты и как КП миротворческих сил, т.е. в обычном режиме использования десантных кораблей.

ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОРАБЛЕЙ ЧФ ПО БЛОКАДЕ ПОБЕРЕЖЬЯ ГРУЗИИ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С ЧАСТЯМИ ФПС РФ

В период с 23.03. по 07.04.96 г. тактическая группа кораблей в составе СКР "Ладный", БДК "Н. Фильченков" решала боевую задачу по содействию пограничным кораблям в блокаде абхазского побережья. Кроме того, была поставлена задача по высадке морского десанта на участках побережья Абхазии, в том числе непосредственно в п. Сухуми, с целью эвакуации российского контингента сил и членов семей военнослужащих.

Кораблями тактической группы были выполнены следующие задачи:

- осуществлено сосредоточение и посадка морского десанта с составе усиленной роты морской пехоты (18 единиц техники, 101 человек л/с) в пункте посадки в бухте Казачья;

- выявлен боевой состав, вооружение ВМС, ВВС Абхазии, изучена организация системы базирования, налажена противодесантная оборона в пунктах Сухуми, Пицунда, Очамчира;

- отработаны обеспечение боевой устойчивости сил высадки на переходе морем, совместное применение оружия силами высадки и десанта, совместное плавание в походном и боевом порядках, организация прикрытия ОБК;

- отработано взаимодействие с оперативной войсковой группировкой ФПС в районах Абхазии. Согласованы пункты высадки, их боевое обеспечение, взаимодействие с оперативной авиагруппой ФПС (10 вертолетов, 2 самолета авиации ФПС);

- за период решения задач по оказанию содействия пограничным кораблям по блокаде Абхазского побережья кораблями обнаружено и выявлено 8 кораблей и судов, в том числе 2 иностранных (танкер Греции "Курция", сухогруз Турции "Уйль"). Выявлен график работы береговых РЛС на побережье Абхазии;

- отработана организация взаимодействия с силами и средствами российской ПВО. Для воздушного прикрытия сил высадки было выделено 5 самолетов СУ-27. Самолеты осуществляли дежурство из положения "дежурство на аэродроме" и находились в готовности к вылету от 10 до 20 минут.

- отработана организация взаимодействия с диспетчерами аэропортов Сухуми, Адлер на "стартовом канале". Обмен информацией происходил по запросу корреспондентов. Диспетчеры производили оповещение кораблей сил высадки о плановых перелетах как гражданской, так и военной авиации в зоне ответственности аэропортов. Диспетчеры были предупреждены о запрещении полетов авиации на дистанции ближе 5 км от кораблей;

- в районе кавказского побережья отработаны задачи комплексной обороны кораблей ТГ с максимальным использованием имеющихся технических средств

и ЗОС, включая вооружение боевой техники морской пехоты;

– скрытное управление осуществлялось в соответствии с руководящими документами;

– для успешного выполнения задач поставленных перед кораблями ЧФ в зоне грузино-абхазского конфликта, таких, как содействие пограничным кораблям в блокаде абхазского побережья, высадка морского десанта на побережье Абхазии необходимо было иметь достоверные данные в реальном масштабе времени.

Достоверные данные обеспечивались:

– непрерывным ведением радио- и радиотехнической, визуальной разведок кораблями с использованием собственных средств;

– взаимным обменом информацией с ПУ-Р ЧФ, пограничными кораблями, подразделениями РФ, находящимися на территории Абхазии.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИТОГАМ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ КОРАБЛЯМИ В ЗОНЕ ГРУЗИНО-АБХАЗСКОГО КОНФЛИКТА

1. При решении задач жизненно необходимо авиационное прикрытие с целью предотвращения обстрелов кораблей катерами ВМС Абхазии. Опыт боевых действий показал, что при воздушном прикрытии корабли атакам катеров не подвергались.

2. При планировании и подготовке мероприятий, связанных с решением задач следует предусматривать:

а) порядок подчиненности и порядок применения оружия, поскольку ФПС имеет свои инструкции на применение оружия;

б) обеспечение скрытного взаимодействия с частями погранвойск РФ;

в) при выполнении задач по блокадным действиям во взаимодействии с пограничными кораблями необходимо надежное тыловое обеспечение кораблей, так при интенсивном плавании требуется пополнение запасов топлива, масел, продовольствия, их расход кораблями ФПС РФ ЧФ обеспечить не в состоянии;

г) особое внимание следует уделять вопросу добывания и обеспечения кораблей достоверной информацией о рельефе дна, глубинах, навигационных опасностях в местах предполагаемых подходов десантных кораблей к берегу.

3. Для успешного выполнения поставленных задач необходимо иметь достоверные данные о противнике в реальном масштабе времени, для чего:

– корабли должны быть дооборудованы дополнительными постами радиотехнической разведки, позволяющими вести разведку надводных, воздушных целей и радиотехнических средств;

– для ведения радиоразведки должна быть установлена радиоприемная аппаратура, позволяющая осуществлять радиоперехват переговоров вероятного противника во всем УКВ диапазоне;

– необходимо иметь подготовленных специалистов со знанием языка местного населения;

– необходимо иметь подготовленную РДГ, способную решать задачи по вскрытию ПДО участков высадки;

– произвести аэросъемку участков высадки (по заявке), с доставкой дешифрованных материалов непосредственно командиру ТГ кораблей.

4. С целью повышения эффективности ПВО кораблей, необходимо обеспечение кораблей дополнительными средствами (ПЗРК, ДШК типа "Утес").

5. При выполнении задач задержания и досмотра иностранных кораблей на кораблях ТГ должны быть подготовленные досмотровые группы.

**Командир соединения надводных кораблей ЧФ
капитан 1 ранга В.ВАСЮКОВ**

Продолжение следует

Нам нельзя отказываться от корабельной авиации

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА:



Генерал-лейтенант Новиков Николай Ильич родился в 1949 г. в пос. Черешта Новокузнецкого района Кемеровской области. Окончил Оренбургское высшее военное авиационное училище летчиков, Военно-воздушную академию имени Ю.А.Гагарина, Военную академию Генерального штаба. Командовал авиаполком и авиадивизией на Северном флоте, затем - ВВС Балтийского флота. В июле 2000 г. назначен начальником штаба - первым заместителем командующего Морской авиацией Военно-Морского Флота. Военный летчик-снайпер, заслуженный военный летчик Российской Федерации. Награжден орденом Красной Звезды и многими медалями.

В начале марта нынешнего года мне пришлось еще раз побывать на Черноморском флоте. У авиации ЧФ в отличие от авиации других флотов, в частности, Северного и Балтийского, где мне довелось многие годы служить, судьба особая.

Действительно, история авиации Черноморского флота чрезвычайно богата событиями, которые в сравнительно короткий период ее функционирования существенно повлияли на престиж и славу Черноморского флота и в целом славу Вооруженных Сил нашего государства, событиями, достойными исторической памяти.

Известно, что с первых дней возникновения самой идеи применения летательных аппаратов в интересах повышения боевых возможностей военного флота все самые смелые проекты зарождались и осуществлялись именно на Черноморском флоте еще задолго до официальной даты образования самой структуры авиации флота, т.е. до даты формирования штаба Воздушного флота Черного и Азовского морей.

Именно черноморцы впервые в России в ходе Первой мировой войны использовали появившиеся на флоте летательные аппараты: сначала зарубежного производства, а вскоре и отечественные, - не

только для наблюдения и разведки, но и для поражения береговых объектов и кораблей непосредственно в море и базах.

В годы Гражданской войны и иностранной интервенции черноморские авиаторы были активными участниками боевых действий с белогвардейцами в составе воздушной бригады Волжско-Каспийской флотилии. Не случайно эта бригада и была в конце 1920 г. переформирована и переименована в Воздушный флот Черного и Азовского морей, который после формирования штаба стал объединением и 80-летие которого Черноморский флот и общественность г.Севастополя отметили 3 марта этого года.

В годы мирного строительства авиация Черноморского флота не только росла численно, но и совершенствовалась организационно, и, главное, черноморские авиаторы постоянно и настойчиво вели поиск форм организации, способов и тактических приемов боевого применения морской авиации в интересах повышения ее эффективности в решении задач на море.

Боевые подвиги черноморских авиаторов в годы Великой Отечественной войны трудно переоценить. Достаточно напомнить, что три четверти всех потопленных и поврежденных кораблей, транспор-

тов, судов и вообще плавательных средств противника на Черном море в 1941-1944 гг. - это результат действий морской авиации флота. Всего за период Великой Отечественной войны авиация флота произвела 131637 боевых вылетов. В воздушных боях и на земле уничтожено 2149 самолетов противника. За мужество и героизм 61 авиатор Черноморского флота удостоен звания Героя Советского Союза. 13 соединений и частей стали Краснознаменными, 6 - гвардейскими, 17 - удостоены почетных наименований.

Наше поколение морских авиаторов глубоко признательно всем участникам войны за неоценимый вклад в завоевание Великой Победы и, конечно, безмерно благодарно тем из них, кто в своих воспоминаниях увековечил подвиги черноморских авиаторов и дал возможность нам и последующим поколениям познать славную историю авиации Черноморского флота, правильно оценить ее роль и значение в общей структуре Морской авиации Военно-Морского Флота. Об этом с особым чувством уважения к ветеранам говорил и командующий Морской авиацией ВМФ генерал-лейтенант И.Д.Федин на торжественном собрании в доме офицеров Черноморского флота в день 80-летия авиации флота.

Он выразил признательность Герою Советского Союза генерал-майору авиации в отставке В.И.Минакову, которому 7 февраля этого года исполнилось 80 лет. Он - Василий Иванович - воевал на Черноморском флоте и много книг написал о черноморских авиаторах, сейчас он работает над подготовкой очередной, уже 15-й книги.

Хорошо показал черноморскую авиацию в годы войны и ее роль и деятельность в послевоенный период вплоть до времен перестройки в своих воспоминаниях заслуженный военный летчик СССР генерал-полковник авиации в отставке В.И.Воронов, также воевавший на Черноморском флоте летчиком-истребителем, а затем более 10 лет руководивший ВВС флота и завершивший военную службу в должности первого заместителя командующего авиацией ВМФ.

У черноморской авиации и в послевоенные годы вплоть до распада Союза была особая судьба, особая роль, отличная от авиации других флотов. Все новое, что поступало на вооружение авиации фло-

тов, в основном, испытывалось, проверялось и впервые осваивалось черноморскими авиаторами. Первые подразделения авиации со спецоружием, новые комплексы морской ракетноносной и противолодочной авиации, вертолеты на кораблях, противолодочные крейсера "Москва" и "Ленинград", тяжелые авианесущие крейсера типа "Киев" с корабельными штурмовиками вертикального взлета и посадки Як-38 и, наконец, авиационный комплекс тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов" - все это начиналось на Черноморском флоте. И в этом неоценимая заслуга авиаторов Черноморского флота, их весомый вклад в развитие и совершенствование морской авиации.

И в наше непростое время авиаторам Черноморского флота отведена особая роль - служить и защищать интересы России, базируясь на территории иностранного государства в условиях множества различных ограничений, но в то же время с высокой ответственностью за безопасность своего Отечества на столь важном стратегическом направлении.

Как я смог убедиться, изучая современное состояние и боевую подготовку частей авиации флота, упомянутые ограничения имеются по многим важным позициям, определяющим прежде всего условия для боевой подготовки. Как известно, для всей военной авиации основной боевой подготовки являются полеты. И не просто полеты, а с обучением самолетовождению, применению штатного оборудования, средств поиска и поражения, а для морской авиации и с отработкой длительного пилотирования в открытом море на малых и даже сверхмалых высотах.

На Черноморском флоте выполнение таких полетов крайне ограничено установленным над Крымом воздушным режимом. Каждый вылет может выполняться только с разрешения украинской стороны при заблаговременном уведомлении их генштаба, т.е. после оформления его как заграничного перелета. Согласитесь, что для повседневной деятельности авиационной части это не лучший вариант. Три года пришлось потратить на переговоры и согласование позиций, чтобы получить согласие на замену устаревшей авиационной техники в одной из частей авиации флота.

Я уже не говорю о сложностях в мате-

риально-техническом обеспечении авиации флота. Осложнились проблемы обеспечения функционирования в соответствии с предназначением нашего Учебного центра, так как украинская сторона претендует на право определять, нужно ли там заниматься подготовкой авиационных специалистов и кого учить в этом центре. Более того, у нас осложнились и более важные проблемы, имеющие существенное влияние на подготовку корабельной авиации к действиям по боевому предназначению, особенно на подготовку корабельной истребительной авиации. Дело в том, что на сегодня в части, касающейся подготовки корабельных истребителей, мы напрямую зависим от возможности арендовать у Украины наземный тренировочный комплекс "Нитка", который нами же строился для этих целей, но в 1992 г. в одностороннем порядке перешел под юрисдикцию Украины. И с тех пор мы вынуждены ежегодно добиваться соглашения на временную аренду этого комплекса на условиях, практически диктуемых министерством обороны Украины, что крайне невыгодно и в материальном и в организационном отношении. Более того, всегда существует угроза в самый критический момент получить отказ в аренде этого комплекса и остаться, как говорится, у разбитого корыта.

В этих условиях командование и лично Главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал флота В.И.Куроедов с особым вниманием и большой ответственностью подходят к решению возникающих на Черноморском флоте проблем и в меру возможностей стараются поддерживать флот. Командующий Черноморским флотом адмирал В.П.Комоедов делает все возможное для создания хотя бы минимальных условий для боевой подготовки и поддержания боеготовности авиации флота.

Чтобы продолжить работы по подготовке специалистов на корабельные вертолеты на Черноморском флоте, имеется решение о передислокации УЦ МА из Крыма в Анапу, но, к сожалению, ныне ведущиеся переговоры с местной администрацией и собственниками помещений, где можно оборудовать учебные классы, и строений, пригодных к использованию для размещения личного состава, явно затянулись прежде всего из-за разногласий в оценке стоимости этих объектов.

Полагаем, что по этой проблеме мы сможем найти согласованное решение. Но есть проблемы, решение которых не под силу одному Военно-Морскому Флоту. Требуется объединение усилий всех заинтересованных ведомств и организаций. Я имею в виду, прежде всего, проблему преодоления зависимости в подготовке корабельной авиации от воли другого государства, проблему создания учебно-материальной базы корабельной авиации на одном из приморских аэродромов Северокавказского Причерноморья или в Приазовье. В создании такой базы кроме Министерства обороны заинтересованы конструкторские бюро и предприятия - создатели и производители авиационной техники для авианесущих кораблей.

Наиболее рационально, с минимальными капитальными вложениями и в сжатые сроки, можно было создать такую базу на одном из приморских аэродромов бывшего Ейского высшего военного авиационного училища летчиков, где после его расформирования сохранились учебные классы и служебные помещения. Там имеются вполне пригодные к эксплуатации аэродромные постройки и бетонная взлетно-посадочная полоса.

Командование Военно-Морского Флота в последние годы неоднократно выходило с ходатайством по этому вопросу, но, к сожалению, так до сего времени положительного решения и не принято. Разрешение проблемы, как говорят, "зависло". А ведь от этого не уйти, если государство не отказывается иметь корабельную авиацию. Без своей учебно-материальной базы у моря подготовка летного состава корабельной авиации немыслима. Наземный комплекс нужен и для испытаний вновь создаваемых корабельных авиационных комплексов.

Поэтому, повторяю, для решения этой важной проблемы потребуются соединение усилий, а значит, и средств всех заинтересованных ведомств и организаций.

Мы - авиаторы - неисправимые оптимисты и глубоко верим, что в нашем государстве найдутся средства для того, чтобы не лишить Военно-Морской Флот его корабельной авиации. Мировой опыт подтверждает истину, что без корабельной авиации современный флот немыслим.

“Вперед, на абордаж!”

Вспоминает фронтовой корреспондент “Морского сборника”

Случилось это на Азове в августе сорок третьего. После победной Сталинградской битвы наши войска с особым подъемом наступали на запад. Содействуя им, бронекатера Азовской флотилии высаживали десанты в Таганроге и других портах, активно действовали на море. Как-то на катере под номером 111 бдительный сигнальщик доложил командиру: “Вижу корабль под фашистским флагом!” Лейтенант Александр Маланин отреагировал немедленно. Артиллеристы и пулеметчики открыли огонь. Первыми выстрелами на немецком сторожевом катере вывели из строя мотопушки, уничтожили пулеметный расчет.

Борт бронекатера. Трофейный сторожевик взяли на буксир... Пожалуй, впервые за всю войну в море был успешно применен старинный морской прием - абордаж. И потом члены команды бронекатера, а также их друзья, узнав эту новость, долго со смехом обсуждали боевой успех катерников лейтенанта Александра Маланина.

ИЗ НЕМЕЦКОЙ ПУШКИ - ПО ВРАГУ!

Вместе с армейцами моряки Дунайской флотилии участвовали в освобождении Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Чехословакии и Австрии. На этом трудном

боевом пути бывало всякое: и трагическое, и героическое, и даже забавное. В частности, наши воины нередко использовали вражеское оружие против него же. Так было, например, в Югославии, на подступах к населенному пункту Опатовац. Неразлучная троица разведчиков 83-й бригады морской пехоты - Петр Морозов, Дмитрий Вонлярский и Георгий Дорофеев - действовала на передовой. Выявив силы противника, разведчики незаметно пробрались на высоту, где располагалась вражеская батарея. В

реши- тельной атаке перебили всю прислугу и захватили два орудия. Силач Жора Дорофеев, до войны отличавшийся в соревнованиях по борьбе, развернул обе пушки в обратную сторону, и наши ребята с особым подъемом стали заряжать и стрелять в сторону противника. Новоиспеченные артиллери-



Герои морской пехоты Дунайской флотилии Д.Вонлярский и П.Морозов. Герой Советского Союза мичман Д.Вонлярский сегодня.



Не давая гитлеровцам опомниться, лейтенант подвел свой “морской танк” вплотную к сторожевику и, как бы шутя, скомандовал: “Вперед, на абордаж!” Казалось, этого только и ждали младший техник-лейтенант К.Моргун, старшина 1-й статьи А.Артемов и еще несколько моряков. Не мешкая, с криком “Ура!” они ловко вскочили на борт чужака. Приказали фашистам: “Хенде хох!” - и сорвали фашистский флаг. Наши смельчаки крепкими морскими узлами связали руки десятерым гитлеровским матросам и переправили их на

атаке перебили всю прислугу и захватили два орудия. Силач Жора Дорофеев, до войны отличавшийся в соревнованиях по борьбе, развернул обе пушки в обратную сторону, и наши ребята с особым подъемом стали заряжать и стрелять в сторону противника. Новоиспеченные артиллери-

сты делали это с веселым задором и смехом. После, в час затишья, их также весело поздравляли боевые товарищи.

РАЗВЕДЧИК ПОКАТАЛСЯ НА ... "ЯЗЫКЕ"

Еще больший смех и одобрение вызвал невероятный фронтовой случай вылазки моряков-разведчиков в тыл врага. Бои шли на берегу венгерской реки Грон. Та же тройца отчаянных разведчиков получила задание пробраться через линию фронта в расположение врага и доставить "языка". Необходимо было выявить позицию и силы окопавшихся у реки гитлеровцев. Выход назначили на три часа ночи. Морозов, как старший в группе, стал будить друзей Диму и Жору, но те спали богатырским сном, а чуть проснувшись, отбивались от Петра, прося дать возможность поспать еще немного. Пожалел их главстаршина, оделся и один отправился в разведку. Нашел немецкую траншею и прыгнул прямо на голову одному из "фрицев". Увидев грозный кинжал, тот в ужасе затих. Его напарник храпел рядом. Взяв их автоматы, Морозов вывел немцев наверх и, приказав второму, более крепкому, присесть, влез ему на спину. Первого поставил впереди. И под дулом автомата повел "языков" в расположение своей части. В это время проснувшиеся Дима и Жора усиленно искали своего командира. И вдруг увидели необычную картину: Петя едет верхом на немце и впереди ведет еще одного. Вот смеху-то было и среди матросов и старшин, и среди офицеров. "А почему ты катался на этом "языке"? - допытывались дотошные друзья. "Да понимаете, в чем дело, мои ботинки давно прохудились, и мне очень не хотелось шлепать по лужам! Вот и воспользовался таким транспортом". Ну как здесь было не похохотать, восхищаясь такой находчивости лихого воина. Командир бригады представил Морозова к награждению медалью "За отвагу", хотя и пожурил за то, что тот сильно рисковал, идя в разведку в одиночестве.

ФЛОТСКИЕ АВТОГРАФЫ НА РЕЙХСТАГЕ

Маршал Г.К.Жуков в своих мемуарах отметил: "При форсировании Шпрее смело действовала 1-я бригада речных кораблей Днепровской военной флотилии..."

В апреле сорок пятого года после грандиозной артиллерийской подготовки, в которой участвовали и корабли Днепровской флотилии, и ударов с воздуха началось решительное наступление наших



Командир
бронекатера
гвардии лейтенант
А.Николаев. 1944 г.



Командир отряда бронекатеров
гвардии старший лейтенант
И.Плехов. 1945 г.

войск на последний оплот гитлеровцев - Берлин. Стальной лавиной шли на врага семьсот танков 1-й гвардейской танковой армии генерала М.Катукова. К набережной Шпрее

22 апреля прорвались воины 9-го стрелкового корпуса Героя Советского Союза генерала И.Рослого. Противоположный берег интенсивно отстреливался. Навести армейскую переправу в этих условиях было невозможно, тем более что берега имели высокие каменные парапеты. Тут снова потребовалась помощь флотилии. Вскоре десять полуглиссеров отряда лей-

тенанта Михаила Калинина были спущены на воды Шпрее. И они сразу же вступили в боевую работу.

Три группы катеров подходили к проломам в бетонных стенках, принимали на борт по 10-12 бойцов и на полном ходу шли к противоположному берегу. Впереди первой группы шел полуглиссер под номером 111, за штурвалом которого стоял опытный моряк старшина 1-й статьи Михаил Сотников. Избегая попадания под прицельный огонь противника, ловко уклоняясь от разрывов мин, Сотников нашел выход на набережную. Действия автоматчиков на берегу с ювелирной точностью поддерживала наша артиллерия. В третьем огненном рейсе Сотников был ранен в плечо. Быстро перевязав его рану, моторист Петр Баранов занял место командира. Рейс за рейсом совершали через Шпрее маленькие юркие катера, управляемые неустрашимыми моряками. Плацдарм на другом берегу все расширялся,

глиссере примчался к парому и поспешил снять людей. Когда катер отошел, прогремел зловеющий взрыв.

В боевой обстановке не раз отличался храбрый, высокограмотный артиллерист отряда катеров гвардии старший лейтенант Сергей Хватов (после войны офицер работал в "Морском сборнике"). Под его руководством командиры орудий и оружейные расчеты научились четко и без задержек вести меткий огонь по объектам врага. Находясь на наблюдательных пунктах, офицер успешно корректировал огонь катеров, всегда получая эффективные результаты.

За время штурма Берлина Днепровской флотилией было уничтожено: 11 артиллерийских и минометных батарей, 7 отдельных крупных орудий, 39 пулеметных точек с расчетами, 8 дзотов, 15 блиндажей вместе с пехотой... Огнем кораблей сбито 27 самолетов, уничтожено 15 танков. А вот еще очень важные итоги: через реки и каналы переправ-

лено, зачастую под огнем противника, более 17 тысяч воинов, 27 танков, 660 орудий и минометов, более 800 повозок с боеприпасами, свыше 1500 лошадей. Моряки-днепровцы участвовали в наведении pontонных переправ через Шпрее, помогали армейцам ве-



Замаскированный бронекатер у Кюстринского плацдарма. Одер, апрель 1945 г.

сти разведку приречных кварталов Берлина, поддерживать связь между частями. На стенах рейхстага оставили свои автографы: катерники Н.Павленко, В.Самайда, В.Москалев, морской пехотинец С.Безродный - матрос с крейсера "Красный Кавказ", ставший на фронте кавалером ордена Славы трех степеней, - старший лейтенант К.Самсонов, нарисовавший там якорь, и другие моряки. На рейхстаге среди красных армейских флагов появился тогда и флотский бело-голубой!

Очевидцы рассказывали, как совершил настоящий подвиг бесстрашный офицер старший лейтенант Г.Суворов. Проявив решительность и находчивость, он спас от гибели взвод автоматчиков и экипаж танка... В буксируемый на Шпрее паром, на котором находились танк и бойцы, попал снаряд. Танк загорелся. Суворов на полу-

Капитан 1 ранга в отставке
Леонид ЧЕРНОУСЬКО, заслуженный
работник культуры РФ

НА ГРУНТЕ

Подвиг экипажа М-32

“На этот раз командир лодки поймал себя на том, что смотрит на циферблат глубометра и пытается догадаться, сколько же сейчас времени,” - так начинается рассказ Леонида Соболева “Держись, старшина”, написанный известным советским маринистом в 1942 году. Подвиг команды подводной лодки описан Л. Соболевым с детальной точностью и позволяет соотнести его описание с событиями, произошедшими на М-32 в июне 1942 г. В рассекреченной недавно переписке наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова с руководителем НКВД Л.П.Берия находится и описание подвига команды этой черноморской подводной лодки.

После оставления Севастополя в июле 1942 г. адмирал Н.Г.Кузнецов направляет Л.П.Берия копию донесения о подводной лодке М-32, которая доставляла боезапас и горючее войскам в Севастополь во время осады. “Условия доставки и героизм, проявленный при этом личным составом ПЛ М-32, характерны для всех кораблей, осуществлявших снабжение Севастополя во время осады,” - такими словами завершает нарком ВМФ сопроводительное письмо.

Нарком ВМФ КУЗНЕЦОВ - Наркому НКВД Берия
Сов.секретно. Экз. №...

Копия донесения о подводной лодке М-32 Черноморского флота

21/VI утром прибыли в Новороссийск. Погрузили мины и винтовочные патроны (5 тонн) и приняли 6 тонн бензина. В 15 часов вышли в рейс на Севастополь. 22/VI пришли в Стрелецкую бухту. Придя в Стрелецкую, выгрузили боезапас и откачали бензин своей помпой через свою пожарную магистраль. (Потом бензин обнаруживали в самых неожиданных местах по всей лодке.)

23/VI утром при погружении для дифферентовки и заполнения балластной цистерны, пары бензина из этой цистерны выходили внутрь лодки, так как наружной вентиляции эта цистерна не имеет. В момент окончания дифферентовки произошел взрыв в центральном посту (лодка была под водой, отсеки задраены), силой взрыва открыло переборку из центрального поста во второй отсек и отбросило туда трюмного Хиневича. Командир (был в рубке) приказал: “Продуть среднюю”. Эту команду исполнил командир БЧ-V инженер-капитан-лейтенант Дьяконов, который был уже сильно обгоревший и одежда на нем вся горела. В других отсеках взрыва не было, так как они были задраены.

От взрыва пострадало 5 человек. У всех пострадавших на этой лодке обгорели только лицо и руки, так как они все были одеты. Из повреждений: разбита радиорубка, станция вышла из строя.

По отзывам командира, люди вели себя исключительно хорошо, смело и самоотверженно. Обгоревшие все время порывались исполнять службу по своим специальностям и помогали как могли.

Оперативный дежурный штаба по донесению командира предложил пострадавших направить на берег в госпиталь, а лодке выбрать подходящее место и лечь на дно на грунт до вечера, а с темнотой всплыть и идти в Новороссийск.

Дело было рано утром. Значит, нужно было целый день, с 5 часов утра до 21 часа вечера лежать на грунте под водой, при наличии в лодке в трюмах растекавшегося бензина и его испарений в отсеках. Но другого выхода не было и командир, найдя 35-метровую глубину у выхода из Стрелецкой бухты, лег на грунт.

Пострадавшие от взрыва просили командира не оставлять их в Севастополе, и командир решил взять их с собой. Кроме того, еще до отхода на дифферентовку были приняты на лодку 8 человек из гражданских и военных лиц.

После покладки на грунт (механик лежал обгоревший, командир лег на грунт с помощью старшины группы мотористов Пустовойтенко), командир приказал: "Всем лежать и отдыхать, лишних движений не делать". До 10 часов командир не спал, проверял отсеки, беседовал с людьми. Потом краснофлотцы уговорили его лечь отдохнуть. Воздух в лодке сильно насытился парами бензина, люди стали одурманиваться, терять сознание. В 12 часов командира разбудил краснофлотец Сидоров, секретарь парторганизации лодки и сказал: "В лодке тяжело, надо что-то делать". Командир встал и на себе уже чувствовал тяжелое действие отравленной бензином атмосферы. Проверив состояние людей по отсекам, командир видел, что при нормальном состоянии остались только единицы. Большинство уже были как пьяные. Акустик Кантемиров лежал на настиле и плакал, приговаривая непонятные слова. Моторист Бабиш кричал и плясал. Электрик Кихаев медленно ходил по отсекам и кричал: "Что это все значит?!" Большинство лежали в глубоком обморочном сне и ничего не понимали. На вопросы не отвечали, или бормотали непонятное. Женщины уговаривали всплыть и когда им объяснили, что этого нельзя сделать, им стало казаться, что экипаж лодки почему-то решил коллективно умереть и просили, чтобы их застрелили.

Уже в 12 часов дня способность соображать и действовать сохранили только три человека: командир лодки (начал уже слабеть), секретарь парторганизации Сидоров и старшина группы Пустовойтенко.

До 17 часов командир ходил, спал, временами терял сознание. Когда почувствовал, что уже не выдерживает, приказал Пустовойтенко - во что бы то ни стало не спать, продержаться до 21 часа и тогда разбудить командира, считать это боевой задачей и все время думать о том, что если и он заснет, то все погибнут. Временами командир просыпался и требовал от Пустовойтенко не спать.

Пустовойтенко продержался до 21 часа и стал будить командира, но командир встать уже не мог. В лодке в это время творилось уже совсем невообразимое. Кто пел, кто кричал, кто плясал. Большинство лежали без сознания. Взятый с берега, взамен обгоревшего Дьяконова, механик Медведев несколько раз ходил в первый и шестой отсеки порывался открывать люки, за ним методически и спокойно ходил тов.Сидоров и на ноги оттаскивал его от люков (оба в ненормальном состоянии). Медведеву все же удалось незамеченным отдраить люк 6 отсека, но 35-метровое давление не дало люку открыться (люк остался отдраенным и в дальнейшем дал о себе знать).

Пустовойтенко пытался разбудить уснувшего механика, перенес его на руках в центральный пост, чтобы с ним продуть лодку и всплыть. Хотя временами у Медведева проблески сознания были, но использовать его для всплытия Пустовойтенко не смог. Тогда он решил перетащить командира в центральный пост, самому продуть балласт и когда лодка всплывет, вытащить командира наверх, надеясь, что на свежем воздухе он очнется.

Продув среднюю (лодка всплыла под рубку), Пустовойтенко открыл люк, но от удара свежего воздуха тоже потерял сознание и, чувствуя, что теряет сознание, успел снова задраить люк и упал вниз. Лодка, полувсплывшая, осталась еще задраенной в течение двух часов. Из незаметно прежде отдраенного люка 6 отсека в лодку просачивалась вода, заполнила трюм 6-го отсека и залила главный электромотор. Течением лодку отнесло на каменистый берег у Херсонесского маяка. Когда Пустовойтенко пришел в себя, он открыл рубочный люк и вытащил наверх командира. Командир очнулся, но долго ничего не понимал и не мог начать управлять лодкой.

Пока командир на мостике приходил в себя, Пустовойтенко проделал следующее: 1. Простудил судовую вентиляцию. 2. Задраил люк 6-го отсека и откачал трюм 6-го отсека. 3. Продул весь главный балласт (лодка всплыла совсем). 4. Чтобы дать лодке ход, вытащил наверх электрика Кихаева, привел его в чувство и снова отнес вниз и поставил на вахту к электростанции. Лодка стояла носом к берегу, командир дал ход назад, а Кихаев внизу вместо "назад" дал "вперед", командир спустился вниз, спросил Кихаева, почему он не дает хода назад, Кихаев ответил: "Наша лодка должна идти только

вперед, назад нельзя, там фашисты". Командир приказал Пустовойтенко стоять у станции и обеспечить правильное исполнение команд Кижаяевым, сознание которого не совсем еще прояснилось.

Время было 01 час ночи 24/VI, лодка была на камнях, сильный ветер с дождем и молнией, волна до 5 баллов. От ударов о камни поломало руль, который переключался только влево, а вправо нет; батарея разрядилась, с камней сняться не могли. Потом командир сам говорил, что в этот момент не знал, что делать (естественно, так как не был еще в полном и ясном сознании). В этот тяжелый для лодки момент краснофлотец рулевой Гузий, сказал: "А что, товарищ командир, если мы рванем дизелем". Командир сразу же принял этот простой и правильный совет и приказал приготовить дизель к пуску. Пустовойтенко и моторист Щелкунов (вынесенный и отрезвленный Пустовойтенко) приготовили дизель и дали с места 600 оборотов (рванули), лодка пошла по камням и вышла на чистую воду. С поломанным рулем кое-как удалось держать лодку на курсе, обогнули Херсонесский маяк, вышли из минного поля и пошли на Новороссийск.

Зная, что предстоит по пути погружения, нужно было включить батарею на зарядку от дизеля, но некому было сделать эту серьезную операцию, так как главный старшина электрик Федоров хотя и был давно вынесен наверх, но никак не приходил долго в сознание. Но дело нужно было сделать, командир приказал командиру отделения включить батарею на зарядку.

Старшина 2 статьи Ермаков вместе с Пустовойтенко эту задачу выполнили, и батарея начала заряжаться от среднего хода дизеля. В лодке стало уже легко (от работы дизеля в лодке сильная вентиляция), люди стали постепенно приходить в нормальное состояние. Уже по выходе из минного поля, вышел наверх штурман Иванов и стал помогать командиру в определении курса и несении вахты, по пути несколько раз погружались от самолетов.

25/VI утром прибыли в Новороссийск, сдали раненых и своих больных, пассажиров и женщин (долго не могли поверить, что они действительно в Новороссийске и в безопасности, без конца благодарили командира и краснофлотцев).

Лодку промыли, прощелочили и 26/VI вышла в Очамчиру".

Примечания:

Командир М-32 Колтыпин Николай Александрович, род. 30.12.1911 в г. Мозырь, ныне Гомельской обл., Белоруссия. В ВМФ с 1930. Окончил ВМУ им. М.В. Фрунзе (1934), минный класс СККС ВМС РККА (1935), УОПП им. С.М. Кирова (1939).

Прохождение службы: корабельный курсант на Д-4 (06.10.1934), к-р БЧ-3 Д-3 (06.1935-01.1936), Щ-323 (01-12.1936), Ф-3 днпл (12.1936-11.1938), пом.к-ра Щ-311 (07.1939-06.1940), к-р М-32 (06.1940-04.1944), Д-5 (04-09.1944), патрульного корабля (09.1944-03.1945), офицер штаба ЧФ (03.1945-1947), НШ днпл (1947), пом.НШ бригады (1947-1949) ЧФ, НШ Николаевской-на-Амуре ВМБ (1950), к-р этой базы (1952). В распоряжении УК ВМС (1954). НШ Порт-Артурской ВМБ (1955). С марта 1956 в отставке. Награжден 5 орденами, медалями.

Сведения о М-32: заложена 31.8.1938 г. в Горьком на заводе "Красное Сормово". 26.02.1940 г. спущена на воду. 7.11.1940 г. вошла в состав Черноморского флота.

В 1941 г. входила в состав 7 дивизиона 2 бригады подводных лодок Черноморского флота в Севастополе. С 17 по 25 июня 1942 г. совершила два транспортных рейса в осажденный Севастополь, доставив туда 14 т боеприпасов, 1,5 т продовольствия, 5 т бензина и вывезла в Новороссийск 8 человек.

14 октября после безуспешной атаки румынского эскадренного миноносца "Король Фердинанд" подверглась преследованию, в результате которого на нее сбросили 18 глубинных бомб, причинивших ей тяжелые повреждения корпуса и главных механизмов; после ухода кораблей противника всплыла и начала движение в базу, ориентируясь по звездам.

Срок боевой службы - 25,6 месяца. 13 боевых походов (81 сутки).

Публикацию подготовили А.ЕФИМОВ, А.ЧЕРЕПКОВ

Из истории штурманской службы на севере страны

27 июня 1941 г.

ПЛ Щ-401 (командир - старший лейтенант А.Е.Моисеев, штурман - лейтенант Н.А.Лаушкин, обеспечивающий - капитан 3 ранга И.А.Колышкин) проникла на рейд Висде в бухту Ботен, где по обнаруженному транспорту произвела выстрел торпедой с дистанции 16-18 кабельтовых, одна попадания не было. ПЛ ближе к нему не подошла, так как навигационная обстановка в бухте была неизвестна, глубины под килем были минимальными и уменьшались. На корабле не оказалось подробной карты гавани, а на путевой карте этого района глубины отсутствовали. Это первая атака подводной лодки СФ в войне.

29 июня 1941 г.

Первый артобстрел позиций немцев на берегу отрядом кораблей в составе: ЭМ "Юрицкий" (командир - капитан 3 ранга В.В.Кручинин); ЭМ "Куйбышев" (командир - старший лейтенант С.Н.Максимов); катер МО-121 (командир - лейтенант И.М.Миронов, командир звена - лейтенант И.А.Кроль); катер МО-123 (командир - лейтенант В.М.Лозовский); командир отряда - командир 2-го днзм капитан 2 ранга Е.М.Симонов. Корабли маневрировали в губах Кутовая и Мотка, нанесли серьезный урон немцам. Навигационное обеспечение артиллерийской стрельбы по береговым целям было успешным. В числе других отличился рулевой катера МО-121 старшина 2-й статьи Б.Н.Векшин; награжден орденом Красного Знамени.

5 июля 1941 г.

Высадка первого десанта в Западной Финляндии. Командир ДЕСО - капитан 1 ранга В.И.Платонов. Состав ДЕСО: СКР "Гроза" (командир - старший лейтенант Н.Т.Калышев); три катера МО; мотоботы; три тралящика. Высадку произвели в губе Нарпичья. В ходе высадки один мотобот ушел на мель и его бросили.

5 июля 1941 г.

При возвращении ДЕСО в Кольском заливе потоплен вражеской авиацией тралящик Т-890 (командир - старший лейтенант А.С.Ившин - ранен, штурман тяжело ранен). Это первая боевая потеря СФ.

12 июля 1941 г.

СКР "Бриллиант" атаковал и повредил немецкую подводную лодку. Это первая на

СФ атака подводной лодки противника.

14 июля 1941 г.

ПЛ Щ-402 (командир - капитан-лейтенант Н.Г.Столбов, штурман - старший лейтенант М.А.Леошко) проникла в порт Хоннингсвог и 2-торпедным залпом потопила транспорт водоизмещением 3 тыс. т. Это был первый боевой успех подводников Северного флота.

21 августа 1941 г.

Первый прорыв ПЛ М-172 в порт Лиенахамари (старший на борту - капитан 2 ранга И.А.Колышкин, командир ПЛ - капитан-лейтенант И.И.Фисанович, штурман - лейтенант А.М.Бутов, боцман - мичман Н.П.Тихоненко, штурманский электрик - И.В.Зайцев (участник 20 боевых походов). Подводная лодка проникла в губу Печенга под входящими в губу кораблями немцев. Особенностью прорыва явилось то, что он произведен днем. ПЛ атаковала транспорт и вышла из губы без происшествий.

23 ноября-3 декабря 1941 г.

ПЛ К-3 (командир - капитан-лейтенант К.И.Малофеев, штурман - старший лейтенант К.А.Соболевский, командир рулевой группы - лейтенант А.А.Лампусов) выставила по 10 мин в проливах Магере-сунд и Мосе-сунд, а затем стала действовать на коммуникациях противника в торпедном варианте. 3 декабря в районе пролива Рольвсесунд К-3 обнаружила транспорт в охранении сторожевых кораблей и катеров и произвела по транспорту 4-торпедный залп. После него ПЛ подвсплыла, а потом погрузилась на глубину 20 м, но была уже обнаружена и контратакована противником. Лодка, уходя на глубину 60 м, на полном ходу врезалась в грунт (глубина места на карте была указана 115 м). В это же время противник сбросил первую серию глубинных бомб. К-3 при последующем маневрировании, уходя от преследования, еще два раза на полном ходу ударялась о скалы и легла на грунт на глубине 83 м. Противник продолжал бомбометание. К-3 попыталась оторваться от противника на ходу, но вновь ударилась о подводную скалу и легла на грунт на глубине 78 м. Командир ПЛ и командир 1-го днпл капитан 2 ранга М.И.Гаджиев, только что возвратившийся из похода на

К-21 и вновь вышедший в море уже на К-3, вместе с дивизионным штурманом старшим лейтенантом В.К.Васильевым считали, с учетом опыта К-21, что их лодку демаскирует масляный след, вытекавший из предположительно поврежденных топливно-балластных цистерн, решили всплыть и с боем оторваться от противника. Что и было предпринято. Всплыв, К-3 вступила в артиллерийский бой с СКР UJ-1708 и катерами UJ-1403 и UJ-1416 противника, маневрируя для скорейшего отхода от берега. Бой, продолжавшийся 18 мин, закончился потоплением СКР UJ-1708 ("Ферер") и серьезным повреждением катера UJ-1403 ("Мекленбург"). ПЛ, не преследуемая противником, полным ходом направилась в открытое море. За ней тянулся широкий шлейф соляра, вытекавшего из междубортных топливных цистерн. Для их устранения необходим был доковый ремонт, поэтому командир ПЛ по радио запросил у командующего СФ разрешения досрочно вернуться в базу. Разрешение было получено, и 7 декабря ПЛ К-3 возвратилась в базу (штурман капитан-лейтенант К.А.Соболевский, боцман главный старшина Г.С.Борзый и рулевой старшина 2-й статьи Х.З.Самолетов награждены орденами и медалями).

25 ноября 1941 г.

СКР-25 обнаружил немецкую ПЛ U-578 у мыса Святой Нос. В ходе преследования таранил и потопил ее. Это был первый таран на флоте.

5 января 1942 г.

ПЛ С-102 (командир - капитан-лейтенант Л.И.Городничий, штурман - лейтенант А.Ф.Малышев), на перископной глубине в Перс-фьорде, обнаружила с расстояния в 15 кабельтовых конвой противника в составе двух транспортов и двух кораблей охранения. При циркуляции на курс атаки ПЛ коснулась грунта, выскочив на мель. Когда лодка задним ходом сошла с мели, конвой противника прошел уже мимо нее в порт Варде. В этом же походе подводники реабилитировали себя, выполнив точный торпедный удар по конвою. ПЛ атаковала сразу два танкера. Стрельба проводилась 4 торпедами с 13-секундным интервалом. Наблюдались взрывы, были потоплены транспорты "Тюркхайм" и "Фегервик". Это была первая успешная атака нескольких целей в одном залпе, когда лодка оказалась в позиции стрельбы не случайно, а в результате тактического расчета и маневра.

22 февраля 1942 г.

ПЛ М-172 (командир - капитан 3 ранга

И.И.Фисанович, штурман - старший лейтенант И.М.Шаров) в районе Варангер-фьорда выполняла задачу по высадке разведывательной группы. В этом походе заслуживает внимания опыт опознавания берегов с помощью местных жителей, находившихся на борту ПЛ. По счислению лодка подошла к Бос-фьорду, где с помощью норвежцев, находившихся на борту, был опознан берег. После чего М-172 всплыла в надводное положение вблизи Маккау-саунд-фьорда и перешла к месту высадки разведчиков.

8 апреля 1942 г.

ПЛ Щ-421 (командир - капитан-лейтенант Ф.А.Видяев, старший - командир 3-го днпл капитан 2 ранга И.А.Колышкин, штурман - старший лейтенант Т.А.Маринкин), совершавшая 7-й боевой поход, на позиции в точке с координатами 71° 06' с.ш. и 26° 53' в.д. подорвалась на mine. В результате подрыва ПЛ лишилась хода, вышли из строя эхолот и гирокомпас, главный и путевой магнитные компасы стали давать разные показания. Для отхода Щ-421 от берега, занятого противником, было решено использовать отливное течение и попутный ветер, подняв самодельный парус между перископами. Рубочный магнитный компас показывал курс, лаг отсчитывал пройденное расстояние. 9 апреля с соседней позиции на помощь Щ-421 была направлена ПЛ К-22 (командир - капитан 2 ранга В.Н.Котельников, штурман - лейтенант В.П.Чурипа, командир рулевой группы - лейтенант Л.В.Ковалев), которая в тот же день обнаружила поврежденную лодку. После нескольких неудачных попыток буксировки Щ-421 ее экипаж перешел на борт К-22. Поврежденная лодка была потоплена торпедой с К-22. 10 апреля К-22 с двумя экипажами прибыла в Полярный.

Июнь-июль 1942 г.

Разгромлен конвой PQ-17. Обороне этого конвоя командование СФ уделяло особое внимание. Конвой PQ-17 вышел из Исландии 27 июня. В составе конвоя шло 36 транспортов и 46 кораблей охранения. У побережья Норвегии были развернуты подводные лодки СФ К-2, К-21, Щ-403 и девять британских подводных лодок. 4 июля конвой PQ-17, следуя необнаруженным в тумане, находился в 400 милях к западу от о.Медвежий. В этот день английское командование, опасаясь соприкосновения с германской эскадрой надводных кораблей, ядром которой был линкор "Тирпиц", дало распоряжение кораблям охранения на полной скорости отойти на

запад, а транспортам рассредоточиться и следовать в советские порты. На следующий день, 5 июля, ПЛ К-21 (командир - капитан 2 ранга Н.А.Лунин) торпедировала и повредила линкор "Тирпиц". После этого линкор "Тирпиц" и сопровождавшие его корабли (два крейсера, семь эсминцев и два миноносца) были вынуждены вернуться в базу. С 5 по 10 июля германские самолеты и подводные лодки преследовали и безнаказанно топили неохваченные транспорты. В итоге только 12 транспортов добрались до Мурманска и Архангельска. В поисках оставшихся на плаву транспортов конвоя PQ-17 участвовали авиация и надводные корабли СФ, в числе которых был ЭМ "Грозный". На этом эсминце позже, в 1943 г., начал службу юный В.С.Пикуль, будущий известный писатель-маринист. Его книга "Реквием каравану PQ-17", вышедшая в 1973 г., явилась живым памятником в слове тем, "кто с палубы корабля шагнул прямо в бездну..."

21 января 1943 г.

В Полярный с Тихоокеанского флота прибыла подводная лодка С-51 (командир - капитан-лейтенант И.Ф.Кучеренко, штурман - лейтенант В.А.Комиссаров) - первая из отряда тихоокеанских лодок. Подводные лодки совершили переход с ТОО на СФ через Тихий и Атлантический океаны в составе отряда из 6 ПЛ (С-51, С-54, С-55, С-56, Л-15 и Л-16) тремя группами: 1-я группа (Л-15 и Л-16) вышла из Петропавловска-Камчатского 25 сентября 1942 г. (командир Л-15 - капитан 3 ранга В.И.Комаров, штурман - лейтенант Т.М.Маринич; командир Л-16 - капитан-лейтенант Д.Ф.Гусев); 2-я группа (С-51 и С-54) вышла из Владивостока 6 октября 1942 г. (командир С-51 - капитан-лейтенант И.Ф.Кучеренко, штурман - лейтенант В.А.Комиссаров); 3-я группа (С-56 и С-55) вышла из Петропавловска-Камчатского (командир С-55 - капитан-лейтенант Т.М.Сушкин, командир С-56 - капитан-лейтенант Г.И.Щедрин). На борту С-51 находились командиры отряда капитан 1 ранга А.В.Трипольский и флагманский штурман - старший лейтенант В.Ф.Паластров.

Все подводные лодки шли по одному маршруту (первым пунктом захода была ЭМБ США Датч-Харбор на Алеутах), затем вдоль западного берега Америки - в Сан-Франциско, оттуда - в Панамский канал. Подводные лодки С-51 и С-54 вошли в Датч-Харбор без лощмана, чем вызвали возмущение американцев. На подходах к Сан-Франциско в точке 45° 41' с.ш. и 138° 33' з.д. при следовании в надводном по-

ложении в кильватер Л-15 подводная лодка Л-16 была атакована японской подводной лодкой U-25 и погибла. В проливе Акутан неизвестной подводной лодкой была атакована подводная лодка С-56. В Саргассовом море неизвестной подводной лодкой была атакована С-54. После прохода Панамского канала все подводные лодки пошли в Галифакс, а оттуда - в Англию. С-51 пошла из Галифакса в Полярный без докования. Л-15 встала в сухой док в Гриноке (Шотландия). С-54, С-55 и С-56 зашли в Розайт (Англия), откуда пошли в Леруик (Шотландия). После докования С-55 и С-56 пошли в Полярный, а С-54 - в Портсмут для установки ГАС и РЛС. С-51 прибыла в Полярный 21 января 1943 г.; С-55 и С-56 - 8 марта 1943 г.; Л-15 - 19 мая 1943 г.; С-54 - 7 июня 1943 г.

3-7 февраля 1943 г.

Первый поход тактической группы подводных лодок для совместных действий на коммуникациях противника. В группе плавали подводные лодки К-3 (старший на борту - командир бригады контр-адмирал Н.И.Виноградов, командир ПЛ - капитан 3 ранга К.И.Малофеев, штурман - старший лейтенант А.А.Стабровский, командир рулевой группы - лейтенант В.А.Лесной, флагманский штурман бригады - капитан 3 ранга М.М.Семенов) и К-22 (старший на борту - командир дивизиона капитан 1 ранга В.Н.Котельников, командир ПЛ - капитан 3 ранга В.Ф.Кульбакин, штурман - старший лейтенант В.П.Чурипа, командир рулевой группы - старший лейтенант Ф.Е.Самодин). 3 февраля подводные лодки вышли на боевую позицию в район о. Варде - мыс Нордкин. 4 февраля прибыли к мысу Харбакен и начали патрулирование в надводном положении на расстоянии визуальной видимости. Периодически погружались в подводное положение. Плавали со скоростью 3 уз, на дистанции 20-25 кабельтовых, поддерживали связь по зпс "Дракон". Вечером 5 февраля при нахождении в подводном положении связь по зпс стала ухудшаться из-за взаимных ошибок места. Подводные лодки всплыли в надводное положение. Видимость была очень плохой. В 22 ч 55 мин 5 февраля в Конгс-фьорде с подводной лодки К-3 заметили два темных силуэта. По приказанию командира группы обе ПЛ легли на боевой курс для проведения торпедной атаки. К-3 атаковала и потопила один транспорт четырьмя торпедами, после чего была обнаружена и атакована эсминцами. Для уклонения от противника К-3 погрузилась. К-22 наблюдала взрыв

и гибель транспорта, но выйти в атаку по второму транспорту не смогла, так как он находился в створе с К-3. К тому же одна из торпед К-3 очень близко прошла от К-22, поэтому К-22 по приказанию командира тактической группы тоже погрузилась и ушла из района, договорившись о встрече в условленном месте. В 19 ч 37 мин 7 февраля ПЛ К-3 прибыла в район встречи и в течение 50 мин запрашивала К-22. Ответа не было. Так как уже был сильный шторм, то организовать поиски К-22 не представлялось возможным. Позже было установлено, что К-22 погибла со всем экипажем. Поход показал неэффективность действий тактическими группами, и они больше не применялись.

Лето 1944 г.

На выходе в море в сложных условиях с командующим флотом А.Г.Головко на одном из эсминцев штурман корабля Розов допустил грубую ошибку и корабль едва не сел на мель. Командующий приказал снять штурмана с должности и отправить в штрафной батальон. Однако через некоторое время, благодаря настойчивым рекомендациям члена военного совета флота А.А.Николаева и учитывая, что все родные Розова погибли, командующий флотом свое решение изменил и наказал его в дисциплинарном порядке. В дальнейшем Розов героически воевал и был награжден государственными наградами.

24 августа 1944 г.

Состоялось прибытие в Полярный линкора "Архангельск" и 8 эскадренных миноносцев, переданных СССР по ленд-лизу в счет раздела итальянского флота. Отряд прибыл из Англии в составе конвоя JW-59. Командиром отряда был вице-адмирал Г.И.Левченко, начальником штаба отряда - капитан 1 ранга В.А.Фокин.

В состав отряда кроме линкора "Архангельск" входили эскадренные миноносцы "Дерзкий" (командир - капитан 3 ранга А.И.Андреев), "Деятельный" (командир - капитан 3 ранга П.М.Гончар), "Достойный" (командир - капитан 3 ранга Н.И.Никольский, штурман - Л.Лезгин), "Жгучий" (командир - капитан 2 ранга Польский), "Живучий" (командир - капитан 3 ранга Н.Д.Рябченко, штурман - Н.А.Гончаров), "Жесткий" (командир - капитан-лейтенант А.К.Щербakov), "Жаркий" и "Доблестный". При подходе к мысу Териберский конвой JW-59 разделился на мурманскую и архангельскую группы. В эскorte архангельской группы находился СКР "Ураган" (командир - капитан 3 ранга Степанян, штурман - лейтенант Малявко), юнгой-

рулевым на котором был Р.А.Зубков (будущий флагманский штурман брПЛ СФ, главный штурман ВМФ, контр-адмирал).

23 октября 1944 г.

В Архангельск прибыл арктический конвой АБ-15 в составе ледоколов "И.Сталин" и "Северный ветер". На этом закончились операции по обороне Северного морского пути в Карском море. Противнику не удалось нарушить стратегически важную морскую арктическую коммуникацию. Все ледоколы сохранены. От атак германских подводных лодок в Карском море погибло 6 транспортов, 2 СКР и 2 ТЩ. Одно судно подорвалось на mine. Потери противника: потоплены 3 подводные лодки, повреждены 1 подводная лодка и тяжелый крейсер "Адмирал Шеер".

8 декабря 1944 г.

Эсминец "Живучий" (командир - капитан 3 ранга Н.Д.Рябченко, штурман - Н.А.Гончаров) в районе губы Порчниха потопил германскую подводную лодку U-387, применив таранный удар.

16 января 1945 г.

9 эсминцев эскортировали 8 транспортов из Кольского залива в Белое море. В процессе конвоирования эсминец "Деятельный" обнаружил и сразу атаковал глубинными бомбами немецкую подводную лодку. Но спустя несколько минут сам получил торпеду в борт и вскоре затонул. Экипаж, кроме семи человек, погиб. Командир ЭМ капитан-лейтенант К.А.Кравченко и штурман лейтенант Н.В.Корнилов посмертно награждены орденами Отечественной войны 1-й степени.

22 апреля 1945 г.

При эскортировании конвоя ПК-9 эсминец "Карл Либнехт" потопил немецкую подводную лодку U-286.

9 мая 1945 г. - Победа.

Но Северный флот еще оставался на военном положении: не все командиры немецко-фашистских подводных лодок, находившиеся к моменту капитуляции в море, подтвердили тогда приказ о возвращении в свои базы; сохранялась и минная опасность на театре. Корабли СФ продолжали обеспечивать конвои и охрану судоходства на внутренних коммуникациях. Среди них у норвежских берегов выполняла боевую задачу ПЛ Л-15, на которой командиром рулевой группы был лейтенант И.Г.Швецов, будущий контр-адмирал, начальник управления боевой подготовки Северного флота.

*По материалам издания
"История штурманской службы СФ"*

ОБУЧЕНИЕ И ВОСПИТАНИЕ

КУЗНИЦА МОРСКИХ КАДРОВ

- Марсовые, к вантам! Пошел наверх укатывать паруса!

Несколько мгновений – и реи трех мачт учебного судна "Мир" усыпаны курсантами "макаровки", как ласково называют свою альма-матер воспитанники морской школы, известной далеко за пределами России.

Самый быстрый парусник планеты (за многолетнюю историю международных регат это единственное парусное судно класса «А», трижды занимавшее абсолютное первое место) входит в Санкт-Петербургский морской канал. За кормой тысячи морских миль, порты Европы и Америки, штормы, вахты и трудные флотские будни, закалившие вчерашних школьников и превратившие их в людей особого склада – моряков.

В мае 2001 г. старейшее морское учебное заведение России - Государственная морская академия имени адмирала С.О.Макарова - отметит свой 125-летний юбилей.

Сегодня академия, возглавляемая ее выпускником профессором И.И.Костылевым, является ведущей среди морских учебных заведений России и входит в десятку лучших технических вузов страны.

Академия имеет шесть выпускающих факультетов: судоводительский, международного транспортного менеджмента, судомеханический, электромеханический, радиотехнический, арктический.

Судомеханический, электромеханический и радиотехнический факультеты академии аккредитованы в Институте морских инженеров (Лондон, Великобритания).

Специальный факультет академии осуществляет переподготовку и повышение квалификации лиц командного состава судов с ядерными энергетическими установками. Тренажерный центр этого факультета по оснащению не имеет аналогов в мире.

Ежегодно в академии обуча-



Учебный парусник "Мир"



Благодаря академии профессор И.И.Костылев вручает награды МО РФ офицерам факультета

ется около 2000 курсантов. ГМА имени адмирала С.О.Макарова – закрытое учебное заведение. Ее курсанты находятся на полном государственном обеспечении.

Академия располагает высококвалифицированными кадрами, научный потенциал которых представляют 60 докторов наук и профессоров, 170 кандидатов наук и доцентов.

Преподаватели академии являются представителями России в Международной морской организации при ООН, работают в ведущих морских вузах мира, в том числе во Всемирном морском университете (Мальмё, Швеция), Колледже морских исследований (Саутгемптон, Великобритания), Морской академии США в Кингс Пойнте, Массачусетской морской академии, Морской академии штата Мэн и многих других.

С 1995 года в академии работает Морской учебно-тренажерный центр. За это время здесь прошли подготовку более 8000 моряков. Впервые в мире здесь начали полномасштабное обучение радиоэлектронщиков 2-го класса ГМССБ, впервые в России организована тренажерная подготовка капитанов и вахтенных офицеров судов по курсу "Организация ходовой навигационной вахты".

Морской УТЦ тесно сотрудничает с военными моряками, внося свою лепту в реализацию концепции "Военно-стратегические интересы России в Мировом океане".

Так, в 1999 г. в центре прошли обучение экипажи кораблей ВМФ России и Турции. В апреле 2000 г. центр с плановым визитом посетил Главнокомандующий ВМФ адмирал флота В.Куроедов и командующие Балтийским, Северным, Тихоокеанским и Черноморским флотами. Им была продемонстрирована работа и возможности тренажера интегрированного навигационного мостика "Navi - Trainer Pro 3300". Для этого инструкторами Морского УТЦ были обучены преподаватели Высших офицерских классов ВМФ.

История академии начинается 7 (19) мая 1876 г., когда указом Императора Александра II при речном яхт-клубе столицы России были организованы мореходные классы для подготовки судоводителей. С зарождения учебного заведения практической подготовке моряков уделялось самое пристальное внимание. Ученики мореходных классов проходили практику не только на торговых судах, но и на военных кораблях. В период с 1877 по 1905 гг. среди кораблей, предоставленных классам для плавания, были крейсер "Пластун", минный крейсер "Лейтенант Ильин", ледокол "Ермак", относившийся к военному ведомству, военные транспорты "Казбек", "Секстан", "Хабаровск", "Самоед", парусные суда "Святой Ипполит", "Великая княгиня Мария Николаевна" и др.

Адмирал С.О.Макаров так отзывался о первых выпускниках: «Я лично видел на работе бывших учеников мореходных классов... не могу сказать о них ничего, кроме самой высокой похвалы».

Примечательным фактом является то, что в этом учебном заведении обучались люди из разных стран и самого разного социального происхождения. В.Л.Иванов, в течение 23-х лет заведовавший мореходными классами, так писал об этом: « На протяжении 28-летней истории в Петербургских мореходных классах учились представители разных сословий от крестьян до баронов и князей включительно, а также иностранные подданные: болгары, греки, французы, поляки, немцы и финны». В этот же период классы закончили 3 контр-адмирала и 3 генерал-майора.

В 1902 г. мореходные классы были преобразованы в Училище дальнего плавания



Главнокомандующий ВМФ В.Куроедов и командующие флотами в тренажерном центре академии

высшего типа, а через несколько лет в Санкт-Петербургские соединенные училища дальнего плавания и судовых механиков торгового флота Императора Петра I. Не раз еще менялось название учебного заведения. В феврале 1919 г. соединенные училища были преобразованы в морское и механическое отделения при Петроградском политехникуме. В 1924 г. уже Петроградский техникум водных путей сообщения был переименован в Ленинградский морской техникум. В 1944 г. на базе техникума было создано Высшее мореходное училище, которое после соединения в 1954 г. с Высшим арктическим мореходным училищем, стало называться Ленинградским высшим инженерным морским училищем имени адмирала С.О.Макарова. В 1990 г. училище преобразовали в академию.

Много выдающихся людей трудилось в стенах этого учебного заведения. Среди них известный в стране капитан дальнего плавания, ученый, писатель Д.А.Лухманов, который с 1924 по 1930 гг. был директором ЛМТ и одновременно капитаном легендарного барка «Товарищ». Окончив в 1864 г. Санкт-Петербургские мореходные классы, он отдал флоту более 64 лет, написал 16 книг научно-технического характера и 10 художественных произведений, на которых воспиталось не одно поколение моряков. А.Е.Щеголев, ученый с мировым именем, изобретатель первых радионавигационных систем, не один год отдал делу подготовки квалифицированных флотских инженеров.

Воспитанники этих и многих других замечательных преподавателей с честью выжили из тяжелых испытаний, выпавших на долю нашего Отечества. Двенадцать выпускников академии удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Среди них адмирал В.Н.Алексеев, в годы Великой Отечественной войны командовавший соединением торпедных катеров, потопивших 17 кораблей и транспортов противника, командир подводной лодки Щ-310 капитан 1 ранга С.Н.Богорад, потопивший 9 кораблей и транспортов, командир подводной лодки «Лембит» капитан 1 ранга А.М.Матиясевич, уничтоживший 8 кораблей и 13 транспортов. Многие выпускники удостоены звания Героя Социалистического Труда.

Военные моряки с первых дней основания учебного заведения наряду с гражданскими специалистами принимали самое деятельное участие в подготовке квалифицированных кадров для морского флота нашей страны. Первым заведующим морскими классами был прапорщик корпуса флотских штурманов А.В.Григорьев. В состав комитета по управлению классами входили капитан 2 ранга П.П.Вальронд, капитан-лейтенант Е.В.Березин. После преобразования классов в соединенные училища в состав комитета вошли генерал-майор Н.Н.Азарьев, генерал-лейтенант В.И.Коростовец, генерал-майор С.Н.Петров.

Для проведения занятий были приглашены именитые преподаватели. Среди них полковник Ю.М.Шокальский (океанография), подполковник Д.М.Гончаров (математика, астрономия), полковник К.Н.Оглоблинский (навигация), полковник М.М.Коптев (морская практика), подполковник К.П.Мордовин (коммерческая география и морская съемка), подполковник В.В.Гестеко (немецкий язык), поручик А.Д.Волков А.Д. (теория устройства корабля) и многие другие.

В советское время в этом учебном заведении трудились такие выдающиеся отечественные ученые, как вице-адмирал Н.Н.Матусевич, вице-адмирал Н.А.Сакеллари, контр-адмирал И.Д.Папанин, контр-адмирал Б.Е.Кудревич, контр-адмирал Б.П.Хлюстин, капитан 1 ранга Н.Ю.Рыбалтовский, капитан 1 ранга А.П.Ющенко, капитан 1 ранга К.С.Ухов, капитан 1 ранга В.И.Полонский и др. Впоследствии именами этих людей были названы учебно-производственные суда, принадлежавшие академии.

Курсанты, обучающиеся в академии, кроме гражданской специальности получают и военно-специальное образование, выпускаясь офицерами запаса ВМФ.

Впервые в истории этого учебного заведения занятия по всеобщему воинскому обучению были введены в 1921 г. Они проводились по субботам и воскресеньям с 14 до 16 часов еженедельно.

С начала 30-х годов существовало отделение военно-морской подготовки. После окончания теоретической подготовки курсанты проходили военные сборы на кораблях РККФ.

С начала и до середины 50-х годов в академии на специальном военном факультете велась подготовка кадровых офицеров для Военно-Морского Флота. Многие выпускники этого факультета принимали активное участие в создании ракетно-ядерного флота страны. Среди них доктор технических наук, профессор, контр-адмирал В.И.Ве-

тютнев, в течение нескольких лет возглавлявший НИИ МО СССР по проблемам видов Вооруженных Сил, капитан 1 ранга А.Г.Гусаков, за мужество и героизм, проявленные при испытании новой техники, удостоенный звания Героя Советского Союза, капитан 1 ранга В.С.Михайлов, капитан 1 ранга А.В.Додонов, капитан 1 ранга Е.Н.Востриков и многие другие.

В 1944 г. в ЛВИМУ имени адмирала С.О.Макарова создана военно-морская кафедра, которая с развитием и реформированием системы военного образования в 1995 г. была преобразована в факультет военного обучения.

Хорошие и прочные традиции заложили первые начальники военно-морской кафедры, командиры прославленных кораблей, такие как командир подводной лодки С-7, Герой Советского Союза, кандидат технических наук, доцент, капитан 1 ранга С.П.Лисин, командир подводной лодки Л-3 капитан 1 ранга П.Д.Грищенко, командир подводной лодки Щ-322, кандидат военно-морских наук, доцент, капитан 1 ранга П.Д.Полещук и др.

Сегодня на факультете военного обучения сформирован хороший педагогический коллектив. Преподавательский состав факультета – это офицеры, имеющие большой опыт службы на флоте, многие из которых прошли подготовку в Военно-морской академии, на Высших офицерских классах ВМФ, ряд офицеров командовали кораблями. Регулярно офицеры проходят переподготовку на курсах офицерского состава при ВМА имени адмирала Н.Г.Кузнецова. Около 40% преподавателей ФВО имеют ученые степени и звания. Среди них доктор технических наук, профессор, капитан 1 ранга запаса А.Б.Каракаев, кандидат технических наук, доцент, капитан 1 ранга В.Д.Хижняк, кандидат технических наук, доцент, капитан 1 ранга В.М.Туленинов, кандидат военных наук, старший научный сотрудник, капитан 1 ранга А.В.Сковородников, кандидат технических наук, капитан 2 ранга В.В.Усачев и др.

Офицеры факультета неоднократно, участвуя в престижных конкурсах, получали гранты на проведение научных исследований. Многие преподаватели являются авторами книг, монографий, учебников и учебных пособий, утвержденных заместителями

Главного командующего ВМФ, руководителями Росморфлота.

Факультет расположен в трех учебных городках. Общая площадь основных и вспомогательных помещений учебных корпусов – около 3000 кв. м.

В состав факультета входят три военно-морские кафедры, на которых готовятся штурманы, гидрографы, гидрометеорологи, специалисты по эксплуатации



Занятие с курсантами в компьютерном классе факультета



Практическое занятие по легководолазной подготовке

корабельных энергетических установок и электроэнергетических систем, радиотехнических средств, организации военных сообщений.

Среди других подразделений факультета следует отметить организационно-строительный отдел, офицерский состав которого поддерживает в академии строгий уставной порядок и дисциплину, организует воинское воспитание будущих офицеров флота.

Курсанты академии при обучении на ФВО принимают активное участие в работе научного общества курсантов. Неоднократно их работы побеждали на всероссийских конкурсах, отмечались грамотами Главнокомандующего ВМФ. В настоящее время на факультете проводятся масштабные работы по созданию электронного тренажера системы управления электроэнергетической системой надводного корабля.

Регулярно силами профессорско-преподавательского состава и курсантов, при активной поддержке руководства академии, обновляется учебно-материальная база факультета военного обучения. Так, только в текущем учебном году была закуплена новая вычислительная техника, оборудован компьютерный класс с локальной сетью. Приобретена новейшая аппаратура пользователя КНС, работающая как по отечественным, так и по зарубежным спутниковым навигационным системам. Получены и используются в учебном процессе новые приемо-индикаторы радионавигационных систем, ведется монтаж корабельной автоматической телефонной станции.



Практическое занятие на тренажере

Несмотря на экономические трудности переживаемые нашей страной, курсанты академии продолжают проходить учебные сборы после окончания теоретического курса на подводных лодках и надводных кораблях Военно-Морского Флота.

Большое внимание на факультете уделяется патриотическому воспитанию будущих офицеров запаса. Начальником академии регулярно выделяются средства на проведение экскурсий и занятий с курсантами в Центральном военно-морском музее, Музее ракетных войск, артиллерии и связи и др. По указанию Росморфлота в академии разработан план и проводятся мероприятия по подготовке к 200-летию со дня рождения героя обороны Севастополя в 1854-1855 гг. адмирала П.С.Нахимова. Преподаватели факультета проводят большую работу по восстановлению и расширению музея академии. Здесь следует отметить доцента военно-морской кафедры, капитана 1 ранга запаса И.П.Щебуняева, который также является руководителем судомодельной мастерской академии.

Выпускники академии регулярно призываются в кадры Военно-Морского Флота. В этом году на офицерские должности призвано 25 человек, прошедших подготовку на факультете военного обучения. Хорошие теоретические знания и практические навыки, флотская закалка позволяют выпускникам академии быстро продвигаться по служебной лестнице. Многие из них навсегда связывают свою жизнь с Военно-Морским Флотом. Среди них командир ПЛ капитан 1 ранга В.И.Алексеев, кандидат технических наук, капитан 1 ранга С.В.Процаенко, капитан 1 ранга В.Н.Комендантов и др.

Уверенно смотрит в будущее старейший морской вуз России. Так держать!

МЕДИЦИНСКИЕ ПРИБЛВЛЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ЛОКАЛЬНЫХ ВОЕННЫХ КОНФЛИКТОВ

ОПЫТ ПРОВЕДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МОРСКОЙ ПЕХОТЫ

Морская пехота – род сил Военно-Морского Флота, имеющий особую организацию и вооружение, предназначенный для действий в качестве морских десантов, а также для обороны пунктов базирования сил флотов, важных береговых объектов и десантоопасных участков морского побережья. В последнее время в силу ряда обстоятельств морская пехота выполняла не свойственные для нее задачи по поддержанию конституционного порядка (Баку - 1990 г., Поти – 1992-1993 гг.), участвовала в локальных региональных военных конфликтах (на территории Чеченской республики 1995-1996, 1999-2000 гг.). Учитывая тот факт, что части и подразделения морской пехоты составляют основной боевой элемент флотского компонента Мобильных сил РФ, командование медицинской службы Черноморского флота уделяет особое внимание совершенствованию системы медицинского обеспечения подразделений морской пехоты. За основу был взят обобщенный опыт медицинского обеспечения боевых действий отдельных батальонов морской пехоты Тихоокеанского, Северного и Балтийского флотов, активно участвовавших в контртеррористических операциях на территории Чеченской Республики. Поэтому медслужба полка морской пехоты Черноморского флота систематически в повседневных условиях деятельности готовилась к медицинскому обеспечению боевых действий.

В повседневных условиях приоритетное значение отводилось разработке методологических подходов, имеющих целью сохранение и повышение боеспособности личного состава морской пехоты. Реформирование Вооруженных Сил РФ, в частности, сокращение их численности, требует существенного повышения качества подготовки военнослужащих. Вопросы профессиональной подготовки морских пехотинцев приобрели в последние годы особую актуальность. Наблюдаются существенные трудности с набором лиц для службы в этом особом роде сил Военно-

Морского Флота. Практика показала, что в период службы отдельные морские пехотинцы отстают в освоении программы обучения, увольняются по состоянию здоровья. Вот почему с 1997 г. по 1999 г. в полку морской пехоты ЧФ была проведена научно-исследовательская работа по изучению вопросов адаптации морских пехотинцев к условиям военно-профессиональной подготовки. Был проведен анализ профессиональных факторов, влияющих на процесс адаптации, функциональное состояние здоровья, а также - социально-психологическая оценка личности. В результате выполненной работы были определены стадии адаптации, разработан способ прогнозирования успешности военно-профессиональной подготовки, определены корректирующие мероприятия для целенаправленной работы с морскими пехотинцами, отстающими в освоении программы военно-профессиональной подготовки.

Данная работа позволила улучшить качество: профессионального отбора военнослужащих для службы в морской пехоте; рационального распределения прибывшего молодого пополнения с учетом индивидуальных характеристик, мероприятий психофизиологического сопровождения повседневной деятельности военнослужащих; оценки динамики функционального состояния в процессе военно-профессиональной адаптации и выявления лиц с неблагоприятными дезадаптационными расстройством; проводимых мероприятий психофизиологической коррекции военнослужащих с признаками затруднения военно-профессиональной адаптации и разработанных рекомендаций командованию по оптимизации режима учебно-боевых нагрузок.

По опыту медицинского обеспечения ведения боевых действий в Чеченской Республике (1995-1996 гг.) серьезным упущением явилось отсутствие в войсках специальной техники для вывоза раненых с поля боя (в том числе под огнем против-

ника). В настоящее время планируется оснастить войска бронированными машинами, серийный выпуск которых еще не налажен. В полку МП ЧФ медицинской службой для этих целей были переоборудованы легкие многоцелевые гусеничные транспортеры (МТ-ЛБ). Данные машины прошли успешное испытание во время совместных российско-украинских учений с высадкой морского десанта на необорудованное побережье (1997-1998 гг.) и регулярно стали использоваться для медицинского обеспечения.

Одной из главных задач медицинской службы является приближение медпомощи к раненому на основе переоснащения и технического перевооружения медицинской службы. Медицинская служба полка морской пехоты ЧФ в настоящее время располагает табельным медоснащением для оказания экстренной помощи раненым: комплектом СМВ, а также - ДФ (десантным фельдшерским) и ДВ (десантным врачебным). Результаты войсковых учений и реальное участие в выполнении боевых задач показали, что содержимое этих комплектов не в полной мере обеспечивает оказание экстренной медицинской помощи на догоспитальном этапе. Результаты анализа медико-тактических особенностей медицинской помощи на догоспитальном этапе позволили конкретизировать мероприятия и послужили научной основой для аргументации пересмотра перечня медицинского имущества в носимых комплектах в морской пехоте.

Особо важное значение имеет обучение морских пехотинцев приемам само- и взаимопомощи на поле боя. В программе боевой подготовки морских пехотинцев на курс медицинской подготовки пока отводится 8 часов, что явно недостаточно для обучения курсу "Поддержания жизненно важных функций у раненых". Командованием флота и медслужбой полка МП ЧФ медицинская подготовка личного состава была поставлена вровень с огневой, тактической и физической подготовками. Разработана ее программа (дополнительно на нее отведено 50 ч), основное внимание уделено отработке практических навыков оказания первой помощи на поле боя (временная остановка наружного кровотечения, восстановление адекватного дыхания, обезболивание, закрытие раневых и ожоговых поверхностей, иммобилизация поврежденных конечностей). В соответствии с разработанной программой цикл занятий завершается отработкой навыков оказания первой помощи раненым

в полевых условиях. Контрольные задания включают: обнаружение раненых по указанным координатам, вынос их на расстояние до 1,5 км и более, оказание им помощи в ходе транспортировки.

Таким образом, выполнение мероприятий медицинского обеспечения в повседневных условиях позволило медицинской службе полка МП ЧФ быть постоянно готовой к медицинскому обеспечению боевых задач морской пехотой ЧФ.

Для выполнения боевых задач на территории Чеченской Республики была подготовлена разведывательно-десантная рота полка МП ЧФ.

На этапе подготовки медицинской службой проведено комплексное психофизиологическое обследование, целями которого в период непосредственной подготовки к вводу в район боевых действий являлись ускорение и повышение эффективности боевого слаживания подразделений. Для этого проводились дополнительные психофизиологическое и социально-психологическое обследования военнослужащих с оценками их функциональных резервов и уровня военно-профессиональной адаптации, по результатам которых прогнозировался уровень их боеспособности, уточнялись рекомендации по распределению (перераспределению) военнослужащих по подразделениям, при необходимости проводились мероприятия индивидуальной коррекции функционального состояния.

Основными направлениями психофизиологической коррекции в этот период боевой подготовки являлись: ускорение процессов адаптации к условиям боевой деятельности; коррекция изменений функционального состояния военнослужащих со сниженным личностным адаптационным потенциалом и низким уровнем функциональных резервов организма при использовании психологических методов и фармакологических средств; профилактика переутомления и астенических состояний.

Для медицинского обеспечения разведывательно-десантной роты доукомплектовывалась в разные периоды врачебным и фельдшерским составом, поскольку штатом для медицинского обеспечения предусмотрен один санинструктор. Таким образом, был решен вопрос о приближении врачебной помощи к раненому, ликвидирована многоэтапность ее оказания. Такая необходимость обуславливалась тактикой использования подразделений в бою.

В условиях современного боя резко возрастает значимость таких звеньев, как рота, батальон, за счет повышения их огневой и тактической самостоятельности. Отсутствие сплошной линии фронта, действия на отдельных направлениях, разнотипность решаемых задач, несомненно, создают существенные трудности с обеспечением эвакуации раненых в кратчайшие сроки в медицинские пункты полков.

В боевых условиях перед каждым военнослужащим стоят две задачи: выжить и выполнить боевое задание, при этом следует отметить, что выполнение боевого задания весьма часто является единственным способом выжить. Боевая обстановка и ее опасность вызывают нарастание психического напряжения у человека, которое может колебаться (с учетом личностных особенностей) от легкого возбуждения до чувства парализующего страха.

Нарушение здоровья у военнослужащих, принимающих участие в боевых действиях, выражается в первую очередь в эмоциональных нарушениях, которые приобретают массовый характер и описываются, как "психоневроз" или "боевая усталость". Эти эмоциональные нарушения могут проявляться как чувство страха, астенодепрессивные состояния, истерические реакции, временное расстройство сознания и др. Поэтому во время нахождения в зоне конфликта систематически проводилась экспресс-диагностика психического состояния с проведением мероприятий психофизиологической коррекции военнослужащих, у которых отмечалось временное снижение уровня боеспособности. Основными целями психофизиологической коррекции военнослужащих в период непосредственного участия в боевых действиях являлись: снижение выраженности проявлений боевого стресса; нормализация сна; коррекция астенических состояний; профилактика и коррекция реактивных состояний; экстренное повышение физической работоспособности отдельных категорий военнослужащих; поддержание высокого уровня умственной работоспособности офицеров в условиях дефицита сна.

Данные мероприятия позволили разработать рекомендации командирам по рациональному использованию военнослужащих в боевых условиях с учетом индивидуальных особенностей личности и функционального состояния организма; по своевременной замене личного состава, что значительно снизило развитие психических расстройств.

Несмотря на выполнение всех мероприятий психопрофилактики, психотравмирующие события не проходят бесследно для человека. Как известно, только около 25% военнослужащих достаточно быстро возвращаются к нормальной жизни. Остальные на протяжении длительного времени испытывают различные социальные проблемы, высказывают жалобы на состояние соматического и психического здоровья. Поэтому основные усилия медицинской службы после вывода подразделений к месту постоянной дислокации направлены на проведение реабилитационных мероприятий, коррекцию астенических состояний и постстрессорных реакций.

Накопленный опыт по медицинскому обеспечению подразделений морской пехоты в локальных и региональных конфликтах выявил ряд существенных недостатков в существующей организационно-штатной структуре медицинской службы полка морской пехоты.

Основным недостатком существующей организационной структуры войсковой медицинской службы является ее слабая мобильность и недостаточное оснащение современной специальной техникой и имуществом.

XXXVI пленум УМС ГВМУ МО РФ (1996 г.) среди организационных принципов современной военно-медицинской доктрины выделил необходимость максимального приближения сил и средств медицинской службы к районам (рубежам) возможных санитарных потерь, быстрого выдвижения к ним в соответствии с оперативно-тактической обстановкой и наличия резервов медицинской службы, маневра силами и средствами, а также объемов медицинской помощи. Это предполагает разработку новой организационно-штатной структуры медицинской службы, соответствующей уровню развития медицинской науки и характеру применения медицинских сил и средств в различных условиях боевой обстановки.

Медицинская служба частей должна отвечать определенным требованиям: быть в постоянной готовности к применению; достаточной, соответствующей современному уровню оказания медицинской помощи, мобильной и технически оснащенной.

Постоянная готовность достигается высокой укомплектованностью личным составом, техникой и материальными средствами. Кроме того, для поддержания в высокой боевой готовности медицинских частей и подразделений необходимо, чтобы различия в структуре медицинской

службы в мирное и военное время были минимальными.

Достаточность сил и средств достигается соответствием штатов и структуры медицинских подразделений и частей задачам и объему работы.

На Черноморском флоте при реорганизации бригады морской пехоты в полк в медицинской службе было сокращено врачебное и фельдшерское звено в батальонах и дивизионах. Существующая структура медицинской службы батальона полка морской пехоты ЧФ (два санинструктора) не позволяет организовать проведение эффективных лечебно-эвакуационных мероприятий на поле боя. Доля медицинского персонала в полку МП составляет 2% его штатной численности, в то время как в мотопехотном батальоне армии США во время войны во Вьетнаме она была от 8,5 до 14%.

К основным недостаткам медицинского пункта полка МП существующей структуры следует отнести недостаточное количество медицинского состава, не позволяющее организовывать эффективную медицинскую сортировку и оказание медицинской помощи; отсутствие эффективных технических средств розыска, сбора и эвакуации раненых и т.д.

Начальник ГВМУ ВС РФ в своем выступлении на Всевармейской научной конференции и в докладе по результатам инспектирования тыла ЧФ отмечал, что для медицинского обеспечения боевых действий подразделений морской пехоты надо создать отдельные медицинские роты и соответственно медицинские взводы батальонов.

Такая медицинская рота должна иметь в своем составе управление и 2 медицинских взвода, один из которых - взвод медицинского усиления (он в свою очередь состоит из отделений по числу батальонов в полку). Всего в медицинской роте целесообразно иметь 6 врачей, из них - 3 общей практики, реаниматолог, стоматолог, психиатр (психоневролог). Объем оказываемой помощи - первая врачебная, ее основная задача - проведение реанимационных мероприятий и подготовка раненых к эвакуации путем оказания исчерпывающей медицинской помощи.

Предлагается также ввести в штат медицинской роты полка подвижный комплекс врачебной помощи, состоящий из сортировочно-эвакуационного отделения (кузов-фургон на шасси автомобиля ГАЗ-66 и пневмосооружение типа ПСМ-4), а также перевязочного отделения на базе 2 ав-

топеревязочных АП-4 с аналогичным пневмосооружением, комплекс аптечный подвижный КАП-01. Санитарно-транспортные средства взвода медицинского усиления могут поднять за один рейс до 60 носилочных раненых.

В батальонах полка МП оптимальной структурной единицей медицинской службы должен быть медицинский взвод с отделением сбора и эвакуации раненых, возглавляемый врачом общей практики. Силами медвзвода должна решаться единая задача сбора и оказания медицинской помощи раненым, осуществление реанимационных мероприятий и проведение предэвакуационной подготовки раненых.

Отделение сбора и эвакуации раненых медицинского взвода должно оснащаться санитарными транспортерами МТ-ЛБ или ГТ-МУ (БММ-1), оборудованными УКВ-радиостанциями типа "Арбалет-0,5У". Малогабаритные радиостанции типа "Арбалет-1У" должны иметь и санинструкторы этих подразделений.

Предлагаемые изменения оргштатной структуры позволят увеличить долю медицинского состава в звене батальон - полк (она составит 8,5% от общей численности личного состава). Основные усилия медицинской службы в звене "рота-батальон" будут сосредоточены на проведении лечебно-эвакуационных мероприятий непосредственно на поле боя, а на медицинскую роту полка следует возложить задачи оказания раненым и больным первой врачебной помощи и проведение предэвакуационной подготовки раненых, требующие квалифицированной и специализированной медицинской помощи, а также усиления медицинской службы батальонного звена.

Таким образом, значимость морской пехоты для боеготовности как Военно-Морского Флота, так и всех Вооруженных Сил обуславливает необходимость пристального внимания к ней командования, всех служб обеспечения, в том числе и медицинской. Учитывая характер задач, возлагаемых на Мобильные силы (локализация различных кризисных ситуаций на внешних границах России и за ее пределами), необходимо создать в морской пехоте полноценные и жизнеспособные штатные формирования медицинской службы.

**Подполковник медицинской службы
И.ШЕВЧУК,
кандидат медицинских наук**

ВОЙНА В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ

Из итогового доклада министра обороны Дика Чейни Конгрессу США

Деятельность морских десантных сил (МДС)*

Планирование действий МДС началось с середины августа, когда основные подразделения, 4-я эдмп и 2 группы десантных кораблей, совершили переход от восточного побережья США к Юго-Западной Азии. Одновременно 13-й экспедиционный батальон, подготовленный для специальных операций (СО), на кораблях амфибийной эскадры, которые уже находились в западной части Тихого океана, начал переход в Юго-Западную Азию. По прибытии он присоединился к МДС с восточного побережья США, образовав, таким образом, новое формирование - оперативное соединение МДС. Во время его развертывания в районе существовала вероятность проведения морской десантной операции в интересах защиты Саудовской Аравии от иракской агрессии. И действительно, на начальном этапе развертывания сил в Саудовской Аравии в ходе операции "Щит пустыни" МДС были единственным формированием ОЦК, способным осуществить вторжение.

В течение нескольких недель до начала наступления на борту кораблей МДС велось планирование различных вариантов решения боевых задач: от крупномасштабной высадки десанта в Кувейте до рейдов, демонстративных и дезинформационных действий в районах, прилегающих к островам и побережью. Кроме того, МДС фактически осуществили несколько высадок десанта в Омане и южной части Персидского залива, широко освещая это в средствах массовой информации. Наконец, с началом наземной кампании МДС приступили к регулярным демонстративным и дезинформационным действиям и рейдам, оставаясь в готовности к проведению в случае необходимости крупномасштабной морской десантной операции. И хотя такая операция не состоялась, они внесли большой вклад в общий успех операции "Буря в пустыне", отвлекая на себя значительное количество иракских войск, находив-

шихся в районе кувейтского побережья.

Угроза со стороны Ирака

Специфика географических условий и наличие крупной группировки ВС позволили Ираку создать сильную противодесантную оборону. Один из наблюдателей, который позже изучал систему иракской обороны вдоль кувейтской границы, сделал вывод, что она была значительно более совершенной, чем системы обороны, с которыми встречались морские пехотинцы во время второй мировой войны в центральной части Тихого океана. В прибрежных районах, а также на осушаемых в период отлива участках побережья иракцы установили подводные препятствия, мины, проволочные заграждения, затрудняющие движение, выводящие из строя десантно-высадочные средства и, кроме того, препятствующие продвижению морской пехоты. Далее на побережье были расположены линии окопов и бункеры, а в населенных пунктах севернее Эш-Шуайба в качестве огневых оборонительных сооружений использовались здания. Минные поля, противотанковые рвы, врытые в землю танки и проволочные заграждения прикрывали также проходы в глубь территории. В ближнем тылу этих позиций была развернута артиллерия и подвижные части резерва, готовые к нанесению контрудара по прорвавшимся через береговые оборонительные сооружения морским пехотинцам. Кувейтское побережье со стороны Кувейт-Сити, к югу от саудовско-кувейтской границы, прикрывали по крайней мере три иракские пехотные дивизии. К северу от Кувейт-Сити побережье защищали дополнительные пехотные дивизии. В качестве резерва указанных сил в районе Аль-Ахмади находилась 5-я механизированная дивизия.

Планирование боевого применения МДС

В середине сентября, сразу же с прибытием на театр МДС, началась подготовка к морской десантной операции. МДС представляли серьезную угрозу для фланга иракских войск, которые могли совершить нападение на Саудовскую Аравию, продвигаясь вдоль основной прибреж-

*Окончание. Начало см. "Морской сборник" №№ 2, 3, 4 за 2001 г.



Действия МДС в ходе операции "Буря в пустыне"

ной дороги от Рас-Аль-Хафджи к Ад-Даммам. В конце октября МДС провели в районе Рас-Аль-Мадрака (Оман) учение с отработкой основных элементов высадки десанта. В середине ноября, при широком освещении в средствах массовой информации, на едином фоне с решением "Имминент тандер" МДС провели десантное учение, явившееся последней репетицией планов обороны ОЦК. Эти учения стали первыми в серии мероприятий, направленных на дезориентацию иракского командования относительно действий коалиции на сухопутном фронте. Через несколько недель МДС (уже имеющие предварительное распоряжение о том, что районом их действий будет кувейтское побережье) прибыли в район Рас-Аль-Мадрака для проведения учения "Си Солджер". В связи с этим было осуществлено планирование пресечения иракской системы противодесантной обороны и проверка его на штабных играх.

По мере приближения операции "Буря в пу-

стыне" разработка планов десантной операции активизировалась. 30 и 31 декабря на борту ШК "Блю Ридж" прошло совещание, на котором обсуждались вопросы, касающиеся роли МДС в обеспечении наступления на суше. Командование ОЦК выразило озабоченность (с чем позже согласилось и командование 7-го корпуса) вероятной необходимостью, в случае продления сроков наземной кампании, использования для МТО одного из портов на кувейтском побережье. Перспектива высадки десанта стала более реальной. Более того, на совещании вновь была особо подчеркнута необходимость планирования рейдов и демонстративных действий МДС вдоль кувейтского побережья для отвлечения части сил Ирака.

6 января предварительным приказом командования ВМС ОЦК перед МДС ставилась задача завершения планирования высадки десанта. Окончательный вариант плана, изве-

стного впоследствии как "Дезерт сэйбр" ("Сабля пустыни"), предписывал МДС провести МДО севернее Эш-Шуайба, закрепиться на побережье и соединиться с морской пехотой ОЦК. Целью операции являлось снижение угрозы для морской пехоты ОЦК путем сковывания сил противника в этом районе и овладения портом Эш-Шуайба.

Согласно предварительным планам проведение высадки десанта из оперативных соображений намечалось на пятые сутки наземной кампании. Первоначально предусматривалась высадка севернее нефтеочистительного завода Эш-Шуайба, затем - ударом на юг - овладение портом с расположенным там заводом по обработке жидкого природного газа, возможный взрыв которого представлял бы большую угрозу для сил высадки. Ситуация осложнялась тем, что из соображений экологии завод был включен в список целей, по которым авиации коалиции запрещалось наносить удары. Кроме того, большое количество комплексов высоких жилых домов и зданий у береговой линии обеспечивало иракцам возможность создания отличных оборонительных позиций. К середине января морской компонент МДС насчитывал 36 кораблей (31 десантный, 5 судов КМП) и 30 десантно-высадочных средств, в том числе 17 катеров на воздушной подушке. Помимо этого имелось 115 плавающих БТР, наземный комплекс сил десанта (4-я и 5-я эбрмп, 13-я эбмп) насчитывал 17 тыс. человек, сведенных в две группы высадки полковых структур (5 пехотных батальонов с приданным усилением). Воздушный компонент сил высадки включал 19 самолетов AV-8B и 136 вертолетов.

Одной из основных проблем при планировании явилась стыковка планов МДО с планом ведения воздушной кампании. Для этих целей была создана единая группа из офицеров ВМС и морской пехоты, подчиненная непосредственно командующему авиационным компонентом ОЦК.

Второй проблемой явилась нехватка десантных кораблей. Количество десантных кораблей, развернутых в Персидском заливе, не обеспечивало полной загрузки войск и техники двух эбрмп. По этой причине техника штурмового эшелона 5-й эбрмп была загружена на борт двух судов КМП, не вполне пригодных для МДО.

Еще одну трудность представляло размещение подразделений боевого и тылового обеспечения 4-й эбрмп. Первоначально они были загружены на пять судов КМП, но ни одно из них не было специально предназначено для действий в составе МДС, что ограничивало их возможности по разгрузке на необорудованное побережье. По этим причинам в ноябре суда были разгружены, а техника помещена на

два судна заблаговременного складирования типа "РО-РО".

2 февраля на борту ШК "Блю Ридж" состоялась встреча командующих ОЦК, морской пехотой и ВМС ОЦК для окончательного обсуждения плана деятельности МДС. Расчеты показывали, что для подготовки морской десантной операции требуется значительное время. Так, 10 дней отводилось на траление районов стоянки и маневрирование десантных кораблей и 3-5 дней - на предварительную авиационную и огневую подготовку высадки. В то же время командующий ВМС ОЦК отметил, что огневые и воздушные удары по хорошо укрепленному побережью приведут к крупным разрушениям инфраструктуры Кувейта.

Учитывая сложившуюся ситуацию, командующий ОЦК принял решение исключить крупномасштабную МДО из планов наземной кампании и поручил МДС подготовить ряд операций меньшего масштаба. Началась разработка плана захвата о-ва Файлака. Спустя неделю план действий, предложенный командующим ВМС ОЦК, был одобрен командующим ОЦК. Согласно данным разведки на острове размещалась бригада численностью 2500 человек. Преимуществом такой операции являлось отвлечение внимания иракцев, сдерживание их сил на побережье и сведение до минимума возможного ущерба для кувейтской территории.

Действия МДС

В ходе операции "Буря в пустыне" МДС провели пять боевых мероприятий.

Остров Умм-Эль-Марадин

В середине января 13-я эбмп получила приказ о проведении рейда на о. Умм-Эль-Марадин у кувейтского побережья. Корабли (флагман АБВ "Окинава" с эбмп на борту) осуществили переход в заданный район. Предполагалось, что на острове кроме РЛС и поста радиоперехвата находится рота противника. 29 января самолет А-6 и несколько вертолетов совершили его облет, установив, что противника там нет. Затем на остров вертолетами была высажена рота 1-го батальона 4-й эбрмп, которая захватила оставленные документы, содержавшие информацию об иракских минных постановках в северной части Персидского залива, и оборудование и уничтожила тяжелую технику. Проведенный рейд продемонстрировал иракцам возможности МДС, внеся вклад в общий план дезинформации противника.

Остров Файлака

6 февраля командующий ВМС ОЦК отдал приказ о подготовке рейда на о. Файлака. Пе-



Универсальный десантный корабль "Нассау"

ред МДС ставилась задача подготовить глубокий отвлекающий рейд на остров до начала наземной кампании. Причем оговаривалось, что силы десанта не должны ввязываться в бой с иракцами, если это затруднит отход.

12 февраля руководство МДС было собрано на борту УДК "Нассау" для уточнения последних деталей плана. 13 февраля окончательная отработка его завершилась. Согласно плану в высадке участвовал пехотный батальон в сокращенном составе (две роты). Целями рейда были уничтожение объектов системы связи, РЛС, командного пункта, а также захват пленных. 15 февраля прошла репетиция, по окончании которой командующие ВМС, МДС и силами десанта доложили командующему ОЦК о готовности к проведению операции. После совещания с командующим ОЦК командующий ВМС ОЦК распорядился начать траление проходов к острову на следующие сутки.

Спустя примерно двое суток, утром 18 февраля, корабли "Триполи" и "Пристон" подорвались на минах.

Наличие серьезной минной угрозы заставило пересмотреть план операции. С 20 по 22 февраля самолеты AV-8B из состава 4-го эсрмп с борта ДКУ "Нассау" наносили удары по о-ву Файлака. 22 февраля было принято решение об ограничении масштабов рейда, а 23-го он был отменен. Огневая подготовка продолжалась, как и планировалось, с целью убеждения иракцев в приближении операции.

Порт Эш-Шуайба

24 февраля командующий ВМС ОЦК принял решение о проведении демонстративных действий в районе Эш-Шуайба. Акция имела целью воспрепятствовать переходу иракских

сил, занимавших позиции вдоль побережья к югу от Кувейт-Сити, вглубь для противодействия продвижению сил коалиции. В 03.00 ЛК "Миссури" произвел обстрел побережья в районе ложной высадки десанта. Около 04.00 вертолеты с борта АВВ "Окинава" взяли курс на побережье, но, не долетев около трех миль, повернули назад и в 04.50 вернулись на борт корабля. Ранним утром 25 февраля, в темноте, 10 вертолетов повторили демонстрацию высадки десанта. Ответ Ирака последовал незамедлительно - в сторону кораблей коалиции были выпущены две ракеты "Силкуорм". Одна была сбита кораблем ВМС Великобритании "Глостер", а другая упала в воду. Одновременно с толку иракские батареи ПВО вели беспорядочный огонь.

Остров Бубиян

Ночью 25 февраля командующий ВМС ОЦК отдал приказ о проведении демонстративных действий в районе Аль-Фао и о-ва Файлака. Задачей МДС являлось удержание иракских войск на береговых оборонительных позициях. Следующей ночью авиация ВМС и морской пехоты, включая вертолеты, самолеты РЭБ и штурмовики А-6, совершила полет в направлении о-ва Бубиян. С открытием иракскими средствами ПВО огня штурмовики А-6 нанесли удар. Одновременно отряд вертолетов морской пехоты подошел к о-ву Файлака, ведя огонь ракетами и стрелковым оружием.

Высадка 5-й эсрмп

Самым крупным вкладом в дело обеспечения поддержки наземного наступления со стороны МДС была выгрузка 5-й эсрмп, которая началась 24 февраля в Аль-Миш и Аль-Джубайль в Саудовской Аравии. Несмотря на то,

что бригада непосредственного участия в боевых действиях не принимала, она выполняла задачи прочесывания местности, контролировала радиоэлектронную обстановку и обеспечивала охрану позиций. Тем самым она внесла свой вклад в обеспечение большей гибкости при принятии решений командующим экспедиционными силами морской пехоты.

Эффективность деятельности МДС

Учитывая время, необходимое для траления мин, потенциальную угрозу нанесения ущерба инфраструктуре Кувейта и угрозу для сил высадки, командующий ОЦК решил не проводить крупномасштабную морскую десантную операцию. Кроме того, успешная реализация плана, направленного на обман и дезинформацию противника, а также сравнительно быстрая наземная компания сделали вообще ненужным ее проведение.

Поскольку у Ирака не было подводных лодок, а следовательно, отсутствовала угроза для ВМС коалиции и торгового судоходства, подводная борьба не велась. Тем не менее, американские ПЛА играли определенную роль в нанесении ударов и выполняли ряд задач по плану поддержки ВМС коалиции.

19 января ПЛА "Луисвилл" стала первой подводной лодкой, осуществившей пуск пяти ракет "Томагавк" в ходе боевых действий, а также еще трех ракет из Красного моря до ее замены на ПЛА "Чикаго" 6 февраля.

Общие итоги морской кампании ВМС коалиции в Персидском заливе обеспечили надежное прикрытие с фланга на Аравийском море. ВМС коалиции в основном уничтожили ВМС Ирака за три недели, завоевали господство в северной части Персидского залива, заняв там районы и увеличив тем самым количество самолетов-вылетов для нанесения ударов по объектам на территории Ирака, и свели к минимуму угрозу морским коммуникациям со стороны Ирака, ограничив способность противника выполнять минные постановки.

Конфликт в Персидском заливе явился беспрецедентным в плане успешного осуществ-

ления воздушной борьбы. От операции "Шит пустыни" до операции "Буря в пустыне" не было случая ведения огня союзниками по своим силам в воздухе. Географические ограничения, необычные условия распространения сигналов РЛС, близость иракской угрозы, густая сеть воздушных путей и коммерческих аэродромов, ограниченное время распознавания потенциальных целей - все это вместе создавало самую сложную обстановку ведения воздушной борьбы. Системы борьбы с воздушными силами "Иджис" и NTU функционировали на должном уровне и обеспечили командующих ударными силами полной информацией об обстановке в воздухе.

Наличие минной угрозы со стороны Ирака оказывало влияние практически на всю деятельность ВМС. Способность коалиции проводить десантные операции и обеспечивать огневую поддержку с моря ограничивалась из-за минной угрозы в северной части Персидского залива, оказывавшей влияние и на действия авиации ВМС, поскольку АМГ в Персидском заливе были вынуждены действовать на сравнительно большом удалении от целей в Ираке.

Огневая поддержка с моря была ценным вкладом в усилия коалиции в ходе операции "Буря в пустыне". Так, 406-мм орудия ЛК "Висконсин" поддерживали объединенные силы коалиции на восточном направлении. Огневая поддержка ЛК "Миссури" убедила противника в возможности проведения морской десантной операции, особенно после обстрела из 406-мм орудий Рас-Аль-Кулайя. ЛК "Миссури" также поддержал морскую пехоту в кувейтском международном аэропорту. БПЛА являлись бесценным средством обеспечения боевых действий линкоров, которые позволяли наносить удары без дополнительных данных целеуказания.

Вклад МДС в ходе кампании на театре нельзя выразить в цифрах, но он был существенным для достижения успеха коалиции в целом. Обеспокоенность Ирака в отношении возможной высадки десанта облегчила проведение маневра на суше, который теперь называют



Десантный вертолетоносец "Окинава"



Штабной корабль "Блю Ридж"

"левый хук".

Хотя у Ирака не было подводных лодок и не было необходимости в противолодочных действиях, ПЛА коалиции участвовали в стратегической воздушной кампании, осуществляя пуски ракет "Томагавк" против многих целей, также выполняли задачи по ведению разведки и наблюдению за действиями противника.

Сильные стороны

1. Конфликт в Персидском заливе показал, что господство на море является ключом к успешному осуществлению наращивания сил, и подтвердил его значение для укрепления ведущей роли США в мире.

2. ВМС коалиции, в основном, уничтожили ВМС Ирака приблизительно за три недели, что ограничило возможности Ирака в области постановки дополнительных минных заграждений. Это позволило АМГ подойти ближе к Кувейту и увеличить количество воздушных ударов на кувейтском театре военных действий.

3. Обеспечивался достаточно полный контроль за обстановкой в воздухе. Не было случаев открытия огня по своей авиации в ходе боевых действий. Установление коридоров обратных полетов явилось основным способом расползания авиации коалиции и авиации противника.

4. Огневая поддержка линкоров явилась ценным вкладом в усилия коалиции в ходе операции "Буря в пустыне". 406-мм орудия поддерживали наступление объединенных сил коалиции на восточном направлении вдоль побережья, что обезопасило правый фланг частей морской пехоты, наступавших на Кувейт-Сити, и способствовало введению противника в заблуждение относительно планов морской десантной операции.

5. БПЛА на борту линкоров оказались отличным средством ведения разведки. Они позволили линкорам наносить удары по целям противника без привлечения других средств воздушной разведки.

6. Освещение в средствах массовой ин-

формации подготовки к морской десантной операции и потенциальная угроза ее проведения вынудили иракцев сконцентрировать внимание на приморском фланге.

Слабые стороны

1. Несвоевременная оценка нанесенного ущерба приводила к необходимости выполнения дополнительных самолето-вылетов для нанесения ударов по уже пораженным целям противника.

2. Минная угроза со стороны Ирака влияла почти на все действия ВМС коалиции в ходе конфликта в Персидском заливе. МТС ВМС США выполняли задачи в условиях сложной и напряженной обстановки.

3. Использование непригодных для десантных операций судов КМП для частичной погрузки техники первого эшелона 5-й эбрмп и второго эшелона 4-й эбрмп снизило способность МДС выполнять поставленные задачи.

4. Наиболее эффективной тактикой борьбы с надводными целями явилось нанесение ударов ПКР "Си Скъюа" английскими вертолетами "Линкс" по данным наведения с вертолетов ВР-60В. Вооружение палубных вертолетов ВМС США подобным оружием позволило бы повысить их эффективность во время действий против надводных целей и увеличить радиус поражения кораблей противника.

5. МДО является одной из самых сложных и опасных военных операций. Тем не менее МДС обеспечивает возможность силового вмешательства и передовое присутствие (независимо от наличия баз на чужой территории), что превращает их в важный фактор, определяющий обстановку на стратегическом и оперативном уровне.

НОВОСТИ ВМС ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

США. При школе подводного плавания в Гротоне торжественно открыт новый Центр боевой подготовки офицеров-подводников. В Центре на площади около 5 тыс. кв. м создано 10 кабинетов и четыре лаборатории, оборудованные электронной тренажерной техникой последних разработок, которая обеспечивает обучение и тренировку офицерского состава подводных лодок в выполнении всех основных функций. Стоимость Центра составила 2,5 млн. долларов.

Создание Центра боевой подготовки офицеров-подводников осуществлялось под контролем начальника штаба ВМС США адмирала В.Кларка, который заявил, что его открытие и дальнейшее использование должно означать "революцию в боевой подготовке".

В военно-морском училище в Аннаполисе завершена трехмесячная работа комиссии по распределению 920 курсантов старшего курса, выпуск которых планируется 15 мая. В ходе работы комиссии учитывались заявки ВМС и морской пехоты (МП), желание, здоровье, деловые и моральные качества курсантов. В соответствии с утвержденным распределением, у 94% выпускников предстоящее назначение соответствует их первому (основному) выбору, у остальных 6% - второму (резервному) выбору.

В надводные силы направляется 254 (28%) выпускника, в том числе 43 - по специальности ядерные силовые установки; в подводные силы - 150 (16%) выпускников.

В авиации ВМС будет проходить службу 301 (33%) выпускник, в том числе 241 в летном составе, а в морской пехоте - 154 (17%) выпускника, в том числе 48 - в авиации МП. В другие службы (разведка, силы специальных операций, аварийно-спасательная служба, спецсвязь, тыловые органы и др.) направляется 61 (7%) вы-

пускник.

Как и в прошлые годы, количество желающих служить в авиации ВМС, в силах специальных операций и в МП, превышало число вакансий.

В связи с обнаружением в ходе штатного технического обслуживания самолетов F-18 "Хорнет" случаев неудовлетворительного состояния механизмов, обеспечивающих заваливание крыльев при нахождении на борту авианосца (коррозия, трещины), авиационно-техническое командование ВМС США (Патаксент-Ривер, штат Мэриленд) распорядилось о проведении с 31 января с.г. проверки состояния указанных устройств у всех самолетов F-18 "Хорнет" модификаций A, B, C, и D, состоящих на вооружении ВМС и морской пехоты. Не подлежат такой проверке только самолеты F-18 модификации E/F.

Всего подлежат проверке более 750 самолетов, при этом на проверку одной машины выделяется около одного часа. Самолеты, у которых обнаружены коррозия и трещины в механизмах заваливания крыльев, отстраняются от полетов и подлежат более детальному техническому освидетельствованию.

Великобритания. На судовой верфи компании "БАЕ Системз" в Барроу-ин-Форнесс состоялась церемония закладки атомной многоцелевой подводной лодки нового типа "Эстют". Всего перспективной кораблестроительной программой Великобритании предусмотрено строительство серии из четырех или пяти ПЛА данного типа, из них первые три ("Эстют", "Эмбуш" и "Арфул") планируется ввести в состав ВМС в 2005 - 2007 гг. соответственно.

В феврале в должность начальника штаба обороны (главнокомандующего) ВС Великобритании вступил адмирал

Майкл Бойс, сменивший на этом посту генерала Ч.Гатри.

Адмиралу М.Бойсу 57 лет, в ВМС с 1961 г., по опыту службы - подводник. До этого являлся Первым морским лордом, начальником штаба (командующим) ВМС Великобритании.

Дания. В мае на Фарерских о-вах, имеющих в настоящее время статус самоуправляемой датской территории, планируется проведение референдума по вопросу отделения от Дании.

Состоявшиеся ранее несколько раундов переговоров администрации Фарерских о-вов с главой датского правительства о формуле выхода из состава Дании завершились безрезультатно.

В частности, датская сторона утверждает, что в случае выбора Фарерами независимости, прекратит оказание им экономической помощи через четыре года (ежегодно около 160 тыс. долл. США), в то время как руководство архипелага рассчитывает на получение такой помощи в течение 12 лет.

В целом, руководство Дании стремится к безусловному сохранению территориальной целостности государства. С предоставлением независимости Фарерским о-вам Дания лишится весомой доли прибылей от рыбопромысловой деятельности в районе архипелага, что повлечет за собой и изменения характера деятельности ВМС страны. В настоящее время в составе ВМС Дании имеется военно-морское командование на Фарерских о-вах, на которое возложены задачи охраны побережья и территориальных вод, контроля за рыболовством. Данное командование постоянно приписанных сил не имеет, в его состав периодически выделяется фрегат из состава эскадры кораблей охраны рыболовства, патрульные катера и патрульный самолет из состава ВВС.

ИСТИННЫЙ “артиллерийский бог” в Военно-Морском Флоте

Так характеризовал командующий Балтийским флотом адмирал В.Трибуц вице-адмирала Ивана Ивановича Грена, командовавшего артиллерией флота в суровые годы Великой Отечественной войны

На должность начальника артиллерии морской обороны Ленинграда Иван Иванович был назначен приказом Наркома ВМФ в конце июля 1941 г., когда немецко-фашистские войска рвались к ближайшим подступам города на Неве. Для Грена, занятого тогда подготовкой к эвакуации из Ленинграда Артиллерийского морского института, который он возглавлял, это назначение явилось полной неожиданностью.

Теперь под его руководством была вся артиллерия КБФ в составе 350-400 орудий калибром от 100-мм до 406-мм, с дальностью стрельбы до 35-40 км.

Он побывал на всех основных позициях и наблюдательных пунктах, многие из которых выбирались при его личном участии, и его память цепко удерживала особенности обстановки на каждом боевом участке.

Наибольшую тревогу Иван Иванович испытывал в начальный период боев против немецко-фашистских войск у стен Ленинграда в сентябре 1941 г. Враг яростно пытался прорвать нашу оборону на Пулковских высотах, начав варварские обстрелы.

Как вспоминал Грен, особенно тяжело было на душе, когда вражеские обстрелы стали наносить достаточно серьезный ущерб городу и кораблям флота. На командном пункте начальника артиллерии БФ в здании Военно-морской академии на Васильевском острове раздавались тревожные телефонные звонки с одним

и тем же вопросом: когда же врагу будет дан достойный отпор? Хотя налеты вражеской артиллерии не оставались без ответа, горько было сознавать, что система контрбатареинной борьбы еще оставалась не отработанной в полной мере.

В газете “Красный Балтийский флот” Грен писал в ноябре 1941 г.: “Трудности и сложности борьбы с батареями противника были оценены нами сразу, когда немецко-фашистские войска были остановлены в непосредственной близости от Ленинграда, и противник начал обстрел города”.

Бывший начальник штаба БФ адмирал Ю.Пантелеев позднее вспоминал, как на все вопросы Иван Иванович твердо отвечал: “Мы разработали надежные методы контрбатареинной борьбы. Скоро фашисты запищат”.

Ценой неимоверных усилий флотских и армейских артиллеристов при поддержке военных советов Ленфронта и БФ, членов Ставки Верховного Главнокомандования Н.Воронова и Н.Кузнецова эффективная система контрбатареинной борьбы была воплощена в жизнь. Грен, офицеры его штаба Н.Тимофеев, Т.Зубов, В.Сычев, Н.Сулимовский, С.Шевченко, командиры артиллерийских соединений И.Большаков, И.Дмитриев, А.Сагоян, И.Снитко внесли весомую лепту в это дело. Морские артиллеристы быстро освоили методы разведки наземных целей, стрельбы “на обратной директрисе”, снайперской стрельбы, плановой упреж-

дающей стрельбы, приемы молниеносного ответного огня.

Нарком ВМФ Н.Кузнецов в 1942 г. во время проверки деятельности БФ по защите Ленинграда побывал в штабе Грена и на его наблюдательном пункте на Московском проспекте. Иван Иванович подробно доложил об организации контрбатареинной борьбы, показал карты и планшеты с нанесенными на них разведанными позиций немецких батарей с указанием их номеров, числа и количества орудий. Как только одна из вражеских батарей открыла огонь, она была засечена нашими наблюдателями, Грен назвал номер цели и по средствам связи дал команду нашим батареям открыть огонь с использованием определенного количества снарядов. Буквально через несколько минут вражеская батарея замолкла.

Руководители контрбатареинной борьбы - командующий артиллерией Ленфронта Г.Одинцов и начальник артиллерии КБФ Грен - вместе со своими штабами работали дружно, глубоко анализировали соотношение сил, тщательно учитывали изменение состава, тактики и приемов стрельбы немецкой артиллерии, и на этой основе вырабатывали согласованные решения с учетом специфики армейской и морской артиллерии.

Немецкое командование сосредоточило под Ленинградом восемь мощных артиллерийских группировок, усиленных дальнобойными крупнокалиберными орудиями, в том числе типа "Дора" и "Густав", переброшенными из-под Севастополя и из Западной Европы, общей численностью до 250-260 орудий.

Впоследствии Иван Иванович писал: "Борьба с артиллерией противника, начавшись в сентябре 1941 г., не прекращалась ни на одну минуту за время обороны Ленинграда, она велась упорно и непрерывно, в любых условиях дня и ночи, в любое время года вплоть до января 1944 г." По его данным, удельный вес боевых стрельб в борьбе с артиллерией противника составлял в 1941 г. 33%, в 1942 г. - 65%, в 1943 г. - 70%, в 1944 г. - 73%. Около 65% израсходованного боезапаса приходилось на контрбатареинную

борьбу. К концу 1942 г. ленинградская артиллерия полностью овладела обстановкой в контрбатареинной борьбе, и враг уже не мог безнаказанно открывать огонь, так как за каждой попыткой обстрелять Ленинград сейчас же следовали мощные ответные удары объединенных сил фронтовой и флотской артиллерии.

Морская артиллерия участвовала в других операциях по поддержке действий войск фронта, кораблей и десантных сил Балтфлота, по защите коммуникаций на Балтике и Ладоге, в том числе ледовой Дороги жизни, в отражении попыток немцев прорваться в Ленинград по льду Финского залива в соответствии с гитлеровским планом "Ледовый удар", по защите кораблей и подводных лодок от артиллерийских ударов противника.

Для обеспечения выхода подводных лодок с острова Лавенсаари под руководством коменданта Островного района контр-адмирала В.Жукова и вице-адмирала Грена на острове была создана мощная артиллерийская позиция, что определило для этого небольшого островка его новое название - остров Мощный. Бывший комендант Ижорского сектора обороны генерал-майор В.Румянцев вспоминал об одной из операций, проведенной под личным руководством Грена в июне 1943 г.

Требовалось заранее подавить вражеские батареи на северном берегу Финского залива. В операции участвовала артиллерия фортов "Красная Горка" и "Серая Лошадь", железнодорожная батарея острова Котлин, бомбардировочная и корректировочная авиация БФ. Одновременно силами батарей и кораблей Ленинградской артиллерийской группы наносился удар по Ропшинской артиллерийской группировке немцев. Операция была тщательно спланирована и подготовлена штабом начальника артиллерии БФ. Вице-адмирал Грен управлял огневыми налетами с командного пункта, расположенного в Кронштадте. Совместными ударами морской артиллерии и авиации батареи противника были надежно подавлены и частично уничтожены. Подводные лодки ушли в поход в южную Балтику.

Одной из самых масштабных операций с участием морской артиллерии Балтийского флота стала наступательная операция "Искра", проведенная войсками Ленинградского и Волховского фронтов по прорыву блокады у южного берега Ладожского озера.

Для этого сформировали три оперативные группы морской артиллерии: первая в составе дивизиона морского полигона и береговых батарей 301-го, 402-го и 405-го дивизионов (командиры И.Снитко, И.Платонов, Г.Кудрявцев, Б.Гранин, Д.Видяев), вторая - дивизионы и батареи 101-й морской железнодорожной артиллерийской бригады (командир И.Дмитриев, начштаба С.Кобец), третья - артиллерия эсминцев и канонерских лодок отряда кораблей реки Невы (командир М.Иванов). Общее руководство всей группировкой и непосредственно первой группой осуществлял Грен.

Целый месяц до начала операции Иван Иванович и начальник оперативного отдела его штаба В.Сычев находились на выносном командном пункте (ВКП) в районе позиций 301-го дивизиона, организуя подготовку и взаимодействие морской артиллерии с артиллерией и частями Ленфронта.

Готовность морской артиллерии к началу операции проверял командующий флотом В.Трибуц, а затем командующий Ленфронтом Л.Говоров. Удовлетворенный уровнем организации и готовности морской артиллерии, Говоров, покидая ВКП и прощаясь с Греном и его офицерами, сказал: "Придет час, не жалейте огня, моряки!"

И морские артиллеристы постарались: во время артподготовки 12 января 1943 г. и артсопровождения наступающих войск в общем гуле артиллерийской канонады выделялись мощные "голоса" крупнокалиберных дальнобойных орудий морского полигона, корабельной, береговой и железнодорожной артиллерии. Огневое напряжение стрельбы было крайне высоким: на стволах орудий обгорала краска.

Через несколько дней после соединения войск двух фронтов и завершения операции И.Грен вместе с офицерами

штаба осмотрели результаты стрельбы 406-мм орудия дивизиона морского полигона (командир И.Платонов) по району ГЭС №8, где находился мощный узел обороны немцев, и орудий 207-й береговой батареи (командир А.Бондарев), находившейся на самом близком расстоянии от позиций противника в районе Ивановских порогов. О результатах осмотра Иван Иванович составил обстоятельный отчет, свидетельствовавший о высокой эффективности стрельбы морской артиллерии и умелых действиях морских артиллеристов.

Участники боев неоднократно отмечали личную отвагу и бесстрашие Грена, он всегда старался быть на решающих участках, часто под обстрелом вражеских батарей, лично удостоверился в полноте выполнения боевых задач.

Бывший командующий артиллерией Ленфронта маршал артиллерии Г.Одинцов отмечал, что "в военной истории едва ли повторится такой пример классического использования морской артиллерии для нужд наземных войск, как беспримерная боевая работа Балтийского флота в Великую Отечественную войну".

Вице-адмирал Грен также высоко оценивал совместные действия с армейскими артиллеристами. Он писал: "В Ленинграде с первых дней совместной боевой работы морских и наземных артиллеристов, да и не только артиллеристов, а командования всех степеней и бойцов, независимо от того, какую форму они носили, возникло настоящее боевое содружество, одинаковое понимание стоящих перед ними задач, горячее желание как можно лучше, быстрее разгромить немецко-фашистских захватчиков и этим самым выполнить основную свою задачу в войне". Несмотря на загруженность боевой работой, Грен постоянно обобщал опыт использования морской артиллерии, о чем докладывал военному совету БФ и выступал со статьями во флотских и центральных газетах. Эти материалы сыграли важную роль в организации боевых действий морской артиллерии при обороне Ленинграда, Севастополя и Советского Заполярья.

Как справедливо отмечал адмирал Три-

буц, высокое мастерство Грена по руководству артиллерией БФ со знанием артиллерийской науки являлось результатом всей его предшествовавшей службы как морского артиллериста.

И это, действительно, так.

Иван Иванович Грен, выходец из семьи эстонских крестьян, в 1914-1930 гг. прошел путь на Балтике от юнги Кронштадтской школы и курсанта первого выпуска Училища командиров флота до флагманского артиллериста штаба Балтийского флота.

Неизгладимые впечатления остались у него, когда с высоты артиллерийского марса линкора "Марат" он наблюдал за действиями артиллеристов кораблей, фортов и береговых батарей во время учений. В повседневной жизни возрождавшегося флота, на практике морских учений и походов он усвоил главное: успех боевых действий флотских артиллеристов определяется уровнем тактической и технической подготовки артиллерийских командиров, состоянием материальной части, мастерством каждого комендора, слаженностью действий расчетов боевых частей и кораблей. И любовью к морю, к своей артиллерийской специальности.

На Черноморском флоте в 1930-1935 гг. в должности начальника береговой обороны побережья Черного моря, а затем командира и комиссара Крымского укрепленного района (КУРа) Грен приобрел огромный опыт по строительству современных береговых батарей, руководству боевой учебой и практическими действиями частей и батарей береговой артиллерии, их взаимодействию с артиллерией линкоров, крейсеров и эсминцев, по обеспечению противодесантной и противовоздушной обороны батарей и базы флота.

В Ленинграде в 1935-1941 гг. Грен руководил Артиллерийским научно-исследовательским морским институтом. По выражению Ивана Ивановича, в институте наука и практика морской артиллерии сплелись в крепкий морской узел. На этот период приходится расцвет его знаний, способностей и творческих возможностей. Под его руководством и при личном участии коллектив института разработал

предложения по артиллерийскому вооружению новых типов кораблей и береговых батарей, строительство которых предусматривалось программой создания Большого флота.

По разработкам института совместно со специальными конструкторскими бюро промышленность освоила выпуск артиллерийских систем для новых кораблей, в том числе крейсеров типа "Киров". Был изготовлен и испытан опытный образец нового 406-мм орудия для строящегося линкора "Советский Союз", первые образцы ракетных установок и безоткатного орудия для береговой обороны и кораблей. Как вспоминал Н.Кузнецов, будучи в 1939 г. в Ленинграде, он побывал на полигоне, где Грен показывал ему новую 12-дюймовую пушку, которую он характеризовал, как лучшую в мире. "И, как показала жизнь, не преувеличивал", - писал Кузнецов впоследствии.

В 1943-1946 гг. в Москве Грен как главный артиллерист, а затем начальник Управления боевой подготовки Главного морского штаба, отдавал много сил для укрепления морской артиллерии, флотов и флотилий на завершающих этапах войны и в первые послевоенные годы. Выполняя задания Наркома ВМФ Кузнецова, он неоднократно бывал на флотах и флотилиях.

В заключительный период своей службы вице-адмирал И.Грен, как начальник Академических курсов офицерского состава при Военно-морской ордена Ленина академии в Ленинграде, отдавал все свои знания и опыт совершенствованию знаний высших морских командиров. Под его руководством состоялось тридцать выпусков.

Родина высоко оценила его заслуги перед народом и Вооруженными Силами - он был награжден двумя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Нахимова 1-й степени и многими медалями.

В 1960 г., прослужив на флоте более сорока пяти лет, вице-адмирал Иван Иванович Грен был уволен в отставку по болезни.

Полковник в отставке В.ЕРОХИН

НЕУДАВШИЙСЯ ДЕСАНТ НА ЛАДОГЕ

10 июля 1941 г. на Ладожско-Онежском перешейке против 7-й армии (командующий генерал-лейтенант Ф. Гореленко) перешла в наступление Карельская армия финнов. 16 июля части 6-го армейского корпуса генерала П. Талвела взяли Питкяранту и вышли на побережье Ладоги. Упорные бои развернулись в направлении Салми - Видлица. 19 июля командование Северо-Западным направлением поставило перед командующим Морской обороной Ленинграда и озерного района (МОЛиОР) контр-адмиралом Ф. Челпановым следующую задачу: содействуя контр-наступлению 7-й армии, высадить десанты на острова Лункулансаари и Мантсинсаари, тем самым создав угрозу приозерному флангу и тылу корпуса Талвела. Для проведения операции контр-адмиралу придавались отряд кораблей, авиационная группа Ладожской военной флотилии (ЛВФ) и 4-я бригада морской пехоты.

20 июля командующий МОЛиОР вышел из Ленинграда на сторожевом корабле "Пурга" в Шлиссельбург (с 1944 г. - Петрокрепость) и далее в бухту Андрусово для координации действий с 7-й армией. Однако все его попытки связаться со штабом генерал-лейтенанта Ф. Гореленко успеха не имели. Ранним утром этого же дня канонерские лодки "Селемджа", "Бира" и катер Р-44 произвели разведку Мантсинсаарского пролива. Во

время разведки "Селемджа" была атакована несколькими самолетами противника. "Бира" и катер попали под обстрел финской 152-мм батареи, ведущей огонь с полуострова Уксалонпя. От прямого попадания снаряда канлодка получила

множество пробоин, на баке возник пожар и было убито пять и ранено 46 членов команды. Вечером 20 июля в Ленинграде закончилась

погрузка на 9 транспортных судов 1-го и 2-го батальонов 4-й бригады морской пехоты, которые ближе к ночи благополучно пришли в Шлиссельбург.

В ночь с 22 на 23 июля на острова, занятые боевым охранением финского 8-го легкого батальона под командованием ротмистра Л. Ренквиста,

высадилось три группы разведчиков. На Мантсинсаари противник ничем себя не обнаружил. На Лункулансаари одна группа краснофлотцев беспрепятственно вышла к восточному побережью острова, а вторая пропала без вести на его южной оконечности (разведгруппа попала в засаду, часть разведчиков была уничтожена, а один раненый взят в плен¹). Тем не менее командующий МОЛиОР Ф. Челпанов сделал вывод, что острова свободны и лишь южная часть Лункулансаари "занята незначительными силами противника"². Также он полагал,

Это событие - один из трагических эпизодов начального периода битвы за Ленинград - произошло в июле 1941 г. Более полувека официальная историография ограничивалась о нем невнятыми и поверхностными комментариями. В канун 60-й годовщины со дня высадки советских десантов на острова восточного побережья Ладожского озера хотелось бы вспомнить об этих событиях несколько подробнее.

¹ Военный архив г. Хельсинки, т. 3574/17, т. 3230/40.

² ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 1, к. 1930, л. 14.

что на этом острове должна находиться тяжелая финская батарея.

23 июля на восточном побережье Ладожского озера началось наступление войск 7-й армии. Связи со штабом армии контр-адмирал Ф.Челпанов установить так и не сумел, но из Шлиссельбурга для захвата Лункулансаари вышли транспорты с 1-м батальоном 4-й бригады морской пехоты. К этому времени финны перебросили на остров части усиления: бронеавтомобильную группу, противотанковую и тяжелую батареи, и, кроме того, ожидался подход 8-го и 23-го пехотных полков 11-й дивизии Карельской армии.

Утром 24 июля началась высадка десанта на Лункулансаари. От артиллерийского огня противника погиб катер КМ-11, а канлодка "Олекма" получила прямое попадание снаряда в шлюпбалку. Были убиты четыре и ранены 11 человек. В числе раненых оказался и командующий Ладожской военной флотилией капитан 2 ранга С.Земляниченко. Но в целом десантная операция прошла успешно: батальон в составе 720 человек зацепился за берег и начал продвижение вглубь острова.

Бой за Лункулансаари сразу же приобрел ожесточенный характер. На подступах к селению Варпайнен дело дошло до штыковой схватки. Противник, умело используя лесистую местность, мелкими группами просачивался в тыл к наступающему десанту. Получил тяжелое ранение командир батальона капитан П.Юдин, выбыли из строя ротные командиры и политруки. Роты утратили управление, нарушилась связь с кораблями огневой поддержки. "Рации, которые были приданы батальону и ротам, почему-то не работали, не могли связаться ни с кем. Другой связи, такой как телефон, установить не удалось, не знали куда вести телефон, ракет не было", - позже напишет в своем донесении военком батальона старший политрук Гусев³. Финны тем временем перебросили на остров дополнительные силы пехоты и под их натиском десант отошел к берегу в северном и юго-западном направлении.

Контр-адмирал Ф.Челпанов принял решение о "скорейшем и наиболее орга-

низованном введении в бой 2-го батальона 4-й морской бригады"⁴. Приказав начальнику штаба ЛВФ капитану 1 ранга В.Боголепову установить связь с десантом и всячески обеспечить его действия, он вышел на катере МО в главную базу флотилии, чтобы лично организовать переход судов со 2-м батальоном.

Утром 25 июля на кораблях поддержки стало известно о тяжелом положении десанта - больших потерях, нехватке боеприпасов и сильном натиске противника. Корабли открыли артиллерийский огонь по предполагаемым местам сосредоточения вражеских войск. Ответным огнем финны уничтожили бронекатер №98 и вновь попали в канлодку "Олекма", серьезно ее повредив. Днем начался беспорядочный отход десанта с Лункулансаари. Многие бойцы бросались в воду и спасались вплавь, раненых отправляли в открытое озеро на резиновых лодках и бревнах. Корабли подобрали из воды 109 бойцов батальона, из них 50 раненых.

Узнав о неудаче на Лункулансаари, контр-адмирал Ф.Челпанов решил организовать десантирование 2-го батальона на остров Мانتсинсаари. Перед командованием батальона была поставлена следующая задача: произвести высадку рот, "прочесать остров, занять его. Выйти на его восточный берег и перейти к обороне, информируя о противнике"⁵. По имеющимся сведениям на Мانتсинсаари находились малочисленные финские подразделения, но не исключалась возможность их усиления за счет переброски на остров дополнительных частей. Данные соответствовали действительности. С 23 июля Мانتсинсаари охранял слабый отряд под командованием лейтенанта Юусела. Даже когда авиаразведка противника обнаружила идущие к острову корабли ЛВФ, основные силы финнов получили из штаба 6-го корпуса приказ оставаться на Лункулансаари и наблюдать за ситуацией. Вечером того же дня к Мانتсинсаари вышел сторожевой корабль "Пурга" и несколько транспортных судов. Силы первого броска десанта, посаженные на высадочные средства - катера и баркасы -

³ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.9, к.3130, л.11.

⁴ ЦВМА, ф.505, оп.028603, д.1, к.1930, л.15.

⁵ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.9, к.3130, л.3. 6.

шли на буксирах транспортов.

Утром 26 июля батальон в составе 792 человек благополучно высадился на остров и двинулся к его восточному побережью. В ходе наступления 1-я и 2-я роты заняли селение Оритселькя и продолжали развивать успех в направлении деревни Пелтойнен. 3-я рота, имея боестолкновения с мелкими группами финнов, достигла западной окраины местечка Тюемпелайнен и опушки леса северо-западнее Тууттила. Убедившись в успешных действиях десанта, контр-адмирал Ф.Челпанов возложил дальнейшее руководство операцией на капитана 1 ранга Боголепова и убыл на СКР "Пурга" для встречи транспортов с 3-м батальоном 4-й бригады, высадку которого планировалось произвести утром 27 июля.

Во второй половине дня на Мантсинсаари послышались звуки ожесточенного боя. Части 8-го пехотного полка финнов предприняли попытку отбить захваченный остров. При отражении противника в ротах десантников отказало около сотни винтовок и 5 пулеметов, а приданная батарея 45-мм орудий участия в боевых действиях не принимала, поскольку ее личный состав не был знаком с материальной частью орудий⁸. Связь десанта с отрядом кораблей внезапно прервалась. Командование батальона потеряло управление ротами. Ближе к вечеру финны захватили "плацдарм площадью приблизительно 3 кв. км, около деревни Саукконен"⁹, откуда перешли в решительное наступление.

К утру 27 июля противник контролировал большую часть Мантсинсаари, блокировав в районе восточного побережья несколько подразделений моряков. В селении Оритселькя, где находился штаб батальона, появились разрозненные группы десантников, дожившие, что все роты разбиты. Комбат подполковник Е.Петров принял решение выходить к месту высадки. Отход оказался спешным и неорганизованным. Шесть орудий остались в селении, с них успели снять лишь замки и панорамы прицелов.

К моменту выхода группы Петрова к заливу Лонкойнлахти на берег обрушился

артиллерийско-минометный огонь. В воздухе появились два вражеских бомбардировщика. Среди отступавших вспыхнула паника, которую усилило сообщение комвзвода 2-й роты Шилова о том, что по его "наблюдениям противник будет нас охватывать с фланга через 15 минут"⁸. Последовал приказ срочно готовить плоты для ухода с острова. При этом якобы комбат Петров заявил: "Кто не будет строить плоты, того расстреляем!"⁹ Вскоре семь плотов со 120 краснофлотцами отошли от Мантсинсаари.

В двух милях к западу от острова плоты встретились с кораблями поддержки. Об отходе десанта немедленно доложили контр-адмиралу Ф.Челпанову, шедшему к Мантсинсаари на сторожевике во главе кильватерной колонны транспортов с 3-м батальоном. Получив радиодонесение, он отменил десантирование нового подразделения, направил суда на Валаам, а сам продолжил на СКР следовать к острову. Прибыв на место и ознакомившись с обстановкой, Ф.Челпанов приказал командованию батальона возвращаться на берег и руководить эвакуацией оставшихся подразделений. Под натиском противника остатки десанта уже беспорядочно отступали к побережью и эвакуировались с острова на подручных плавсредствах. В Ладожском озере подобрали 588 бойцов, из них 40 раненых.

"Прошу доложить маршалу, что две трети Мантсинсаари очищено и похоже, что к вечеру остров будет полностью очищен. Летчик заметил вражеский корабль и плоты около берега, но не мог определить с точностью - десант это или эвакуация, последнее более вероятно"¹⁰, - докладывал командованию Карельской армии генерал П.Талвела.

30 июля в штаб 4-й морской бригады, дислоцировавшийся на Валааме, из политотдела МОЛИОР поступило следующее указание: "Произведите расследование невыполнения приказа командования Морской обороной города Ленинграда и озерного района по занятию островов командованием 1-го и 2-го ба-

⁸ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.9, к.3130, л.1.

⁹ Военный архив г.Хельсинки, т.3574/17, т.3230/40.

⁸ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.9, к.3130, л.8.

⁹ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.1, к.3130, л.6.

¹⁰ Военный архив г.Хельсинки, т.3574/17, т.3230/40.

тальонов. Невыполнение приказа командующего Северо-Западным направлением - "не отступать без приказа вышестоящего командования" - позор для бригады, когда командование 2-го батальона во главе с комбатом Петровым и комиссаром Гуральником первым бежало с острова, побросав оружие"¹¹.

Приказом командира бригады генерал-майора береговой службы Б.Ненашева от командования 2-м батальоном были отстранены и арестованы подполковник Е.Петров и батальонный комиссар А.Гуральник. Военком бригады полковой комиссар И.Вайдо приступил к выяснению причин неудачных десантов. Одновременно велось уточнение потерь личного состава, вооружения и воинского имущества батальонов. Кроме того, для проверки боевого состояния бригады на Валаам прибыли представители штаба МОЛИОР.

5 августа было проведено учебное десантирование 3-го батальона на юго-восточную часть Валаама, показавшее низкую боевую подготовку личного состава. Выводы проверяющих оказались удручающими: "Следует отметить, что неуспех подготовки упирается в полную неподготовленность командного состава на всех ступенях. Во главе подразделений и частей стоят люди абсолютно не знакомые с методикой тактической и огневой подготовки и невежественные в вопросах сухопутного боя... На ближайшее время бригада не способна к выполнению сложных задач, особенно десантных. Бригада может быть использована на пассивных участках обороны, где она будет обстреляна и получит опыт боевой деятельности на суше"¹².

8 августа военком завершил расследование. Относительно десанта на Лункулансаари выводы отличались взвешенным подходом, учитывались объективные обстоятельства: отсутствие связи с отрядом кораблей, разрозненные действия десантников на берегу, слабая тактическая подготовка личного состава батальона. Однако главной причиной поражения десанта на Мантсинсаари, по мнению проверяющих, явилось "паникерство и трусость командования батальо-

на"¹³. Кроме того, был установлен еще один "виновник" проваленной операции. Им оказался командир 1-й роты 2-го батальона капитан-лейтенант Н.Семенов, обвиненный в самовольстве. Последнее означало то, что Семенов с группой бойцов не закрепился на указанном ему рубеже, а организовал оборону и вступил с противником в бой на некотором удалении от указанного места. Выяснили и потери батальонов. Утраченное оружие и имущество составило шесть 45-мм орудий, 52 станковых и ручных пулеметов, 1166 автоматов, винтовок и револьверов, 1049 касок, 1460 противогазов и т.д. Количество убитых и пропавших без вести составило 725 человек, раненых - 90 (без учета потерь в личном составе отряда кораблей Ладожской военной флотилии)¹⁴.

18 августа состоялось судебное заседание военного трибунала Ленинградского военно-морского гарнизона по делу Петрова, Гуральника и Семенова. Трибунал признал их виновными в совершении тяжких воинских преступлений и приговорил: "Петрова Елисея Николаевича и Гуральника Александра Осиповича, по совокупности совершенных ими преступлений, на основании ст.193-22 УК РСФСР лишить военных званий и подвергнуть высшей мере наказания - расстрелу с конфискацией имущества; Семенова Николая Андреевича, на основании ст.193-21 п. "б" УК РСФСР лишить свободы с отбыванием наказания в исправительно-трудовых лагерях сроком на десять лет, без поражения в правах, но на основании примечания к ст.29 УК РСФСР исполнение приговора в отношении Семенова отсрочить до окончания военных действий, с направлением его в действующую боевую часть ВМФ"¹⁵.

Действия командования морской обороны контр-адмирала Челпанова и корпусного комиссара Лаухина были признаны халатными, им объявили строгие выговоры с предупреждением.

Так завершились июльские события на Ладожском озере в далеком 1941 году.

В. СТЕПАКОВ

¹¹ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.10, к.3130, л.2.

¹² ЦВМА, ф.580, оп.2, д.9, к.7520, лл.160-162.

¹³ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.1, к.3130, л.6.

¹⁴ Там же.

¹⁵ ЦВМА, ф.979, оп.025140, д.68, к.3121, л.23.



ПОСЛЕДНЯЯ НОЧЬ ХЕРСОНЕСА

Июнь 1942 года. Севастополь. О той, последней, трагической ночи на мысе Херсонес, небольшом кусочке суши, окруженном с трех сторон морем, где располагался аэродром во время обороны Севастополя (1941-1942 гг.), мне рассказал очевидец и участник событий Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Николай Александрович Наумов.

Удивительно интересным и привлекательным собеседником был Николай Александрович. Всегда подтянутый, он отличался выдержкой и спокойствием. Невысокого роста, худощавый, он обладал магической силой притяжения своей искренностью, скромностью и добротой.

Без преувеличения можно сказать, что Николай Александрович Наумов был одним из выдающихся летчиков и руководителей морской авиации в годы Великой Отечественной войны и в послевоенные годы.

Звездным часом для Николая Александровича было участие в воздушных боях в небе осажденного Севастополя. Он был бессменным напарником командующего ВВС Черноморского флота Н.А.Острякова, погибшего 24 апреля 1942 года по время налета вражеской авиации.

14 июня, во время третьего штурма Севастополя, указом Президиума Верховного Совета СССР Николаю Александровичу Наумову было присвоено звание Героя Советского Союза. Этим же указом высокого звания посмертно был удостоен и Николай Алексеевич Остряков.

Во время войны и в послевоенные годы Н.А.Наумов много сил и энергии отдавал подготовке морских летчиков, находясь на посту начальника Ейского военно-морского авиационного училища, командующего ВВС 7-го флота, заместителя командующего авиацией Военно-Морского Флота.

При встречах с ним в Севастополе и штабе морской авиации наряду с деловыми разговорами нередко заходила речь о событиях давно минувших дней на Черноморском флоте.

Эта тема была близка нам обоим: Николаю

Александровичу как участнику героической обороны Севастополя, мне - как участнику освобождения Крыма и города-героя.

При этих беседах Николай Александрович поведал мне о том, что он видел своими глазами на аэродроме Херсонес в ту последнюю трагическую ночь с 30-го июня на 1-е июля 1942 года.

После успешного отражения второго штурма Севастополя в декабре 1941 года и захвата морским десантом советских войск Керченского полуострова, защитники города вздохнули полной грудью и вполне обоснованно надеялись на скорое снятие блокады наступлением войск Крымского фронта.

Однако на войне - как на войне! Дальнейший ход событий на советско-германском фронте опрокинул все расчеты и надежды.

Гитлер направил в Крым в качестве командующего 11-й немецкой армией своего любимца, генерала Манштейна, который зарекомендовал себя в ходе войны удачливым и смелым полководцем.

В мае 1942 года Манштейн проводит невероятно дерзкую по своему замыслу операцию по разгрому превосходящих сил противника на Керченском полуострове. В течение

ние недели (с 8 по 15 мая) Манштейн неожиданными и смелыми действиями разгромил войска Крымского фронта (три общевойсковые армии) и вышел к Керченскому проливу, захватив большое количество боевой техники и пленных.

Разделавшись с основным противником на Керченском полуострове, немецкий генерал бросил все силы на штурм Севастополя, обрушив на героических защитников города превосходящие силы, особенно в авиации и артиллерии.

Третий, последний, штурм Севастополя начался 7 июня мощнейшей артиллерийской и авиационной подготовкой, которая продолжалась непрерывно в течение пяти суток. За это время по позициям обороняющихся были выпущены сотни тысяч снарядов и мин, сотни тонн бомб. Казалось, по всей линии обороны ничто не могло уцелеть, но как только противник переходил к наступательным действиям, оборона города вновь оживала, и немцы никак не могли достичь своей цели.

Почти месяц шли упорные и кровопролитные бои, некоторые высоты, объекты по несколько раз переходили из рук в руки.

Основные усилия фашистских войск были сосредоточены на прорыв к Северной стороне. Именно здесь (как полагал Манштейн) был зарыт ключ к победе над упорным, непокорным городом.

Под непрерывным обстрелом находились единственный аэродром Херсонес, севастопольские бухты, где производилась разгрузка кораблей и судов, с огромным риском прорывавшихся в осажденный город.

Враг господствовал в воздухе, именно авиация являлась основным средством борьбы с морскими перевозками.

Однако, несмотря на тяжелые потери в живой силе, технике, корабельном составе, несмотря на подавляющее превосходство немцев, защитники Севастополя, командование флотом и Приморской армией и не помышляли об оставлении города-крепости, все были убеждены, что Севастополь выстоит и на этот раз.

Высшим командованием принимались меры по усилению севастопольской группировки войск. Всего за июнь кораблями и судами в Севастополь было доставлено 23500 человек пополнения, большое количество боеприпасов и продовольствия. Активно действовал "воздушный мост".

Только с 21 июня по 1 июля транспортными самолетами Си-47 (Ли-2) было доставлено около 200 тонн боеприпасов и продовольствия, в то же время самолетами вывезено на Кавказ 2162 человека, из них 1542 раненых. Конечно, такое количество подкреплений не могло в полной мере восполнить тяжелые потери оборонявших город. И, тем не менее, восьмимесячная успешная оборона

Севастополя в не менее сложных условиях обстановки вселяли надежду - выстоять!

Но надеждам не суждено было сбыться. После захвата к 24 июня Северной стороны, противник, не ослабляя ударов по объектам обороны города, скрытно готовил операцию по высадке морского десанта на подручных средствах в тыл основным узлам обороны через бухту, там, где их не ждали.

Что же произошло в ночь с 28 по 29 июня? В 2.00 29 июня немцы открыли ураганный огонь по южному берегу Северной бухты в районе электростанции, по этому же району несколько бомбовых ударов нанесла немецкая авиация. С целью маскировки своих истинных намерений гитлеровцы поставили дымовую завесу по всей протяженности бухты. Слабый ветер сносил дымзавесу на позиции наших войск на южном берегу бухты. В результате наши наблюдательные посты оказались ослепленными.

В 2.35 отборные подразделения немецких войск под прикрытием дымзавесы на катерах и шлюпках начали высадку десанта в направлении Троицкой, Георгиевской и Сушильной балок с целью прорыва в тыл основным опорным пунктам нашей обороны.

Одновременно наблюдательные посты южного сектора обнаружили до 12-ти моторных шхун противника, следующих к Херсонесу со стороны Ялты. Позже стало очевидно, что эта группа мелких плавсредств представляла ложный десант и имела целью скрыть главное направление действий своих сил в Северной бухте. Основные силы береговой обороны СОРа (Севастопольского оборонительного района) были брошены против этой группы противника. Возможность же высадки десанта через бухту на подручных средствах хотя не исключалась, но считалась маловероятной. Опять сработал фактор внезапности, который на войне зачастую имеет решающее значение.

Что произошло в последующие часы с трудом поддается анализу. С рассветом после короткой, но мощной артиллерийской и авиационной подготовки в бой вступили основные силы врага.

Внезапный немногочисленный морской десант, высаженный в тыл опорным пунктам, буквально "под носом" обороняющихся, сделал свое дело, вызвал панику и неразбериху на некоторых участках. В дальнейшем, мощными ударами с фронта и тыла была нарушена связь и взаимодействие между частями обороны. Руководство СОРа и Приморской армии за несколько часов потеряли управление подчиненными войсками. Дальнейшие события, несмотря на упорное сопротивление и массовый героизм обороняющихся, развивались с невероятной быстротой.

Противник прорвался к городу. Невольно

возникает вопрос: почему такое развитие событий стало возможным? В чем состоит первопричина последующей катастрофы? В воспоминаниях наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова есть фраза, которая, по мнению Наумова, является ключевой в понимании сложившейся обстановки. "Прорыв противника с Северной стороны на Корабельную оказался для нас неожиданным". Вот где "собака зарыта"! Вот почему прочная и неприступная оборона города рассыпалась! Этот прорыв немцев оказался неожиданным для командования Севастопольским оборонительным районом (СОРа) и командования береговой обороны. Никто и не предполагал, что немцы рискнут предпринять переправу через бухту шириной около 1,5 километров, не имея высадочных средств.

А Манштейн рискнул, нашел чем и как ошеломить противника. Не случайно, за победу в Крыму Гитлер пожаловал своему генералу маршальский жезл - самую высокую награду для полководца в Германии.

Кстати, следует напомнить, что при проведении операции на Керченском полуострове Манштейн также высадил тактический морской десант, который сыграл важную роль в исходе операции. Однако горький урок и склонность немецкого генерала к применению морского десанта командованием Черноморского флота учтены не были.

Кто же нес ответственность за оборону города с моря, в том числе и со стороны Северной бухты? Ни у кого не возникнет никакого сомнения, все скажут - старший морской начальник, в данном случае - командующий флотом, он же командующий СОРОм, Ф.С.Октябрьский. К тому же у него в подчинении был заместитель по береговой обороне П.А.Моргунов, под непосредственным командованием которого были солидные силы и средства борьбы с противником с морского направления.

Об этом трагическом эпизоде героической обороны Севастополя Ф.С.Октябрьский и П.А.Моргунов вспоминали с неохотой и вскользь. Н.Г.Кузнецов в своей книге "Курсом к победе" приводит слова адмирала Октябрьского при выступлении на научной конференции в 1961 году. Он говорил: "Если бы немцы бросили против нас воздушный десант прямо в город (т.е. в тыл обороны) положение было бы катастрофическим". Почему боевой адмирал упомянул лишь о воздушном десанте? А если бы противник предпринял высадку морского десанта? Что? Последствия были бы другие? Чем отличается воздушный десант от морского? Только средством доставки. А цель зачастую одна - застигнуть противника врасплох, посеять панику, нарушить управление и взаимодействие войск.

Однако вернемся к событиям последних

дней в Севастополе. В ночь с 29 на 30 июня командный пункт обороны города был переведен в казематы 35 батареи береговой обороны вблизи Херсонеса. Уже отсюда Ф.Октябрьский доложил наркому ВМФ Н.Г.Кузнецову и командующему Северо-кавказским фронтом С.М.Буденному: "... Противник ворвался с Северной стороны на Корабельную... Резко увеличился нажим авиацией, танками... Прошу Вас разрешить мне в ночь с 30 на 1 июля вывезти самолетами 200-300 человек ответственных работников, командиров на Кавказ. Если удастся, самому покинуть Севастополь, оставив здесь своего заместителя генерал-майора Петрова..."

Нарком Н.Кузнецов, получив телеграмму, не дожидаясь решения Буденного, доложил И.В.Сталину, получил от него согласие и направил в адрес военного совета флота ответ: "... Эвакуация ответственных работников и Ваш выезд на Кавказ разрешены. Кузнецов".

Вот таким образом, буквально за одни сутки, была predetermined судьба Севастополя. И первопричиной развала обороны явилась неожиданная высадка морского десанта с Северной стороны. В этом эпизоде действия Манштейна и немецких войск поражают своей хитростью и дерзостью. Ведь не просто было найти, обнаружить ту "неуловимую цель" в обороне города и решиться осуществить задуманное при отсутствии высадочных средств на обычных рыбацких лодках.

Поистине на войне, порой, судьбу боя и операции решает, казалось бы, абсурдное, не поддающееся никакой логике, решение.

Так произошло и на этот раз. В июньских кровопролитных боях моральное превосходство несомненно было на стороне защитников города. Но как только в боевых порядках раздались крики: "Кругом немцы!", "Мы окружены!", началось стихийное и непоправимое крушение обороны. Отважные морские пехотинцы, артиллеристы и танкисты, лишенные достоверной информации о противнике и управления, вынуждены были оставить обжитые и неприступные укрепления на окраинах города и искать спасения в районе Херсонеса, последнем клочке не занятой врагом советской земли.

А в подземе 35-й береговой батареи, на объединенном командном пункте, тем временем проходило непрерывное совещание. Речь шла уже не об укреплении обороны, а об эвакуации какой-то части отступающих войск и, в первую очередь, раненых. Начальство не забывало и о себе. Когда Октябрьский довел содержание ответа Кузнецова до членов военного совета флота и Приморской армии, совершенно обоснованно возник вопрос: "Почему оставаться должен Петров?" Видимо, Октябрьский не посоветовался со своими ближайшими помощниками, когда в телеграмме назвал Петрова. От

руководства флота предполагалось оставить начальника береговой обороны генерал-майора П.Моргунова.

Против оставления Петрова возразили члены военного совета Приморской армии (И.Чухнов, М.Кузнецов), а также член военного совета флота Н.Кулаков.

- Кого же оставить? - спросил Октябрьский, обращаясь к Петрову.

Тот высказался за Новикова, командира 109 стрелковой дивизии, которая прикрывала Херсонес. Октябрьский согласился с мнением Петрова. Тут же было решено, что Петров со своим штабом уйдет на подводной лодке. Сам Октябрьский для руководства флота предполагал использовать транспортный самолет, в резерве держать подводную лодку.

Теперь все усилия руководителей обороны были направлены на то, чтобы задержать продвижение немецких войск, не допустить окружения защитников города, успеть отвести оставшиеся силы к Херсонесу.

Что происходило в последующие 24 часа в обстановке хаоса и неразберихи, невозможно достоверно представить и оценить.

Не верьте тем, кто в своих воспоминаниях о тех трагических часах пытается нарисовать "правдивую" картину обстановки в целом.

Каждый непосредственный участник тех кошмарных событий способен лишь вспомнить те факты (с определенной долей достоверности), которые он видел своими глазами, что довелось испытать им самим.

"Мне представляется, - рассказывал Наумов, - что из всех, кто пытался осмыслить трагедию тех дней, более объективно поступил вице-адмирал И.И.Азаров в книге "Непобежденные". Заслуга Ильи Ильича как раз и состоит в том, что он не пытается навязать свое мнение и выводы, он изложил только факты, то, что видели очевидцы тех событий. Он разыскал многих непосредственных участников трагической эпопеи последних дней обороны Севастополя и записал их рассказы".

В приведенных рассказах много обнаженной правды о героизме моряков, летчиков, артиллеристов, связистов, медиков, простых советских людей, кто самоотверженно, не жалея крови и жизни, сражался с кровавыми и жестокими врагом.

О многих подвигах поведал в своей книге Азаров, а сколько еще событий и фактов героизма советского солдата и матроса остались "за кадром", многие безымянные герои остались на поле брани, на дне морском, и о их мужестве никто не расскажет! А погибли самые смелые, честные и бескорыстные! Это факт!

"Мы погибли б, если бы не погибли!" - гласит народная мудрость. Вот почему мы вечно должны чтить память погибших в боях, мы

у них в неоплатном долгу. Помните об этом, люди!

Немецкие войска, почуяв головокружительный "аромат" близкой победы над стойким противником, наседали со всех направлений, не давая отступающим советским войскам ни минуты передышки, ни возможности закрепиться на каком-либо рубеже.

Ударом мощной танковой группировки из района Балаклавы по направлению Стрелецкой бухты немцы стремились окружить основные силы защитников города. Дело было сделано, начиналось добивание и уничтожение всего, что попадалось на пути немецких войск.

Единственная дорога от города к Херсонесу была забита отступающими, изнуренными долгими кровопролитными боями солдатами и матросами. Каждый артиллерийский снаряд, мина, бомба врага находила свою жертву. Опыленные жаждой мести и новой крови фашистские изверги разыгрывали по своему сценарию "ритуальную пляску смерти".

Толпы измученных, голодных солдат и матросов скапливались на летном поле Херсонеса, спускались с береговой кручи к морю в надежде на чудо, избавление от смерти и плена. Много было раненых.

Так бывает на войне при поражении, когда боееспособные и подчиняющиеся единой воле роты и батальоны превращаются в неуправляемую толпу людей, часто по вине бездарных высоких начальников.

Стихийное сопротивление разрозненных групп отступавших войск, тем не менее, продолжалось еще несколько дней и ночей. Неподходящие попытки прорваться в горы, к партизанам, заканчивались неудачей.

Осуществить плановую или даже экстренную эвакуацию отступавших защитников Севастополя командование флота не смогло: слишком быстро и непредсказуемо развивались события.

Командованием 11-й немецкой армии в штурме Севастополя особая роль отводилась авиации. С уверенностью можно утверждать, что именно немецкая авиация сыграла решающую роль в третьем штурме и овладении городом. Немецкая авиация господствовала в воздухе, она, по сути, без всякого сопротивления наносила непрерывные бомбо-штурмовые удары по позициям обороняющихся советских войск, по единственному аэродрому Херсонес, по кораблям и плавсредствам в бухтах и на переходе морем. Эффективность действий авиации была весьма высокой.

Об интенсивности действий немецкой авиации можно судить по донесениям командующего СОРОм Ф.Октябрьского. Так, 29 июня он писал в докладе: "...Авиация противника непрерывно бомбит группами 18-60

самолетов боевые порядки. Авиация противника не дает пехоте занимать рубежи обороны. Части несут большие потери в живой силе и матчасти. Все дороги находятся под непрерывным огнем и бомбоударами. Во всем районе стоит сплошной столб пыли, ничего не видно..."

В другом донесении того же дня говорилось: "... В течение дня авиация противника произвела до 1500 налетов, сбросила более 6000 бомб, подвергла жестокой бомбардировке живую силу и все без исключения объекты. В результате бомбежки части СОРА понесли тяжелые потери в живой силе и матчасти..."

Немецкая авиация успешно действовала и на море по срыву морских перевозок, потопив несколько крупных кораблей в бухтах Севастополя и на переходе морем. Единственным спасением было темное время суток, когда авиация не могла поражать морские цели.

Таким образом, немецкая авиация своими активными действиями резко снизила возможности Черноморского флота, свела на нет фактическое превосходство и господство его на море.

В итоге именно немецкая авиация помогла сломить упорное сопротивление защитников Севастополя и нанести советским войскам тяжелые потери.

Военно-воздушные силы Черноморского флота имели на вооружении в основном устаревшие самолеты: И-15бис, И-16, И-153, У-2, которые базировались на аэродромах Херсонес и Юхарина балка. Самолетов новых типов, на которых можно было "тягаться" с "мессерами", было мало.

В начале мая 1942 года (перед третьим штурмом) из частей, базирующихся на аэродромах осажденного города, была сформирована 3-я особая севастопольская авиагруппа. В нее вошли 6 гвардейский истребительный, 18 и 23 штурмовые, 166 морской авиаполки. Командиром группы был назначен Михайлов. Оперативно в состав авиагруппы частично входили 45 и 247 истребительные авиаполки ВВС на самолетах Як-1.

В Севастополе находился командующий ВВС флота генерал-майор авиации В.В. Ермаченков со своим штабом.

Летчики-черноморцы в условиях бомбежки и артобстрелов, непрерывного блокирования аэродромов вражескими истребителями, смело вступали в бой с превосходящими силами фашистов. Основные усилия малочисленной авиации флота были нацелены на содействие сухопутным войскам, на уничтожение огневых средств противника.

За период третьего штурма черноморская авиация произвела 3144 боевых вылета, более половины из них на штурмовку.

Нетрудно себе представить, насколько

сложной, а порой и безвыходной складывалась обстановка для летчиков, оборонявших город. Командование СОРОм (Октябрьский) настойчиво требовало повышения результативности действий авиации по пресечению или, по крайней мере, снижению активности вражеской авиации.

Что мог ответить на обоснованные упреки командующего флотом генерал Ермаченков: он прекрасно понимал, насколько трудно на "Бисах", "Чайках", "Ишаках" противостоять "мессерам", а прибывающее пополнение с Большой земли на Яках оказывалось укомплектовано слабо подготовленными летчиками.

Крылатым защитникам города приходилось действовать мелкими группами ранним утром (до восхода солнца) или поздно вечером в сумерки. В светлое время в небе господствовала немецкая авиация. Большие сложности представляла проблема сохранности самолетов от налетов авиации противника и непрерывных артобстрелов. Надо отдать должное героизму технического состава, который проявлял чудеса находчивости в строительстве и оборудовании укрытий (канониров).

За время третьего штурма летчики авиагруппы нанесли немалый урон наступающему противнику, в то же время, потеряли 71 самолет. С получением приказа об оставлении Севастополя командующий ВВС В.Ермаченков предпринял все возможные меры по спасению личного состава и оставшихся исправных самолетов. Сам же решил покинуть Херсонес на боевом истребителе Як-1.

Поздно вечером 30 июня с аэродрома Херсонес перелетела группа в составе 18 самолетов (6 Як-1, 7 Ил-2, 1 И-16, 2 И-153, 1 И-15бис, 1 ЛаГГ-3. В ночь на 1 июля на аэродром Анапа перелетела вторая группа - 8 самолетов (3 Як-1, 3 И-16, 1 И-153, 1 У-2). Кроме того, один Як-1 произвел вынужденную посадку в районе Туапсе. Три самолета У-2, вылетевшие из Севастополя, пропали бесследно.

Таким образом, из осажденного Севастополя перелетали на Кавказ всего 26 самолетов, 4 самолета были потеряны. 36 исправных самолетов было подорвано на Херсонесе.

Из оставшихся на аэродроме 2072 человек авиационных специалистов и представителей тыловых частей был сформирован сводный батальон, который до последней возможности оборонял Херсонес, многие из них погибли при попытках прорыва в горы, некоторые попали в плен.

Окончание следует

ДИНАСТИИ ИМЕН

“Бурный”, традиционное наименование ряда кораблей и судов отечественного ВМФ:

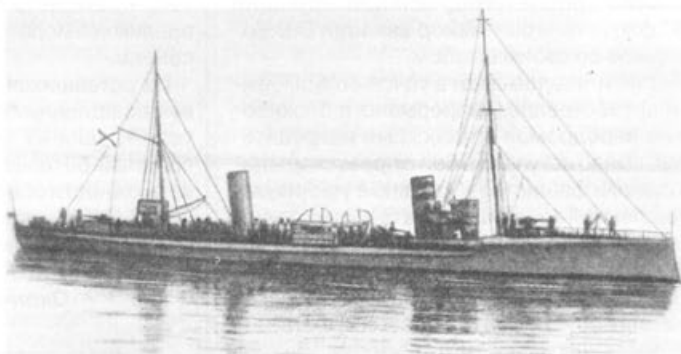
1) вспомогательное гребное судно (до 1788 г. - “Судно №4”) БФ. Построено в 1780 г. Длина 10,66 м, ширина 3,0 м, осадка 1,17 м. В годы войны с Швецией 1788-1790 гг. обеспечивало действия боевых кораблей флота. В 1801 г. исключено из списков судов БФ и в гавани Роченсальского порта разобрано на дрова;

2) миноносец (до 9 марта 1902 г. - “Макрель”) типа “Акула” БФ. Заложен весной 1901 г. на эллинге Невского судомеханического завода в С.-Петербурге и 4 августа 1901 г. зачислен в списки кораблей БФ, спущен на воду 29 сентября 1901 г., вступил в строй в августе 1902 г. Водоизмещение нормальное 350 т, длина 64,01 м, ширина 6,4 м, осадка 3,05 м. Мощность паровых машин 2х2750 л.с.; скорость полным ходом 20,6 уз., экономическая 12,0 уз.; дальность плавания 1152 мили. Вооружение: 175-мм и 547-мм ор., 2х1450-мм ТА, принимал от 14 до 16 морских якорных мин. Экипаж 68 чел. В период русско-японской войны 1904-1905 гг. под командованием капитана 2 ранга Погорельского, позже лейтенанта И.И.Подъяпольского, с 19 мая 1904 г. лейтенанта Азарьева 1-го и после него лейтенанта Т.Тыrkова 3-го, входя в состав Тихоокеанской (с 17 апреля 1904 г. - 1-й Тихоокеанской) эскадры, оказывал огневую поддержку сухопутным войскам на Квантунском п-ове, нес дозорную и дежурную службу на подходах к Порт-Артуру (Ляодун), участвовал в тралении мин, обеспечивал минно-заградительные действия др. кораблей, в июле 1904 г. дважды выходил на минные постановки у Луавантана и Ляотешана. На рассвете 29 июля 1904 г. при возвращении в Порт-Артур после боя с японским флотом в Желтом море в районе Шантунского м-ка сел на мель, где ввиду невозможности съема был взорван экипажем, и 11 сентября 1904 г. исключен из списков кораблей БФ;

3) эскадренный ми-

носец типа “Инженер-механик Зверев” БФ. Заложен 25 марта 1905 г. на судостроительном заводе “Schichau F.” в Эльбинге (Эльблонг, Германия) по заказу Морведа России и 2 апреля 1905 г. зачислен в списки кораблей БФ, спущен на воду 25 января 1906 г., вступил в строй весной 1906 г. Водоизмещение нормальное 450 т, длина 63,55 м, ширина 7,01 м, осадка 3,0 м. Мощность паровых машин 2х3100 л.с.; скорость полным ходом 22,5 уз., экономическая 12,0 уз.; дальность плавания 960 миль. Вооружение: 275-мм ор., 67,62-мм пул. и 3х1450-мм ТА, принимал 15 морских якорных мин. Экипаж 70 чел. До 27 сентября 1907 г. относился к подклассу миноносцев. В 1910-1911 гг. и 1915-1916 гг. проходил капитальный ремонт. Участвовал в Первой мировой войне (обеспечение и прикрытие минно-заградительных действий, эскортирование и ПЛО главных сил флота, несение дозорной и конвойной службы) и февральской революции. 25 октября 1917 г. вошел в состав Красного БФ, а 21 апреля 1921 г. - в состав МСБМ. 10-17 апреля 1918 г. совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт, после чего был сдан в Кронштадтскому военному порту на хранение, а 30 апреля 1925 г. передан “Комгосфондов” для разоружения, демонтажа и реализации и 21 ноября 1925 г. исключен из списков кораблей РККФ;

4) канонерская лодка (до 11 августа 1919 г. - “Лесные заготовки”) ВВФ. Бывший речной колесный буксирный пароход, построенный в 1903 г. на заводе Семеновичева в Гороховце Владимирской губ. по заказу Управления Нижегородских земельных и гос.имений и базировавшийся на Нижний Новгород. 8 февраля 1918 г. в связи с национализацией торгового флота передана Главному ВСНХ. С 11 июня 1918 г. входила в состав Нижегородского Рупво-



Эскадренный миноносец “Бурный” БФ (1905 - 1906 гг.)

**Продолжение. Начало см. “Морской сборник” №№ 3,4 за 2001 г.*



ЭМ "Бурный" пр. 956, ТОФ

да, а 13 июня 1919 г. мобилизована, поставлена на переоборудование в КЛ и зачислена в состав ВВФ. Длина 58,4 м, ширина с кожухами 15,6 м, без кожухов 7,13 м, осадка 1,4 м. Мощность машины 420 л.с.; скорость полным ходом 9,0 уз, экономическая 5,0 уз. Вооружение: 4 75-мм ор. и 4 7,62-мм пул. (в 1942-1943 гг. 2 85-мм ор. и 2х2 12,7-мм пул.). Экипаж 70 (с 1942 г. 52) чел. С 31 июля 1919 г. входила в состав ВКВФ. Участвовала в Гражданской войне (бои с подразделениями и частями Добровольческой белой армии под Царицыном в сентябре-октябре 1919 г.). 27 апреля 1920 г. исключена из состава РККФ в связи с разоружением и возвратом Нижегородскому Рупводу. С 13 июня 1922 г. входила в состав ВГРП, с 18 июля 1924 г. - в состав УВГРФ, с 11 февраля 1931 г. - в состав ВУРТ, а с 18 марта 1934 г. - в состав ВВРП и находилась в подчинении сначала НКПС, с 30 января 1931 г. - Наркомвода и с 9 апреля 1939 г. - НКРФ. В 1935-1936 гг. прошла капитальный ремонт. 5 октября 1942 г. мобилизована вновь, принята от НКРФ и 10 октября 1942 г. по окончании переоборудования в КЛ, подняв Военно-морской флаг СССР, вошла в состав ВВФ. Участвовала в Великой Отечественной войне (несение под командованием ст. лейтенанта Н. Вайтолына ПВО караванов судов, портов и баз на Волге и Астраханском рейде обеспечение воинских, народнохозяйственных и экспортно-импортных перевозок; с 18 сентября 1943 г. находилась в оперативном подчинении Астраханской ВМБ КВФ и обеспечивала деятельность пароходства "Рейдтанкер" НКМФ на Астраханском рейде по перевозкам нефтепродуктов). В некоторых документах значится под наименованием "Канонерская лодка №7". 25 ноября 1943 г. исключена из состава ВМФ в связи с разоружением и возвратом ВВРП. 22 марта 1947 г. за особые заслуги экипажа в годы войны удостоена мемориальной доски МРФ. 23 марта 1946 г. по-

ступила в подчинение МРФ СССР, 15 марта 1953 г. - ММРФ, 25 августа 1954 г. - вновь МРФ СССР, а 6 июня 1956 г. - МРФ РСФСР, 24 апреля 1948 г. вошла в состав ВГрРП и 23 декабря 1954 г. - в состав ВОРП. 30 декабря 1956 г. выведена из эксплуатации и исключена из списков судов МРФ в связи с передачей "Главвтор-

чермету" для демонтажа и разделки на металл;

5) катер-истребитель (с 9 мая 1920 г. - "МИ-7") Онежской фл. морских сил Добровольческой белой армии. Построен в 1916 г. на судовой верфи "Grinport Basin & Construction Co" в Гринпорте (США) по заказу Морведа России и в ноябре 1917 г. доставлен морским путем из США в Архангельск, а в марте 1919 г. по приказу белогвардейского командования перевезен по железной дороге на Онежское оз. и включен в состав Онежской фл. Добровольческой белой армии. Водоизмещение нормальное 25 т; длина 21,95 м, ширина 3,35 м, осадка 0,61 м. Мощность моторов 3х360 л.с.; скорость полным ходом 30,0 уз., экономическая 20,0 уз; дальность плавания 500 миль. Вооружение: 1 47-мм и 1 37-мм ор., 2 7,62-мм пул. Экипаж 11 чел. В конце 1919 г. отправлен по железной дороге из Медвежьей горы в Мурманск, где 13 марта 1920 г. был захвачен частями РККА и 31 марта 1920 г. зачислен сначала в состав БВФ, а 24 апреля 1920 г. - в состав МССМ. 7 июня 1922 г. исключен из состава РККФ в связи со сдачей к Архангельскому военному порту для разоружения, демонтажа и разборки на запасные части:

б) минный (торпедный) катер (до 7 июня 1924 г. - "Минный катер №5", с декабря 1924 г. - "Торпедный катер №2") МСЧМ. Бывший минный катер англо-белогвардейских морских сил Каспийского моря, построенный в 1917 г. на судовой верфи "Thornycroft, John I., & Co" в Саутгемптоне (Великобритания). Водоизмещение нормальное 9 т; длина 10,6 м, ширина 2,1 м, осадка 0,7 м. Мощность моторов 2х125 л.с.; скорость полным ходом 45,0 уз; экономическая 18,0 уз. Вооружение: 1 450-мм ТА. Экипаж 4 чел. 18 мая 1920 г. захвачен в качестве трофея кораблями ВКВФ в Энзели (Пехлеви, Иран), в конце 1920 г. перевезен по железной дороге из Баку в Петроград и в качестве катера-истреби-

теля включен в состав МСБМ. 27 марта 1923 г. переклассифицирован в минный катер, а 14 июля 1923 г. - в ТКА. 19 декабря 1923 г. отправлен по железной дороге с Балтики на Черное море и 28 февраля 1924 г. по прибытии в Севастополь вошел в состав МСЧМ, а 17 мая 1925 г. был возвращен в состав МСБМ. 1 августа 1929 г. переоборудован для испытаний аппаратуры волнового управления, 20 июня 1931 г. передан Научно-техническому комитету ВМС РККА и переформирован в опытовый катер, а в середине 1930-х гг. выведен из эксплуатации и разобран на запасные части;

7) эскадренный миноносец проекта 30-бис ЧФ. 1 декабря 1948 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 18 мая 1950 г. заложен на эллинге ССЗ №445 имени 61-го коммунара в Николаеве, спущен на воду 29 августа 1950 г., вступил в строй 4 июня 1951 г. и 8 июля 1951 г., подняв Военно-морской флаг СССР, вошел в состав ЧФ. Водоизмещение полное 3066 т, стандартное 2316 т, длина 120,5 м, ширина 12,0 м, осадка (средняя) 3,9 м. Мощность ПТУ 2х30000 л.с.; скорость полным ходом 36,5 уз, экономическая 15,7 уз; дальность плавания 3660 миль. Вооружение: 2х2 130-мм АУ Б2-ЛМ, 1х2 85-мм АУ 92-К и 2х2 37-мм АУ В-11, 2х5 533-мм ТА, 2 БМБ-1 и 2 бомбосбрасывателя; РЛС, ГАС, средства навигации и радиосвязи. Экипаж 286 чел. 15-18 октября 1953 г. нанес визит в Констанцу (Румыния) и 19-22 октября 1953 г. в Бургас (Болгария). 30 июня 1959 г. выделен для передачи Египту, в январе 1962 г. продан в Александрии египетским ВМС, переименован в "Suez" и 9 февраля 1962 г. исключен из состава ВМФ СССР, а в 1985 г. разоружен и сдан египетским командованием на слом;

8) эскадренный миноносец проекта 956 ТОФ. 11 апреля 1983 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 4 ноября 1983 г. заложен на эллинге ССЗ имени А.А.Жданова (ныне - ОАО "Северная верфь") в Ленинграде, спущен на воду 30 декабря 1986 г., вступил в строй 30 сентября 1988 г. и 9 октября 1988 г. включен в состав КТОФ. Водоизмещение наибольшее 8540 т, полное 8000 т, нормальное 7280 т, стандартное 6560 т, длина 156,37 м,

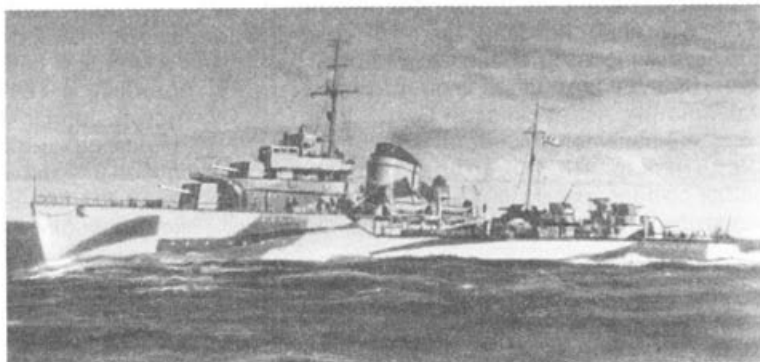
ширина 17,18 м, осадка 8,54 м. Мощность ПТУ 2х49 750 л.с.; скорость полным ходом 32,14 уз, экономическая 18,05 уз.; дальность плавания 5023 мили. Вооружение: 2х4 ПУ КТ-190 ПКРК "Москит" (8 КР П-100), 2 ПУ ЗРК "Ураган" (48 ЗУР 9М-38), 2х2 130-мм АУ АК-130 и 4х6 30-мм АУ АК-630М, 2х2 533-мм ТА, 2РБУ-1000 (48 РГБ-10), принимает до 52 мин заграждения; 1 вертолет Ка-27ПЛО, навигационный, гидроакустический и радиотехнические комплексы и станции, средства радиосвязи. Экипаж 296 чел., в т.ч. 25 офицеров. 26 июля 1992 г. торжественно сменил Военно-морской флаг СССР на Андреевский флаг.

"Гремящий", традиционное наименование ряда кораблей отечественного ВМФ:

1) 32-пушечный фрегат типа "Гектор" БФ. Заложен 20 августа 1762 г. на эллинге Архангельского адмиралтейства, спущен на воду 20 мая 1763 г., вступил в строй в 1764 г. и в июле-сентябре 1765 г. под командованием С.Хметевского перешел из Архангельска в Кронштадт. Длина 35,97 м, ширина 9,6 м, осадка 4,27 м. Вооружение: 32 ор. В 1778 г. разоружен, превращен в служебно-вспомогательное судно и поставлен в Кронштадте на прикол, а еще через несколько лет продан на слом;

2) прам (плоскодонное парусное судно, вооруженное пушками большого калибра и предназначенное для действий на мелководье, в реках и шхерных районах) БФ. Заложен 9 декабря 1785 г. на эллинге С.-Петербургского адмиралтейства, спущен на воду 16 октября 1786 г., вступил в строй в 1788 г. Длина 36,6 м, ширина 10,67 м, осадка 2,9 м. Вооружение: 38 орудий. В начале XIX в. разоружен и продан на слом;

3) парусно-гребной бомбардирский катер БФ. Заложен 24 января 1792 г. на эллинге С.-Петербургского адмиралтейства, спущен на воду 17 июня 1793 г., вступил в строй в 1794 г. Длина 20,83 м. шири-



ЭМ "Гремящий", пр. 7 на СФ с 8.11.1939 г.

на 7,62 м, осадка 2,29 м; 2 мачты и 10 пар весел. Вооружение: 6 орудий. Сведений о дальнейшей судьбе судна не обнаружено;

4) 24-пушечный парусный корвет БФ. Зало-



ЭМ "Гремящий", пр. 956 (СФ), вступил в строй в 1988 г.

жен 11 августа 1821 г. на эллинге С.-Петербургского адмиралтейства, спущен на воду 30 июня 1821 г., вступил в строй в 1822 г. ТТД не известен. В 1830 г. разоружен и разобран в Кронштадтском порту на дрова;

5) пароходно-фрегат БФ. Заложен 15 сентября 1849 г. на эллинге Охтинского адмиралтейства (с 1888 г. - ССЗ "В.Крейтон и Ко", с 1913 г. - "Петрозавод", с 1937 г. по 1962 г. - ССЗ №370) в С.-Петербурге, спущен на воду 18 июня 1851 г., вступил в строй в 1852 г. Водоизмещение нормальное 1501 т; длина 57,91 м, ширина 9,45 м, осадка 4,11 м (корпус деревянный). Мощность машины 400 н.л.с.: скорость полным ходом 9,0 уз. Вооружение: 4 150-мм 4 бомбических ор. Участвовал в Крымской войне 1853-1856 гг.: несение разведывательной и дозорной службы в Финском зал., производство воинских перевозок, 17 сентября 1862 г. при следовании для оказания помощи американскому пароходу "Emperog" из Кронштадта к банке Каллбодаргунд у о-ва Большой Тюттерс в Финском зал. сел на мель, пробил днище и 23 сентября 1862 г. затонул;

6) канонерская лодка типа "Грозный" БФ. 10 ноября 1890 г. зачислена в списки кораблей БФ и 21 декабря 1890 г. заложена на эллинге Нового адмиралтейства (с 1 января 1908 г. - Адмиралтейский ССЗ, с 7 ноября 1922 г. - имени А.Марты, с 13 июля 1931 г. - "Судомех", с 1 января 1937 г. - ССЗ №196, с 25 октября 1966 г. - Ново-Адмиралтейский, с 31 января 1972 г. - ЛАО, с 30 марта 1992 г. - ГП "Адмиралтейские верфи") в С.-Петербурге, спущена на воду 7 мая 1892 г., вступила в строй в 1893 г. Водоизмещение полное 1700 т; длина 72,27 м, ширина 12,73 м, осадка 3,96 м. Мощность паровой машины 2068 л.с.; скорость полным ходом 13,73 уз., экономическая 8,0 уз; дальность плавания до 1000 миль. Вооружение: 1 229-мм, 1 152-мм, 4 75-мм, 6 47-мм и 4 37-мм ор., 2 450-мм ТА. Бронирование: бортовое 82-127,

палуба 19-38, рубка 25 мм. Экипаж 188 чел. Первоначально числилась броненосной КЛ, а 1 февраля 1892 г. отнесена к подклассу мореходных КЛ. Участвовала в доставке частей русского десантного корпуса из Порт-Артура (Люйшунь) в Таку (Дагу) при подавлении Ихэтуаньского восстания в Северном Китае в мае-июне 1900 г., во взятии порта Инкоу (Нючжуан) 21-22 июля 1900 г. и в русско-японской войне 1904-1905 гг. (оборона Порт-Артура, арт. поддержка сухопутных войск, несение дежурной и дозорной службы, обеспечение тральных и минно-заградительных действий разнородных сил флота); входила в состав Тихоокеанской (с 17 апреля 1904 г. - 1-й Тихоокеанской) эскадры БФ. 15 августа 1904 г. погибла от подрыва на минном заграждении противника на подходах к Порт-Артуру при сопровождении французского парохода "Jorges";

7) эскадренный миноносец проекта 7 (с 27 декабря 1956 г. - "ОС-5") СФ. Заложен 23 июля 1936 г. на ССЗ №190 имени А.А.Жданова (с 2 февраля 1989 г. - ОАО "Северная верфь") в Ленинграде, спущен на воду 12 августа 1937 г., вступил в строй 28 августа 1938 г. и вошел в состав КБФ. Водоизмещение полное 2400 т, нормальное 2125 т, стандартное 1855 т; длина 112,5 м, ширина 10,2 м, осадка 4,1 м. Мощность ТЗА 2х24000 л.с.; скорость полным ходом 37,0 уз, экономическая 19,0 уз; дальность плавания до 1670 миль. Вооружение: 4 130-мм АУ Б-13-2с, 2 76,2-мм АУ 34-К и 4 37-мм ор. 70-К, 2х1 12,7-мм пул. ДШК и 2х2 12,7-мм пул. "Colt-Browning", 2х3 533-мм ТА, 2 БМБ-1 (с 1942 г.), 2 бсбр, принимал на борт до 56-80 морских якорных мин; РЛС, ГАС (с 1943 г.), средства связи. Экипаж 246 чел. 17 сентября 1939 г. убыл из Ленинграда и 8 ноября 1939 г. по прибытии по Беломорско-Балтийскому каналу в Полярный вошел в состав СФ. Во время советско-финляндской войны 1939-1940 гг. конвоировал транспорты и нес дозорную службу, а в годы Великой

Отечественной войны под командованием капитана 3 ранга А.Гурина (8 июля 1945 г. удостоен звания Героя Советского Союза), с 16 декабря 1942 г. капитан-лейтенанта Б.Николаева, с 26 июня 1944 г. капитан-лейтенанта Б.Гаврилова и с 16 июля 1944 г. капитана 3 ранга Е.Кашеварова выполнил 90 боевых заданий командования, обеспечил переходы 39 союзных и 24 отечественных морских конвоев, 11 раз поддерживал арт. огнем высадку и действия морских десантов и частей Красной Армии, трижды выходил в море для действий на морских сообщениях противника, пройдя в общей сложности 59850 миль, сбил 14 и повредил 23 вражеских самолета и 30 марта 1942 г. потопил немецкую ПЛ "U-585". 1 марта 1943 г. удостоен гвардейского звания. В период с 19 января 1945 г. по 28 декабря 1949 г. прошел на заводе "Красная Кузница" в Архангельске капитальный ремонт. 3 апреля 1956 г. выведен из боевого состава и переклассифицирован в опытовый ЭМ, а 30 декабря 1956 г. переформирован в ОС и передан в подчинение Центральным управлениям ВМФ для обеспечения испытаний ядерного оружия в Баренцевом море у архипелага Новая Земля. 10 октября 1957 г. тяжело поврежден при подводном ядерном взрыве в губе Черная, отбуксирован на мелководье и посажен на грунт, а 28 января 1958 г. расформирован и 1 марта 1958 г. исключен из списков судов ВМФ;

8) эскадренный миноносец проекта 57-бис (с 25 августа 1988 г. - "ОС-315") СФ. 17 декабря 1957 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 25 февраля 1958 г. заложен на ССЗ №190 имени А.А.Жданова (с 2 февраля 1989 г. - ОАО "Северная верфь") в Ленинграде, спущен на воду 30 апреля 1959 г., вступил в строй 30 июня 1960 г. и 19 декабря 1960 г. включен в состав СФ. Водоизмещение полное 4192 т, стандартное 3500 т; длина 138,9 м, ширина 14,84 м, осадка 4,47 м. Мощность ПТУ 2х42500 л.с.; скорость полным ходом 34,5 уз, экономическая 18,0 уз; дальность плавания до 3000 миль. Вооружение: 2х1 ПУ ПКРК СМ-59 (12-16 ракет КСЩ), 4х4 57-мм АУ ЗИФ-75, 2х3 533-мм ТА, 2 РБУ-2500 (128 РГБ-250); 1 вертолет Ка-15; РЛС, ГАС, средства радиосвязи. Экипаж 290 чел., в т.ч. 20 офицеров. В период с 1966 г. по 29 декабря 1968 г. модернизирован и перестроен на ССЗ имени А.А.Жданова в Ленинграде по проекту 57А. Водоизмещение полное 4500 т, стандартное 3500 т; длина 140,6 м, ширина 14,84 м, осадка 4,65 м. Вооружение: 1х2 ПУ ЗРК "Волна" (32 ракеты), 2х4 57-мм АУ ЗИФ-75 и 4х2 30-мм АУ АК-230, 2х5 533-мм ТА, 3 РБУ-6000; 1

вертолет Ка-25. Экипаж 297 чел, в т.ч. 20 офицеров. 19 мая 1966 г. переклассифицирован в БРК, а 20 января 1969 г. - в БПК. 14-27 мая 1970 г. нанес визиты в Гавану и Сьенфуэгос (Куба), 10-15 сентября 1971 г. - в Осло (Норвегия) и 21-26 сентября 1971 г. - в Роттердам (Голландия). В 1971 г., находясь в зоне военных действий, выполнял боевую задачу по оказанию помощи вооруженным силам Египта. 17 июля 1987 г. выведен из боевого состава, разоружен и переформирован в ОС, а 2 октября 1991 г. исключен из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 31 декабря 1991 г. расформирован и в 1994 г. продан частной индийской фирме для разделки на металл. В период службы носил гвардейский Военно-морской флаг, унаследованный от одноименного ЭМ проекта 7;

9) эскадренный миноносец проекта 956 (до 18 августа 1988 г. - "Ведущий") СФ. 30 октября 1984 г. зачислен в списки кораблей ВМФ и 23 ноября 1984 г. заложен на ССЗ имени А.А.Жданова (с 2 февраля 1989 г. - ОАО "Северная верфь") в Ленинграде, спущен на воду 30 мая 1987 г., вступил в строй 30 декабря 1988 г. и 1 мая 1989 г. включен в состав СФ. Водоизмещение наибольшее 8540 т, полное 8000 т, нормальное 7280 т, стандартное 6560 т; длина 156,37 м, ширина 17,18 м, осадка 8,54 м. Мощность ПТУ 2х49750 л.с.; скорость полным ходом 32,7 уз, экономическая 18,2 уз; дальность плавания до 3857 миль. Вооружение: 2х4 ПУ КТ-190 ПКРК "Москит" (8 КР П-100), 2 ПУ ЗРК "Ураган" (48 ЗУР 9М-38), 2х2 130-мм АУ АК-130 и 4х6 30-мм АУ АК-630М, 2х2 533-мм ТА, 2 РБУ-1000 (48 РГБ-10), принимает до 52 мин; 1 вертолет Ка-27; навигационный, гидроакустический и радиолокационный комплексы, средства радиосвязи. Экипаж 296 чел., в т.ч. 25 офицеров. 25 июня-1 июля 1990 г. нанес визит в Гавану (Куба), 26-30 августа 1991 г. участвовал в международном морском конвое "Дервиш-91" в Баренцевом и Белом морях, приуроченном к 50-летию начала движения союзных конвоев, а 25 мая-1 июня 1993 г. принял участие в торжествах в Ливерпуле (Великобритания), посвященных 50-летию битвы за Атлантику. С 18 августа 1988 г. носил гвардейский Военно-морской флаг СССР, а с 26 июля 1992 г. - гвардейский Андреевский флаг, унаследованный от одноименных ЭМ проекта 7 и БПК проекта 57А СФ.

(Продолжение следует)

Капитан 2 ранга С.БЕРЕЖНОЙ

Сергей Ковалев



1939 год... Германия готовится к ведению боевых действий против Польши, а следовательно - к потенциальным осложнениям отношений с Францией и Великобританией, обладавшим сильнейшими флотами мира. Но если в войне с Францией основная ставка делалась на сильные сухопутные войска, то в войне против островной Великобритании, имевшей естественную защиту морем, нужен был мощный военный флот, способный вести борьбу с Королевскими ВМС как в Балтийском, Северном и Средиземном морях, так и в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах.

После поражения в Первой мировой войне и до 1935 г. Германии было запрещено иметь собственный военный флот, за исключением нескольких устаревших кораблей и судов.

Однако уже в 1939 г. для Кригсмарине было построено 2 новых линейных корабля и 3 "карманных" линкора, 7 крейсеров, 24 эскадренных миноносца и 57 подводных лодок.

Но эти силы не могли противостоять в генеральном морском бою английскому флоту метрополии и ликвидировать морскую блокаду, которую были способны создать главные силы Королевского флота: 9 линейных кораблей и крейсеров, 3 авианосца, 17 крейсеров, 35 эсминцев, 32 сторожевика и 16 ПЛ, - без учета возможного межтеатрового маневра силами ВМС и союзников Великобритании.

Кроме того, Кригсмарине в то время имели географически весьма ограниченную морскую систему базирования:

- район так называемого "мокрого треугольника" (острова Боркум, Зильт, Гель-

голанд) с ГВМБ Вильгельмсхафен - для активных действий в Северном море;

- ВМБ Балтийского побережья - в Балтийском море.

Для "нейтрализации" возможных последствий морской блокады Германии и "запирания" немецких кораблей и судов, в пределах акватории Северного и Балтийского морей, а также из-за невозможности быстрой постройки мощного военного флота (способного противостоять Королевским ВМС) по меньшей мере до 1944 г. германскому главному военноморскому командованию (ОКМ) было необходимо отыскать слабое место Великобритании. И оно было найдено.

В предвоенный период вся внешняя морская торговля Англии сосредоточилась преимущественно в шести основных портах страны: Лондоне, Ливерпуле, Саутгемптоне, Халле, Глазго и Манчестере.

Три из них (Лондон, Саутгемптон и Халл) омывались водами Северного моря и пролива Ла-Манш, обеспечивали почти 35% внешней торговли страны и почти 25% ее каботажной торговли. Они же полностью находились в зоне досягаемости Кригсмарине.

Три остальных порта, пропускная способность которых составляла почти 20% внешней и более 10% каботажной торговли страны, располагались на западном побережье Британских островов, куда выход немецких кораблей был возможен только в случае прорыва блокады на линии Скапа-Флоу - Берген либо после прорыва через Ла-Манш.

Но если уж прорыв удавался, то для Германии это был самый надежный способ подорвать островную безопасность Великобритании, войной на истощение заставить ее выйти из войны. Именно в расчете на высокую уязвимость Англии в связи с особенностями ее морских сообщений

и был построен весь германский морской план ведения войны. И, надо признать, гросс-адмирал Редер не ошибся.

Действительно, с первых дней войны английское Адмиралтейство стало испытывать серьезные затруднения с организацией защиты своего судоходства от немецких ПЛ и рейдеров практически во всех районах Мирового океана.

При этом немецкое руководство понимало, что Германия, не имеющая прямого выхода в открытый океан и собственных источников стратегического сырья и нефтепродуктов, будет легко блокирована флотом противника в Балтийском и Северном морях, на линии так называемого Северного прохода (как и в Первую мировую войну).

Германии был жизненно необходим союзник, способный обеспечить ее этим сырьем.

Таким союзником для Германии в 1939 г. стал Советский Союз, имевший с ней крепкие экономические связи с начала 20-х годов и одновременно стремящийся отдалить вооруженный конфликт как с Великобританией и Францией, так и с самой Германией.

В 1939 г. между СССР и Германией были подписаны:

торгово-кредитное соглашение (19 августа 1939 г., Берлин);

Договор о ненападении и секретный протокол (23 августа 1939 г., Москва);

Договор о дружбе и границе (28 сентября 1939 г., Москва).

Но этот союз одновременно укрепил веру немецкого руководства в возможность "обхода линии" английской морской блокады Рейха, созданной союзниками на линии Северного прохода.

Соглашение и оба договора послужили первоосновой для создания проекта, позднее превратившегося в секретную базу "Норд" на Кольском полуострове.

По замыслу создателей, она должна была стать узловым пунктом для надежной связи Германии с базами снабжения на Тихоокеанском побережье и в юго-восточной Азии, передовой для Кригсмарине (с учетом использования Балтики) в случае закрытия остальных морских районов для Германии в результате морской блокады. Этот секретный опорный пункт должен был обеспечивать стоянку и межпоходовый ремонт кораблей-блокадопрорывателей, немецких подводных лодок и судов снабжения рейдеров, действовавших в Северной Атлантике.

В 1936 г. один из видных немецких военно-морских теоретиков - П.Эберт, ис-

пользуя материалы своих исследований и данные аэрофотосъемки, полученные пятью годами раньше немецкими специалистами "научной" экспедиции с борта дирижабля LZ-127 ("Граф Цеппелин"), выделил "европейское полярное море" в стратегически важный для Германии театр военных действий.

На практике эта гипотеза была проверена уже в 1936-1937 гг. в районах арктической зоны Атлантики, Норвежского и Баренцева морей экипажами крейсеров "Кельн" и "Кенигсберг", вспомогательного судна "Грилле", учебного корабля "Хорст Вессель".

Заливы северной части Кольского полуострова были избраны не случайно. Если в Архангельске корабли до полугода простаивали у причалов, пока Белое море было сковано льдом, то из Мурманска благодаря незамерзающей "ветви" теплого течения Гольфстрим они выходили в море даже в самые сильные морозы.

Единственный советский незамерзающий порт - Мурманск - был особо выделен, поскольку представлял собой опорный пункт, круглый год обладающий стратегически важным для всех арктических государств, но опасным собственно для СССР значением морской базы жизненных интересов потенциальных противников в Арктике, не имеющих иных пунктов снабжения и тылового обеспечения на арктическом побережье. Принималось во внимание и то, что порт находится довольно близко от советско-финской границы, которая при этом охранялась только редкими и малочисленными пограничными заставами, и доступен для захвата как с суши, так и с моря.

Узловыми и одновременно наиболее уязвимыми районами во всей естественной обороне арктического побережья Советского Союза были определены остров Новая Земля, с его многочисленными проливами и заливами, и архипелаг Франца-Иосифа.

После начала Великой Отечественной войны Кригсмарине создали на северо-восточной оконечности острова Новая Земля (в 60 км от мыса Желания) опорный пункт, взлетную полосу и пункт для заправки гидросамолетов BF-138, на острове Междушарский (у входа в губу Белушья) - взлетную полосу и радиостанцию, появились опорные пункты на мысах Константина и Пинегина. Кроме того, используя данные экспедиции 1931 г., немцы создали базы для стоянки своих подводных лодок в шхерах Минина, бухте Слободской (Енисейский залив) и на острове

Вардропер, а также подготовили бухту Нагурского (архипелаг Франца-Иосифа) для ремонта своих подводных лодок, которые заряжали здесь аккумуляторные батареи и получали последние разведданные. Все эти приготовления были сделаны лишь с одной целью: с началом ведения боевых действий в Арктике добиться установления полного контроля над советскими арктическими коммуникациями.

Но все это будет позже. Создание секретной базы на Кольском полуострове было как бы компенсацией за немецкую военно-техническую помощь Советскому Союзу, наиболее известными элементами которой стали: недостроенный тяжелый крейсер "Лютцов", спущенный на воду 1 июня 1939 г., причем первоначально речь шла о тяжелых крейсерах "Зейдлиц" или "Принц Ойген", находившихся в гораздо большей степени готовности; 30 самолетов (типа Ю-88, Хе-100, До-215, Ме-109 и Ме-110) с запасными моторами; минно-торпедное вооружение, гидроакустическая и гидрографическая аппаратура (возможно, предполагаемые для установки и использования именно в базе "Норд"); корабельная броня для заложенных в Ленинграде, Николаеве и Молотовске линейных кораблей типа "Советский Союз". Кроме того, на переговорах рассматривалась возможность передачи Советскому Союзу технической документации на строящийся новейший линейный корабль "Бисмарк".

В советской печати о существовании базы "Норд" до 1990 г. не упоминалось. Только в русском переводе военных дневников Ф.Гальдера, изданных в СССР в 1969 г., есть упоминание о некоей базе "Север", без указания ее местоположения. В 1990 г. о существовании базы "Норд" появилось несколько публикаций, наиболее заметными среди них стали статьи: А.А.Киселева "Где правда о базе "Норд" ("На страже Заполярья" от 28 марта 1990 г.) и А.В.Безносова "Секрет базы "Норд" ("Военно-исторический журнал" №7 за 1990 г.).

И в одной, и в другой статье за основные источники информации были приняты книга Р.С.Стеенсена "Северный морской путь", изданная в 1957 г. в Копенгагене (глава - "Немецкие базы на Мурманском побережье в 1939-1940 гг.") и Сборник трофейных документов о советско-немецких отношениях, опубликованный в Вашингтоне.

Упоминание о базировании немецких рейдеров и подводных лодок на Кольском

полуострове было найдено также в работе У.Ширева "Взлет и падение третьего рейха" (М.: Воениздат, 1991). Правда, там местом базирования была названа Териберка, по официальным данным отвергнутая немецким ОКМ. Существование здесь секретной базы Кригсмарине было маловероятно. И далее это будет обосновано.

К 17 сентября 1939 г. в Мурманск, не дожидаясь окончательного решения о пункте создания базы, пришли немецкие транспорты "Кордильер" и "Сан-Луи" с грузами и техникой, а также лайнер "Бремен" (в 1929 г. получивший за свою быстрходность "Голубую ленту Атлантики"). "Бремен", вероятно, должен был стать плавбазой для обслуживающего персонала секретной базы. При необходимости он мог легко превратиться во вместительный и быстрходный десантный корабль для переброски войск на Британские острова.

Может быть, именно в то время Кригсмарине планировали использовать базу "Норд" как передовой опорный пункт для переброски морского десанта на Британские острова, через территорию Швеции и Финляндии.

Всего до ноября 1939 г. на рейде Мурманска собралось и укрылось от английских кораблей 36 немецких транспортов. Германские корабли стояли в районе Абрам-мыса.

Особый интерес представляет появление в порту транспорта "Сан-Луи". Возможно, в открытой литературе это название является искаженным переводом названия "Санта-Льюис". Если это так, то уже в сентябре 1939 г. в Мурманске находилась плавбаза для экипажей предполагаемой группы ПЛ базы "Норд".

Но что-то изменилось в планах германского командования. Видимо, новому решению способствовало окончательное избрание Гитлером сухопутного варианта дальнейшего развития военной кампании, перенос десантной операции на Британские острова и, как результат, - издание 9 октября 1939 г. немецким главным штабом верховного командования директивы №6 о разработке плана вторжения во Францию с расчетным сроком начала наступательных действий - 10 ноября 1940 г.

С наступлением полярной ночи немецкие суда постепенно покинули Мурманск. А 6 декабря из порта-укрытия ушел и "Бремен".

Официальная просьба германских властей разрешить стоянку (порт имел 22

причала) и межпоходовые ремонты военных кораблей в Мурманске, как наиболее подходящем для судоремонта (3 судоремонтных завода), была отклонена советским руководством.

Морской порт Мурманска не был изолирован; скрыть от посторонних глаз прибытие сюда новых кораблей, а тем более немецких боевых кораблей и подводных лодок было просто невозможно.

Вместо Мурманска Германии было предложено создать базу, на правах концессии (военной колонии), в Териберской губе или в губе Западная Лица.

Изучение предложенных районов для создания секретной базы было поручено германскому военно-морскому атташе в Советском Союзе - капитан цур зее фон Баумбаху, который был весьма заметной личностью в Кригсмарине.

Еще в 1924 г., корветтен-капитан фон Баумбах прибыл в Финляндию для оказания помощи в создании национальных подводных сил. Позже, в 1935 г., после получения Германией права, по морскому соглашению с Великобританией, иметь собственный военный флот финские подводные силы стали основой для формирования 1-й флотилии немецких ПЛ "Веддиген" и практической школой подготовки всех старших офицеров подводных сил Кригсмарине.

Затем фон Баумбах длительное время возглавлял немецкую военно-морскую миссию в Советском Союзе.

В октябре 1939 г. фон Баумбах осмотрел губу Териберская и признал залив "...недостаточно защищенным от непогоды и не подходящим для передовой базы немецкого флота..."

Трудно с этим согласиться, так как еще в 20-е годы губа Териберская, имевшая удобную гавань, служила основным местом укрытия английских и норвежских рыбаков именно в непогоду и во время штормов.

Вероятно, не метеоусловия повлияли на выбор фон Баумбаха. Здесь не последнюю роль, видимо, сыграло создание в 1930 г. в Териберке самого крупного на Кольском полуострове рыболовецкого колхоза "Красная Армия", основу которого составляли обрусевшие финны и норвежцы, а также русские рыбаки, имевшие этнические и родственные связи с рыбаками норвежской провинции Финмарк, свободно ловившими рыбу в Баренцевом море. Это означало, что секретная информация о базе "Норд" и базирующихся в ней кораблях Кригсмарине через рыбаков норвежской провинции могла легко пре-

вратиться в информацию оперативного разведывательного центра (ОРЦ) английского Адмиралтейства.

К тому же Териберская бухта была расположена в восточной части Кольского полуострова, недалеко от Екатерининской гавани, где еще в 1917 г. базировалось три ПЛ Королевского флота. Глубины и якорные места стоянок восточной части Кольского полуострова были хорошо известны английскому Адмиралтейству еще с Первой мировой войны.

Однако основной причиной отклонения предложения, вероятно, стало то, что в 1939 г. командование СФ избрало Териберку местом досмотра и контроля за всеми приходящими в Кольский залив иностранными судами.

Иностранное судно, приходящее со стороны моря, обязано было зайти в Териберку для досмотра, лишь после этого оно могло следовать строго определенным фарватером вдоль узкого пролива - Кильдинской Салмы - под постоянным контролем советских береговых постов наблюдения, дозорных кораблей СФ и дежурных батарей береговой обороны. Да еще в феврале 1936 г. здесь же был создан один из радиопеленгаторных постов Северного флота.

Таким образом, Териберка могла быть базой Кригсмарине, постоянно контролируемой СФ, что совершенно не устраивало немецкую сторону.

А вот Западная Лица, естественно скрытая от посторонних глаз сопками материка и полуостровов Средний и Рыбачий, расположенная практически рядом с советско-финской границей (граница в то время проходила по полуостровам и находилась в 13-18 км от устья реки Западная Лица), как нельзя лучше подходила для секретной базы. Этому выбору способствовали удаленность и изолированность бухты от основных судоходных путей и портов восточного побережья Кольского полуострова, заселение южного побережья Мотовского залива коренными финнами (поселки Ура-губа и Западная Лица), а северного - норвежцами (поселок Цып-Наволоки).

Советские посты СНИС располагались в районе далеко друг от друга: в Титовке, на мысе Цып-Наволоки и на острове Кильдин. Поэтому именно Западная Лица и стала базой "Норд". Рыбаки артели "Коминтерн", созданной здесь в 1930 г. из обрусевших финнов, а также проживавшие здесь спецпереселенцы были довольно ограничены в общении с внешним миром. В сентябре 1939 г. часть из них

была просто выселена в одну ночь из пос. Большая Западная Лица и Большая Лица. И только поселок в губе Малая Лица, входящей в Мотовский залив, был сохранен до июля 1940 г. Этот поселок, вероятно, был необходим для маскировки собственно секретной базы "Норд".

Причалы рыболовецкого колхоза в районе губы Нерпичья маскировали причалы для кораблей снабжения, емкости для жидкого топлива были зарыты в прибрежный песок.

Кроме того, рыболовецкий колхоз "Коминтерн" зимой 1937-1938 гг. в верховьях реки Западная Лица заготовил 300 кубометров строительного леса хвойных пород и закупил доски для постройки десяти жилых домов и школы. К сентябрю 1939 г. были построены три жилых дома и большой склад. Все постройки и сооружения должны были обеспечить длительное и скрытное размещение немецкого персонала базы.

После выселения рыбаков, в октябре 1939 г., на побережье залива началось строительство причалов, ремонтных мастерских, складов снабжения и хранилищ жидкого топлива. Основные работы здесь осуществлялись силами советских военных строителей (вероятно, 95-го строительного участка Мурманского отделения ЭПРОН), в том числе и с использованием труда заключенных. Строительство базы производилось с помощью специальных силовых установок и компрессоров, доставленных немецкими транспортом.

То, что немецкие корабли и транспорты в то время были частыми "гостями" у полуострова Рыбачий, подтверждается докладами командиров кораблей СФ. В декабре 1939 г. советским подводным лодкам, поочередно выходившим в дозор к полуострову, "... неоднократно приходилось встречаться с немецкими судами-разведчиками, появлявшимися у советских территориальных вод..." ("В студеных глубинах". - М.: Военное издательство, 1980. - Стр.37).

Возникает законный вопрос: зачем кораблям-разведчикам Кригсмарине было необходимо тайно приходить к советским территориальным водам, тогда как они могли даже укрываться в Мурманске от английских кораблей и под защитой советских береговых батарей?

Поздней осенью 1939 г. в советских территориальных водах (у восточной части полуострова Рыбачий) даже произошел инцидент, когда батарея 104-го пушечного артиллерийского полка обстреляла два "заблудившихся" английских эскадренных

миноносца (предположительно искавших крейсер "Бремен").

Вероятно, это были не германские корабли-разведчики, а суда из базы "Норд".

К 1940 г. секретная база "Норд" была развернута и оборудована для стоянки кораблей и подводных лодок. В настоящее время достоверно известно название лишь нескольких кораблей, находившихся в базе. Это военный транспорт "Венеция" (командир корветтен-капитан Гаусгофер) и транспорт, принадлежавший компании "Северо-Германский Ллойд". "Венеция", вероятно, служила плавбазой для экипажей ПЛ, заходивших в базу "Норд". В июле 1940 г. именно Гаусгофер был старшим морским начальником в базе. Кроме вышеназванных кораблей в апреле 1940 г. в базу заходили три танкера, предназначавшиеся для заправки топливом немецких эсминцев, высаживавших морских десантников и горных стрелков 2-й и 3-й дивизий в Нарвике.

До сих пор в районе озера Подгорное, на южном берегу губы Нерпичья и в районе бывшего поселка Большая Лица, сохранились фундаменты разрушенных домов (в районе высот 270,9, 186,0, 60,2 и 160,7), а на действующей дороге Мурманск-Никель развалины немецкого контрольно-пропускного пункта.

Недалеко от нынешнего моста через реку Большая Западная Лица находится развилка дорог, ведущих к поселкам Старая и Новая Титовка и на полуостров Средний (ныне эти дороги не используются).

В районе южной оконечности губы Нерпичья хорошо просматриваются остатки деревянного пирса, в губе Малая Лопатка сохранился свайно-ряжевый пирс, об одном из пирсов в губе Лопаткина еще в 70-80-е годы старожилы поселка говорили, что "... его построили немцы..."

Система Андреевских озер, выходящая к южному побережью залива и мысу Пикшуев, а также якорная стоянка в бухте острова Замогильный (район высоты 153,0) могли использоваться для пополнения запасов пресной воды. Здесь до сих пор сохранились немецкие резервуары для пресной воды.

Юго-восточнее высоты 160,7 находился поселок Большая Лица, на складах которого располагались большие запасы продовольствия и транспорт военных строителей, работавших на аэродроме.

Рядом с городом Заозерск и в районе устья реки Западная Лица сохранились немецкие "глухие" сооружения, выруб-

ленные в скалах и совершенно не предназначенные для обороны, при этом сооружение у высоты 222,0 находится между заметными до сих пор линиями обороны немецких и советских войск. Предположительно эти сооружения построены еще перед войной.

Особый интерес представляет взлетная полоса аэродрома, выходявшего в губу Нерпичья, хорошо просматривающаяся до сих пор. Полоса была построена недалеко от старой дороги на Титовку в районе высоты 186,0. Вероятное время строительства насыпной взлетной полосы - май-сентябрь 1940 г. (пока позволяли метеоусловия).

Недалеко от взлетной полосы на полуострове были вкопаны в землю цистерны для хранения жидких нефтепродуктов, из которых легко можно было перекачивать топливо как в топливозаправщики самолетов, так и в танки морских танкеров. Правда, остатков причала сейчас здесь не видно.

Необычность аэродрома заключается в том, что одновременно в соседнем поселке Титовка перед войной строился советский военный аэродром. Он строился с использованием труда заключенных в 5-10 км от государственной границы с Финляндией и резервировался здесь же, в губе, пристанью, способной принимать до 3 гидросамолетов типа "ГСТ", АШ-2 или МБР-2 (и, как показало начало войны, также "Дорнье" и "BF"). С устьем Западной Лицы, где была создана насыпная взлетная полоса, этот аэродром соединялся 12-километровой грунтовой дорогой.

Предназначение взлетной полосы ВВС СФ в устье реки Западная Лица не ясно.

Она могла быть использована либо для гидросамолетов "Бремена" или крейсеров-рейдеров (типа "Арадо-196"), либо для "переданных" Советскому Союзу самолетов типа "Юнкерс", "Брюкер" или "Мессершмитт".

Крупным вкладом базы "Норд" в успех войны за Атлантику могли стать обеспечение рейдов "карманного" линкора "Дойчланд" (вскоре, после продажи его Советскому Союзу в виде недостроенного крейсера, принявшего наименование "Лютцов") в сентябре-октябре 1939 г. и линейных кораблей "Шарнхорст" и "Гнейзенау", на узле коммуникаций Рейкьявик-Квебек-Нью-Йорк, в октябре-ноябре 1939 г., подводных лодок и вспомогательных крейсеров-рейдеров, а также базирование здесь обеспечивавших корабли Кригсмарине быстрых судов снабжения и танкеров, переданных Германии амери-

канской компанией "Вариет танкер компани" и базировавшихся на Линахамари (возможно, они базировались в Западной Лице, но подтверждающих документов пока не обнаружено).

Вклад базы "Норд" в битву за Атлантику очень скоро стал заметен для англичан, и виной тому собственно суда Кригсмарине. Англичане довольно легко выявили интенсивный радиообмен информацией между торговыми судами в районе Мотовского залива (до этого редко посещаемого кораблями) и возросшую интенсивность движения неизвестных судов в самом заливе.

Высокая интенсивность движения вспомогательных судов Кригсмарине у полуострова Рыбачий и в Мотовском заливе определялась тем, что только для выхода в океан одного рейдера, в зависимости от удаленности его действий, было необходимо иметь в районах ожидания 3-6 вспомогательных судов снабжения и несколько танкеров (так как топливо захваченных торговых судов не подходило для главных двигателей установок немецких боевых кораблей). Автономность рейдера типа "Дойчланд" позволяла действовать без пополнения запаса топлива не более 1 месяца. Но "Адмирал Шеер", в частности, встречался с транспортом снабжения и танкерами значительно чаще - через 19 суток.

И уж совсем не случайно в январе 1940 г. разведкой СФ было выявлено усиленное внимание английских кораблей-разведчиков именно к районам полуострова Рыбачий и западной части Кольского полуострова.

Англичане умело воспользовались полученной информацией о базе: поиск и уничтожение немецких судов и кораблей снабжения стали одним из основных способов борьбы с рейдерами и кораблями-блокадопрорывателями, а также нейтрализации влияния базы "Норд" в "битве за Атлантику". Союзные конвои стали обеспечиваться противолодочным охранением более чем на половине маршрута через Северную Атлантику, а специально выделенные крейсера Королевского флота организовали охоту за немецкими кораблями снабжения и блокадопрорывателями даже в самых отдаленных районах северной части океана.

Большое количество вспомогательных судов было необходимо и для обеспечения подводных лодок. Так, только для обеспечения одной "волчьей стаи" требовалось до 6 танкеров и 1-2 судов снабжения.

Количество находившихся в море вспомогательных кораблей Кригсмарине резко возросло. В свою очередь это привело к заметному росту потерь вспомогательного флота. Немецкие суда стали перехватываться противником значительно раньше, чем достигали районов встречи с ПЛ и рейдерами.

В феврале 1940 г., после захвата в Атлантике нескольких немецких вспомогательных кораблей английскими крейсерами, в районе Кольского полуострова вновь было замечено появление английских разведывательных кораблей и подводных лодок. Начиная с 20 февраля 1940 г., радиоразведка Северного флота стала ежедневно докладывать в штаб флота об обнаружении в непосредственной близости от наших территориальных вод в Баренцевом море радиопереговоров норвежских и английских кораблей.

После предложенного гросс-адмиралом Э.Редером 23 марта 1940 г. использования базы "Норд" как передового опорного пункта для высадки на Британские острова сухопутных частей Кригсмарине и горнострелкового корпуса с техникой и вооружением английским разведывательным кораблям, кроме изучения навигационно-гидрографических условий побережья Норвегии, была поставлена задача начать проведение топографической разведки побережий Финмарк и Кольского полуострова, а также подходов к порту Петсамо (с целью обеспечения высадки десантных частей и разведывательно-диверсионных групп).

В борьбе Кригсмарине за Атлантику одна из основных ролей была отведена германским подводным силам контр-адмирала К.Деница. Если в сентябре 1939 г. все немецкие ПЛ, находившиеся в море, потопили 30 союзных транспортов, то в октябре того же года уже 46, а в феврале 1940 г. - 51. Рост успешных действий немецких ПЛ налицо, и косвенным образом этот рост может показать истинное значение базы "Норд" для ПЛ Кригсмарине.

В этом случае лодки могли базироваться за пределами зоны английской морской блокады, выходить на коммуникации союзников с минимальными потерями, увеличивать сроки своего нахождения на боевой позиции с помощью судов снабжения и танкеров.

Новый пик в успешных действиях немецких ПЛ пришелся на июнь и август 1940 г. (58 и 56 транспортов соответственно). Это было связано с захватом Норвегии и использованием Кригсмарине норвежских портов, что автоматически увеличи-

ло радиус действия самих ПЛ. При этом корабли снабжения "волчьих стай", как и прежде находясь вне зоны морской блокады и обнаружения Королевскими ВМС и ВВС, вновь с минимальными потерями достигали районов ожидания и встречи с ПЛ и рейдерами.

Несмотря на то, что ущерб, нанесенный Великобритании в 1940 г., был значительно меньше, чем в 1942 г. (в 1942 г. немецкие подводные лодки потопили наибольшее количество кораблей и судов союзников), однако средний тоннаж союзных судов, потопленных каждой ПЛ, при этом был в 6-10 раз больше.

Период с декабря 1939 г. по август-сентябрь 1940 г. (за исключением времени, когда проявились многочисленные дефекты немецких торпед) по праву можно назвать временем истинного успеха для германских подводных лодок, успеха, который значительно возрос с началом применения тактики "волчьих стай" (или тактики "Руделя").

После захвата острова Исландия английским десантом (в июне 1940 г.) "время тепличных условий" для немецких подводников закончилось. Немецкие ПЛ уже не могли действовать безнаказанно на дальних океанских коммуникациях.

В июле все немецкие ПЛ потопили лишь 36 транспортов, произошел полный провал в их действиях (коэффициент успешности ПЛ, находящихся в море в этот период, упал до 2.111 согласно методике О.Кувалдина, опубликованной в "Морском сборнике" №1 за 1992 г.).

Возможно, именно из-за этого обвала 19 июля 1940 г. на базу "Норд" прибыли помощник военно-морского атташе Германии корветтен-капитан В.Шторх и представитель германского посольства Крепш, официально - для ознакомления с положением дел в базе. (Истинная роль Крепша как "представителя" не ясна, менее чем через месяц он появится на борту крейсера "Комет" в Арктике, перейдет вместе с ним по Северному морскому пути, а затем в кратчайшее время вернется к фон Баумбаху.)

Следовательно, в это время именно Великобритания и была крайне заинтересована в развязывании войны Германии против Советского Союза, в которой Советский Союз должен был быть разгромлен, а Германия - серьезно ослаблена. И первым шагом к тому должна была стать нейтрализация базы "Норд".

Продолжение следует

ДЕЛУ ВЕРЕН...



Ныне капитан 1 ранга в запасе Владимир Михайлович Запрягаев хорошо известен знатокам военно-морской геральдики и атрибутики. И это оправданно, ибо сегодня на счету энтузиаста уже немало разработок символики и вымпелов кораблей и соединений ВМФ.

Владимир Запрягаев родился на Дальнем Востоке, детство прошло в Астрахани. Здесь и родилась мечта о флоте. Затем было училище, служба в морской пехоте Балтийского флота, на первой флотилии атомных подводных лодок и в Главном штабе ВМФ. После увольнения в запас попытался было Владимир Михайлович найти

себя в коммерческих делах, но вскоре понял, что это не его стезя, и тогда решил заняться любимым делом: разработкой и изготовлением военно-морской символики, на этот раз уже профессионально. Ныне возглавляемое им ООО "Барракуда" занимается разработкой и изготовлением военной сувенирной продукции для всех видов силовых структур России.

Сегодня на счету "Барракуды" разработка формы кадетов морских колледжей, юбилейные знаки и вымпелы корабельных соединений, частей центрального подчинения, ГШ ВМФ, ветеранов морской пехоты.

А начиналось все с коллекционирования морской атрибутики и военно-морских знаков, увлечения, которому привержены многие сотни военных моряков.

"Я был и остаюсь верен родному флоту, а потому хочу, чтобы моя работа приносила людям радость, скрашивая каким-то образом трудности нашей флотской службы, делала военную форму еще более красивой".

На столе Владимира Михайловича Запрягаева всегда много новых рисунков и эскизов, а это значит, что скоро мы увидим новые знаки и вымпелы - символы нашей флотской службы.



**Желающие приобрести продукцию
ООО "Барракуда" или изготовить ее по своим эскизам могут
обратиться по адресу: 123592, г. Москва, а/я 15,
ул. Киевская, 21. Тел.: 249-82-30, 756-49-15, факс: 240-76-07**

Жанр высокой героики

- Батальная живопись, по-моему, всегда триумфальна, торжественна, торжествующий художественный руководитель Студии военных художников им. М.Б. Грекова, живописец-баталист Марат Иванович Самсонов, ряд картин которого хранятся в музее в том числе в номере "Морского сборника". - Согласен с мнением, что в батальной живописи преобладают элементы аллегоричности и помпезности. Так уж повелось издавна: искусство должно прославлять победу. Естественно, время диктует свои каноны. Наверное, сейчас будет модно выкладывать портрет современного полководца в одеянии греческого воина. А ведь в XVIII веке это считалось нормой. Вспомните памятники Минину и Пожарскому на Красной площади или скульптуру Суворова в Петербурге.

Наш разговор с Самсоновым проходит в его мастерской в Студии военных художников. Здесь рождались классические полотна, славящие ратные подвиги солдат и офицеров на всех этапах нашей истории.

Студия носит имя своего основателя Митрофана Борисовича Грекова. Митрофан Борисович родился в 1898 г. в семье крестьянина в д. Арбаки. В 1917 г. Арбаки присоединили его в качестве помощника для восстановления нормам "Оборона Севастополя". В годы Первой мировой войны Греков находился в действующей армии, был ранен и весной 1917 г. демобилизован. Митрофан Борисович уехал на родину в Новочеркасск, стал свидетелем братоубийственных событий на Дону. В 1920 г. он добровольно вступил в Красную Армию, руководил изокружком на военных курсах, писал картины из жизни красного казачества. Тогда же появились и его первые полотна, посвященные воинам Первой Конной армии. Картины нашли признание у военного командования Красной Армии и у рядового зрителя. Работа Грекова "Конармейская тачанка" получила всемирную известность. Переехав в Москву, художник объединил вокруг себя творческий коллектив живописцев, избравших военно-патриотическую тематику. Коллектив и стал основой Студии военных художников, созданной в ноябре 1934 г.

Организованная сначала как изомастерская самодеятельного красноармейского искусства, Студия быстро стала высокопрофессиональным творческим объединением. В качественном росте важную роль сыграли оргкомитет Союза художников СССР и художественный совет Студии, в который вошли П.Соколов-Скаля, В.Бакшеев, М.Авилов, Г.Савицкий, В.Яковлев и другие известные мастера.

В годы Великой Отечественной войны студийцы выезжали на фронты и на действующие флоты. Многие работали в армейских и флотских многотиражках, часто на передовой, в боевой обстановке делали зарисовки и даже писали этюды. Подчас приходилось менять карандаш на автомат и идти в атаку. Однако уже через девять месяцев войны состоялась первая выставка работ грековцев-фронтовиков, положивших начало художественной летописи великой битвы за свободу, честь и независимость Отечества.

Сразу же после Великой Победы коллектив Студии стал пополняться участниками войны.

Вместе с фронтовиками в 1945 г. в Студию имени М.Б. Грекова пришел и юный лейтенант Марат Самсонов. Искусство было близким сердцу Марата с детских лет. Его дед, крестьянин Смоленской губернии, любил собственноручно разукрашивать стены избы резными конями. Любовь к изобразительному искусству поддерживалась в доме Самсоновых и отцом Марата - офицером Красной Армии, и младшим братом, ныне известным художником, и сестрой, ставшей преподавателем рисования.

- Кочевая жизнь отца, переезды с одного места службы на другое на нас, детей, в общем-то не отражались. Он был кадровый офицер, воевал еще в Гражданскую на Кавказе, на КВЖД, участвовал в войне с белофиннами. Мне лишь запоминалась дивная природа Сибири, дальнего Востока. С шестилетнего возраста мне почему-то запечатлелась на всю жизнь картинка ухода красноармейцев в летние лагеря. Пешим строем и на лошадах идет мимо красноезвездный полк. И в том, как сквозь марево пыли плывут, все удаляясь, скатки, котелки, винтовки и орудия, виделось что-то таинственное и прекрасное...

Сколько себя помнит Самсонов, карандаши, альбомы, краски всегда присутствовали в доме. Дети соревновались, кто лучше нарисует увиденное. Судьей всегда выступала мать. Так с раннего детства в Марате формировались любовь к искусству, эстетические взгляды и понимание истинно прекрасного.

Война изменила планы юноши: он стал курсантом Калининского военного училища технических войск, выпуск из которого состоялся в победный 1945 г.

- В училище у меня были все возможности заниматься по-серьезному и рисунком и живописью. Там у нас действовал изокружок, в котором преподавали неплохие художники. Видимо, мои работы нравились начальству, потому мне доверяли всевозможные оформительские работы, вплоть до изображения членов правительства. Сколько же я их перерисовал за три года! Однако, как говорится, все легло в строку. Мое начальство списалось со Студией, с Главпуrom, и в 1946 году я, свежее испеченный лейтенант, предстал перед художественным руководителем Студии Жуковым и ее начальником Христом Александровичем Ушениным...

Дальнейшее формирование творчества Марата Ивановича проходило под благотворным влиянием всего коллектива студийцев. Учиться было у кого. Тогда в Студии трудились такие маститые мастера как П.Кривоногов, создавший классическое полотно "Победа", И.Евстигнеев, автор картины "Переправа через Дунай у Будапешта", К.Китайка - творец уникальных батальных портретов, в том числе и знаменитых портретов В.Чапаева, Н.Котовского, Маршала Советского Союза К.Рокоссовского, И.Лукомский, написавший картину "Клятва сталинградцев". Скульптурные образы воинов-героев и славных полководцев ваял в то время один из ведущих скульпторов-баталистов Е.Вучетич.

Уже в первые годы пребывания в Студии Самсонов зарекомендовал себя отличным графиком, быстро освоил технику литографии, гравюры на дереве и линолеуме. Одновременно он с увлечением создавал живописные произведения.

Самсонов быстро овладел искусством композиции. Об этом свидетельствуют его картины "Переход через Сиваш", "Русские женщины", "Подвиг". Всем, без сомнения, запомнились такие работы, как "Сестрица", "Саша Чекалин".

Поездки в армейские и флотские части давали дополнительную "подпитку" творчеству художника. Так появилась серия картин о военных строителях БАМа, моряках, летчиках, связистах.

В 60-70-е годы Самсонов дважды побывал во Вьетнаме. Итогом этих поездок стали рисунки, серия линогравюр, философски осмысленные полотна, которые показывают душу народа, его мужество и красоту.

Красной строкой следует выделить работу Марата Ивановича по созданию ряда панорам и диорам.

Самсонов восстанавливал панораму "Бородинская битва", участвовал в создании панорамы "Сталинградская битва", стал автором диорам об исторических победах русского оружия, страницах истории Гражданской и Великой Отечественной войн. Последние его работы экспонируются в Музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе.

С 1975 г. полковник Самсонов - художественный руководитель Студии имени М.Б.Грекова. Кстати, на этом посту он сменил своего "крестного отца" народного художника СССР, академика Н.Жукова.

- За прошедшие годы состав студийцев, естественно, менялся, - говорит Самсонов. - Кто-то уходил, как мы говорим, на вольные хлеба, кого уж нет. Но на смену пришли новые, талантливые художники и скульпторы: Николай Соломин, Олег Авакимян, Александр Ананьев, Алексей Евстигнеев, Николай Колупаев, Сергей Присекин, Виктор Псарев, Андрей Сибирский, Александр Сытов, Александр Таратынов. Свообразным отчетом работы Студии последних лет явилась выставка "300 лет российскому флоту". Лично меня она обрадовала. В печати нет-нет да и промелькнет мысль, что якобы мало уделяется внимания в батальной живописи морской тематике. В канун празднования юбилея нашего военного флота грековцы всех поколений выставили свои лучшие работы, посвященные и истории, и ратному подвигу, и сегодняшнему дню ВМФ.

Лучшие произведения мастеров Студии представлены в известных музеях и государственных учреждениях страны: Государственной Третьяковской галерее, Государственном Историческом музее, Центральном музее Вооруженных Сил, Центральном военно-морском музее, в Министерстве обороны, Большом Кремлевском дворце, Доме правительства России. Практически в каждом солдатском и матросском клубах, Домах офицеров, в частях и на кораблях можно видеть согревающие душу и говорящие о любви к Родине сюжетные картины, пейзажи, натюрморты, выполненные художниками-грековцами.

Студия военных художников имени М.Б.Грекова - уникальный творческий коллектив, где трудятся тридцать мастеров живописи, графики и скульптуры. Они - яркие творческие индивидуальности, профессионалы своего дела. Их всех объединяет идея служения своим искусством Отечеству путем воссоздания в художественных образах доблести и славы русского оружия, героических страниц истории армии и флота.

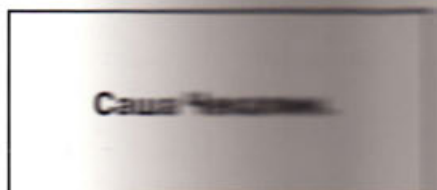
Артем Остапенко



Член-корреспондент
Академии художеств
СССР, народный худож-
ник РСФСР М.И.Самсо-
нов



Переход через Сиверск



Саша Чесноков



Индекс 70549

Сестрица . С картины худ. М.Самсонова

ISSN 0134 - 9236. Морской сборник. 2001 № 5. 1-96.